

A jövő és az áruhoz jutás biztonságának záloga a valós költségszint beépítése a fuvardíjba

Az ellátás biztonsága érdekében komoly díjemelésre kényszerül a közúti fuvarozás.

MARADJ TALPON!

Soha nem látott fuvarozói összefogást és egységes fuvardíjemelést kényszerítenek ki az elmúlt időszak gazdasági és uniós jogalkotási folyamatai.

Az elmúlt időszakban jelentősen romlott a közúti fuvarozási és szállítmányozási szektor tevékenységét meghatározó piaci és jogi környezet. A vállalkozások működési költségei folyamatosan emelkednek, köszönhetően az üzemanyagárak, az útdíjak illetve, a jármű- és alkatrészárak növekedésének, a haszonjárművek drasztikusan megemelt kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díjainak, a munkaerőhiányból fakadó folyamatos bérnövekedésnek, de a költségekre negatívan hatnak az utóbbi hónapokban megkezdődött, a fuvarozó cégek számára komoly tervezési kihívást jelentő országos útrekonstrukciós munkák is. Tovább nehezítik a szektorban tevékenykedő hazai vállalkozások működését a magyar piacvédelem hiányosságai, az EU-n kívüli országokból nagy számban érkező, a szállítási megbízásokat jogosulatlanul, illegálisan végző fuvarozók.

A költségnövekedés azonban nem csak ennek tudható be. Az elmúlt néhány évben egyes nyugat-európai tagállamok soha nem látott erővel kezdték védeni saját piacukat. Protekcionista, piacvédelmi jellegű előírásaik a liberalizált európai uniós fuvarozási környezetben súlyos tehernövekedést idéztek elő elsősorban az alacsonyabb bérszintű kelet-európai tagállamokban tevékenykedő fuvarozói kkv szektorban, ahol a gyorsan bevezetett, így sokszor átgondolatlan intézkedésekre felkészülési időt sem kaptak a vállalkozások. A tagállami minimálbér-intézkedések és a heti pihenőidő járműben töltésének tilalmára vonatkozó rendelkezések jelentősen növelték az adminisztratív terheket és a költségeket egyaránt. A keleti szektornak az uniós erőviszonyok sem kedveznek; az európai uniós döntéshozatali folyamatokat és az elfogadásra váró, a közúti fuvarozás szabályrendszerét gyökeresen átalakító mobilitási jogszabálycsomag tartalmát ismerve e téren nem lehet pozitív változásokban bízni. Az általános és súlyos gépkocsivezető-hiány további bérversenyt generált, és a gépkocsivezetői bérek elkerülhetetlen emelésével járt, amelyet ez idáig – ilyen mértékben – nem épített be a szektor a fuvardíjba.

A negatív tendenciáknak köszönhetően a szektorban általános a bevételtermelő képesség visszaesése és a fuvarpiaci koncentráció növekedése. A közúti fuvarozási tevékenységet végző vállalkozások döntő többsége kis- és középvállalkozás; ezek jelentős része a pénzügyi nehézségek miatt kénytelen csökkenteni kapacitásait. A kieső kapacitásokat a külső körülmények negatív változásai miatt a nagyobb vállalkozási méretű és nagyobb tartalékokkal rendelkező fuvarozók sem képesek az eddigi díjszinten kielégíteni, és a teljesítmény-visszaesés az őszi fuvarozási csúcsidőszak közeledtével már az ellátási lánc működőképességét és biztonságát is veszélyezteti.

A szektor általános megítélése szerint ebben a romló piaci környezetben kizárólag a fuvardíjak hosszú távú, a kalkulációk szerint mintegy 15-20 százalékos emelése nyújt megoldást.

A megbízói oldal is érdekelt a fenntartható szolgáltatások érdekében elvégzett díjkorrekcióban!

Az európai közúti fuvarozási rendszernek – ide értve a megbízót, a szállítványozót és a fuvarozót – meg kell találnia az egészséges kompromisszumot a negatív gazdasági és társadalmi hatások kiegyensúlyozása érdekében. A termelés és az ellátás biztonsága a növekvő gazdaság kulcsa, ezért nem szenvedhet sérelmet. A megbízói oldalnak is el kell fogadnia, hogy a szolgáltatások minőségének fenntartása és a teljesítőképesség megőrzése érdekében a kapacitásigényeknek megfelelő közúti fuvarozási rendszer költségei növekedni fognak. A fuvarozói oldalnak is úgy kell alakítania árképzését és innovációs képességét, illetve úgy kell befektetnie a munkaerőbe és az új technológiákba, hogy azzal biztosítható legyen a fenntartható jövő. Most csak az egységes üzletpolitika vezethet eredményre; a gyors sikerrel kecsegtető, de csak az átmeneti piacszerzés érdekében végzett költségszint alatti szolgáltatás luxusát a fuvarozás már csak saját és az ellátás biztonsága érdekében sem engedheti meg magának!

A fuvarozói érdekképviselők az egységes szemléletmódban, a felelős vállalkozói attitűdben és a fuvardíjak szektorális emelésében látják a megoldást.

Felelős gondolkodásra és egységre szólítja fel tagjait és a magyar közúti fuvarozókat a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete (NiT Hungary) és a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE).

A mintegy 3700 tagvállalkozást tömörítő NiT Hungary és a hazai nehézteher-gépjármű kapacitás mintegy 25 százalékát reprezentáló cégeket képviselő MKFE álláspontja szerint a közúti fuvarozásban megérett a helyzet a fuvardíjak általános felülvizsgálatára és a korrekcióra. Ma elsősorban a hazai közúti szolgáltatást végző mikro-, kis- és középvállalkozásokat – a teljes hazai fuvarozó szegmens mintegy 95%-át – fenyegeti veszély, így elsősorban az ő versenyképességük megőrzése a cél. A kkv-k teljesítményének kiesése nem csak a nemzetgazdaság számára hátrányos, de az ellátások biztosítása tekintetében is beláthatatlan következményekkel járhat, hiszen fuvarkapacitásaik kiesését akár néhány nap alatt megérzi az ellátási lánc és az így keletkezett űr betöltését jelen körülmények között a nagyvállalkozói szegmens sem tudná megfelelő ütemben pótolni.

A két érdekképviselői szervezet a romló jövedelmezőségi viszonyok között a piaci helyzet és perspektívák reális meghatározását, ezen belül a kilométerre eső költségek pontos kalkulációját, a kiadások és bevételek felelős tervezését, a vállalkozó pénzügyi és finanszírozási helyzet és a piaci kockázatok kendőzetlen elemzését ajánlja első lépésként minden tagvállalkozásuk számára. Bármilyen eredményt is hozzon a helyzetelemzés, azt sem a NiT Hungary, sem pedig az MKFE sem látja elkerülhetőnek, hogy szektor az adott vállalkozás piaci helyzetének megfelelő mértékű, de általános és markáns, 15–20 % közötti fuvardíj-emelést hajtsa végre.

A díjmelés célja a jelen körülmények között nem az extraprofit elérése, hanem a szolgáltatások színvonalának fenntarthatósága és a fuvarkapacitások kényszerű leépítésének megelőzése, valamint ezzel az ellátások zavartalanságának biztosítása. A díjmelés a belföldi és nemzetközi relációban egyaránt indokolt, mivel bár eltérő összetételű, mégis azonos hatást eredményező külső tényezők befolyásolják a hazai piacot, az európai uniós piaci környezetben vagy a harmadik országokban dolgozó fuvarozó vállalkozások működési környezetét.

A NiT Hungary és az MKFE rendkívüli jelentőséget tulajdonít annak, hogy a „díjtisztulás” folyamata a teljes szektoron belül egységesen végbe menjen, és ezzel együtt eltűnjenek a piacról a költségszint alatt dolgozó, a gyors, de átmeneti siker reményében nyomott díjon fuvarozó vállalkozások, amelyek soha nem jelentettek nagyobb veszélyt az alágazat szereplőire, mint a jelenlegi kritikus időszakban. A szektorális változások érdekében a NiT Hungary és az MKFE nyitott a partnerségre és az együttműködésre minden, a célokkal egyetértő és azokat támogató szervezettel, szövetséggel és a fuvarozási-szállítmányozási és logisztikai piaci szegmens valamennyi képviselőjével.

Budapest, 2018. szeptember 11.

NiT Hungary Elnöksége



MKFE Elnöksége

