

A logisztika szerepe a gazdaságban

Dr. Karmazin György

Bevezetés

A globális logisztikai piac folyamatosan növekszik, a becslések szerint jelenleg eléri a globális GDP 13,8 százalékát, ami mintegy 6700 milliárd dollárt jelent. Az Európai Unió és az USA logisztikai teljesítménye egyaránt évi 1200 milliárd dollár, ugyanakkor, amíg a



Fotó: Kiss Norbert

nyugat-európai országokban a logisztikai szektor a nemzeti össztermék 10-12 százalékát állítja elő, ez az arány Kelet-Európában – így Magyarországon is – mindössze 5-6 százalék. Van tehát mozgástér a régióinkban, adott a fejlődés lehetősége a vállalkozásaink számára. A hazai logisztika középtávú, 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó fejlesztési koncepciójában is kiemelt helyen szerepel ennek az aránynak a megduplázása, azaz a nyugat-európai szintre emelése. A stratégiában megfogalmazott fejlesztések és az ezek megvalósításához szükséges pályázati lehetőségek minél szélesebb körű kiaknázása hazánkban is lehetővé teszik a logisztikai teljesítmények növekedését.

2. Közlekedési teljesítmények

A közlekedési alágazatok munkamegosztását elemezve kétségbevonhatatlan tény, hogy az EU-ban a szárazföldön továbbított áruk csaknem háromnegyede közúton mozog, annak ellenére, hogy a közúti áruszállítás mai, mintegy 400-450 milliárd árutonna-kilométeres teljesítménye még mindig nem tudott visszakapaszkodni a 2008-as válság előtti 500 milliárdos szintre. A közúti közlekedési alágazat éves összforgalma így is 300 milliárd euró, ami az uniós GDP 2 százaléka. Érdekes egyébként, hogy amíg Nyugat-Európában a közúti mellett a vasúti áruszállítás teljesítménye is jelentős, addig a közép- és kelet-európai térségben egyértelmű a közút térnyerése. Az EU-12-ekben még nagyjából kiegyenlített volt a közút és a vasút részesedése, az unió kibővülése után nyílt szét jelentősebb mértékben az olló, és billent a mérleg a közút oldalára. Ezzel együtt az európai vasúti – és zöld-lobbi továbbküzd az áru fuvarozás sínekre tereléséért, és a hátrány lefaragása érdekében folytatott küzdelemhez nemrég komoly érvanyagot kapott az Európai Bizottságtól. A bizottság ugyanis az egyik jelentésében azt állította, hogy az EU-ban az összes tehergépjármű 20 százaléka – azaz minden ötödik jármű – üresen közlekedik. A közúti fuvarozás előtt álló legnagyobb kihívás és egyben minél sürgősebben megoldandó feladat a hatékonyságnövelés. Ennek számos módja közül várhatóan a flottamenedzsment rendszerek alkalmazása helyeződik előtérbe, hiszen itt érhető el a leggyorsabb siker.

3. A hazai szállítási tendenciák

A szállítási módok közötti munkamegosztásban Magyarországon szintén a közút vezet. Bár 2008-tól 2012-ig folyamatosan csökkent az áru fuvarozási teljesítmény, évi 260 millió tonnáról 160 millióra, 2013-ban megállt ez a tendencia, sőt kicsit még nőtt is a közúton elszállított árumennyiség. Figyelemre méltó azonban, hogy a vasút nem tudta kihasználni a közút átmeneti gyengélkedését, és évek óta az 50 millió tonna körüli eredményt hozza – de nem többet. Mindeközben a vízi és a csővezetékes szállítás sem tudta számottevően növelni részarányát a közlekedési alágazatok versenyében, az előbbi évente 10 millió tonna, az utóbbi 25 millió tonna körüli részesedést mondhat magának 2008 óta. A fenti számok tükrében látható, hogy a közúti fuvarozás stabilan tartja vezető helyét a szállítási módok között: háromszor annyi áru mozog közúton, mint vasúton, és ha a teljes áruszállítási palettát nézzük, akkor is mintegy kétszeres az előnye az összes többi szállítási móddal szemben. A nemzetközi fuvarozási teljesítmények alakulását elemezve az elmúlt években láthatjuk, hogy az unióhoz 2004-ben csatlakozott országok fuvarozói – köztük mi, magyarok – dinamikusan növelték részesedésüket az EU fuvarpiacán, aminek a nyugati konkurencia nyilván nem örül. Persze indokolatlan lenne részükről a vészharang kongatása, már csak azért is, mert elég

nagy a „torta”, igaz, abból a keletiek egyre nagyobb szeleteket hasítanak ki. A tendenciát a jövőre vetítve következtetésként azt mondhatjuk el, hogy a magyar fuvarozók teljesítménynövekedésével a jövőben is számolni kell.

4. A logisztikai központok és szolgáltatók

Jelenleg egy vállalati (helyi), 7 regionális és 12 intermodális logisztikai szolgáltató központ működik hazánkban, remekül kihasználva az ország kedvező földrajzi adottságait, a TEN-T nemzetközi közúthálózat nyújtotta előnyöket. A szektor nemzetgazdasági jelentőségét hűen tükrözik a következő számok: körülbelül 40 ezer, döntően kis- és középvállalkozás foglalkozik logisztikával, ideértve az árufuvarozást, szállítmányozást és a személyszállítást is. 260 ezer embernek – az összes alkalmazott 6,35 százaléka – adnak munkát ezek a vállalkozások és 2012-es összes nettó árbevételük mintegy 3400 milliárd forintra tehető, amely a nemzetgazdaság összes nettó árbevételének 4,8 százaléka.

5. A hazai logisztikai szolgáltatók sikertényezői

Bizalom, stratégia, szolgáltatás-portfólió, ágazatspecifikus informatika – négy sikertényező, amelyek alapjaiban határozhatják meg a magyar fuvarozó, szállítmányozó és logisztikai szolgáltató vállalatok versenyképességét. Az 56 hazai fuvarozó, szállítmányozó és logisztikai szolgáltató körében végzett empirikus kutatás azt vizsgálta, hogy a bizalom, a stratégia, a szolgáltatás-portfólió és az ágazatspecifikus informatika, mint sikertényezők mennyiben járulhatnak hozzá a hazai cégek versenyképességének javításához.

A szolgáltatás-portfólióra fókuszálva és a pénzügyi eredményesség összefüggését három időpontban vizsgálva megállapíthatjuk, hogy 2004-ben nem lehetett szignifikáns kapcsolatot igazolni az árbevétel nagysága, illetve az adózás előtti eredmény és a szolgáltatás-portfólió „szélessége” között. A gazdasági világválság előtt, 2008-ban azt mutatják az adatok, hogy a szélesebb portfólióval rendelkező szolgáltatók jobb pénzügyi eredményt értek el, a válság után viszont megfordult ez a tendencia, jellemzően a specializációra nagyobb hangsúlyt helyező logisztikai cégek tudtak magasabb árbevételt és adózás előtti eredményt produkálni. A jelenlegi piaci trendek ismét a komplexitás felé „sodorják” a szolgáltató vállalkozásokat. Amennyiben a cégek komplex logisztikai szolgáltatásokat nyújtanak, akkor rugalmasabban és gyorsabban tudnak reagálni a partnereik elvárásaira, ezzel pedig sokkal nagyobb eséllyel tarthatják meg, sőt még szélesíthetik is a vevőkörüket, ezáltal őrzik meg versenyképességüket.

Összefoglalás

A hazai logisztikai szolgáltatók körében végzett empirikus kutatás fenti fókuszba helyezett eredményei általánosan is kiterjeszthetők, például a csomagolási és anyagmozgatási területen működő szolgáltató vállalatok által nyújtott szolgáltatás-portfóliók és vállalati pénzügyi eredmények közötti kapcsolatra is. Az elvégzett vizsgálat következtetései felhívják a figyelmet a gyakorló vezető szakemberek számára: a változó gazdasági környezetben a változásra való rugalmas reagálás képességének a szerepe a jövőben még fontosabbá válik és jelentősen befolyásolhatja ez a szervezeti kompetencia a szolgáltatói piac szereplőinek versenyképességét.

Summary

The consequences from the empirical research conducted among domestic logistics providers presented above and yielding concrete results can be extended to a general level. For example they can describe the relationship between the service portfolios of the packaging and materials handling companies and the corporate financial results. The conclusions of the study draw the attention of the professionals in the field to the following: the ability to flexibly respond to the challenges in the changing economic environment will become more important in the future and this organizational skill may significantly affect the competitiveness of the players in the market of services.

Irodalomjegyzék

Diószegi József (2013): A központba kerülhet Magyarország. <http://www.napigazdasag.hu/cikk/528/>

Letöltve: 2014. augusztus 25.

Iparfejlesztési Közalapítvány (IFKA) (2013): Középtávú Logisztikai Stratégia 2014-2020 Vitaanyag, Bárdos K. (szerk), Budapest, 20. o.

Karmazin, Gy. (2014): A logisztikai szolgáltató vállalatok gazdálkodási sikertényezőinek és stratégia-választásának hatása a vállalat eredményességére, doktori (PhD) értekezés

<http://www.doktori.hu/index.php?menuid=193&vid=12695>

Magyarközlekedés (2013): A kormány elfogadta a középtávú logisztikai stratégiát (2013)

<http://www.magyarkozlekedes.hu/hir/5939-kormany-elfogadta-kozeptavu-logisztikai> Letöltve: 2014. augusztus 25.

Magyar Távirati Iroda Nonprofit Zrt. (MTI) (2013): A kormány elfogadta a középtávú logisztikai stratégiát.

<http://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/belgazdasagert-felelos->

[allamtitkarsag/hirek/a-kormany-elfogadta-a-kozeptavu-logisztikai-strategiat](http://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/belgazdasagert-felelos-allamtitkarsag/hirek/a-kormany-elfogadta-a-kozeptavu-logisztikai-strategiat) Letöltve: 2013. november 30.

Monika Wrzesinska (szerk.) (2011): Six years of road freight growth lost to the crisis - Trends in EU road freight transport. Eurostat - Statistics in focus 12/2011. 4. oldal