

**A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS EU-INTEGRÁCIÓJÁNAK
ELŐKÉSZÍTÉSE: KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÓI PIAC,
VERSENYKÉPESSÉG, VÁRHATÓ TENDENCIÁK**

dr. Csejtei Istvánné () – dr. Pálfalvi József ()

Zárójelentés

Budapest, 2003. november 20.

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
ÖSSZEFOGLALÓ	4
B E V E Z E T É S	7
1. HELYZETÉRTÉKELÉS	9
1.1. Az áruszállítási teljesítmények alakulása az elmúlt évtizedben. A közlekedési munkamegosztás jellemzői az eu-ban és magyarországon	9
1.2. A közúti árufuvarozói piac belső struktúrájának alakulása	15
<i>1.2.1. Az unió közúti árufuvarozói piacán tapasztalható trendek az elmúlt évtizedben</i>	<i>15</i>
1.2.1.1. Az árufuvarozás szabályozásának történeti áttekintése az eu-ban	15
1.2.1.2. A fuvarpiac szegmentálódása az eu-ban	17
1.2.1.3. A közúti fuvarozó vállalkozások mérete, sajátosságai	18
<i>1.2.2. A magyar közúti árufuvarozási piac szerkezeti sajátosságai</i>	<i>19</i>
1.3. A közúti árufuvarozás versenyképességének főbb kérdései, az azt meghatározó tényezők	22
<i>1.3.1. A magyar közúti áruszállítás szabályozásának eu-konformitása</i>	<i>22</i>
<i>1.3.2. Költségszínvonal, költség szerkezet</i>	<i>25</i>
<i>1.3.3. Egyéb, a versenyképességet befolyásoló tényezők</i>	<i>32</i>
1.4. Összefoglaló következtetések a magyar közúti árufuvarozók jelenlegi versenyképességére vonatkozóan az eu fuvarosaival összevetve	33
2. VÁRHATÓ TENDENCIÁK A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁSBAN ÉS A VÁLTOZÁSOK HATÁSA A VERSENYKÉPESSÉG ALAKULÁSÁRA	36
2.1. Várható folyamatok a közúti áruszállításban	36
<i>2.1.1. A gazdasági folyamatokból levezethető általános fuvarpiaci tendenciák</i>	<i>36</i>
<i>2.1.2. Várható változások a hazai közúti fuvarpiacon a csatlakozás következményeként</i>	<i>39</i>
2.2. A fuvarpiaci részesedés várható alakulása a csatlakozás után	43
2.3. A hazai közúti fuvarozók versenyképessége az eu csatlakozás előtt közúti szállítással foglalkozó cégek körében végzett reprezentatív adatfelvétel eredményei alapján	45
2.3.1. A közúti fuvarozó vállalkozások műszaki-gazdasági adottságai	46
2.3.2. A szakmába lépés szabályainak ismertsége	48
2.3.3. A közúti fuvarozó vállalkozások piaci helyzete	51
2.3.3.1. A járműállomány	51
2.3.3.2. A piaci helyzet	53
2.3.4. Következtetések	58
3. LEVONHATÓ KÖVETKEZTETÉSEK, AJÁNLÁSOK, FELADATOK.....	60
FELHASZNÁLT IRODALOM	64

ÖSSZEFOGLALÓ

Közép-Kelet-Európában a berlini fal leomlásával kezdetét vett változások mára új szakaszba érkeztek, napirendre került Európa további integrálása. Az **integráció új kihívást** jelent valamennyi európai ország számára. Az **integráció** a ma még nagyon különböző nyugat-és kelet-európai **országok összekapcsolását**, a köztük lévő különbségek egy részének megszüntetését, más részének „komparatív előnyként” való kihasználását tűzi ki célul. A **harmonizáció** keretében megszüntetendő különbségek a kibővített Unió területén a **versenyegyenlőség biztosítását** szolgálja, azt, hogy valamennyi szereplő, nemzeti hovatartozástól függetlenül ugyanolyan feltételek mellett működhessen a gazdaság bármely területén. A különbségek másik része viszont az integrációval megvalósuló együttműködés során kölcsönös előnyt jelenthet a felek számára. Ha ezt a különbségekből fakadó **kölcsönös (komparatív) előnyt** sikerül kihasználni, az integráció óriási lendületet adhat az európai kontinens gazdasági és társadalmi fejlődésének.

A belföldi szállítási piac 1990-től 1994-ig folyamatosan zsugorodott, a vállalkozások száma pedig ezzel ellentétes tendenciát írt le általában és a közlekedésben egyaránt.

A hazai, közúti fuvarozással foglalkozó egyéni vállalkozók zöme csupán néhány tehergépkocsival rendelkezik, amelyek jelentős hányada, használt, elavult jármű. A legtöbb ilyen jellegű vállalkozás az 1990-es évek elején kényszerből jött létre. Mindez atomizálta a fuvarpiacot és túlkínálatot gerjesztett.

A kevés járművel rendelkező fuvarosok tehergépkocsi parkjuk tekintélyes részét használt járművel helyettesítik, ami tovább konzerválja a műszaki lemaradást. Nem véletlen, hogy a versenyképesség legfőbb akadályá éppen a járművek nem megfelelő műszaki állapota, ami a kis- és középvállalkozói szektor tőkehiányából, valamint a számukra kedvezőtlen hitelfeltételekből fakad. Éppen ezért a vállalkozók mintegy 40%-a erősen tart a nyugat-európai tőkeerős vállalkozások betelepedésétől.

Összefoglalva a hazai közúti fuvarozó szektorban tapasztalható tendenciákat a jövőre nézve mindenképpen figyelembe kell venni, hogy

- a közúti árufuvarozásban tevékenykedő egyéni vállalkozások száma nagy valószínűséggel csökken;
- a jogi és a nem jogi személyiségű vállalkozások tőkeereje nagyobb mértékben a tőkekoncentráció, kisebb mértékben a tőkecentralizáció következtében emelkedik;

- a járművek rekonstrukciója a magas átlagos életkor miatt sokáig már nem halogatható, így arra - akár a magántőke, akár állami források, közpénzek bevonásával - az uniós csatlakozás előtt szükség van;
- a kabotázs hazai jövőbeni bevezetésével csak a tőkeerős, korszerű járművel és viszonylag agresszív piacszerzési (akvizíciós) módszerekkel bíró fuvarozó vállalkozások lehetnek életképesek az Európai Unió fuvarpiacán.

A tanulmány a kelet-nyugat irányultságú nemzetközi áru fuvarozási piacon ma uralkodó helyzet elemzése alapján az alábbi főbb megállapításokat teszi:

- A **KKE országok az alacsonyabb bérek, ezért alacsonyabb költségek miatt nyomott árakon** kínálják szolgáltatásaikat. A ebből eredő versenyelőnyt azonban lerontja az alacsony termelékenység, ami a jövedelmezőségi szintet is szűk korlátok közé szorítja. Ez áll szemben az **EU országok magasabb működési költségeivel**, amit ellensúlyoz a magasabb **termelékenység, a minőségileg jobb, összetettebb szolgáltatások** nyújtása.
- Az eltérő adottságok fokozatosan olyan **munkamegosztást** alakítottak ki a két régió országai között, hogy a KKE országok költség előnyükre építve inkább a hagyományos szállítási piacon vannak jelen, az EU tagállamok pedig egyre inkább az értéktermelő, minőségi szolgáltatások piaca felé fordulnak. E tendenciából az a következtetés adódik, hogy **két régió fuvarozói nem teljesen ugyanazon a piacon működnek.**
- A fenti megállapítást alátámasztják a **piaci részesedést** kifejező mutatószámok is.
- A költség színvonalban a KKE-országok javára meglévő versenyelőnyt mérséklük a hatékonysági mutatókban meglévő különbségek.
- Az EU pozícióit erősíti a kétféle tevékenység **jövedelmezőségi** színvonalában meglévő **különbség** is.
- A **magyar és a többi kelet-közép-európai országokra** vonatkozó költség adatok összehasonlításából az a következtetés vonható le, hogy gyakorlatilag **nincs különbség a költségek színvonalában.**

A növekvő kelet-nyugati kereskedelmi forgalom, és erősödő gazdasági együttműködés számtalan lehetőséget kínál a közúti áru fuvarozás területén. Ezek kihasználásához az alábbi feladatok megoldása szükséges:

- Az alapvető versenyfeltételek **harmonizálása**. A jogharmonizációs kötelezettség kiterjed a szakmához jutás, piacra lépés szabályozásán túl a műszaki, szociális és adó jogharmonizációra egyaránt.
- Az átmeneti mentességet élvező kabotázs felszabadítása után a közlekedési piac teljes liberalizálása megtörténik, amelyen a piaci részesedés elemzésének, értékelésének új szemléletben, differenciáltabban kell megtörténnie.

- A liberalizált piacon a közúti közlekedés további fejlődését korlátozó akadályok, gátak nagyobb figyelmet érdemelnek, ugyanis ezek elhárítása, illetve a különbségek célirányos kihasználása a szabad piac működésének feltétele.
- Az Unió és a kelet-közép-európai országok közötti kapcsolatok vizsgálatánál a jelölt országok figyelmüket a nemzetközi áruszállításra koncentrálják. Tekintettel arra, hogy éppen az Unióban ez a piaci szegmens az összes szállításoknak csak igen kis %-át teszik ki, célszerű nagyobb figyelmet fordítani a **belföldi fuvarpiacra** is.
- A csatlakozás utáni időszakban fontos szerep hárul a **közúti fuvarozók érdekképviseleti szervezeteire**, szükséges tehát az erős, esetenként az állam által pénzügyileg is támogatott szervezetek létrehozása.
- A fuvarozó vállalkozások számára a legfontosabb, hogy **előnyeiket** érvényesíthessék és hátrányaikat minimalizálják. Ez érdeke mindkét félnek, amihez ki kell használni a komparatív előnyökön alapuló **kooperációs lehetőségek** minden formáját.
- Az elvárt követelményeknek való jobb megfelelés érdekében új piaci konstrukciók létrehozására lehet szükség. Ennek egyik lehetséges útja a vállalkozók önszerveződésének eredményeként együttműködés kialakítása.
- A jelölt országok fuvarosainak javítaniuk kell **marketing tevékenységüket**, kereskedelmi ismeretekre kell szert tenniük, nagyobb hangsúlyt fektetni a nyelvismeretre, a külföldi országokban helyismeretek megszerzésére. A fuvaroztatók igényeinek jobb megismerése és azok kielégítésére való törekvés fontos a piaci részesedés megtartásában.
- A korszerű **logisztikai központok** által nyújtott lehetőségek fokozottabb kihasználása a versenyben maradás esélyeinek növelése érdekében.
- Jelentős változás előtt áll az információs technológia is. Ezen a területen a keleti országok vállalkozásai profitálhatnak a nyugati partnerekkel való együttműködésből.
- A csatlakozásra váró országok előtt álló fontos feladat adatszolgáltatási rendszerük átalakítása, korszerűsítése, a megváltozott elvárásokhoz illesztése.

A jelenlegi kelet-nyugat irányú nemzetközi fuvarpiacon a **konvergencia** és **differenciálódás** jelensége egyszerre megfigyelhető. Maga a piac rendkívül heterogén, jelentős különbségek vannak az egyes piaci szegmensek között, amelyek mindkét oldal fuvarozóinak és logisztikai szolgáltatóinak lehetővé teszik a számukra legelőnyösebb piaci versenypozíció elfoglalását. A permanens változás, ami a fuvarpiacot jellemzi, az egész kínálati lánc mentén jó lehetőségeket kínál a piac szereplőinek.

B E V E Z E T É S

Napjaink Európája, s benne Magyarország új kihívás előtt áll, ez pedig az **integráció kihívása**. A magyar történelemben csak a legnagyobb fordulópontok jelentőségével hasonlítható össze az alig egy év múlva esedékes csatlakozás az EU-hoz. A csatlakozás sikere a kínálkozó lehetőségek kihasználásán múlik, vagyis azon, hogy sikerül-e az integrációs folyamat megvalósítása során a különböző országok eltérő adottságai által hordozott **„komparatív előnyöket”** realizálni. Csak ebben az esetben mondható el ugyanis, hogy mind a régi tagállamok, mind az újonnan csatlakozók nyertesei lesznek az integrációnak, az új tagállamok számára korábban nem ismert fejlődés perspektívái nyílnak meg.

E potenciális lehetőségek kihasználása rendkívül összetett és gyakran áldozatokkal járó folyamat, amely óriási kötelezettségeket ró a tagjelölt országokra, így Magyarországra is. A kötelezettségek **„kettős követelmény”**-nek való megfelelésben foglalhatók össze, ami azt jelenti, hogy egész gazdaságunkat, azon belül a részterületeket is úgy kell fejleszteni, sok szempontból átalakítani, hogy **eleget tehecssünk az Unió szigorú elvárásainak**, s ugyanakkor megteremthessük saját **vállalkozásaink** fokozottabb **versenyképességét**.

Az Unió elvárásainak való megfelelés, s ezzel egyidejűleg hazai vállalkozásaink versenyképes állapotba hozása olyan kettős követelmény, amelynek való megfelelés nem egyszerű feladat, gyakran a kettő között bizonyos ellentmondás is fellelhető. A csatlakozásig alig valamivel több, mint egy esztendő van hátra, a teendők sora azonban - a már megoldott feladatok ellenére - még mindig igen hosszú. Az eddig elért eredményeket értékelve megállapíthatjuk, hogy a kettős elvárás közül nagyobb előrehaladást az **alkalmazkodásban, a jogharmonizációban** könyvelhetünk el. Így minden remény meg van arra, hogy ebből a szempontból konszolidált, euro-konform jogrendszerrel lépünk a közösség tagjainak a sorába.

Sokkal nagyobb a **hátrányunk a versenyképesség** megteremtése terén. Itt elsősorban azokra a hazai vállalkozásokra kell gondolnunk, amelyek számára a piac teljes liberalizációja a verseny kiéleződését hozza magával. Ebben a minden korlátozástól mentes, egységes szabad piacon csak a tőkeerős, minőségi szolgáltatás nyújtására képes, korszerű informatikai és marketing hálózattal rendelkező vállalkozók tudnak versenyképesek maradni. A hátra lévő egy év legfontosabb feladata a versenyképesség kialakítását elősegítő intézkedésekkel e vállalkozások **„helyzetbe hozása”**.

Joggal vetődik fel a kérdés, hogy az integrációs folyamatban milyen szerepet játszik a közlekedés, azon belül is a közúti árufuvarozás. A közlekedésnek meghatározó szerepe van az integráció folyamatában, hiszen az egységesülő Európában rejlő po-

tenciális lehetőségek kihasználásának egyik alapvető feltétele az **áruk, személyek, a tőke és a szolgáltatások szabad áramlásának biztosítása**, ami fizikai értelemben csak az **egységes, liberalizált közlekedési piac** létrejöttével valósítható meg. Egy ilyen piac zökkenőmentes működését viszont csak jó színvonalon működő, korszerűen kiépített, fejlett közlekedési rendszer garantálhatja.

A közlekedésen belül kiemelkedő szerepe van ebben a folyamatban a **közúti közlekedésnek**. Ennek illusztrálására elegendő egyetlen adat: az EU-ban a közúti áruszállítás piaci részesedése az összes szállítási teljesítményben 75% körül van. Mindez a közút adottságaival, időben, térben megmutatkozó rugalmasságával, az igényekhez történő alkalmazkodóképességével, gyorsaságával, stb. magyarázható. Ugyanakkor a gazdaságban is olyan strukturális és egyéb ártrendeződések zajlottak le az utóbbi években, amelyek kifejezetten a közúti áruszállításnak kedveztek: megnőtt az értékesebb, kisebb tömegű áruk aránya, a szállítással szembeni speciális elvárások fokozódtak.

Ha összekapcsoljuk a közlekedés, azon belül is a **közúti közlekedés** jelentőségéről, az **integrációs folyamatban betöltött szerepéről** elmondottakat a felkészülési periódus csatlakozásig hátralévő egy évében **előttünk álló feladatokkal**, egyértelműen kiderül, miért fontos a közúti áru fuvarozó vállalkozások versenyképességi kilátásaival, a versenyfeltételek javításának lehetőségeivel, azaz a **közúti szállítás EU-integrációs előkészítésével** foglalkozni.

Összefoglalva elmondható, hogy a közúti közlekedés a teljes közlekedési szektornak már ma is kiemelkedően fontos és érzékeny területe, s ez a szerepe az előrejelzések szerint a jövőben tovább erősödik. Ez a tény, valamint a közúti áruszállítási szektor sajátosságai, a többi alágazatétól eltérő belső struktúrája egyaránt indokolják a vele való kiemelt foglalkozást. A küszöbön álló uniós csatlakozásunk is várhatóan rendkívül összetett módon hat e szektor tevékenységére, ami szintén nyomatékosítja a valószínűsíthető jövőképi reális felvázolásának szükségességét. Ezért „**A Közúti áruszállítás EU-integrációjának előkészítése**” c. tanulmány középpontjában az áruszállítási piacon a versenyfeltételek alakulása, a versenyegyenlőség biztosításának kérdései, a hazai közúti áru fuvarozók versenykilátásainak elemzése, illetve a versenyképesség javításához szükséges és lehetséges intézkedések, ajánlások állnak.

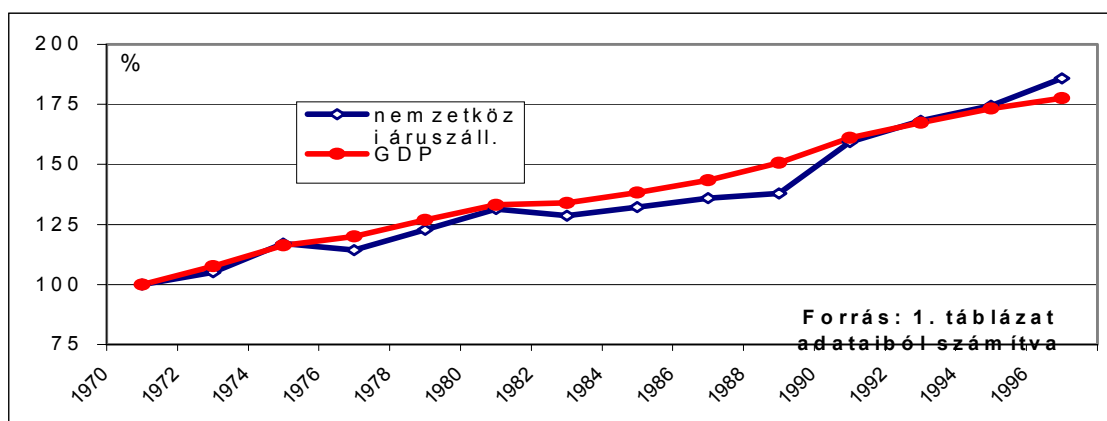
Ehhez a jelenlegi **helyzet értékeléséből** kiindulva szükséges a **versenyképességet befolyásoló tényezők** feltárása, azok **csatlakozás utáni várható alakulásának** és a hazai **vállalkozókra gyakorolt** hatásának felmérése. Csak ezek ismeretében hozhatók olyan döntések, tehetők olyan ajánlások, amelyek a versenykilátások javításával a hazai fuvarozóknak segítséget nyújtanak fuvarpiaci pozícióik megőrzéséhez, illetve erősítéséhez.

1. HELYZETÉRTÉKELÉS

Az elmúlt évtizedben végbement változásokból és a jelenlegi helyzetből kiindulva előretehető fejlődési trendek ismerete alapvető az integrációs folyamatban fontos szerepet játszó közlekedés, azon belül is a jelentőségét tekintve kiemelkedő közúti közlekedés csatlakozás utáni kilátásainak felmérésében, a versenyképes szereplés, a piacon való helytállás feltételeinek megteremtése érdekében. A közúti áru-fuvarozó szektor EU-integrációs felkészítése ezek alapján elsősorban a versenyképességi kilátások javítását jelenti, ezért a helyzetfeltárásnak ki kell térnie a magyar fuvarozó vállalkozások jelenlegi versenyképességét meghatározó tényezők elemzésére. Ezek között is kiemelten kell foglalkozni a költségek és a jövedelmezőség alakulásával.

1.1. Az áruszállítási teljesítmények alakulása az elmúlt évtizedben. A közlekedési munkamegosztás jellemzői az EU-ban és Magyarországon

A közlekedés és a gazdaság közötti kölcsönös kapcsolat jól ismert tény: míg egyik oldalon a gazdasági növekedés a kereskedelembe kerülő áruk volumenének növelésén keresztül közvetlen hatást gyakorol a szállítási volumenekre, a másik oldalon a gazdasági fejlődés maga is függ a közlekedési rendszer hatékonyságától. A nem megfelelő közlekedés a gazdasági folyamatok láncolatában a szűk keresztmetszetet jelenti, s mint ilyen a fejlődés gátjává válik. A gazdasági növekedés és a szállítási teljesítmények közötti szoros kapcsolatot jellemzi a GDP és a tkm-ben mért nemzetközi áruszállítási teljesítmények párhuzamos alakulását bemutató táblázat és ábra (Lásd: 1. táblázat és 1. ábra!).



A nemzetközi áruszállítási teljesítmények és a GDP növekedése (1970-től 100%)

1. ábra

1. táblázat

*A nemzetközi áruszállítás és a GDP alakulása Európában
(áruszállítás Mrd átkm; GDP Mrd.EUR)*

Évek	Nemzetközi áruszáll. átkm	GDP
1970	100,0	100,0
1972	105,0	107,7
1974	117,0	116,2
1976	114,4	120,0
1978	122,8	126,8
1980	131,4	133,1
1982	128,6	134,0
1984	132,1	138,3
1986	135,9	143,3
1988	137,9	150,7
1990	159,4	161,0
1992	168,2	167,3
1994	174,5	173,2
1996	185,9	177,5

Forrás: East-West Road Freight Transport, IRU 1999.

Nemcsak a szállítási teljesítmények globális nagysága függ a gazdasági növekedéstől, a termelési struktúrától, hanem a **közlekedési módok közötti munkamegosztás** is. Ismert tény, hogy a módválasztásnak számos szempontja között kiemelkedő jelentőségű a megtermelt áruk szállítással szembeni igényeinek alakulása, ami pedig jórészt a termelési struktúrának, a szállításra kerülő árunemek összetételének a függvénye. Ebből a szempontból értékelve az elmúlt évtizedben Nyugat-Európában végbement gazdasági fejlődést, egyértelmű, hogy a termelési struktúra eltolódott a **menyiségi áruk** termeléséről az **értékesebb áruk** irányába. A közlekedés szempontjából ez azt jelenti, hogy megnő az igény a speciális, minőségi szolgáltatások iránt, felértékelődik az időtényező szerepe. Mindez pedig kedvez a közúti közlekedésnek, hiszen a megváltozott igények kielégítésére a közúti közlekedés mutatkozik a legalkalmasabbnak. Ebben a gazdasági változásban rejlik a közlekedési munka-

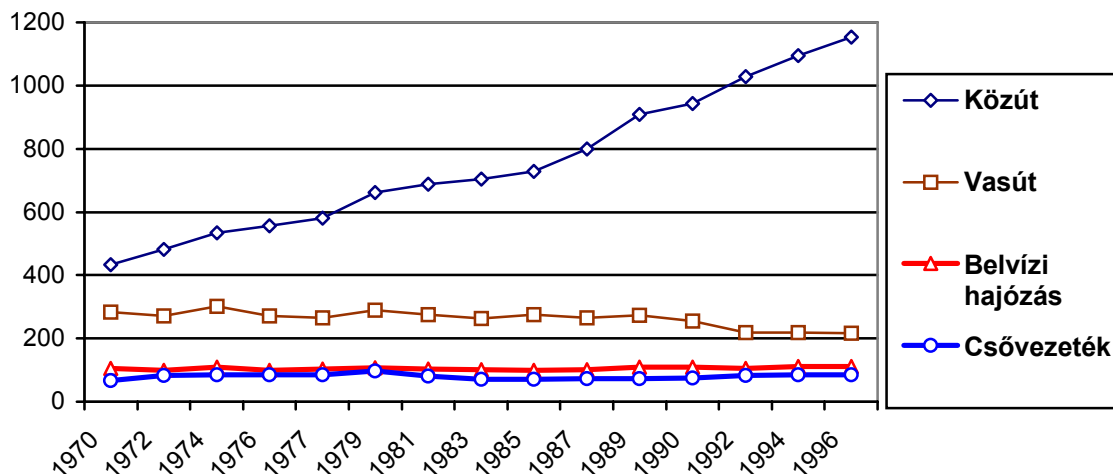
megosztásban az utóbbi évtizedben is folytatódott átrendeződés magyarázata, az, hogy az összes szállítási teljesítményt meghaladó mértékben növekedett **a közúti szektor** teljesítménye, ami az összesen belüli **részarányának** jelentős **növekedéséhez** vezetett. Az adatok egyértelműen bizonyítják, hogy Európában 1970-96 között jelentős eltolódás ment végbe a közlekedési munkamegosztásban a közúti közlekedés javára. (Lásd: 2. táblázat és 2. ábra!).

2. táblázat

A közlekedési munkamegosztás alakulása (Mrd átkm)

Évek	Közút	Vasút	Belvízi hajózás	Csővezeték
1970	434	283	106	66
1972	481	272	99	82
1974	534	301	110	84
1976	557	272	99	85
1977	581	266	103	86
1979	661	289	107	98
1981	689	275	103	80
1983	704	264	101	71
1985	728	275	100	71
1987	800	266	101	73
1989	909	274	109	73
1990	944	255	109	75
1992	1027	219	105	82
1994	1095	218	112	86
1996	1154	217	111	86

Forrás: East-West Road Freight transport, IRU, 1999.

Az egyes alágazatok teljesítményének alakulása Európában

2. ábra

Az áru fuvarozás iránti kereslet nagyságrendjét és szerkezetét a gazdaság, így az ipari termelés más szempontból is meghatározza. Az alaptevékenységben az elmúlt évtizedekben lezajlott változások megváltoztatták a közlekedéssel szembeni igényeket is, s ez a magyarázata a közlekedési munkamegosztásban tapasztalható radikális átrendeződésnek is. Az ipari termelésben végbement legszembetűnőbb változás az alaptevékenységre történő összpontosítás, és a kapcsolódó kiegészítő tevékenységek leválasztása, alvállalkozókhoz történő kihelyezése (outsourcing). Ez a szállítási igényesség növekedésével járt. Ehhez kapcsolódik a minimális raktárkészletekre történő berendezkedés, s ennek szállításszervezési következménye a JIT (Just-in-Time) beszállítási igény megnövekedése, s a logisztikai rendszerek kialakulása. A számos iparágban végbement dereguláció felgyorsította a nemzetközi méreteket öltő termelést, a multinacionális vállalatok előretörését, a globalizáció folyamatát. A logisztikai lánc (beszerzés, termelés és értékesítés) földrajzilag önálló egységekre tagozódott, ami megint csak növelő hatással volt a szállítási igényességre.

A termelő szféra hatékonyságnövelő intézkedései a szállítás/fuvarozás tekintetében is a minőség, a pontosság, megbízhatóság és költség/hatékonyság feltételeit támasztották. Ennek egyik következménye az már említett JIT szállítások növekedése. Világbanki felmérések szerint a JIT-szállítások az USA-ban és az EK-ban 1990-ben az összes szállítás 28%-át képezték, s 1995-96-ra ez az érték elérte a 40%-ot. A termelő vállalatok minimum raktár-készletezési gyakorlata egyúttal a rendelés és teljesítés közötti idő jelentős csökkenését hozta, ami pedig a fuvarozó részéről a gyors, rugalmas ajánlatadási és teljesítési képességet feltételezi.

A JIT hatására a közúti fuvarozók piaci szegmensei is megváltoztak. A nemzetközi és nagyobb távolságú regionális fuvarozásban a „hub”-ok kiszolgálása a fő-és alvállalkozók együttműködésével lehetséges hosszú fuvarok és a gyűjtő/elosztó forgalom optimális szervezése érdekében.

Változatlanul tovább él ugyanakkor - elsősorban a helyi piacok kiszolgálására - a hagyományos pontról-pontra, illetve egy útvonal mentén a több pontra történő fuvarozói szolgáltatás. A polarizációt serkenti a szállítmányok differenciálódása. Összességében csökkent a szállítmányok mérete, nőtt a szállítások gyakorisága, s növekedett a szállítási hálózat kiterjedtsége, sugara is.

Az Unióban a közúti áru fuvarozási teljesítményeket döntően a belföldi forgalom adja (97,2%-a volt a 12-ekben), s a nemzetközi forgalom jelentősége elenyésző. A forgalom távolságát tekintve többségében 50 km alatti (64%). A közúti áru fuvarozás 4/5-e 300 km alatt valósul meg. A nemzetközi szállítás döntő része viszont a Közösségen belül bonyolódik le, alig annak 10%-a irányul a jelenlegi kelet-közép-európai országok felé. Az EU közúti áruszállítási piaca - az összes tagállamra vonatkozó becslés szerint - több, mint 1100 Mrd átkm.

A teljes közúti áruszállítás 1970-1990 között abszolút értékben megduplázódott. A nyolcvanas évek második felében az éves növekedési ráta a 12-ek átlagában tonnában mérve elérte a 3,5%-ot. A kilencvenes években a növekedés lelassult (2-2,5%), 1992-ben egyedül Németországban regisztráltak jelentősebb növekedést, ami a két német állam egyesítésének, s az ennek nyomán fejlődésnek indult német belföldi forgalomnak volt köszönhető.

Az összes belföldi forgalmat tekintve a német, az olasz és a brit piacok a legnagyobbak. E három piac adja az egész belföldi áru fuvarozási teljesítmény 70%-át. Ha a százezer átkm feletti teljesítményű piacot vizsgáljuk, akkor ide kell sorolni a franciát is, annak ellenére, hogy teljesítménye messze elmarad az elsőktől. A négy ország viszont ily módon a belföldi forgalomnak több mint 85%-át teszi ki, s nyújt a kisebb hazai közúti piaccal rendelkező országok fuvarozói számára terjeszkedési lehetőséget a kabotázs engedélyek megjelenésének köszönhetően.

A nyolcvanas évek második felében a nemzetközi közúti forgalom előretörése (évi 8%) - részben a liberalizációs intézkedések következményeként - a 90-es években is folytatódott. Ezzel ugyanakkor tanúi lehetünk a munkamegosztás további átszerveződésének a közúti közlekedés javára. Ennek következményeként a ***munkamegosztás kiegyensúlyozatlansága a közlekedés egyik legégetőbb megoldandó problémájává vált.***

A nemzetközi fuvarozásban élenjáró három nemzet fuvarozói egymáshoz viszonyított piaci pozíciója a következő képet mutatja: a tagállamok összes nemzetközi fuvarozásának közel egynegyedét a holland fuvarozók teljesítik, utánuk a németek

következnek 20%-kal, majd a franciák 17%-os részesedéssel. A holland fuvarozók piaci helyzete minden más közösségi fuvarozótól eltérően azzal a sajátossággal jellemezhető, hogy a holland nemzetközi közúti forgalom egyedülállóan meghaladja a belföldi forgalom mértékét.

A Közösség valamennyi többi országában a belföldi forgalom jelentősége jóval nagyobb, mint a nemzetközi forgalomé. A nemzetközi közúti fuvarozáson belül is jelentős a befelé fordulás, a közösségen belüli fuvarozások mellett eltörpül a harmadik országokkal meglévő kapcsolat.

A magyar szállítási teljesítmények az elmúlt 10 évben gyakorlatilag az európai trendnek megfelelő fejlődési tendenciát mutatták. Az 1990-ben bekövetkezett rendszerváltás és az azt kísérő társadalmi, gazdasági átalakulás meghatározta a közlekedési igények alakulását. A 10 éves időszak jellegét tekintve 3 szakaszra tagolható:

- Az első harmadban a gyors privatizációt, a piacnyitást és a struktúraváltást a termelés visszaesése kísérte. Ekkor a közlekedési teljesítmények is - a termelés visszaesésénél is gyorsabb ütemben - csökkentek, a vasúti áruszállítás egyenesen drámai mértékű piacvesztést szenvedett el.
- A 90-es évek második harmadát az óvatos növekedés jellemezte. A közlekedésben ez visszafordíthatatlan strukturális változásokat idézett elő, a vasúti és a belvízi közlekedés részesedésének további zsugorodása mellett az újonnan keletkező igények a közútra terelődtek. A piacgazdasági viszonyok között az export és a tranzitszállítások dinamikus növekedése figyelhető meg.
- Az utolsó harmadban a magyar gazdaság kiegyensúlyozott, tartós és jelentős ütemű fejlődési pályára lépett, ami a közlekedési teljesítmények emelkedésével járt.

3. táblázat

*A GDP és az áruszállítási teljesítmények alakulása Magyarországon
(1990=100%)*

Évek	GDP	Áruszállítás (átkm)
1990	100,0	100,0
1991	88,0	82,5
1992	85,5	74,0
1993	84,5	65,0
1994	87,5	66,0
1995	88,5	72,0
1996	89,0	72,5
1997	93,5	74,5
1998	99,0	77,5
1999	102,5	82,0
2000	107,5	85,5

Mindeközben jelentősen átrendeződött a közlekedési munkamegosztás is. A változás az európai trendek irányába mutat ugyan, mégis e téren figyelhető meg az egyik legmarkánsabb eltérés a magyar és az európai közlekedési rendszer között. Az áruszállításban is érvényes ez a megállapítás. Az átstrukturálódás ellenére a vasúti részarány Magyarországon lényegesen magasabb, mint az európai átlag, s ennek megfelelően a közúti részesedés sem olyan mértékben domináns, mint az EU-ban.

4. táblázat

A közlekedési munkamegosztás az áruszállításban

(átkm alapján %-ban)

Megnevezés	1990	1995	2000
Vasút	43	35	30
Közút	39	44	50
Belvíz	5	6	7
Csővezeték	13	15	13

1.2. A közúti áru fuvarozói piac belső struktúrájának alakulása

1.2.1. Az Unió közúti áru fuvarozói piacán tapasztalható trendek az elmúlt évtizedben

1.2.1.1. Az áru fuvarozás szabályozásának történeti áttekintése az EU-ban

A közúti közlekedés területén Nyugat-Európában a múltban is mindig keményen szabályozták mind a hazai, mind a nemzetközi áruszállítási piacot. Nemzeti szinten ezt a korlátozó politikát alapvetően az alábbiak indokolták:

- - Úgy tartották, hogy a közúti teherfuvarozási piac önpusztító a belépés viszonylag erőtlén korlátozása és a szállítási kapacitás tárolási lehetetlensége miatt. Úgy vélték, hogy a közúti teherfuvarozási piac teljes liberalizálása túlzott versenyt eredményez, ami veszélyeztetheti a közúti szállítási szolgáltatások biztosítását.
- - A közúti áru fuvarozási piacról általánosan elterjedt vélemény volt, hogy veszélyezteti az állami tulajdonban és üzemeltetésben lévő vasutat.¹ Az országok többsége azért, hogy megvédje a közúti áru fuvarozói piacot saját káros jellegzetesség-

¹ Ez az érv, bár nem mindig hangoztatták nyíltan, főleg a viszonylag erős vasúti iparral rendelkező nagy országokban - mint pl. Németország és Franciaország - volt népszerű.

geivel szemben, valamint a nemzeti vasutakat a közúti fuvarpiaccal folytatott versenyben, és megvédje a nemzeti szállítási ipart, az alábbi alapvető megoldásokhoz folyamodott:

- A piacra lépést mennyiségi és nem minőségi kritériumokra alapozták. Ezáltal akkor keletkezett a piacon többletszállítási kapacitás, amikor a meglévő kapacitásról utólag bebizonyosodott, hogy nagyobb, mint a piaci igény.
- Fix tarifák a belföldi közúti áruszállításban: sok országban a belföldi piac tarifáit kormányelőírások szabályozták, a rögzített belföldi tarifák csak 1989-ben szűntek meg Franciaországban és 1992-ben Németországban. 1992 után a német belföldi piaci árak 20-30%-os eséséről számoltak be.
- Szabott és referenciatarifák a nemzetközi piacon: a tarifákat a nemzetközi piacon vagy államközi egyezményekkel szabályozták, vagy a referenciatarifák rendszerét alkalmazták. Ezek a referencia árrendszerek vagy kormányközi egyezményeken vagy nemzeti előírásokon² alapultak.
- A nemzetközi közúti áruszállításban sok kormány a nemzeti szállítási iparágak védelmére alapozta politikáját. A nemzetközi fuvarozásban a piaci részesedést az útvonal-engedélyek bonyolult rendszerének alkalmazásával szabályozták. Ugyancsak a nemzeti szállítóipar védelmében szigorúan megtiltották a kabetázst.

Az EU közös közlekedéspolitikájának hatására lassan megfékeztek a főleg protekcionizmusra épülő restriktív nemzeti politikát. Az uniós közlekedéspolitika fő célja - a Római Szerződés szellemének megfelelően - az áruk, a személyek, a tőke és a szolgáltatások szabad áramlásán alapuló Egységes Piac (Single Market) megteremtése és ugyanakkor egy optimálisan eredményes és hatékony szállítási rendszer kialakítása.

Az EU-n belül az egységes közlekedési piac létrehozásának folyamatában a különböző nemzetiségű fuvarosok piaci részesedésének alakulása mindig nagyjelentőségű kérdés volt. 1993 előtt az egyes tagállamok saját fuvarosaikat fuvarengedélyek rendszerével próbálták védeni a külföldiek versenyével szemben. Az **engedélyek korlátozásával** a piaci **részesedés** alakulását gyakorlatilag **kontroll alatt** sikerült tartani. Megjegyezzük, hogy a közúti áru fuvarozási piac ilyen eszközökkel fenntartott kontrollja kedvezett a vasúti szállításnak, hiszen a közúti engedélyek csak korlátozott számban álltak rendelkezésre. Az engedélyszám fokozatos emelése végül elvezetett 1993-ban az EU-n belüli fuvarpiac (egyelőre még a kabetázs kivételével) liberalizálásához, s ezért a piaci részesedés ilyen úton nem volt többé kontrollálható.

² A gyakorlatban a nemzetközi tarifák többé vagy kevésbé szabadok voltak. A belföldi piac szabott tarifái és a nemzetközi piac szabad árai olyan helyzeteket idéztek elő, amikor Münchenből Bonnba a szállítás kétszer annyiba került, mint Münchenből Rotterdamba.

Napjainkban az EU korábbi belső piacához hasonlóan a kibővített, pán-európai közlekedési piac kialakulási folyamatában is hasonló szerepet töltenek be a fuvarengedélyek. Az engedélyrendszer egyaránt védi az uniós és a keleti piacokat egymással szemben, de hasonló funkciója van a kelet-közép-európai országok egymásközi áruszállításában is. A jövő útja ez esetben is a többoldalú (CEMT) fuvarengedélyek számának fokozatos növelése, amivel párhuzamosan a piaci kontroll lazul. Ez az előkészítő fázis vezethet el a csatlakozás idejére a piac teljes liberalizálásához, hiszen a tagállami státusz elnyerése egyben a közösségi licenc rendszerének életbe lépését jelenti. (Más kérdés, hogy a teljes liberalizálásig a kabotázsra megkapott átmeneti mentesség idejének lejártáig várni kell.)

Az EU liberalizált áru fuvarozási piacát illetően figyelembe kell venni, hogy - a részben már bemutatottak szerint is - igen szabályozottan működik. A kialakított versenyszabályoknak megfelelően, szabadon, „liberalizáltan” megy végbe. A „szabad” piacon való részvétel - az anarchia elkerülése érdekében - szabályozott feltételrendszerek működése mellett történik.

A liberalizált áru fuvarozás szabályozási feltételrendszerei:

- a piaci részvétel versenyszabályai;
- a piacra jutás személyi (fuvarozói) feltételei;
- a piaci részvétel műszaki feltételei;
- a piaci részvétel forgalmi feltételei;
- a piaci részvétel szociális feltételei;
- a piaci részvétel gazdasági feltételei,
- a piaci részvétel információs rendszere.

1.2.1.2. A fuvarpiac szegmentálódása az EU-ban

Az EU fuvarozói - érzékelve az olcsóbb szolgáltatók terjeszkedését a piacon - megoldást keresnek, igyekeznek kitérni a szűken értelmezett fuvarozás területén éleződő verseny elől. A megoldást a nemzetközi **áru fuvarozási piac szegmentálódása** nyújtja számukra. Megfigyelhető ugyanis, hogy az áruszállítási piac egyre inkább differenciálódik, megjelent egy olyan **piaci szegmens**, ahol az **értékteremtő kiegészítő szolgáltatások, a minőség szerepe felértékelődik**. Ez pedig a nagyobb értékű, speciális elbánást igénylő áruk szállításának szegmense. Míg az alacsony értékű áruk szállítása esetében a költségek meghatározóak, így az alacsonyabb árat kínáló egyértelmű versenyelőnyt élveznek, addig a másik területen több tényező együttesen biztosít versenyelőnyt, nem csupán az árak. Az EU fuvarosai jobb pénzügyi feltételekkel képesek ezeknek az értékteremtő plusz szolgáltatásoknak a nyújtására, ami jelentősen erősíti versenypozícióikat a piacnak ebben a szegmensében. Ebből az is következik, hogy csupán a mennyiségi szállítási teljesítményeket mérő piaci része-

sedést kifejező arányok nem tükrözik a tényleges piaci pozíciókat, a versenyképesség egymáshoz viszonyított alakulását. Ezt úgy is megfogalmazhatjuk, hogy a *keleti országok és az EU fuvarosai nem teljesen ugyanazon a piacon tevékenykednek*. A leendő tagállamok fuvarosai leginkább magát a helyváltoztatást nyújtják, így a *költségérzékeny piaci szegmensben van versenyelőnyük*. Az EU fuvarosai pedig egyre inkább az *értékteremtő plusz szolgáltatások* nyújtásával igyekeznek a piac másik szegmensében versenyelőnyt biztosítani maguknak.

Ily módon a közúti árufuvarozási piac differenciálódása az összetettebb logisztikai szolgáltatások és a hagyományos árutovábbítás (aminek elsősorban a speciális áruk tekintetében és a helyi disztribúció tekintetében van nagy jövője) irányában kezdődött meg.

1.2.1.3. A közúti fuvarozó vállalkozások mérete, sajátosságai

Napjaink közúti árufuvarozási piacának a szegmentálódás mellett másik markáns jellemzője a koncentrációs folyamat, amelynek gyorsaságáról eltérőek a szakértői vélemények. Egyesek szerint a 21. század első éveiben a 6 nagy európai közúti fuvarozó vállalkozás a piacnak legalább 23%-át mondhatja majd magáénak. A közúti fuvarozók növekedése a kilencvenes évek első éveiben is még elsősorban a Közösségen belüli forgalomra épült. Az utóbbi néhány évben, a közép-kelet-európai országokban megkezdődött privatizációk hatására az EU fuvarozóinak érdeklődése a harmadik piacok iránt megnőtt. Kérdés, hogy a verseny a jövőben a Közösségen belülről mennyire tevődik át a külső piacokra, ahol pontosan ellentétes folyamat indult, amit a nagy állami vállalatok piacvesztésével, a dekoncentráció felgyorsulásával lehet jellemezni.

A kereslet változása, eltolódása a minőségi és lehetőleg a teljes körű szolgáltatások felé megnövelte az igényt a hivatásos fuvarozók iránt. A szakosodási folyamatnak kedvezett a termelő vállalatok profiltisztítása is, amelynek hatására a termelő vállalatok szállítási részlegeiket megszüntették vagy privatizálták. A közúti fuvarozók és a saját számlás szállítók közötti verseny elsősorban a belföldi, s ott is a kisebb távolságokon éles. Ebből is következik, hogy a főleg belföldi piacon működő nagyszámú cégek átlagos mérete meglehetősen kicsi (1-5 teherautó).

Annak ellenére, hogy a kisvállalkozások adják a közúti fuvarozói szakma gerincét, a koncentrációs folyamat hatására megkezdődött a nagyobb cégek kialakulása. E folyamat már a hetvenes évek elején megindult. 1970-1985 között az egy közúti fuvarozóra jutó átlagos járműmennyiség Belgiumban 95%-kal, Hollandiában 118%-kal, az NSZK-ban 66%-kal növekedett. Jelenleg az Egyesült Királyságban például a fuvarozók egytizede üzemelteti a járművek 60%-át, Portugáliában a cégek 3%-ának a kezében van a járműpark 36%-a, és a bevétel 43%-a. Az alvállalkozások elterjedése úgyszintén konszolidáló hatással van a piac szerkezetére (Franciaországban a fuvarozók forgalmuknak közel 10%-át továbbadják más, bedolgozó fuvarozónak, Portugá-

liában a mintegy 5500 fuvarozó közül 400 fuvarozó üzemelteti a járművek 2/5-ét, ugyanakkor a forgalom 70-80%-át alvállalkozásban más fuvarozónak továbbadják.)

A nemzetközi forgalomra szakosodott fuvarozóknál a piaci koncentráció gyorsabb. Ehhez járul hozzá a stratégiai szövetségek létrehozása is, ennek értelmében a közúti fuvarozók egymás között, vagy szállítmányozó céggel, vagy vasút-, illetve hajóstársasággal szoros és tartós együttműködést alakítanak ki. Dániában pl. a nemzetközi fuvarozásban résztvevők fele tartós, hosszú távú együttműködési megállapodást hozott létre a szállítmányozókkal, részben önálló tárgyalások eredményeként, részben pedig a típus-megállapodás feltételeit követve.

A koncentráció ellenére mind a mai napig a néhány (2-3) járművet üzemeltető fuvarozók a jellemzőek az EU közúti piacára (kivétel Spanyolország). Ha a világ ötven vezető közúti fuvarozást főtevékenységként űző szolgáltató éves árbevételét nézzük (30 Mrd font), a nagy fuvarozók jelentősége nem elhanyagolható. A közúti fuvarozók növekedését és egyúttal koncentrációját hozza magával az is, hogy a legnagyobb fuvaroztatók logisztikai kapcsolataikat racionalizálják, és néhány - kiválasztott - közúti fuvarozóval tartós kapcsolatra törekszenek.

Az EU lényegében szabad versenyű közúti piacon ma legnagyobb gondot az ún. illegális tevékenység jelenti. Ez elsősorban az engedélyhez kötött fuvarozási tevékenység engedély nélküli folytatására vonatkozik. Egyik-másik tagállamban pl. a saját számlás fuvarozók a számukra nem nyitott kereskedő fuvarozói piac egy ötödét is kiszolgálják. A nem megengedett tevékenység másik területe a szabályok be nem tartására vonatkozik. Itt szintén sok a visszaélés, így pl. a gépkocsi kapacitás túlzott kihasználása érdekében a tudatos túlsúlyos rakodás. A szociális előírások, mint pl. a pihenőidők be nem tartása is az ún. illegális tevékenységek számát növeli.

1.2.2. A magyar közúti áru fuvarozási piac szerkezeti sajátosságai

A verseny kérdése nem választható el a közlekedés egyes területeinek **szabályozásától, a fuvarpiac belső szerkezetének alakulásától**. Amint arról már volt szó, versenyről csak ott beszélhetünk, ahol valamilyen mértékben a piaci szereplőknek szabad mozgástere van, azaz a piac legalábbis bizonyos mértékig liberalizált. A szabályozás mikéntje közvetlenül hat a versenyre azáltal, hogy a liberalizált területeken lehetővé teszi a szabad versenyt, míg a szabályozott(abb) területeken bizonyos értelemben korlátozza azt.

Az előző fejezetekben már szintén volt szó az áru fuvarozási tevékenység **uniós szabályozásáról**, aminek a verseny szempontjából legfontosabb sajátossága a **teljes liberalizáltság**. 1998-ban a kabotázs felszabadításával mind a belföldi, mind a nemzetközi áru fuvarozás az Unión belül minden korlátozástól mentes, liberalizált tevékenység lett. Az egyes vállalkozók piaci pozícióit valóban csak az általuk nyújtott szolgáltatás színvonala, működésük hatékonysága, vagyis versenyképességük hatá-

rozza meg. Éles versenyben napról-napra ki kell harcolniuk a piacon megszerzett pozíciók megtartását, esetleg növelését.

A *jelenlegi magyar helyzet* a közúti árufuvarozás szabályozását illetően nem egységes³. A *belföldi áruszállítás teljes mértékben liberalizált*, míg a *nemzetközi tevékenység engedélyköteles*. Ez a verseny szempontjából azt jelenti, hogy a belföldi árufuvarozásban érvényesül a verseny, de a nemzetközi fuvarozásban a meglévő korlátozások miatt versenyről csak bizonyos értelemben beszélhetünk.

A hazai közúti árufuvarozás jelenlegi szabályozása alapvetően *kétszintű*: külön kerülnek meghatározásra a belföldi árufuvarozás végzésének feltételei, s erre épülve, többlet-követelmények előírásával kerül szabályozásra a nemzetközi fuvarozás.

A *belföldi közúti árufuvarozói engedély* elnyerésének általános feltétele - akár csak az Unióban - a *hármass követelményrendszernek* (személyes megbízhatóság, megfelelő pénzügyi teljesítőképesség, szakmai alkalmasság) való megfelelés. Aki ezen követelmények teljesítésével megszerzi a fuvarozói engedélyt, minden további nélkül részt vehet a belföldi árufuvarozásban, tehát szereplője lesz a belföldi piacon folyó versenynek.

A *nemzetközi közúti árufuvarozás* hazai szabályozása ráépül a belföldre azáltal, hogy nemzetközi engedélyt csak olyan vállalkozó kaphat, akinek érvényes belföldi engedélye van. Ennek birtokában további többletkövetelményt kell kielégíteniük, amelyből egy az uniós szabályozáshoz kapcsolódik. Ez a többlet-követelmény egy különbözeti vizsga letétele a nemzetközi fuvarozás speciális ismereteiből. A nemzetközi fuvarozói engedély kiadásának további feltételei nem kapcsolódnak az uniós szabályozáshoz, hanem *speciális nemzeti előírások*. Ezek: 2 éves belföldi fuvarozói gyakorlat, nemleges fizetési kötelezettség a közlekedési hatósággal szemben, valamint a külön műszaki feltételekhez kötött jármű megléte.

A *hazai szabályozás legsajátosabb vonása az, hogy az előírt feltételek teljesítése esetén a nemzetközi árufuvarozói engedély rendszám szerint meghatározott járműre, korlátozott számban kerül kiadásra*. Ennél a gondolatnál meg kell állni, mert a magyar nemzetközi árufuvarozói vállalkozók versenyhelyzetét ez a jelenlegi szabályozás alapvetően befolyásolja. Míg az EU piacán liberalizált az árufuvarozói tevékenység, addig a magyar fuvarozók nemzetközi szállítási lehetőségeit kétoldalú egyezmények alapján *közlekedési engedély kontingensek korlátozzák*. Az engedélykontingensek által képviselt korlátozásokat a hazai szabályozás úgy érvényesíti, hogy az *engedélyek számának megfelelő számú nemzetközi árufuvarozói engedélyt bocsát ki*. Ezzel megakadályozza azt, hogy engedély hiányában nemzetközi fuvarengedéllyel rendelkező fuvarosok kiszoruljanak a piacról. 1992 óta az engedélykontin-

³ Ez az állapot 0 2004. május 1-i csatlakozásig marad fenn.

gensek számának figyelembe vételével meghatározott nemzetközi fuvarengedélyek keretszáma 4 800 engedély.

Ebből a helyzetből következik, hogy a **nemzetközi áru fuvarozásban résztvevők** között csak igen **korlátozottan** érvényesül a **verseny**. Ezen a helyzeten változást csak a teljes jogú taggá válásunk hozhat. Esélye van azonban annak, hogy csatlakozásunk után is csak fokozatos piacnyitásra kerül sor, márpedig a nemzetközi fuvarpiac teljes liberalizálásáig az engedélyek számának korlátozása nem oldható fel, s nem szüntethető meg a külön jármű-műszaki követelmények előírása sem.⁴ E külön műszaki követelmények előírását a **hazai fuvarozók közötti rendkívül korlátozott verseny** kényszerítette ki. Elég, ha arra gondolunk, hogy a hazai közúti fuvarpiacon ma több mint 27 500 vállalkozás működik, s ezek közül kb. 900-nak (ez 4950 járművet jelent) van nemzetközi engedélye. A nemzetközi fuvarozói körbe való bekerüléshez, a kiválasztáshoz objektív alapot kellett teremteni. A nemzetközi engedély megszerzésének az volt az ára, hogy nagyobb ráfordítást igénylő, jobb műszaki színvonalú járművel kellett a kiválasztottaknak rendelkezniük. Ezzel a külön műszaki követelménnyel sikerült elérni, hogy a nemzetközi áru fuvarozásban résztvevő magyar **gépjárműállomány** átlagos **színvonala**, műszaki paraméterei **jók**, esetenként meghaladják az uniós állomány színvonalát.⁵

Ezzel szemben a belföldi áru fuvarozásban részt vevő járművek műszaki színvonala alacsony, elavultak, életkoruk magas, hiány van a speciális járművekben, stb. A gépjármű állománynak ez a tevékenységek szerinti polarizálódása nehezíti, úgy szólván **kizárja a két fuvarozói kör közötti átjárást**. Az átjárást tovább nehezíti az engedély-elosztás gyakorlatában érvényesülő **bázis-szemlélet**. Ez az elosztási gyakorlat a **már engedéllyel rendelkezőket „védett pozícióba”** helyezi, hiszen a megkapott engedélyt nagy valószínűséggel éveken keresztül birtokolhatja egy-egy vállalkozás, csak a visszavonásra okot szolgáltató magatartás, betegség vagy halál esetén fordulhat elő, hogy kieső vállalkozó helyett a várakozó listáról új fuvarozó⁶ kerüljön be a körbe.

A korlátozott számú engedélyek elosztási gyakorlata azt eredményezi, hogy a **belföldi konkurensok versenye gyakorlatilag ki van zárva**, a jogszabályban előírt

⁴ Az utóbbi hónapokban ezen a téren is változás következett be. A piac – a kabotázs kivételével – a csatlakozás pillanatától liberalizált lesz, s a külön műszaki követelmények is a mai formájukban megszűnnek.

⁵ 2001-re a járműparkból eltűntek az EURO minősítéssel nem rendelkező gépjárművek, s az EURO-1 aránya is 2-3%-ra csökkent. Ugyanakkor az EURO-2 uralja a mezőnyt (75-78%) és megjelentek a legkorszerűbb EURO-3-asok, kb. 20%-os részarányt képviselve az állományban. Így a nemzetközi áru fuvarozásban ma Európa bármelyik országában foglalkoztatott eszközparkkal képesek vagyunk felvenni a versenyt.

⁶ A nemzetközi engedéllyel rendelkezők körének bővítése a magasabb kategóriájú EURO-normás járművek üzembe állításával kapcsolatos plusz engedélyek megszerzése útján lehetséges.

követelmények határozzák meg a magyar fuvarozók más országok fuvarosaihoz viszonyított versenyképességét. A magyar fuvarvállalkozásoknak a nemzetközi piacon az Unió fuvarosaival, illetve a többi közép-kelet-európai ország fuvarosaival kell felvenni a versenyt, az engedélykontingens által kijelölt határokon belül.

Összefoglalva: a magyar közúti fuvarpiac legszembevetőbb szerkezeti sajátossága a belföldi és nemzetközi piaci szegmens éles kettéválása, a kettő eltérő szabályozása, illetve a kétféle fuvarozói kör működési feltételeiben, járműállománya műszaki színvonalában szignifikáns különbség léte.

1.3. A közúti áru fuvarozás versenyképességének főbb kérdései, az azt meghatározó tényezők

1.3.1. A magyar közúti áruszállítás szabályozásának EU-konformitása

A szabályozás közvetlenül befolyásolja a versenyt két szempontból is:

- ✓ Egyrészt a piaci szereplők számára a működés feltételeit határozza meg, s ezért a nem egységes szabályozás az egyes szereplőket eltérő pozícióba juttathatja, megsértve ezzel a versenysemlegesség követelményét.
- ✓ Másrészt a jogszabályban előírt kötelezettségek befolyásolják magukat a versenyfeltételeket is. Ez azt is jelenti, hogy „felül kell vizsgálni a hazai szabályozás azon elemeit, amelyek az uniós elvárásokhoz képest is többlet követelményt állítanak a hazai fuvarosok elé. Ezeket a többletkövetelményeket, mint indokolatlanul szigorú kötelezettségeket a nemzetközi fuvarozásban ma érvényesülő korlátozások megszűnésével egyidőben fel kell oldani. Csak így garantálható, hogy a hazai fuvarosok ne hátrányosabb alaphelyzetből kiindulva „szálljanak ringbe” az integrált fuvarpiacon.”⁷

Szakmához jutás, piacra lépés

Miután a nemzetközi áru fuvarozás nem liberalizált tevékenység, a **szakmához jutás** és a **piacra lépés** feltételei, az engedély megszerzése élesen **elválik egymástól**. Az EU-ban a szakmához jutást igazoló engedély egyben a piacra lépést is lehetővé teszi.

⁷ „A közúti áru fuvarozói szakmához jutás EU-konform szabályozásának koncepciója” című vitaanyag alapján.

A *szakmához jutás szabályozása*⁸ (a hármas követelményrendszer) megfelel az EU előírásainak. A hármas követelményrendszer teljesítésével megszerzett fuvarozói engedély azonban csak a belföldi fuvarozás végzésére jogosít fel. A nemzetközi fuvarozásban a *piacra lépéshez* (további feltételek teljesítésével) nemzetközi áru fuvarozói engedély szükséges, amely korlátozott számban (4950) áll rendelkezésre.

Az engedély kontingens rendszere a magyar fuvarozók mozgásterét, így a tényleges versenyt több oldalról is behatárolja. A fuvarozásban részt vevők számának korlátozásán túl, az engedélyek fajtájától függően *a relációkat is meghatározzák* a mindenkor érvényes engedélyek.

A piacra jutás lehetőségeit vizsgálva, különbséget kell tenni a multilaterális engedélyt jelentő CEMT engedélyek és a kétoldalú megállapodás eredményeként kialakított engedélyek között. Mindkettőtől alapjaiban különbözik a közösségi licenc.

A *közösségi engedély* (licenc) a tagállamok fuvarosai számára kiállított fuvarozói engedély. Az engedély megszerzésének feltétele a 96/26 EK irányelvben foglaltak teljesítése. Az uniós engedély (licenc) igazolás az Unió fuvarosainak arról, hogy megfelelnek a hármas követelményrendszernek és hivatásos fuvarozók. Ennek birtokában minden további engedély nélkül végezhetnek fuvarozást az EU-n belül.

Ettől alapjaiban különböznek a *CEMT-engedélyek*, amelyek multilaterális kvóta-rendszer szerint, 38 tagállam között kerülnek elosztásra. A CEMT engedélyek lehetővé teszik a fuvarozóknak bármely CEMT-tagország között áruk szállítását, de nem érvényesek olyan tevékenységekre, amelyek áruk feladását és célba juttatását egy és ugyanazon országon belül végzik (kabotázs). A CEMT-engedélyek területi hatóköre szélesebb, mint a közösségi licenceké, hiszen a CEMT-engedély birtokosainak az EU-n belüli fuvarozás is engedélyezett, ami egyébként a közösségi licencek felségterülete. 1999-ben összesen 14 657 CEMT-engedély volt. Az engedélyek elosztásánál eredetileg a közép-kelet-európai országok gazdaságának megtámogatása volt az alapvető szempont. Ez az oka annak, hogy az egyes országok által elnyert engedély szám nem tükrözte az országok kereskedelmi forgalmának volumenét. Így a kelet-európai országok fuvarosai által Nyugat-Európában lebonyolított áruszállításnak nem sok köze van a kelet-nyugati kereskedelmi forgalomhoz. Így érthető, miért rendelkeznek a közép-kelet-európai országok (beleértve a FÁK országait is) az összes engedély 51%-ával,⁹ azaz 7511 engedéllyel. Magyarország kiinduló engedélyszáma 141,¹⁰ ami az összesnek alig 1%-a.

⁸ 14/2001 (IV.20) KöVím rendelet: „A belföldi és a nemzetközi közúti áru fuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról”.

⁹ Bulgária és Belorusszia a kelet-nyugati (az EU és a KKE-országok közötti) kereskedelemnek minősége 2,9%-át bonyolítják le, miközben a CEMT-engedélyek 12,1%-ával rendelkeznek. Ukrajna

A CEMT-engedélyeken kívül több százezer engedélyt bocsátanak ki évenként a kétoldalú áruszállítási tevékenységre. Ezek között vannak olyan relációk, amelyek szűk keresztmetszetet jelentenek (Ausztria, Olaszország).

A **magyar fuvarosokra a CEMT és a kétoldalú engedélyek** vonatkoznak. A kétoldalú engedélyek a fuvarozás irányultságát is meghatározzák, itt tehát a verseny még szűkebb területen érvényesül, mint a CEMT-engedélyeknél. Összességében a magyar fuvarvállalkozások nemzetközi fuvarozásban elfoglalt helyét, versenypozícióit tekintve az szűrhető le, hogy a **verseny szűk korlátok között érvényesül: a belföldi partnerek** gyakorlatilag **ki vannak zárva**, a külföldiekkel (mind az uniós, mind a szomszédos országok fuvarosaival) az **engedélyek nyújtotta lehetőségek keretein belül** van tere a versenynek, ami elsősorban az **engedélyek kihasználtságának fokával mérhető**.

Szociális intézkedések

Magyarország csatlakozott az AETR egyezményhez, amely szigorúan szabályozza a gépkocsivezetők vezetési és pihenőidejét, de csak a nemzetközi forgalomban. A nemzetközi forgalomban ennek közlekedésbiztonsági szempontból különös jelentősége van. A kötelező pihenőidő betartásának ellenőrzésére tachográfot kell a járművekre szerelni. A pihenőidőre vonatkozó előírásokat azonban - hasonlóan a többi szomszédos országhoz - nem mindig tartják be a gépkocsivezetők.

Technikai, biztonsági követelmények

A nemzetközi áru fuvarozásban részt vevő gépjárművek műszaki színvonala megfelelő, bizonyos paraméterei (pl. a gumibroncs bordázatának mélysége) éppen-séggel meghaladják az uniós átlagot. A vezetői jogosítvány mindenben megfelel az EU előírásainak.

Állami támogatás

Az EURO- normás járművek esetén gépjármű-adó kedvezmény van érvényben, amivel a környezetkímélő gépjárművek üzembeállítását kívánják elősegíteni. Ennek mértéke a 2003. január 1-vel életbe lépett módosított gépjárműadó-törvény értelmében csökkent.

Versenyszabályozás

esetében ez a két érték: 2,4% és 5,8%. A három balti ország kereskedelmi részesedése 4,7%, miközben övék az engedélyek 20,4%-a.

¹⁰ Az EURO normás járművek üzembe állításáért jogos felszorozások (EURO-2-esnél 4-es, EURO-3-asnál 6-os szorzóval számolva) eredményeként a 2002-es keret 978 engedély.

A verseny szabályozásáról szóló jogszabály megfelel az uniós előírásoknak

Közlekedésbiztonság

A közúti baleseti értékek javítása szükséges, amit többek között a vezetési idő csökkentésével kívánnak elérni.

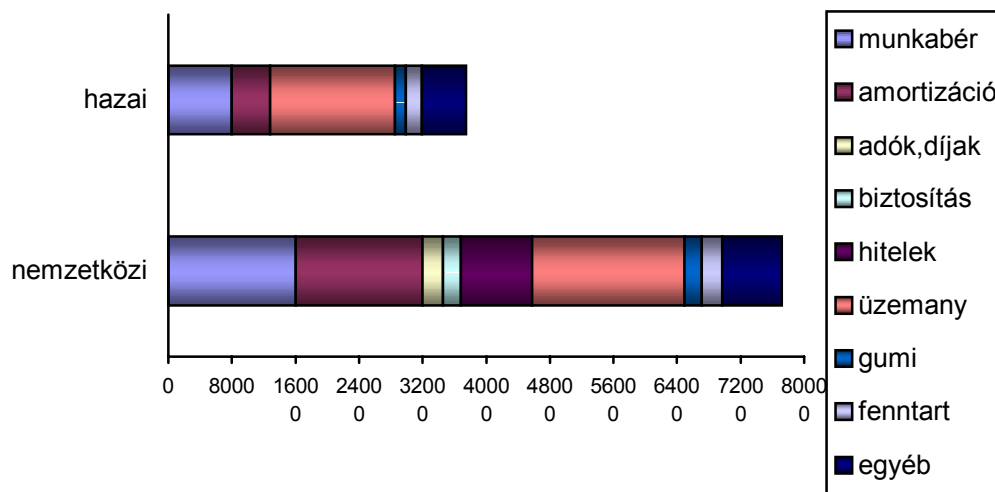
1.3.2. Költségszínvonal, költség szerkezet

Magyarországon a közúti áru fuvarozás a költségek alakulása szempontjából is két markánsan elkülönülő területre oszlik: **a belföldi és a nemzetközi áruszállításra**. A belföldi áruszállításban az egy járműre számított éves költség 37.500 EUR/jármű/év, ami a nemzetközi áruszállításban átlagos 77.300 EUR¹¹-os értéknek kevesebb, mint fele (48,5%). Ha összevetjük a költségstruktúrában meglévő azonos elemeket, kitűnik, hogy az üzemanyag komponensen kívül, ahol a hazai dízelárak **csak** valamelyest alacsonyabb színvonalra miatt a belföldi érték a nemzetközinek 82,2%-a, a többi költségtényező jóval alacsonyabb a belföldi fuvarozásban. Így a **munkabérek** belföldön a nemzetközinek csupán **50%-át**, az **amortizációs költségek** pedig mindössze **30%-át**¹² teszik ki. Ezek az értékek önmagukért beszélnek: egyrészt alátámasztják azt az ismert tényt, hogy a belföldi áruszállításban használatos járművek életkora, műszaki színvonaluk rendkívül alacsony. Erre utal a hihetetlenül alacsony amortizációs érték. Az alacsony munkabérek pedig e tevékenység **alacsony jövedelmezőségére** utal, ahol egy gépkocsivezető átlagosan fele annyit keres évente, mint a nemzetközi fuvarozásban dolgozó kollégáik. A jelenlegi viszonyok közepette, amikor is a belföldi és a nemzetközi fuvarozási tevékenység élesen elválhat egymástól, és a szigorú engedélyezési rendszer miatt a két piaci szegmens között gyakorlatilag nincs átjárás, a versenyképességet meghatározó költségstruktúra is élesen elválhat egymástól. Nagyobb problémát ez a csatlakozás után a fuvarpiac teljes liberalizációja esetén jelent, amikor elvileg a ma belföldi fuvarozást végzők előtt is megnyílik a nemzetköziben való részvétel lehetősége. A **belföldi piacon uralkodó feltételek azonban nem felelnek meg a nemzetközi követelményeknek**, hiszen ilyen alacsony színvonalú, elavult járművek a nemzetközi forgalomban nem versenyképesek.

¹¹ 1999-es. az IRU felméréséből származó adatok

¹² A belföldi közúti áruszállításban az egy gépjárműre eső éves költség alakulása 1999-ben EUR-ban: munkabérek:8000; amortizáció 4800; üzemanyag: 15700, gumi: 1400, fenntartás: 2000, egyéb kgt:5600

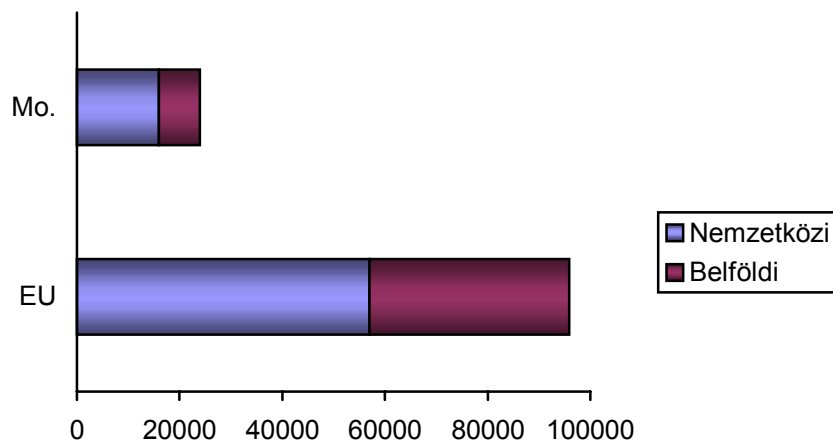
*A magyar nemzetközi és belföldi áruszállítás költségshínvonala
és költségstruktúrája (EUR/gj/év)*



3. ábra

Meg kell jegyezni, hogy a belföldi és a nemzetközi fuvarpiacon lévő költségshínvonal és struktúra - ha nem is olyan mértékben, de - elválnak egymástól az EU országokban is. Az IRU adatai szerint az EU átlagköltség 1999-ben a nemzetközi fuvarozásban 120400 Euró volt, a belföldiben 76200 EUR, ami 63%-os aránynak felel meg. Ez arra utal, hogy a belföldi áruszállítás minden országban alacsonyabb költségekkel valósul meg, ami a kevésbé szigorú követelményekkel, az alacsonyabb bérékkel magyarázható. Érdekességként megjegyezzük, hogy bár az uniós országokban a belföldi fuvarozók bére is több, mint kétszerese a magyar nemzetköziben dolgozóknak (38800 EUR/fő/év, szemben a magyar 16000 Eurós értékkel), a saját nemzetközi fuvarozásban résztvevő kollégáik bérének ez mindössze 68 %-a (57040 EUR/fő/év).

*A nemzetközi és belföldi áruszállítás bérkötségeinek összehasonlítása
az EU-ban és Magyarországon (EUR/gj/év)*



4. ábra

A következő, 5. táblázat a nemzetközi áruszállítás összehasonlító költségadatait tartalmazza Magyarország, néhány kiemelt kelet-közép-európai ország és az EU-országok átlagos értékeinek bemutatásával 1999-es adatok alapján.

A költségek összehasonlításából szembetűnő, hogy Magyarország az EU átlagköltségének 64%-át teszi ki, ebből a szempontból tehát esetünkben is igaz, hogy a költségeket tekintve, amennyiben leszűkítve, csak a hagyományos helyváltoztatást tekintjük, versenyelőnyben vagyunk az EU vállalkozásaival szemben. A különbséget a **munkabérekben**¹³ meglévő jelentős különbség okozza, a magyar bérek (16000 EUR) mindössze 28%-át érik el az uniós átlagnak (57040 EUR).

¹³ A nemzetközi összehasonlítás miatt elkerülhetetlen volt a számításoknál figyelembe vett adatok tartalmi összehasonlíthatóságának biztosítása. Ezért a bérekben csak az alapbérek és azok költségei szerepelnek, viszont nincsenek benne a jövedelem mozgó részét képező, s jelenleg adómentesen, költségként elszámolt napidíj és benzin-megtakarítás. A vizsgálatok azonban azt mutatják, hogy a költségek alakulásából levont következtetést nem változtatná meg e két tétel figyelembe vétele sem, ezekkel együtt sem érik el a keleti bérek az uniós átlag 40-50%-át.

5. táblázat

Magyarország, néhány kiemelt kelet-közép-európai ország és az EU-országok átlagos költsége a nemzetközi közúti árufuvarozásban (EUR/gépjármű/év)

Költség-nemek	Magyar-ország	Bulgária	Csehor-szág	Lengyel-ország	Románia	Szlovákia	Szlovénia	EU-átlag
Munkabér	16000	11300	16200	12300	10100	23894	31200	57040
Amortizáció	16000	13600	17500	8400	13200	19437	17100	10560
Adók/díjak	2600	4500	6800	4200	3400	14938	3000	1920
Biztosítás	2200	2000	2000	4200	2100	2965	2000	3280
Hitelek, kamatok	9000	1400	6100	3500	9500	13752	7200	4000
Üzem-anyag	19100	19600	21400	13300	16000	18513	21800	22480
Gumi-ab-roncs	2200	2300	2500	2100	2000	3318	2500	2160
Javítás, fenntart.	2600	4400	4100	6300	4000	6075	5000	5440
Egyéb ktg.	7500	5000	6500	17300	5000		12000	13520
EGYÜTT	77300	64100	83000	71600	65300	102892	101800	120400

Forrás: Halcrow/NEI, Multi-Country Transport Programme , *Costs and benefits of enlargement (CBE)*, országjelentések, 1999, szeptember

A többi szomszédos országgal összehasonlítva a magyar költségadatokat, az eltérés nem kirívó. A hazai 77300 eurós érték közel van a 7 ország 80856 eurós átlagához. A leginkább aggodalmat keltő *bérkülönbségek* sem nagyok, a vizsgált országok közül mindössze Románia és Bulgária értékei alacsonyabbak, mint a magyar. Ebből a szempontból nem látszik alátámasztottnak az a félelem, hogy a csatlakozás után a liberalizálás következtében a szomszédos országok fuvarosainak versenyétől is tartanunk kell, akik alacsonyabb béreikkel esetleg kiszoríthatják a hazai szereplőket a piac bizonyos szegmenseiből.

A csatlakozás után várható a munkabérekben bizonyos konvergencia a nyugati partnerek béréhez viszonyítva. A béremelések nominális nagyságát a várható infláció és a tervezett reálbér növekedés határozza meg. Ennek tervezett mértéke a 2004-es csatlakozás utáni években 4,5% körüli érték. 2,0-2,7%-os inflációt tervezve ez 6,6-7,3% körüli nominálbér emelésnek felel meg. Az infláció mellett a személyi jövedelemadó mértéke a másik, reálbéreket meghatározó tényező. Ezen a téren a személyi jövedelemadó mérséklése várható, ami a reálbérek növelése irányába hat.

A **gépjárműadó** jelenleg érvényes rendszerét az 1991-es LXXXII. törvény szabályozza, amely 600 és 1000 Ft/100kg-ban határozza meg az adó minimális és maximális szintjét. Az adó alapját a gépjármű önsúlya, plusz a hasznos teherbírás 50%-a képezi. A gépjárműadó törvény hatálya alá a legalább 12 tonna, vagy annál nagyobb teherbírású gépjárművek esnek. A környezetkímélő EURO-normás járművek üzembe állításának elősegítése érdekében adókedvezmények vannak életben, az EURO-1-es járművekre 25%, az EURO-2-re 50%, az EURO-3-asra 60%-os adókedvezmény. Összehasonlítva az EU szabályozással, kitűnik, hogy a magyar adószínvonal több kategóriában nem felel meg az EU előírásainak, ugyanis **nem éri el a kötelező minimum szintet**. 2003. január 1-vel életbe lépett a módosított adótörvény, amely megemelte az adó minimális szintjét, s egyúttal csökkentette a környezetkímélő Euro-normás gépjárművek adókedvezményét. Ezzel a gépjárműadó törvény EU-konformmá vált. A gépjárműadó törvény jó példa arra, hogy a jogharmonizáció megvalósítása még nem jelenti a versenyegyenlőség biztosítását, hiszen a minimum szint meghatározása - s ezzel a lehetőséggel az Unió számos adófajta esetében él, pl. a gépjárműadó mellett az üzemanyagok jövedéki adójára nézve is kötelező minimum szintet ír elő - nem akadályozza meg az attól felfelé történő jelentős eltérést. Az egyes EU-országok viszonylatában pl. az említett két adófajta eltérése jelentősen különböző versenyfeltételeket teremt. Így a gépjárműadók tekintetében a legdrágább ország Németország, s a legalacsonyabb adózású ország Görögország. A 700 ECU/év minimál adó alatti országok: Olaszország, Spanyolország, Portugália és Görögország.

Az **üzemanyagár** vonatkozásában Magyarország esetében is a kőolaj világpiaci ára a meghatározó. Az üzemanyagárban lévő jövedéki adó színvonalát az EU 92/81 EGK irányelve szabályozza, amely 245 ECU/1000 literben határozza meg a jövedéki adó minimális szintjét. Magyarországon az üzemanyag jövedéki adója megfelel az uniós előírásnak, jelenleg 80,20 HUF/liter, ami a forgalmi adóval növelt fogyasztói ár 39,3%-a¹⁴. A jövedéki adó az év második felében 89,20Ft/l-re emelkedett, s ezzel a kötelező minimum szint felett a legmagasabb jövedéki adót fizető országok között vagyunk. A jövőben a jövedéki adó emelésére nem kell számítani. A későbbiekben az üzemanyagár az infláció ütemének megfelelően emelkedik majd. Hasonló tendenciák várhatók a többi kelet-közép-európai országban is. Az üzemanyagárban nem

¹⁴ A dízel üzemanyag árstruktúrája 2002. április 10-i állapot szerint a következő 1 literre vonatkoztatva:

termelői ár:	72,10
jövedéki adó:	80,20
term.ár forg.	
adó nélkül:	152,30
kisker.árrés	10,90
forg.adó alap:	163,20
forg.adó (25%)	40,80
fogyasztóiár:	204,00

várható szignifikáns különbség sem az uniós országokhoz, sem a régió országaihoz viszonyítva. A jövedéki adó tekintetében is jelentős az egyes országok közötti különbség. A benzinárba beépített adó tekintetében Olaszország és az Egyesült Királyság vezeti a sort, miközben Hollandia és Luxemburg zárja. A 245 ECU/1000 liter minimál üzemanyag-adó szintjét 1992-ben öt tagállam (Franciaország, Dánia, Belgium, Hollandia és Luxemburg) nem érte el. Az adóharmonizációról hozott döntés (92/82 sz. és a93/89 sz. Tanácsi Irányelvek) az úthasználati díjak tekintetében is közelíteni igyekezett a tagországok közúti fuvarozói közötti versenyfeltételeket.

Az **amortizációs költségek** EU-konform módon, 5 éves, évi 20%-os leírási kulccsal kerülnek elszámolásra. Az EU jóváhagyja az 5 éves leírást éppúgy, mint a teljesítmény-arányos leírást. Magyarországon évek óta ez az amortizációs elszámolás érvényesül. Elképzelhető, hogy a csatlakozás után teljesítmény-arányos leírás kerül alkalmazásra. A járműállomány modernizálásával és a beszerzési árak fokozatos emelkedésével párhuzamosan az amortizáció, mint költség tényező várhatóan növekvő tendenciát mutat majd.

Az eszközállomány megújítására, elsősorban a gépjárművek rekonstrukciójára felvett hitelek **kamatait** is a vállalkozóknak kell kitermelniük. Ez jelentős teherterhel, hiszen a számítások szerint a nyugati partnerek euro-alapú kamatterhének kétszeresét is elérhetik a forint alapú kamatok, ami a verseny szempontjából is többletterhet jelent.

A **javítási, karbantartási költségek** két tényezőtől függenek: a munkabértől és az anyag, valamint pótalkatrészek árának alakulásától. A csatlakozás utáni években mindkét komponens növekedése várható, a kettő együttes hatásaként 35-40%-os karbantartási költség-növekedéssel kell számolni. Ebbe az irányba hat a belföldi járműállomány elkerülhetetlen korszerűsítése is oly módon, hogy a korszerűbb járművekhez szükséges pótalkatrészek ára magasabb.

A **díjak** közül az **útdíjat** kell megemlíteni, amit az EU-ban az 1999/62 EGK irányelv szabályoz a gépjárműadó szabályozásával közös jogszabályban. A jogszabály kétféle díjról beszél: az **igénybevétellel arányos útdíjról** és a meghatározott időintervallumra érvényes **úthasználati díjról**. Az igénybevétellel arányos útdíj esetében a jogszabály a megtett távolságtól és a gépjármű típusától függően azokat a tételeket határozza meg, amire az útdíjnak fedezetet kell nyújtania. Az idővel összekapcsolt úthasználati díj nagyságát maximálja a jogszabály, az érvényesség időtartamától függően. Ez az ún. matricás rendszer a gyakorlatban az EU-ban is sokféleképpen valósul meg, pl. a BENELUX államok Dániával és Németországgal közös matricát bocsátottak ki, vagyis ugyanazon matricával mind az 5 ország autópályáin és autótújtjain lehet közlekedni. Az útdíj a költségeken keresztül közvetlenül **befolyásolja a versenyt**, miközben adott országban valamennyi szereplőre nézve származási országtól függetlenül ugyanazt a terhet rója, s így módon verseny-semleges az adott országban működő fuvarozók számára. Ezzel szemben a gépjárműadót minden ország

csak saját regisztrált járműveire vetheti ki, ami országonként az előírt minimum szintet különböző mértékben haladja meg. Ez a költségtényező tehát **eltérő mértékben** befolyásolja az egyes országok fuvarosainak versenyhelyzetét.

A magyar útdíj rendszer nem EU-konform, egyrészt az országon belül sem egységes, másrészt a mértéke sem felel meg az uniós előírásoknak. A jövőben az útdíjak mértékének növekedése várható. Ennek első lépését jelenti a 2003. január 1-től megemelt autópályadíjak, amelyben az ÁFA 25%-ra történő növekedése is szerepet játszott. A tervek szerint jelentős autópálya építések várhatók, így az útdíjas szakaszok hosszának növekedése valószínűsíthető. Ebbe az irányba mutat a jelenleg díjmentes M7-es autópálya bevonása a fizetőköteles pályák közé. A belföldi fuvarozók is növekvő mértékben vesznek majd igénybe magasabb minőségi szolgáltatást nyújtó autótutakat, ami szintén a beszedett díjak növekedését hozza magával.

A költségek alakulásáról leírtakat összegezve Magyarország közúti közlekedéssel kapcsolatos pénzügyi politikájáról megállapítható:

- ✓ az üzemanyag-adó a legmagasabb a Phare-országok között, de az EU átlagához képest is magas (0,28EUR/l dízel szemben az uniós 0,24 eurós értékkel);
- ✓ kiemelkedően magas az ÁFA mértéke;
- ✓ a gépjárműadó 2003. január 1-től színvonalában megemelkedett, és mind az adó alapját, mind mértékét tekintve megfelel az uniós gyakorlatnak;
- ✓ az útdíjak rendszerét egységesíteni kell valamennyi gyorsforgalmi szakaszra;
- ✓ a fenntartásra fordított tényleges és a normatív érték hányadosa 39%.¹⁵, megfelel a vizsgálatba bevont országok átlagának;
- ✓ - Az EU átlaghoz képest igen alacsony a bérek aránya, de nem tér el jelentősen a Phare országokétól.

A pénzügyi eltérések mellett a szociális előírások és a környezetvédelmi kérdések is versenyképességet befolyásoló hatással vannak. Ezek elsősorban harmadik országokkal szemben érvényesülnek a közösségi fuvarozók javára. A környezetvédelmi intézkedések ugyanakkor - a társadalmi felelősségen túl - a közösségi közúti szakma politikai védekezési mechanizmusának is részét képezik. A szigorú környezetvédelmi előírásoknak köszönhetően a közúti gépjárművek károsanyag kibocsátása a széndioxid kivételével 55-65 %-kal csökken, a széndioxid-kibocsátás pedig 2000-ben is az 1990 év szintjén volt tartható, miközben a forgalom növekedett. Ezen túl a

¹⁵ Ez az arány Bulgária esetében 20%, Csehországban 34%, Lengyelországban 39%, Romániában 93%, Szlovákiában 31%, Szlovéniában 114%.

zajszennyezési korlátok az utak menti települések életkörülményeinek a javítását célozzák.

Az előrejelzések szerint közvetlenül a csatlakozás után Magyarországon a nemzetközi és belföldi közúti árufuvarozás költségszerkezete a holland NEI IRU számára készített előrejelzése szerint az alábbiaknak megfelelően alakul:

6. táblázat

*A magyar közúti árufuvarozás költségeinek alakulása
a csatlakozás után (EUR/gépjármű/év)*

	Nemzetközi fuvarozás	Belföldi fuvarozás ¹⁶
Munkabér	16000	9100
Amortizáció	16000	5000
Adók/díjak	2800	
Biztosítás	2200	
Hitelek, kamatok	9000	
Üzemanyag	24300	15600
Gumiabroncs	2800	1400
Javítás/fenntartás	3400	2200
Egyéb ktsg	8200	5900
ÖSSZESEN	84700	39100

Forrás: Competition in East-West Road Transport Markets, IRU 2001

A csatlakozás időpontjában (2004-et feltételezve) az előrejelzés szerint a magyar nemzetközi közúti fuvarozás költség szintje, a belföldi és nemzetközi fuvarozást együtt kezelve kb. 7,8-8%-kal lesz magasabb, mint a csatlakozás előtti állapotot képviselő 1999-es érték. További előrejelzések 2007-re 40% körüli költségnövekedéssel számolnak. 2012-ben az 1999-es értékek feltehetően megduplázódnak. A költségstruktúrán belül a bérek részaránya fog számottevően növekedni, ami az uniós költségszerkezethez történő közelítést jelenti. Ez a változás elkerülhetetlen, de hatása a vizsgálat tárgyát képező versenyképesség szempontjából nem egyértelmű.

1.3.3. Egyéb, a versenyképességet befolyásoló tényezők

¹⁶ A belföldi fuvarozásban a csatlakozás előtti költség szintje 37500 EUR/gépjármű/év volt, a számítás 4,3%-os költségnövekedéssel számol.

A költség-színvonal és struktúra mellett a versenyképesség szempontjából fontos a **teljesítmények alakulása**. Amint a két régió átlagértékeinek összehasonlításánál is megállapítást nyert, lényeges különbségek mutatkoznak a kihasználási mutatókban, amelyek a hatékonyságot befolyásolják. Ez így van Magyarország esetében is. A munkaidő kihasználás, azaz a munkában eltöltött időn belül a hasznos idő aránya az EU-ban 25-27%-kal magasabb, mint nálunk amiatt, hogy ott nincs határ-és vámvizsgálat. Ugyanígy jelentős különbség van a futásteljesítményben: 22-30% az eltérés az EU-ban fuvarozást végzők javára. Míg az Unióban az egy gépjárműre jutó éves futásteljesítmény **200 ezer km** körüli nagyságrend, addig ez az érték a magyar fuvarosok esetében **110-140 ezer km**. Ez a fajlagos költségeket negatív irányba befolyásolja, vagyis azt mondhatjuk, hogy a magyar fuvarozók hatékonysága alacsonyabb, mint nyugati társaiké. Ennek okai között a határátkelőkön regisztrált **hosszú várakozási időn** túl, az országon belül a hiányos közúti infrastruktúra miatti **alacsony utazási sebességet**, illetve a forgalmi dugókat, és természetesen a **fuvarengedélykontingensek** által támasztott korlátokat kell megemlíteni.

A csatlakozás után szinte valamennyi akadályozó tényezőben javulás várható, hiszen az egységes piac létrejöttével a nyugati határok megszűnnek, ugyanúgy az engedélykontingensek, és remélhetőleg a ma még hiányos infrastruktúra sem lesz a gyorsabb előrehaladás fékje.

A magyar fuvarozók - a többi kelet-közép-európai ország fuvarozóihoz hasonlóan - az egyre erőteljesebben differenciálódó piacnak ma még jobbra a **költségérzékeny hagyományos** fuvarozási szegmensében végzik tevékenységüket. Ez a tevékenységfajta az ő esetükben is **kevésbé profitábilis**, mint a bonyolultabb szolgáltatást jelentő logisztikai terület. A csatlakozás után e téren fokozatos módosulás várható, aminek a Magyarországon megindult, reményeink szerint a következő években felgyorsuló, komplex szolgáltatás nyújtására alkalmas logisztikai szolgáltató központok létrehozása megfelelő háttérrel biztosít.

1.4. Összefoglaló következtetések a magyar közúti áru fuvarozók jelenlegi versenyképességére vonatkozóan az EU fuvarosaival összevetve

A kelet-nyugat irányultságú nemzetközi áru fuvarozási piacon ma uralkodó helyzet elemzése alapján az alábbi főbb megállapítások tehetők:

1/ A nemzetközi áru fuvarozói piac szegmentálódik, az igények a hagyományos helyváltoztatástól a komplex logisztikai szolgáltatások irányába tolódnak. Ez olyan értéktermelő tevékenység, amely tőkeigényes, szakismeretet, tapasztalatot, kiépített kapcsolati- és hálózati rendszert kíván. A két ország-csoport között meglévő szignifikáns különbségek a differenciálódó piacon más és más tevékenységi körben jelennek előnyt az országok számára. A közúti áru fuvarozási piacon a bekövetkezett dereguláció és a megnövekedett verseny hatására az elszámolható árres csökkent, még

ott is, ahol a közúti kapacitás növekedése nem tartott lépést a kereslet bővülésével. Ezért a fuvarozók *különösen érzékenyvé váltak a költségek alakulására*.

A *KKE országok* a jelenleg *alacsonyabb bérek*, ezért *alacsonyabb költségek* miatt *nyomott árain* kínálják szolgáltatásaikat. A ebből eredő versenyelőnyt azonban lerontja az alacsony termelékenység, ami a jövedelmezőségi szintet is szűk korlátok közé szorítja. Ez áll szemben az *EU országok magasabb* működési *költségeivel*, amit ellensúlyoz a magasabb *termelékenység*, a *minőségileg jobb, összetettebb, jövedelmezőbb szolgáltatások* nyújtása.

A bérek és bérjellegű kiadások miatti versenyhátrányukat a közösségi fuvarozók nem egyszer a harmadik országok (nevezetesen a volt szocialista országok) „dömping áraival” indokolják. A szigorú szociális előírások (vezetési és pihenő idő) prioritásként kezelése a piaci erőpozíciókba való közösségi és nemzeti szintű beavatkozásnak ily módon is értelmezhető eszközei.

A költségek legjelentősebb részét kitevő bérek és bérjellegű költségek visszafogása - nem egyszer még az előírások megszegése árán is - elsődleges céllá vált. A közúti piaci liberalizáció egybeesett a recesszióval és ez számos közúti fuvarozó csődjét okozta. A kettő együttes hatására a verseny rendkívül megnőtt, a fuvarozókat a korábbiánál sokkal hatékonyabb üzemelésre kényszerítve.

Az eltérő adottságok fokozatosan olyan *munkamegosztást* alakítanak ki a két régió országai között, hogy míg a KKE országok költség előnyükre építve jobbra a hagyományos szállítási piacon vannak jelen, addig az EU tagállamok egyre inkább az értéktermelő, minőségi szolgáltatások piaca felé fordulnak. E tendenciából az a következtetés vonható le, hogy *a két régió vállalkozói nem teljesen ugyanazon a piacon működnek, hanem annak két, jól elkülönülő szegmensében játszanak domináns szerepet*.

2/ A fenti megállapítást alátámasztják a *piaci részesedést* kifejező mutatószámok is. A KKE országoknak a hagyományos kelet-nyugati nemzetközi áruszállítási piacon megszerzett részesedésüket az elszállított árumennyiség (tonna) alapján számítva az 1980-as évekbeli 57%-ról 1996-ban 78%-ra sikerült növelniük. Ha az EU teljes közúti áruforgalmát vesszük alapul, ez az arány 8%, a megmozgatott tonna helyett az elszállított áruk értéke alapján pedig mindössze 3%-os a KKE-országok piaci jelenléte. A piaci részesedést kifejező mutatószám hiányossága,¹⁷ hogy csak a hagyományos tevékenységet méri, de nem mond semmit a piac másik, értéktermelő, logisztikai szolgáltatásokat nyújtó szegmenséről. A piaci részesedést kifejező számokból tehát nem vonható le az a következtetés, hogy a kelet-nyugati nemzetközi áru fuvarozó-

¹⁷ Összehasonlítást lehetővé tevő megfelelő adatok hiányában hibái ellenére ez az egyetlen mutatófajta, amely a piaci jelenlét mérésére alkalmas.

zásban az EU országok versenyhátrányban lennének. Ahol ez a megállapítás érvényes, az a *teljes közúti fuvarpiacnak* csupán egy *kicsiny szelete*, jelentősége az EU számára nem meghatározó. A piac már említett másik szegmensében *az EU fuvarosai vannak versenyelőnyben*.

3/ A költségshívnvonalban a KKE-országok javára kimutatható versenyelőnyt mérseklík a hatékonysági mutatókban¹⁸ meglévő különbségek. Az IRU adatai szerint az uniósz fuvarosok a határ és vámvizsgálat megszűntetése miatt **26-27%-kal** több *hasznos időt* realizálnak, mint a magyarok, *futásteljesítményük* pedig **25-30%-kal magasabb**,¹⁹ mint a nem EU tagállamokban. A kihasználási mutatókban meglévő különbségek a nem uniósz országok költségelőnyének 30%-át közömbösítik. Az adatok azt igazolják, hogy a versenyképességet nem lehet egy kiragadott szempont alapján megítélni, azt számos, gyakran egymással ellentétes irányú, egymás hatását kioltó tényező együttesen határozza meg.

A *csatlakozás után* a munkaidő kihasználásában a belső határok leépítése miatt egyértelműen *javulás várható* az új tagállamokban is. Hasonló irányú elmozdulás prognosztizálható a futásteljesítmény vonatkozásában is, így a hatékonysági mutatók közelítenek egymáshoz.

4/ Az EU pozícióit erősíti a kétféle tevékenység *jövedelmezőségi* hívnvonalában meglévő *különbség* is. A minőségi, összetettebb logisztikai szolgáltatások jövedelmezőségi szintje pl. 1998-ban 4,5-szer volt magasabb a hagyományos fuvarozásénál.

5/ A *magyar* és a többi *kelet-közép-európai ország*ra vonatkozó költségadatok összehasonlításából az látszik, hogy gyakorlatilag *nincs különbség a költségek hívnvonalában*. A munkabérek is a vizsgált országok közül csupán Romániában és Bulgáriában alacsonyabbak szignifikánsan a hazai értékeknél. Így várhatóan - az előzetes félelmekkel szemben - ezek az országok költség oldalról nem jelentenek a magyar fuvarozók számára különösebb veszélyt.

¹⁸ A hatékonyságot a fuvarozásban a kapacitások, illetve a munkaidő kihasználásával lehet közelíteni. Ennek kifejezésére többféle mutató szolgál: átkm/raksúlytonnakm; rakott km/összes km; a nemzetközi összehasonlításokban gyakran használatos az egy gépjárműre jutó futáskm és rakott km. A munkaidő kihasználása a hasznos idő/foglalkoztatási idő arányával jellemezhető.

¹⁹ A nemzetközi áru fuvarozásban egy magyar kamionnal 110-140 ezer km-t lehet teljesíteni évente, ez az érték az EU-ban 2000-ben 200 ezer km volt.

2. VÁRHATÓ TENDENCIÁK A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁSBAN ÉS A VÁLTOZÁSOK HATÁSA A VERSENYKÉPESSÉG ALAKULÁSÁRA

A magyar közúti árufuvarozás jövőjét, a várható folyamatokat alapvetően két aspektusból érdemes elemezni. Az egyik aspektus azokból az *általános gazdasági fejlődési trendekből vezethető le*, amelyek az EU gazdaságára éppúgy jellemzőek, mint a kelet-közép-európai országok gazdaságára. Az általános gazdasági tendenciák közvetlenül lecsapódnak és következménnyel járnak a közlekedésben is. A magyar fuvarpiacon előrejelezhető változások másik területe az uniós csatlakozással hozható kapcsolatba, a *csatlakozás következményeként* jelenik meg.

2.1. Várható folyamatok a közúti áruszállításban

2.1.1. A gazdasági folyamatokból levezethető általános fuvarpiaci tendenciák

Az áruszállításnak a gazdasággal meglévő szoros kapcsolata olyan általános tendenciát vetít előre, amely a gazdasági fejlődés adott szakaszának sajátosságaival, jellegével, a közlekedéssel szemben folyamatosan változó igényekkel magyarázható. Ezek a gazdasági fejlődés jelenlegi irányából, trendjéből levezethető változások egyformán megfigyelhetők az EU országaiban és a hazai fuvarpiacon. A gazdasági fejlődés jelenlegi szakaszának legfontosabb jellemzője olyan termelési szerkezet kialakulása, amely alapvetően másfajta igényeket támaszt a közlekedéssel szemben is. Ez elsősorban az értékesebb áruk termelésének növekedésében realizálódik, ami azt jelenti, hogy a közlekedéstől is sokkal inkább az értéktermelő, komplex, az igényeket rugalmasan, lehetőleg a legkisebb időráfordítással megoldó, minőségi szolgáltatásokat vár el a gazdaság.

E változások egyenes következménye a *közúton belüli munkamegosztás* közút javára folytatódó átrendeződése, a *GDP növekedési üteme* és a *szállítás növekedési üteme elválasztásának* reális lehetősége, a közúti *fuvarpiac* belső *szegmentálódásának* fokozódása és a komplex kiszolgálást jelentő *logisztikai szolgáltatások* irányába történő fokozottabb hangsúlyeltolódás, stb.

Az elemzések azt is kimutatták, hogy a közlekedési igények, a mobilitás növekedése olyan megterhelést jelentene már az utak, a környezet, az emberek számára, hogy a spontán folyamatok befolyásolása elkerülhetetlennek látszik. A szállítási teljesítmények korábbiakban jellemző ütemű növekedése a jövőben nem követhető a szállítási kapacitás (infrastruktúra) bővítésével, annak fizikai korlátjai, a közlekedéssel együtt járó negatív hatások (környezet, levegő-szennyezés, zajártalom, stb.) már-már nem tolerálható méretűvé növekedése miatt. Tulajdonképpen ez a felismerés hívta életre a „fenntartható fejlődés” analógiájára a „fenntartható mobilitás” fogalmát. A fenntartható mobilitás megteremtése nem kevesebbre vállalkozik, mint felol-

dani azt a látszólag feloldhatatlan ellentmondást, ami az igények színvonalas és teljes kielégítése és ezzel egyidejűleg a negatív következmények minimalizálása között fennáll. Jóllehet e cél csak hosszú éveket igénybevevő, nehéz folyamat eredményeként közelíthető meg, mégsem véletlen, hogy napjaink legújabb közlekedéspolitikái e kérdésre épülnek, s minden ország a sajátosságainak, fejlettségi szintjének megfelelő választ keresi. Egyben azonban szinte valamennyi ország-álláspont közös: igénybe kell venni valamennyi, mind a *keresleti*, mind a *kínálati oldal* befolyásolására szolgáló *eszközt* e cél elérése érdekében.

Így merül fel az eszközök között egyre gyakrabban az igények befolyásolásának lehetősége. Találkozni azzal a közlekedéspolitikai légkörrel, amely hajlik afelé, hogy a közúti közlekedés okozta problémák, kellemetlenségek (dugók, környezetkárosítás, balesetek) miatt a szabad módválasztás elvének korlátlan érvényesítése helyett bizonyos eszközökkel serkentse a közúttal szemben más alternatív módok igénybevételét. Egyszerűbben fogalmazva egyre gyakrabban találkozunk a *módválasztás, illetve az igény-befolyásolás („demand management”)* szükségességének felmerülésével. A „demand managementnek” az a feladata, hogy megkísérelje a gazdasági növekedés és a szállítás növekedési ütemét egymástól elválasztani. Ez persze nem jelenthet adminisztratív, restriktív intézkedéseket, csupán olyan lépéseket, amelyek az effektív helyváltoztatást valamilyen formában kiváltják (táv munka, virtuális kereskedelem, stb.).

A modern gazdaság termelési struktúrája is ebbe az irányba hat. A kisebb tömegű, nagyobb értéket képviselő termékek aránya nő, amelyek - amellett, hogy minőségi szempontból növekvő, differenciált igényeket támasztanak a közlekedéssel szemben - a mennyiségi igénynövekedés mérséklését eredményezhetik.

Mindezek együttes hatására a 2010-2015-ig szóló prognózisok a szállítási teljesítmények további növekedésével számolnak, azonban a növekedés üteme a korábbinál mérsékeltebb lesz.

A forgalom növekedésére vonatkozó előrejelzések 1989-2010 közötti időszakra a teljes forgalom megduplázódásával számolnak. 2010-re a harmadik országokkal a nemzetközi áru fuvarozás részesedését az összes forgalomból 4,5%-ra becsülik, ami a Közösségen belüli forgalom jelentőségének további növekedését jelenti.

Az Unió legújabb közlekedéspolitikája 2000-2010 között évi 3%-os gazdasági növekedés mellett a 10 év alatt az áruszállítási teljesítmények **38%-os** növekedését vetíti előre. Az áruszállításon belüli munkamegosztásra vonatkozóan 3 scenáriót dolgoz ki a Fehér Könyv. Az első, a „business as usual” forgatókönyvnek megfelelő változat a spontán fejlődés eredményeként a közúti részesedést 50%-ra becsüli. A második változat az ún. „radikális scenárió”, amely az alternatív módok (vasúti, vízi) radikális fejlesztése mellett a közúti forgalom restriktív visszafogásával is számol. E változat szerint a közúti részarányt 18%-ra sikerülne visszaszorítani. Azt azonban a

Fehér Könyv is elismeri, hogy e két szélsőséges változat egyike sem járható út, az egyetlen reális változat a kettő között van. Ez a „reális scenárió”-nak nevezett harmadik változat az 1998-as arányokhoz való visszatérést tekinti célnak, s ennek érdekében - az adminisztratív, restriktív intézkedések mellőzésével - mind az alternatív módok fejlesztését, mind pedig a közút korszerűsítését, az igazságosabb versenyfeltételek megteremtése érdekében újfajta költségallokációt és egyéb eszközöket szükségesnek tart. E változat eredményezheti, hogy a közút 38%-os részesedéssel a még elviselhető szinten stabilizálódik.

A szállítási igényeket a gazdasági, társadalmi környezet valószínűsíthető fejlődéséből lehet levezetni. Ez magában foglalja a külgazdasági feltételrendszert, a belső gazdaság viszonyait, a regionális, területfejlesztési folyamatokat, a népesség számának és struktúrájának alakulását éppúgy, mint a turizmus fejlődését stb.

A közlekedési teljesítmények előrejelzésénél figyelembe vett legfontosabb keretfeltételek:

- 2005-ig megvalósul az Unióhoz történő csatlakozásunk;
- a megindult gazdasági növekedés tartós lesz, a GDP évi 3,8-5 % közötti növekedést érhet el;
- a szerkezet-váltás folytatódik, de nem olyan radikálisan, mint a 90-es évek elején, a hagyományos, szállításiigényesebb ágazatok súlya a termelési struktúrában kisebb lesz;
- az ipar exportvezérelt jellege fennmarad;
- a leggyorsabban fejlődő ágazatok azok, amelyekbe számottevő külföldi tőke települt. A külföldi tőke további beáramlására lehet számítani;
- a lakosság számának csökkenése folytatódik és jelentős strukturális átrendeződés is végbemegy (kor szerinti összetétel, a foglalkoztatottsági arány és megoszlás stb.);
- a turizmus az egyik leglendületesebben fejlődő ágazat marad.

A fenti tendenciák meghatározzák a közlekedési teljesítmények alakulását és megteremtik a feltételét a közlekedés dinamikus fejlesztésének, a fenntartás és beruházás kívánatos arányának, a közlekedési rendszerek kiegyensúlyozott működésének. A rendszerváltás után megindult radikális szerkezet-átalakulás kedvezően hatott a magyar gazdaság szállításiigényességének alakulására. A **szállításiigényesség a gazdaság működését minősítő hatékonysági kategória**, miután nagysága csaknem kizárólag attól függ, milyen termelési struktúrában, milyen korszerű technológiával, milyen fajlagos anyagfelhasználással, milyen területi megoszlásban, a beszállítások szervezettségének milyen foka mellett folyik a termelés. Az anyagi termelésben a magas feldolgozottsági fokot megtestesítő, nagy hozzáadott érték-tartalmú, anyagta-

karékos, illetve kevés anyag szállítását igénylő, ezért kevésbé fuvarigényes, kis anyagmennyiséget képviselő árukat kibocsátó ágazatok térnyerése felgyorsult. Ugyanezzel párhuzamosan ellenkező irányú tendencia is lezajlik: a fogyasztói piac globalizálódása miatt a termékek sokféleségét terítik egy vagy több kontinensnyi területeken, ami a szállítási igényesség növelése irányába hat.

A magyar gazdaság évtizedeken át jelenlévő problémája volt a pazarlást takaró, lényegében extenzív fejlődésre épülő, az európai értékeknél csaknem kétszer magasabb szállítási igényesség. A termelés korszerűbbé válásának folyamata azonban a magyar gazdaságban is előrehaladt, aminek eredményeként szállítási igényességünk többé-kevésbé a fejlettségünknek megfelelő szintre került. A szállítási igények előrejelzésénél a kétféle hatást egyaránt figyelembe kell venni, a kettő eredője határozza meg a várható teljesítmények nagyságrendjét.

A Gazdaságkutató Rt. számításai szerint a következő 10-15 évben a magyar gazdaság szállítási elaszticitása 0,3-0,4% körül lesz²⁰, ami azt jelenti, hogy a GDP 1%-os növekedése a szállítási igények 0,3-0,4%-os növekedését indukálja. Ez a feltételezett 5%-os GDP növekedés mellett évente (legalább) 2-3%-os szállítási teljesítménynövekedést jelent.

Ami a munkamegosztást illeti, mind a nemzetközi, mind a hazai prognózisok a közút további előretörését valószínűsítik. Éppen emiatt, valamint a mobilitási igények növekedésének korábbiakban említett korlátjai miatt a legújabb közlekedéspolitikai koncepciók másik központi kérdése - amely egyébként szintén a fenntartható mobilitás megteremtését szolgáló egyik eszközként is funkcionál - a munkamegosztás befolyásolása. A Fehér Könyv egész fejezetet szentel ennek a kérdésnek, jelezve ezzel a munkamegosztásban napjainkban meglévő aránytalanságok feloldásának sürgető szükségességét. A munkamegosztás befolyásolhatósága a kínálati oldalhoz kapcsolódó eszközök hatékonyságától függ.

2.1.2. Várható változások a hazai közúti fuvarpiacon a csatlakozás következményeként

Az előttünk álló évtizedet az Unió küszöbön álló bővítése határozza meg. A 2010-ig terjedő időszakra előretekintve, számításba véve a csatlakozás, s vele együtt a kibővített pán-európai egységes, liberalizált piac kialakulásának következményeit, a gazdasági növekedést **meghaladó ütemű kelet-nyugat irányú kereskedelem-növekedés** prognosztizálható. Az Unión belüli kereskedelem növekedése átlagosan évi 3%-ra becsülhető, a közép-kelet-európai régióban a növekedés elérheti a 4-7%-ot is. A kereskedelmi forgalom **árustruktúrája** is jelentősen **átrendeződik**, határozott

²⁰ 1995-2000 között a termelés áruszállítási elaszticitása átkm-ben mérve - a KSH adatai alapján - ennél lényegesen magasabb: 0,8%.

eltolódás valószínűsíthető a tömegáruról az értékesebb áruféleségek felé, ennek az árukategóriának a növekedése 6-9 % körüli érték. Ez a kereskedelem növekedés és átstrukturálódás meghatározza a preferált szállítási módot is: a **közúti áru fuvarozás** emelkedése csaknem az értékesebb áruk kereskedelmi forgalmának növekedési ütemét követi, 5,3-8,2 % körüli nagyságrendű. Ebből 1,6%-4,5% pusztán a munkamegosztás módosulásának, a vasútról a közútra terelődésnek a következménye. Ez megmagyarázza a fuvaroztatói igény megváltozását is: az értékesebb áruk kezelése, kiszolgálása az egyre professzionálisabb **logisztikai szolgáltatást** igényli, ami a hagyományos fuvarozástól a differenciálódó, értéktermelő, kapcsolódó szolgáltatások irányába mozdítja el a szélesebben értelmezett áruszállítási tevékenységet.

A kibővült piacon kiéleződik a verseny, ami a piaci szereplőket új, gazdaságos megoldások keresésére, a megszerezhető előnyök kihasználására ösztönzi. Ilyen előnynek mutatkozik a termelő szférán belül is a **szérianagyságból** (economies of scale), illetve a **tevékenység diverzifikálásából**, a több lábon állásból (economies of scope) származó előny. Ez a jelenség megtalálható a közúti áru fuvarozási piacon is. A szérianagyság növelése a fuvarozásban a méretek növelése, a koncentráció és centralizáció útján lehetséges. A nagy, tőkeerős vállalkozások képesek a logisztikai szolgáltatások széles skáláját biztosítani. A vállalkozások növekedése, koncentrációja a piac bizonyos szegmenseiben specializációval párosulva megy végbe. Ez a folyamat a több lábon állás előnyeinek kihasználását is segíti, hiszen egyre gyakrabban találkozni azzal a törekvéssel, hogy a hagyományos szállítástól a legigényesebb áru kiszolgálásig a logisztika egyre több elemét építsék be a kínálati oldalba, létrehozva ezzel a **teljes kínálati láncot**, amit aztán térben is kiterjesztve, kialakul az **integrált szolgáltatást nyújtók** komplex, átfogó **nemzetközi hálózata**.

Az áru fuvarozásban az egy emberes vállalkozások - az óriási tőkeigény miatt - nem rendelkeznek a megfelelő infrastruktúrával, amely a logisztikai szolgáltatások nyújtásához elengedhetetlen. Már pedig a jelölt országokban igen magas az ilyen egy személyes vállalkozások száma. Az EU-ban a lassú koncentráció eredményeként a kis vállalkozások aránya alacsonyabb.

7. táblázat

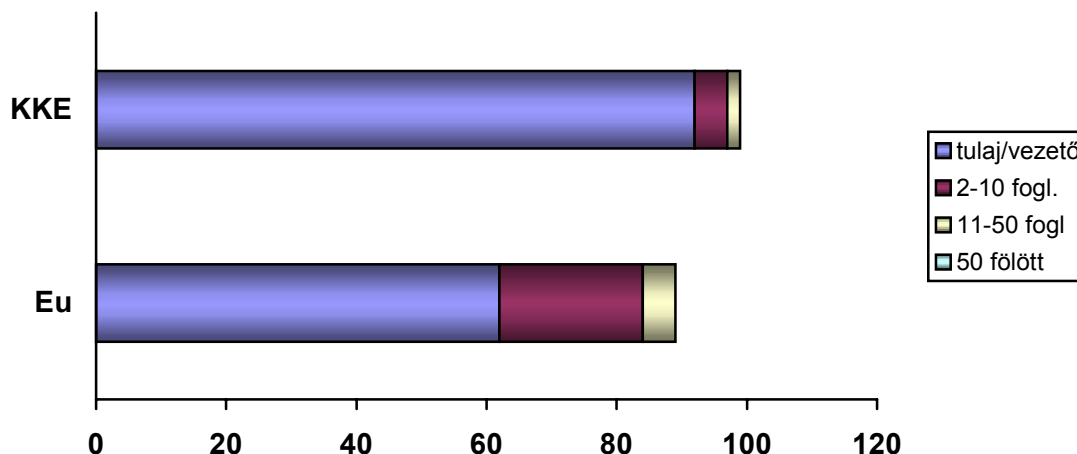
Az áruszállító társaságok megoszlása a foglalkoztatottak száma alapján (1998)

	Tulajd. / gkvezető	2-10 alkalma- zott	11-50 alkal- maz.	50-nél több alk.	EGYÜTT
EU	62	22	5	1	100
KKE	92	5	2	1	100

Forrás: Halcrow/NEI, 1999. Eurostat 2000, NEI számításai

Az áruszállító társaságok megoszlása a foglalkoztatottak száma alapján (1998)

5. ábra



Gazdasági elemzők azt jelzik előre, hogy a közép-kelet-európai országokban az Unióban az elmúlt évtizedekben végbement változásokhoz hasonló folyamatok várhatók. Ez a várakozás reálisnak tűnik, ha figyelembe vesszük, hogy a keleti piacok megnyitásával a nyugat-európai vállalkozók egyre nagyobb számban jelennek meg ezekben az országokban saját vállalkozásaikat létrehozva, a helyi gazdaságba bekapcsolódva és ezáltal a saját gazdasági sémájukat meghonosítva. Ebbe az irányba ösztönzi a nyugati vállalatokat a keleti országokban megszerezhető - ma még - olcsóbb, jól képzett munkaerő. Amennyiben a munkabérekben elérhető megtakarítás meghaladja a pluszként felmerülő szállítási költségeket, megéri bizonyos termelési fázisokat, üzemszempontokat áttelepíteni a leendő tagállamok területére. Részben ez a térbeli átrendeződés is hozzájárul ahhoz, hogy az időtényező szerepe megnő, hiszen a termelési láncba bekapcsolódó keleti országok gyors elérése a termelési folyamat folytonossága szempontjából alapvető. Mindez pedig a gyorsabb, rugalmasabb közúti szállítás iránti igények növekedését jelenti. Általánosságban is levonható az a következtetés, hogy a leendő tagállamokban, így ***hazánkban is a gazdasági és ezen belül a közlekedési folyamatok alakulását mind erőteljesebben határozzák meg az EU gazdasági-társadalmi előterében érvényesülő hatások.***

A KKE-országok és köztük Magyarország közúti fuvarozóira vonatkozóan a csatlakozás utáni kilátások az alábbiakban foglalhatók össze:

- ✓ A korábbi tendencia folytatódik két vonatkozásban is:
 - * a közút továbbra is lendületesen, a többi alágazatot túlszárnyalva nő;
 - * a kereslet differenciálódik, intenzíven nő a komplex szolgáltatások iránti igény

- ✓ Az új tagállamok (köztük Magyarország is) **megőrzik a hagyományos fuvarozásban** megszerzett **előnyüket**, sőt lehetőségük van annak **növelésére**. Ugyanakkor a másik piaci szegmensben az EU fuvarozói mutatják ugyanezt a fejlődési pályát: tőkeerősségüknek, szakismeretüknek, kiterjedt hálózati kapcsolataiknak és tapasztalt szakember gárdájuknak köszönhetően a **komplex szolgáltatások piacán megőrzik versenyelőnyüket**.

A csatlakozás után **rövid távon** a költségekben, elsősorban a bérjellegű költségátételekben mutatkozó konvergencia nem olyan jelentős, hogy a piaci pozíciókat alapjaiban megváltoztatná. Ugyanez mondható el a jogharmonizáció keretében kötelező változtatások költségekre gyakorolt hatásáról is. A **gépjárműadó** módosított szabályozása az adóterhek növekedését eredményezte, azonban az összes költségben elenyésző részaránya (az EU-ban a költségek 0,02%-át, Magyarországon 0,03%-át teszi ki) miatt a költségszintre gyakorolt hatása nem jelentős. Elkerülhetetlen lesz az **útdíjak, úthasználati díjak** Euro-konform átalakítása is, aminek költségnövelő hatása lesz, de várhatóan nem rendezi át a költségarányokat.

- ✓ A csatlakozással életbelépő piac-felszabadítás új helyzetet teremt a magyar fuvarozók mindkét csoportja, a ma nemzetközi fuvarozást végzők és a belföldi áruszállításban tevékenykedők számára egyaránt. A **nemzetközi áru fuvarozók** jelenlegi viszonylagos védettsége megszűnik, piaci jelenlétük mértékét nem az engedélykontingensek korlátjai, hanem versenyképességük határozza meg. Most mégis úgy tűnik, **könnyebb lesz számukra az integrációs kihívással szembenézni, mint a belföldi fuvarozó vállalkozóknak**.

Bár a jelen tanulmány elsősorban a nemzetközi áru fuvarozás kérdéseivel foglalkozik, nem lehet megkerülni a 27500 jobbra kis, egyszemélyes vállalkozásból álló **belföldi fuvarpiac** problematikáját. Tisztában kell lenni a belföldi és nemzetközi áru fuvarozási piac eltérő adottságaival, a belföldiben a leromlott állomány, a tőkeszegénység, alacsony termelékenység és jövedelmezőség tényével, nevezetesen azzal, hogy a vállalkozók jelentős hányada kényszervállalkozó, akiknek a kilátásai a csatlakozás után reménytelennek tűnnek, amennyiben konkrét intézkedések nem történnek (pl. adóterhek csökkentése a jövedéki adó visszatérítése, az ÁFA csökkentése útján, vagy a járműpark felújításának támogatása pl. kamattámogatással, stb.) „kondicionálásukra”.

A nemzetközi fuvarozásban résztvevő nem egészen 1000 vállalkozó - ha helyzetük nem is hasonlítható nyugati partnereikéhez - lényegesen előnyösebb helyzetben van. Az engedély-birtoklásból adódó kedvezményezett pozíció e tevékenységi kör magasabb jövedelmezősége miatt a nemzetközi áru fuvarozók számára lehetővé tette a korszerűbb járműpark üzemeltetését. „Míg 1999-ben az Euro minősítéssel nem rendelkező állomány az összesen belül csaknem 30%-ot képviselt, addig mára ez a járműcsoport teljesen eltűnt, megjelent az EURO-3

követelménynek megfelelő jármű. Az EURO-2 uralja a mezőnyt, tehát gyakorlatilag a nemzetközi árufuvarozásban el lehet mondani, hogy ma Európa bármelyik országában foglalkoztatott eszközparkkal képesek vagyunk felvenni a versenyt.²¹

2.2. A fuvarpiaci részesedés várható alakulása a csatlakozás után

A KKE-országoknak az elmúlt évtizedben sikerült piaci részesedésüket jelentősen növelni, a kelet-nyugat irányú áruszállítási piacon az 1980-as évek 57%-os részesedését 1996-ban 78%-ra emelték. Hangsúlyozni kell, hogy ez a megoszlás csak a hagyományos fuvarozást magában foglaló piaci helyzetet mutatja, az elszállított árumennyiség alapján számítva. Ennek a magyarázata a költségekben mutatkozó különbségekben rejlik. Elsősorban a munkabérek, és a bérekhez kapcsolódó egyéb járulékok, valamint a kötelező jóléti kiadások színvonala mutat szignifikáns eltérést a két ország-csoport között. Az uniós országokban ez a költségtényező lényegesen magasabb, mint a KKE-országokban, és az összes költségnek több mint a felét teszi ki.

A jelölt országoknak a költségek vonatkozásában jelenleg meglévő versenyelőnye a csatlakozás után rövid távon nem változik lényegesen, annak ellenére nem, hogy a jogharmonizáció következményeként a költségek növekedése várható. Ugyanakkor a futásteljesítmény növekedésére is számítani lehet, ami a fajlagos költségek növekedését korlátozza. Ezek következményeként a közeljövőben az várható, ***hogy a leendő tagállamok általános versenypozíciója a kelet-nyugati nemzetközi forgalomban a hagyományos árufuvarozói szegmensben nem változik, feltehetően megőrzi piaci részesedésüket, esetleg növelhetik is azt.***

A nemzetközi árufuvarozási piacon töretlenül folytatódik a másik tendencia is: a ***piac differenciálódása, szegmentálódása.*** Az eltérő adottságokkal rendelkező uniós és keleti fuvarosok keresik a helyüket ezen a differenciálódó piacon, aminek az az egyre körvonalazódó megnyilvánulása, hogy a nyugati vállalkozók fokozatosan elfordulnak a számukra egyre gazdaságtalanabb hagyományos szállítástól és a jobb profit kilátásokkal kecsegtető piaci szegmens, az integrált logisztikai szolgáltatások piaca felé orientálódnak. Az igények változása kedvez ennek az újfajta irányultságnak, hiszen a fuvaroztatók oldaláról is egyre határozottabban jelenik meg az igény a komplex disztribúciós és logisztikai, a korszerű informatikai szolgáltatások és hosszabb távolsági szállításoknál a kombinált fuvarozás szolgáltatásai iránt. A piaci részesedés egészen más képet mutat, ha a raktározás, elosztás, árukiszolgálás szegmensét vizsgáljuk, itt az EU vállalkozások részaránya gyorsan növekszik, miközben

²¹ Saslics E.: Az EU integráció aktuális feladatai a közúti közlekedési vállalkozások szempontjából Közlekedéstudományi Szemle, 2002. LII. évfolyam 9. szám

az adatok jól mutatják, hogy ez a piac jövedelmezőség szempontjából is jóval meghaladja a hagyományos fuvarozói tevékenységet.

A piaci részesedés alakulását még egy tényező befolyásolja, az, hogy az uniós fuvarozó cégek leányvállalatokat hoznak létre a keleti régió országaiban, amelyek részt vesznek mind az adott ország belföldi szállításaiban, mind pedig a kelet-nyugat irányú nemzetközi áru fuvarozásban. Az idegen vállalatok leányvállalatainak egyre növekvő jelentőségét több tényező magyarázza:

- az Unió országainak fuvarosai között a kelet-nyugat irányú szállítások megszerzéséért éleződő verseny;
- a két ország-csoport fuvarozó vállalkozói között élesedő verseny;
- az uniós országok termelő vállalatainak, vagy a termelési folyamat bizonyos fázisainak áttelepítése a keleti országokba.

Fontos kérdés a gazdasági helyzetünkben lévő különbségek helyes megítélése, amely várhatóan a csatlakozás időpontjában is megmarad az EU tagállamok többsége és Magyarország között. Ez a különbség pozitív vagy negatív hatásként megjelenik:

- a járműpark, valamint
- a munkaerő és bér esetében,
- a költségekben,
- a piac jellemzőiben,
- az infrastruktúrában és
- az információs rendszerben.

Viszonylagos gazdasági elmaradottságunk sajátos helyzeti különbségeket eredményez a belföldi és nemzetközi áru forgalmunk között az utóbbi előnyére. A kisebb arányt képviselő nemzetközi áru fuvarozásunk értelemszerűen rákényszerült az uniós normák érvényesítésére, miközben a lényegesen nagyobb arányt képviselő belföldi forgalmat bonyolító járműparkunk és az ország területén uralkodó közlekedési körülmények lényegesen elmaradnak az európai színvonaltól.

Összefoglalva a piaci kilátásokról elmondottakat, kirajzolódik a piac fokozatos **szegmentálódása**. Elsősorban az EU-ban az utóbbi évek fejleményeként **eltolódás** ment végbe az igénystruktúrában: az egyszerű **helyváltatástól** a komplex **logisztikai szolgáltatások** irányába. Míg a **hagyományos fuvarpiacon** a **KKE-országok** jelenleg meglévő, elsősorban a költségekben mutatkozó különbségekre épülő **versenyelőnyüket** érvényesítik, így domináns **piaci részesedésüket megőrzik**, addig az uniós fuvarvállalkozások **szervezési, hatékonyságbeli előnyüket**, a rendelkezésre álló nagyobb **pénzügyi forrásaikat** kihasználva egyre határozottabban a minőségi, jövedelmezőbb, értéktermelő **logisztikai szolgáltatások piacára** fordulnak. Azok a multinacionális cégek, amelyek jelen vannak a keleti országokban, egyre inkább keresletet

támasztanak a logisztikai szolgáltatások iránt ezeken az új piacokon is. Előnyben részesítik az anyaországban már megismert és bevált logisztikai partnerekkel való együttműködést, ami jó lehetőségeket kínál az uniós szolgáltató vállalkozások számára a keleti régióban való letelepedéshez, de előnyös a fogadó ország számára is, hiszen a modern logisztikai koncepcióra vonatkozó ismeretek birtokába jutnak, és a logisztikai szolgáltató vállalatok alapítása kedvezően hat a foglalkoztatottságra is. Megnyílik a keleti vállalkozók számára is a know-how átvételével az újfajta szolgáltatás bevezetésének, illetve *joint-ventures* -k létrehozásának lehetősége. Természetesen az új logisztikai koncepció megvalósításának, gyakorlati alkalmazásának feltételei vannak, amelyek a jelölt országokban nem mindig állnak rendelkezésre. Így alapvető a jól kiépített *hálózati infrastruktúra*, a zökkenőmentes *határátlépések*, stb. ***Ezek ellenére az várható, hogy a modern logisztika jelentősége az új tagállamokban is növekedni fog, és pedig nem csak nemzetközi viszonylatban, hanem a belföldi fuvarozásban is.*** A fokozatosan kiépülő logisztikai központok a hazai fuvarozók számára is jó lehetőséget kínálnak a komplex szolgáltatási láncba való bekapcsolódásra. Így a piacnak ebben a szegmensében is várható a hazai cégek fokozottabb térnyerése.

2.3. A hazai közúti fuvarozók versenyképessége az EU csatlakozás előtt közúti szállítással foglalkozó cégek körében végzett reprezentatív adatfelvétel eredményei alapján

A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Közlekedésgazdasági Tagozatán- reprezentatív adatfelvétel segítségével - 1998. novemberében 1000 és 2001. augusztus folyamán 1300 közúti szállítással foglalkozó cégre kiterjedő vizsgálat készült. 1998-ban azt vizsgáltuk [1], hogyan fogadták a vállalkozások a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletet módosító 21/1995. (XII. 15.) KHVM rendelet [3] azon előírását, amely szerint 1998. január 1.-től csak olyan tehergépjármű és vontató helyezhető forgalomba, amely eleget tesz az ún. EURO-II. előírásainak (légszennyezés), valamint az ENSZ EGB 51.02. előírásának (zajkibocsátás). 2001 áprilisában jelent meg az Európai Unió hasonló célú jogszabályaival²² harmonizáló 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet [4] a belföldi és a nemzetközi közúti áru fuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról. A felmérésbe véletlenszerűen (szekvenciális mintavétellel)²³ 1998-ban 600 fuvarozó és 400 sajtószámlás, 2001-ben 950 nem jogi személyiségű és

^{22/} Pl. a Tanács 1992. március 26-i 881/92/EGK számú rendelete [5] vagy a Tanács 1996. április 26-i 96/96/EK irányelve [6].

²³ A szisztematikus kiválasztásban a mintavétel alapjául szolgáló nyilvántartásból az egyenlő távolságra elhelyezkedő egyedeket választjuk ki (esetünkben minden huszadikat) olyan módon, hogy az első egységet kisorsoljuk. Akkor véletlen jellegű, ha a sokaság egyedeinek sorba rendezése véletlenszerűen történik, vagy a rendezési elv független a becslni kívánt jellemzőtől. Gyakran pontosabb becslést tesz lehetővé, mint az egyszerű véletlen kiválasztás.

350 jogi személyiségű közúti fuvarozó vállalkozást vontunk be [2], de 2001-ben azok között **nem** szerepeltek a *kizárólag nemzetközi fuvarozással* foglalkozó cégek. A kapott eredmények – a felmérés hibahatárain belül – a hazai közúti áruszállításban dolgozó cégek véleményét tükrözik. A kérdések összeállításakor a következő munkahipotéziseket alakítottuk ki:

- Az egyéni vállalkozók járműállománya elavult típusokból áll és általában néhány járművet üzemeltetnek. A járműállomány fokozatosan előregszik, műszaki állapota folyamatosan romlik.
- A vállalkozások - mivel érdekükben áll - ismerik a 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet előírásait és a fuvarpiaci részvételük azoknak megfelel.
- A fuvarpiacon túlkínálat van, ezért a tarifák nyomottak és nem tesznek lehetővé olyan nagyságú bevételt, amely a fuvarozó vállalkozásoknak megfelelő megélhetést biztosít (beleértve a járműpark korszerűsítéséhez szükséges pénzforrások képzését is), ezért a járműállomány megújítása saját erőből akadozik.
- A szükséges pénzügyi források hiánya megghiúsítja a járműpark megújulását, ez utóbbit bizonyos kedvezményekkel elő lehetne segíteni, ha a fuvarozókban megvan a kellő affinitás.
- A vállalkozások nem érzik magukat képesnek arra, hogy az EU-csatlakozást követően a fuvarpiacon versenyképesek maradjanak.

2.3.1. A közúti fuvarozó vállalkozások műszaki-gazdasági adottságai

A 2000. évi reprezentatív felvétel adatai szerint a megkérdezett cégek belföldi fuvarozási tevékenységüket az 1970 és 2001 közötti időintervallum valamelyik évében kezdték meg és azóta is folytatják, az engedélyek többségét 1989 és 1996 között szerezték meg (tipikusan 1991-ben).

*A — csak nemzetközi fuvarozással foglalkozó cégek halmaza nélkül — a **hazai közúti fuvarozók közel 17%-a a belföldi mellett nemzetközi fuvarozást is végez**, és **e kettősség inkább a jogi személyiségű vállalkozásokra jellemző**.* A belföldi mellett nemzetközi fuvarozással is leginkább a közép-magyarországi, a közép-dunántúli, valamint nyugat-dunántúli tervezési-gazdasági körzetekben bejegyzett közúti fuvarozók foglalkoznak, itt található a nemzetközi fuvarozást **is** végző vállalkozásoknak több mint a fele.

Vizsgáljuk meg először a különféle cégeket abból a szempontból, hogy hány tehergépkocsit üzemeltetnek! Ahogyan az a 8. táblázatból is kiolvasható, a nemcsak kizárólag nemzetközi fuvarozást végző közúti fuvarozó vállalkozások igen nagy többsége (kétharmada!) egy, két vagy három tehergépkocsival rendelkezik.

8. táblázat

A vállalati tehergépkocsi park megoszlása cégtípus szerint (%)

Hány tehergépkocsija van?	Minta		Alapsokaság		
	Rt., kft.	Egyéni, bt.	Rt., kft.	Egyéni, bt.	Összesen
Egy	1,2	41,0	0,8	46,6	47,4
Kettő-három	4,2	21,9	2,7	24,9	27,6
Négy-öt	4,5	5,2	2,9	5,9	8,8
Hat-tíz	7,2	3,2	4,5	3,7	8,2
11-25	5,8	1,4	3,7	1,6	5,3
26-50	2,2	0,2	1,4	0,2	1,6
51-100	0,9	0,1	0,5	0,1	0,6
100 felett	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2
Nem válaszolt	0,4	0,1	0,2	0,1	0,3
Összesen	26,9	73,1	16,9	83,1	100,0

A jogi személyiségű közúti fuvarozó vállalkozások között a leggyakoribb a hat-tíz, ezt követően a 11-25 tehergépkocsival rendelkező cég, ezzel szemben az egyéni (és egyéb, mint pl. bt) vállalkozásoknak közele fele olyan, amelyeknek mindössze egy tehergépkocsijuk van, és több mint kétharmada (71-72%) olyan, amelyiknek nincs háromnál több tehergépjárműve.

Mivel az egy-három tehergépkocsit üzemeltető közúti fuvarozó kisvállalkozások számbeli fölénye igen tekintélyes és éppen ez az a szegmens, amelyik a legkevésbé ismert, ezért a kérdőív kialakítása során arra kellett ügyelni, hogy a járművek minőségére, milyenségére vonatkozó részletesebb adatokhoz is hozzájuthassunk. Ennek érdekében külön is megkérdeztük e fuvarozókat arról, hogy milyen kategóriába sorolhatók a tulajdonukban lévő tehergépkocsik

- össztömeg és
- felépítmény szempontjából.

A jogi személyiségű társaságok közül egy tehergépkocsival rendelkezik az összes közúti fuvarozó vállalkozásra számítva a 0,8%, kettővel az 1,4%, hárommal pedig az 1,3%, ami a 16,9%-os részarányból (azt 100%-nak véve) 20,7%-ot hasít ki. Ezzel szemben a nem jogi személyiségű vállalkozások 46,6%-a egy, 16,5%-a kettő,

8,4%-a három tehergépkocsit üzemeltet, ami a 83,1%-os részarányból (azt 100%-nak tekintve) 86,1%-kal részesedik.

Ha a vizsgált szegmens járműparkjának megoszlását a jármű összsúlya szerint vizsgáljuk, akkor eredményül a 9. táblázatban leírt összetételt kapjuk. Figyelemre méltó, hogy általában a 2,6-7,5 tonna összsúlyú járművek dominálnak. Az egyéni vállalkozók és bt-k zömében ponyvás és billenős tehergépkocsikat üzemeltetnek (amelyek összsúlya általában 2,6-7,5 tonna között van), a többi aránya viszonylag elenyésző.

9. táblázat

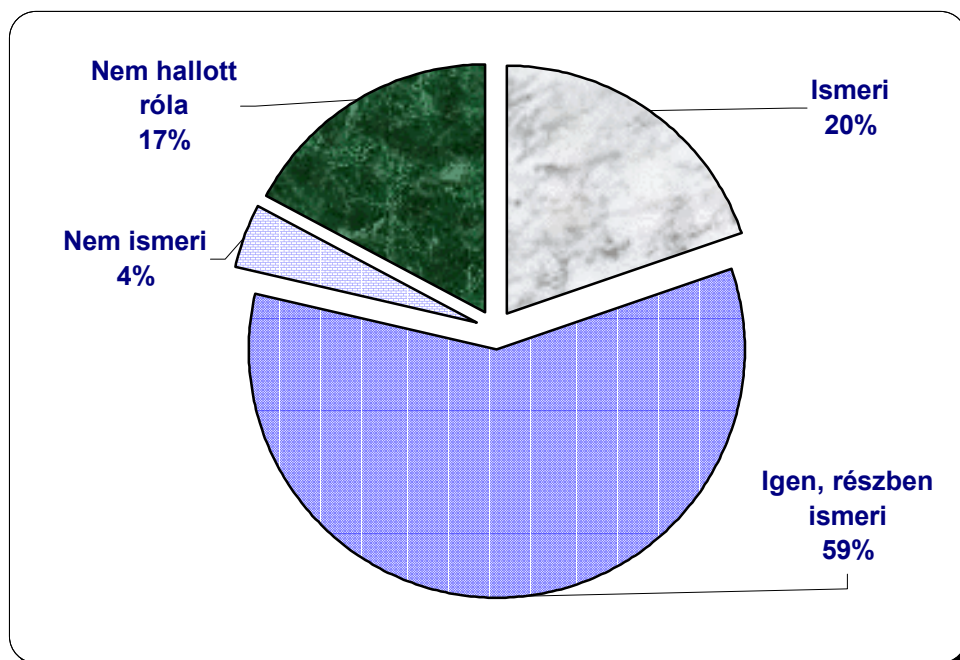
A közúti fuvarozó cégek első-harmadik járműveinek megoszlása teherbírás szerint (%)

Teherbírás	A tehergépkocsi sorszáma a járműparkban					
	Első tehergépkocsi		Második tehergépkocsi		Harmadik tehergépkocsi	
	Rt., kft.	Egyéni + egyéb	Rt., kft.	Egyéni + egyéb	Rt., kft.	Egyéni + egyéb
< 2,5	6,2	11,5	1,8	8,1	4,0	10,6
2,6-7,5	31,3	35,2	27,5	35,8	38,8	33,7
7,5-12,0	0,0	22,5	25,7	23,5	17,9	27,3
12,1-38,0	37,4	24,8	14,4	22,1	21,4	16,8
Kamion	25,1	6,0	30,6	10,5	17,9	11,6
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
A cégek száma	10	605	35	324	18	108
és aránya	0,9%	55,0%	3,2%	29,5	1,6	9,8

2.3.2. A szakmába lépés szabályainak ismertsége

Az EU rendeletekkel harmonizáló új szabályozás (14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet [4]) ismertségét több oldalról közelítettük. Az első kérdés arra irányult, hogy a megkérdezett tud-e arról: 2002. december 31.-ig valamennyi közúti fuvarozónak meg kell felelnie a rendelet előírásainak, a második arra, hogy ismeri-e a vonatkozó rendeletet, a harmadik pedig arra, hogy mennyire felel meg az előírásoknak. A kapott kép meglehetősen ellentmondásos. A megkérdezettek 17%-a (!) nem is hallott a rendeletről, 83%-a tud arról, hogy megjelent egy rendelet új feltételekkel, de mindössze 20%-uk ismeri (saját bevallása szerint) teljes mértékben annak előírásait (V.ö.: 6. ábra!). A megkérdezettek 59%-a csak részben ismeri, 4%-a pedig hallott róla, de egyáltalán nem ismeri azt.

Ismeri-e a 2001. május 1.-én hatályba lépett rendeletet?



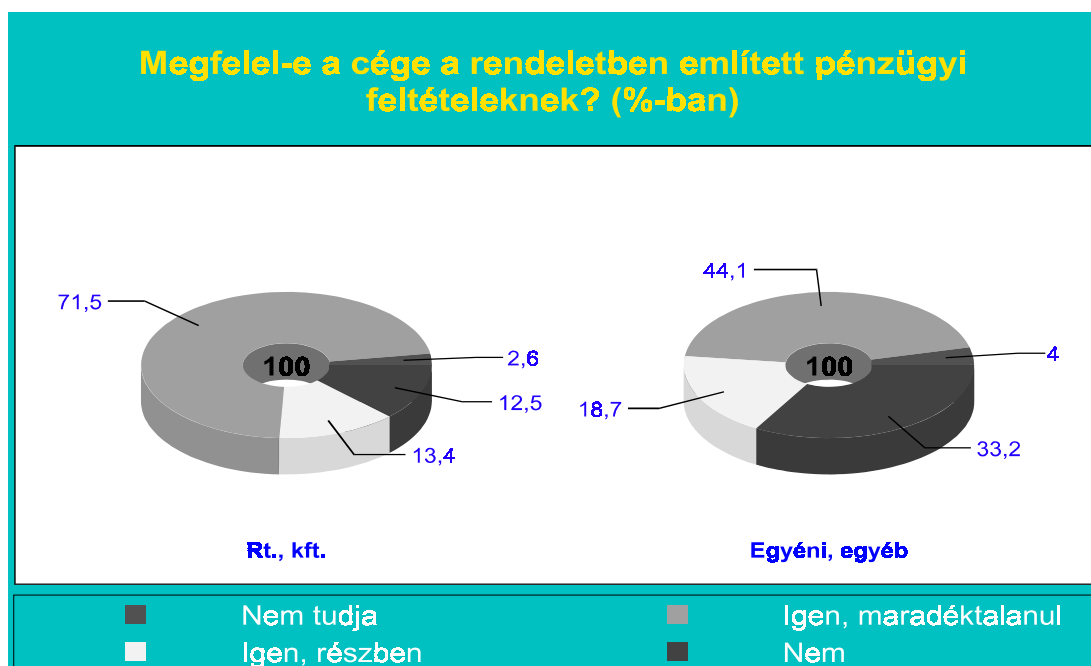
6. ábra

A következő kérdést: Melyik a legfontosabb a rendeletben...? ún. „említi - nem említi” típusú válaszlehetőségekkel mértük fel. Ezzel a módszerrel arra kapunk választ, hogy a megkérdezettnek mi jut eszébe (nem ismertetve vele a különféle lehetőségeket). Ilyen formában a válaszok „értékesebbek”, mint felsorolás esetén. Az adatokat kétféleképpen dolgoztuk fel, az egyikben a gyakoriságok kiszámításánál figyelembe vettük azokat is, akik nem hallottak az új rendeletről, a másiknál pedig csak olyan gyakoriságokat határoztuk meg, ahol csak az „érdemi” válaszok szerepelnek. Jelen tanulmányban csak az utóbbiakat ismertetjük.

Azon közúti fuvarozók számára, akik legalább részben ismerik a 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendeletet, a legfontosabb a megfelelő pénzügyi helyzet, a megkérdezettek mintegy háromnegyede azt önmagától megemlíti. Ezzel szemben csupán 14%-ának jut eszébe a szakmai alkalmasság és szinte elhanyagolható a jó hírnév (mint a hivatkozott rendelet egyik fontos előírása). Tanulásként szűrhető le, hogy az érdekvépviseleteknek lényegesen jobb hatásfokú propagandát kellene folytatniuk, hiszen a határidő (még szűk egy év) rendkívül rövid és az érintettek jövője függ a hivatkozott rendelet előírásainak való megfeleléstől.

Mivel a közúti fuvarozók többsége nem vagy csak részben ismeri a 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet előírásait, így meglehetősen bizonytalan lehet, hogy mennyire képesekannak megfelelni. Figyelemre méltó, hogy a rendeletet ismerő megkérdezett közúti fuvarozók (78,4%) között alig akad néhány (0,4%), aki úgy érzi, hogy gondot okoz számára a jó hírnévnek való megfelelés. Nem ez a helyzet a szakmai alkalmaság esetében. A megkérdezettek saját megítélése szerint is mindössze 7%-uk érzi úgy, hogy már jelenleg is megfelel az előírásoknak (ha a „Nem ismeri a rendeletet” kategóriát is számításba vesszük, akkor csak 5,5%).

Ami a megfelelő pénzügyi helyzetet illeti, a kérdéseket árnyaltabban tettük fel, mintegy "ráérezve" arra, hogy napjainkban a közúti fuvarozók esetében az engedély megszerzésének ez a kulcskérdése vagy neuralgikus pontja. A kérdésre más-más válaszokat adtak a jogi és a nem jogi személyiségű vállalkozások (Lásd: 7. ábra!). Az előbbieknél 71,5%-a úgy véli, hogy cége maradéktalanul megfelel a rendeletben foglalt pénzügyi feltételeknek, míg ugyanez az egyéni és egyéb, nem jogi személyiségű cégeknél még a 45%-ot sem éri el. A jogi személyiségű társaságoknak 13-14%-a úgy látja, hogy az előírásoknak csak részben felel meg, ugyanez az egyéni (és egyéb) vállalkozóknál közel 19%. Említésre méltó az is, hogy a "Nem felel meg" válaszok aránya az előbbieknél 12-13%, az utóbbiaknál azonban 32-33%!



7. ábra

2.3.3. A közúti fuvarozó vállalkozások piaci helyzete

2.3.3.1. A járműállomány

1998-ban a járműállomány megújulását vagy megújítását úgy vizsgáltuk, hogy részben az 1996-1998 közötti beszerzésekre kérdeztünk rá, részben arra, hogy nem vett-e a vállalkozó új vagy használt járművet, mi volt annak az oka, illetve tervezi-e járműparkjának bővítését a következő három évben (tehát 1999-2001 között). 1996-1998 között általában a kevesebb járművel rendelkező cégek vásároltak járművet és több használtat, mint újat: 1996-ban 46, 1997-ben 28, 1998-ban 14%-kal többet. A tendencia abból a szempontból kedvező volt, hogy csökkent az összes beszerzésen belül a használtan vásárolt járművek aránya, bár még mindig meghaladta az újakét.

A megkérdezett fuvarozó vállalkozások 40%-a viszont 1996-1998 között nem vásárolt járművet. Az „említi-nem említi” típusú vizsgálattal megállapítható, a vételt elsősorban a szükséges pénzügyi fedezet hiánya (56%) hiúsította meg, másodsorban a vállalkozó úgy ítélte meg, hogy járművének műszaki állapota még megfelelő (37,2%). Mindössze 35% vélte azt, hogy nem célszerű járművet beszerezni (akár cserre, akár bővítés céljából), mert a fuvarpiac telített, ezért az alacsony tarifák miatt az nem térül meg.

1998-ban a fuvarozó cégek 12%-a nem tudta, hogy tervez-e bővítést a következő három évben, ugyanolyan arányban (44-44%) viszont egyértelmű az igen (tervez bővítést), illetve a nem (bővítést nem tervez). Mivel gépkocsi-beszerzést előirányzott a megkérdezett cégek 59%-a, ezért a nem tervez bővítést kategória egy része (a 44-ből 15%) csere céljából valószínűleg vásárolni fog gépjárműveket.

2001. évi felmérésünk eredményei szerint a közúti fuvarozók 74%-a az elmúlt öt évben valamilyen formában megújította a járműparkját, de a járműbeszerzések lényegesen kedvezőtlenebb képet mutatnak, ha azt is figyelembe vesszük, hogy mennyi volt abból az új, illetve a használt. A vállalkozók közel kétharmada kizárólag használt járművet vett, 3%-uk zömében használtat, 7%-uk pedig használtat és újat is (megközelítőleg fele-fele arányban). Mindössze a belföldi közúti fuvarozást végző vállalkozók egynegyedének volt lehetősége kizárólag új, vagy zömmel új járművet beszerezni. Ebből a szempontból a fuvarozók helyzete 1998-hoz képest érdemben nem változott.

Azok a vállalkozások, amelyek nem vásároltak az elmúlt öt évben járművet, elsőként a nem elegendő pénzügyi forrásokat (67%), ezt követően a még megfelelő műszaki állapotot (21%) említették és csupán a harmadik volt a sorban az, hogy azért nem vettek új gépkocsit, mert az nem térül meg (19%). Összehasonlítva a 2001. évi felmérés eredményeit az 1998. évivel, a következő képet kapjuk (a bemutatott eltérések akkorák, hogy kívül esnek a felmérési hibahatáron, azaz szignifikánsak):

- nem vásárolt járművet 1998-ban a közúti fuvarozók 40%-a a megelőző három évben, 2001-ben pedig 26%-uk az elmúlt öt évben;
- mindkét felmérési évben a járműpark cseréjében a használt járművek domináltak;
- 1998-ban a szükséges pénzügyi fedezet hiánya, mint a vásárlás elmaradásának az oka 56%, 2001-ben már 67%(!);
- még megfelelőnek tartotta járművei műszaki állapotát 1998-ban a közúti fuvarozók 37, 2001-ben már csak 21%-a;
- ezzel szemben 1998-ban 35%-uk vélte úgy, hogy nem célszerű járművet beszerezni, mert az nem térül meg, 2001-ben ugyanezen indokot már csak a 19%-uk említette meg.

Vajon mi jellemzi a jövőt, tervezik-e a járműállomány bővítését a közúti fuvarozó vállalatok, alkalmasak lesznek-e a versenyre egy nagyobb piacon? A közúti fuvarozó vállalkozások több mint fele tervezi azt, hogy három éven belül cseréli a járműveit, vagy bővíti a járműparkját. Nem tervezi a 35% és igen nagy hányaduk (13%) még bizonytalan, nem tudja. Érdekes odafigyelni arra a jelenségre, hogy a cserét, bővítést tervezők azt inkább használt, mint új járművel oldanák meg (45%-a kizárólag használttal, 2%-a zömében használttal, míg kizárólag újjal, illetve zömében újjal a 33 és 5%-uk). E szempontból bizonytalan a jövőt illetően a közúti fuvarozók több, mint 10%-a.

Azon cégek között, amelyek nem terveznek három éven belül cserét, illetve bővítést, ismét azok vannak többségben, amelyek legfőbb okként a szükséges pénzügyi fedezet hiányát említették meg (56-57%), másodikként azt, hogy nem térül meg (23-24%), harmadikként pedig azt, hogy a műszaki állapot nem indokolja a cserét (16-17%). Az egyéb okok között olyanok szerepelnek, mint

- nem biztos, hogy folytatja a fuvarozási tevékenységet (a teljes alapsokaságra 5,8%, a részmintára 17% adódik), vagy
- a feladatainak ellátásához a jelenlegi állomány is elegendő (2,2%, illetve 6,2%), esetleg
- „fél befektetni a törvények miatt” (?) a fuvarozók 0,7%-a, illetve a nemmel válaszolók 2%-a.

A teljesség kedvéért megjegyezzük, hogy a járműpark cseréjét, bővítését akadályozó okokat a járműállomány nagyságának a függvényében is kiszámítottuk. E helyütt csak annyit érdemes bővebben kifejteni, hogy a kisebb parkkal rendelkező cégeknél elsősorban a pénzügyi fedezet hiánya a legfőbb ok, a nagyobb tehergépkocsi állományt üzemeltető cégek már árnyaltabban ítélik meg a saját helyzetüket és válaszaikban nagyobb arányt képvisel az „Említette” kategória a műszaki állapot és megtérülés esetében is. A három éven belül tervezett cserét, vagy bővítést a (négy-

nél) több járművel rendelkező cégek újjal vagy kizárólag újjal kívánják végrehajtani, és minél nagyobb a járműparkjuk, annál nagyobb az új járművek aránya. A kisebbeknél éppen fordított a helyzet: minél kisebb a járműpark (négy vagy annál kevesebb), a szándékozott cserében, illetve bővítésben annál nagyobb a használt járművek aránya.

2.3.3.2. A piaci helyzet

Kezdjük a piaci helyzet elemzését először az 1998-as felmérési eredmények [1] ismertetésével! Vajon milyennek látták saját helyzetüket a fuvarozók a fuvarpiacon? Milyennek ítélték a tarifák nagyságát és versenyképesnek érezték-e akkor (1998-ban) magukat egy EU csatlakozás esetén? A válaszokat 1-től 5-ig terjedő skálán osztályozva a következők állapíthatók meg:

- A tarifákat nagyon alacsonynak, illetve alacsonynak tartotta a megkérdezettek 65%-a.
- Ezzel szemben közel 80%-a érzékelte úgy, hogy erős túlkínálat, illetve túlkínálat van a piacon.
- A kettő közötti eltérés (15%) valószínűleg abból eredt, hogy a megkérdezettek egy része nem ismerte fel, a fuvarpiaci árak nyomott szintje a túlkínálat következménye.

Arra a kérdésre, hogy *versenyképesnek érzi-e vállalkozását* az EU csatlakozás esetén, a megkérdezettek 46%-a igennel, 40%-a nemmel válaszolt (a fennmaradó 14% nem tudja). A kapott kép tehát nem volt egyértelmű. Azoknak, akik nemmel válaszoltak, még egy kérdést feltettünk, mi az oka annak, hogy vállalkozását nem érzi versenyképesnek. A versenyképességet hátráltató tényezők rangsora 1998-ban a következő volt (a legnagyobbtól a legkisebb felé haladva):

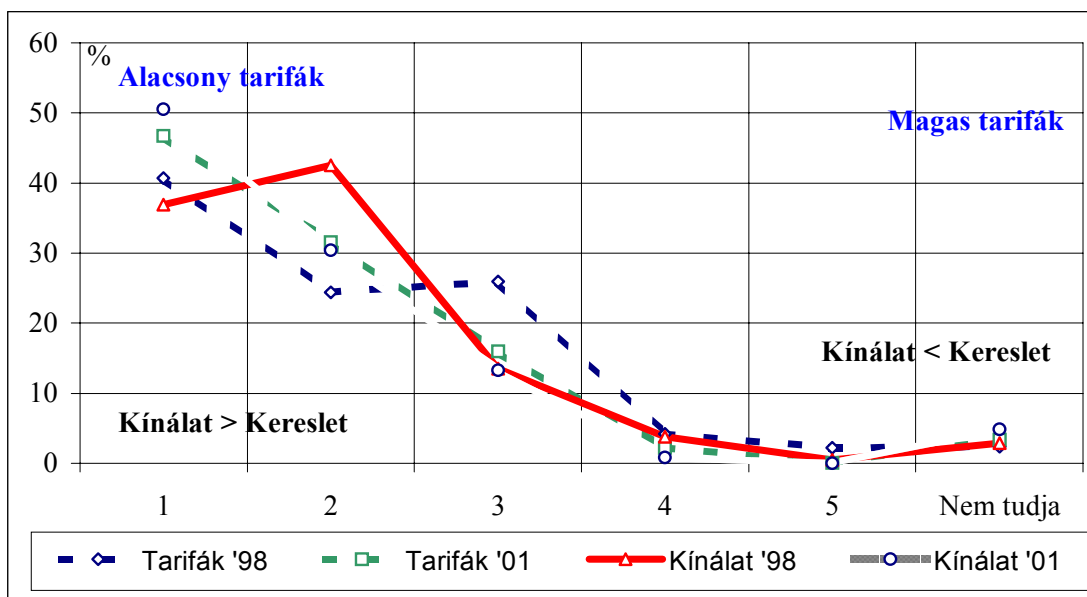
- járművek műszaki állapota
- pénz- vagy tőkehiány
- a hazai vállalkozási feltételek
- hazai fuvarpiaci szabályozás

1. fuvarpiaci kapcsolatok hiánya.

Mennyiben változott a közúti fuvarozók helyzete 3 év alatt a magyar fuvarpiacon? Milyennek tartja a tarifákat, mi a véleménye a fuvarozói piac keresleti-kínálati viszonyairól és versenyképesnek érzi-e magát az EU határok nélküli piacán? Ha nem, akkor miért nem? Tart-e a tőkeerős nyugat-európai vállalatok betelepődésétől? És végül: feladná-e vállalkozását egy tőkeerős cégnél felajánlott gépkocsivezetői állásért?

A közúti áruszállítási tarifákról kialakult véleményt egy hétfokozatú skálán mértük fel (1 = nagyon alacsony ... 7 = nagyon magas), szemben az 1998. évi ötfokozatú skálával, természetesen a kettő egy átszámítási kulcs segítségével összehasonlítható. Hétfokozatú skálán értékelve a közúti fuvarozók szerint a tarifák rendkívül alacsonyak, átlagban nem érik el a 2,2-es értéket. Ötfokozatú skálára vetítve az 1998-as érték súlyozott számtani átlaga 1,95, a 2001-es évé pedig 1,67, azaz a díjszint esetében a piaci feltételek a fuvarozók számára romlottak.

A keresleti-kínálati viszonyok esetében ugyanez a helyzet, azaz a keresleti-kínálati viszonyok a fuvarosok véleménye szerint számukra hátrányosan változtak meg, hiszen 1998-ban a túlkínálatot 1,8-re minősítették, 2001-ben már csak 1,54-re (a megadott pontértékek alapján számított súlyozott számtani átlag, ami minél közelebb van az 1-hez, annál nagyobb a megkérdezettek szerint a túlkínálat, és minél közelebb van az 5-höz, annál jobban meghaladja a kereslet a kínálatot). A kétféle mutatószám mozgását és alakulását a 8. ábra szemlélteti. Szembetűnő, hogy a görbe 1998. évi kissé ingadozó lefutásával szemben a 2001. évi majdnem szabályos hiperbola. Az eddig leírtakhoz kiegészítésképpen hozzátehetjük, hogy e véleményekre nincs hatással (nem korrelál) az, hogy a válaszadó milyen típusú cégnél (rt., kft. vagy egyéni vállalkozó) dolgozik.



A fuvardíjszint és a kereslet-kínálat aránya a fuvarozók véleménye alapján

8. ábra

Nem túl távoli EU-csatlakozást feltételezve 2000-ben a hazai, belföldi fuvarozással foglalkozó vállalkozásoknak 16-17%-a nem tudott válaszolni arra a kérdésre, hogy versenyképesnek érzi-e magát az Európai Unió határok nélküli piacán. A vá-

laszadók fennmaradó 84%-a nagyjából fele-fele arányban válaszolt a kérdésre igen-nel, illetve nemmel. A válaszok azonban erősen szóródnak aszerint, hogy a fuvarozó cég milyen gazdálkodási formában működik. Ahogyan az már előre várható volt, a jogi személyiségű vállalkozások - valószínűleg nagyobb tőkeerejük miatt - nagyobb önbizalommal tekintenek a jövőbe, hiszen 15%-uk bizonytalan, hogy hogyan érinti őket az EU-csatlakozás. A nem jogi személyiségűeknek ez az arány 18%. Versenyképesnek érzi magát a jogi személyiségű cégek 60 %-a, a nem jogi személyiségűek 33%-a. Ebből eredően az ellentett (vagy komplementer) válaszok aránya (azaz nem érzi magát versenyképesnek) a jogi személyiségű cégeknél 25, a nem jogi személyiségűeknekél 48%.

Általánosítható az a tapasztalat, hogy a közúti fuvarozással (is) foglalkozó jogi személyiségű vállalkozások, a részvénytársaságok és kft-k lényegesen magabiztosabbak, mint a valószínűleg gyengébb tőkeerejű nem jogi személyiségű cégek, az egy-két-három tehergépkocsit üzemeltető egyéni vállalkozások, betéti vagy közhasznú társaságok.

Azok a cégek, amelyek nem érzik magukat versenyképesnek egy határok nélküli európai piacon, vajon milyen indokokat sorolhatnak fel álláspontjuk védelmében vagy félelmük alátámasztására? Az összehasonlíthatóság érdekében a kérdés után felsorolt válaszlehetőségek megegyeznek az 1998. évi felmérésnél használt ún. item-ekkel (10%-ot 1 pontnak véve a rangsorban a válaszok „erősségét” is jelölve, lásd: 10. táblázat!). A két év (1998 és 2001) eredményeit összevetve megállapíthatjuk, hogy a fuvarozók számára változatlanul a legaggasztóbb a járműveik műszaki állapota, egy 10 fokozatú skálán 6-os erősségű, míg a korábban hasonlóan fontosnak tartott pénzhiány némileg mérséklődött (5,8-ről 4,3-re). A többi mutató értéke („erőssége”) a három év alatt jelentősen csökkent és gyakorlatilag negatív hatásuk elhanyagolhatónak minősíthető.

10. táblázat

A közúti fuvarozók piaci versenyképességét akadályozó tényezők

Megnevezés	2001		1998	
	Rangsor	Erősség	Rangsor	Erősség
• A járművek műszaki állapota	1	6,3	1	6,0
• Pénz- vagy tőkehiány	2	4,3	2	5,8
• Hazai fuvarpiaci szabályozás	3	1,1	4	3,2
• Hazai vállalkozási feltételek	4	1,0	3	4,0
• Piaci kapcsolatok hiánya	5	0,9	5	3,0

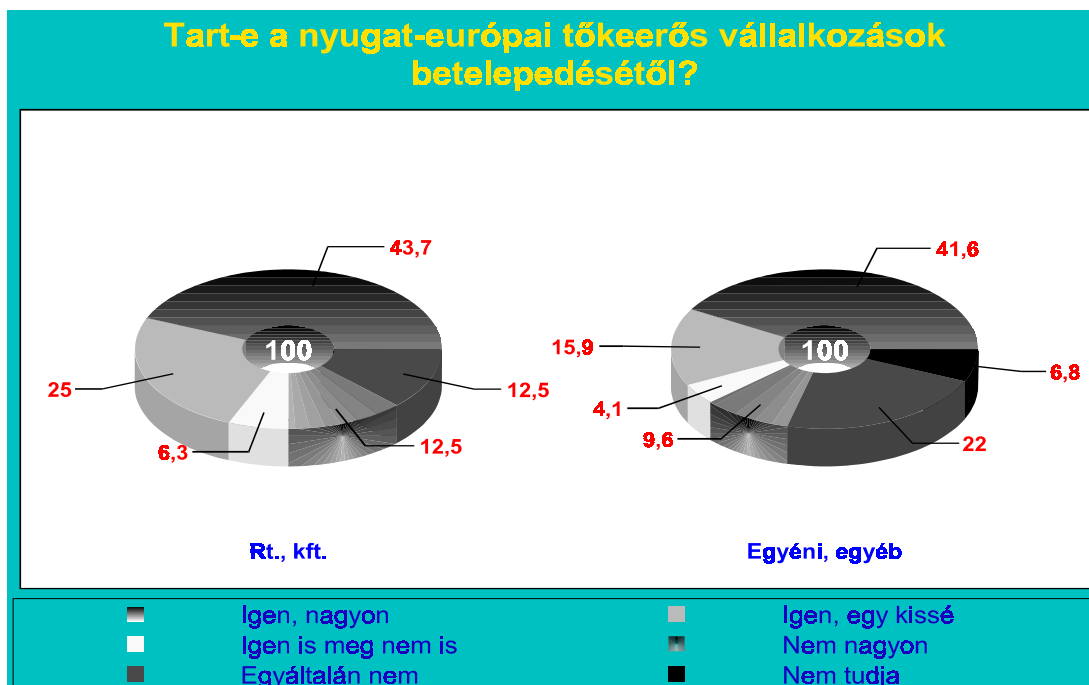
A versenyképesség esetében is kiszámítottuk az azt hátráltató tényezőket a járműállomány nagyságának a függvényében. A 11. táblázat azt jelzi, hogy mekkora a korrelációs hányados a tehergépjármű állomány nagysága, valamint a között, hogy a megkérdezett cég versenyképesnek érzi vállalkozását az Európai Unió határok nélküli piacán. Ahogyan a táblázatból is kiolvasható, minél több járművel rendelkezik egy cég (független változó), annál inkább versenyképesnek érzi magát (a korrelációs hányados 85,2%), és minél kevesebb járműve van, annál inkább úgy ítéli meg, hogy nem versenyképes (a korrelációs hányados fordított irányú közepesen erős kapcsolatot jelez: - 79,7%).

11. táblázat

A versenyképesség és a járműállomány nagysága közötti korreláció

Pearson korreláció	Hány tehergépkocsi van?	Versenyképesnek érzi magát	Nem érzi magát versenyképesnek
Hány tehergépkocsi van?	1,000	,852	-,797
Versenyképesnek érzi magát	,852	1,000	-,974
Nem érzi magát versenyképesnek	-,797	-,974	1,000

Azt, hogy a megkérdezett tart-e a nyugat-európai tőkeerős vállalkozások betelepítésétől, csak azoktól a cégektől kérdeztük meg, amelyek nem üzemeltetnek háromnál nem több tehergépkocsit. A válaszok cégtípus szerinti összetételét a 9. ábra szemlélteti.



9. ábra

Érdekes, hogy a néhány járművet üzemeltető cégek közül a jogi személyiségűek jobban tartanak a nyugat-európai tőkeerős cégek betelepedésétől, mint az egyéni és egyéb vállalkozók: nagyon tart attól a jogi személyiségű fuvarozó (kis) vállalkozások 44, a nem jogi személyiségűek 42%-a. Határozottabban mutatkozik meg az eltérés, hogy egyáltalán nem tart attól az egyéni (és egyéb) vállalkozások 22%-a, míg e mutató értéke a jogi személyiségűeknél 12-13%.

Ugyanezen szegmensben belül arra a kérdésre, hogy feladná-e vállalkozását egy tőkeerős cégnél felajánlott gépkocsivezetői állásért, a megkérdezetteknek (tehát a háromnál nem több tehergépjárművet üzemeltető cégek képviselőinek) a 43-44%-a egyértelmű nemmel válaszolt (a jogi személyiségűeknél ez 81, a nem jogi személyiségűeknél 42-43%). Határozott igent mondott a válaszolók 37%-a (ebből a jogi személyiségűeknél az igen válaszok aránya 6-7%, a nem jogi személyiségűeknél 38%!). A bizonytalankodók aránya is magasabb az egyéni (és egyéb) vállalkozók esetében, mint a valószínűleg nagyobb tőkeerejű, de háromnál nem több tehergépkocsival rendelkező jogi személyiségű cégeknél (19-20, illetve 12-13%).

Végezetül tanulságos röviden a megkérdezetteknek a felméréshez fűzött véleményét is röviden ismertetni:

- Mintegy 20%-uk jelezte, hogy szlovákok, románok, csehek és osztrákok gyakran vállalnak fuvar Magyarországon alacsonyabb áron és engedély nélkül. A rendőrség és a hatóságok nem akadályozzák meg őket ebben. Ezzel elveszik a munkát a magyar fuvarosok elől.
- A válaszadók közel 50%-a említette meg, hogy sokan fuvaroznak fehér rendszámmal, engedély nélkül. „Ők nem adóznak, és elveszik a munkát a becsületes fuvarozók elől, mert alacsonyabb árat ígérnek.”
- „A fuvardíjak nagyon alacsonyak. Nincs meghatározva minimum tarifa, mint a taxinál, pedig igény lenne rá, mert akkor nem tudnának egymás alá menni a fuvarosok.” - jegyezte meg a fuvarosok kb. 50%-a.
- Sokan a munkanélküliség elkerülése miatt kezdtek el fuvarozni IFÁ-kkal és LIAZ-okkal. Akkor túl sok fuvarozói engedélyt adtak ki, most pedig sokan arra kényszerülnek, hogy abbahagyják a fuvarozó tevékenységet, mert nem képesek megfelelni az új feltételeknek. Ezt a réteget sújtja leginkább a rendelet és nagy a veszélye annak, hogy újból munkanélkülivé válnak.
- A fuvarozás pénzügyi feltételeiről a következő észrevételeket lehet megemlíteni: „Nincsenek olyan bankkölcsön feltételek, amik lehetővé tennék, hogy új autót vegyenek.” és „A fizetési morál nagyon rossz. Sok a kintlevőség és nehéz behajtani.” vagy „Akkor is kell adózniuk, ha nem termelnek, mert nincs munkájuk, vagy időnyomukat végeznék.”
- A nyugati nagytőkés cégek (német, holland, osztrák) már most betelepedtek Magyarországra. A vállalkozók nem képesek felvenni velük a versenyt. A nyugati nagy cégek saját speditőrökkel dolgoztatnak, és a hazai fuvarozóknak csak úgy

van esélyük, ha azok alvállalkozói lesznek. Akik azt válaszolták, hogy nem tartanak attól, hogy a külföldi cégek bejönnek Magyarországra, jelentős részük azzal indokolta ezt, hogy „már most is benn vannak a külföldiek az országban. A külföldi cégek adómentesek 5 évig. Többen utána új céget alakítanak és továbbra is adómentesek maradnak. Ezzel jelentős előnyhöz juttatja őket az állam, mivel a magyaroknak adózniuk kell.”

- A megkérdezettek általános véleménye az volt, hogy az új rendelet a kis fuvarozó cégek felszámolására törekszik és ez a meglévő terhek mellett újabb nehezítés a számukra.

A fenti vélemények természetesen vitathatóak, de van valóságalapjuk. Az biztosan állítható, hogy a 26-27 ezer közötti fuvarozó vállalkozás helyzete az atomizált, nagy túlkínálattal rendelkező piacon ingatag és valószínűleg az EU-csatlakozásnak e szektorban lesznek vesztesei.

2.3.4. Következtetések

A belföldi szállítási piac 1990-től 1994-ig folyamatosan zsugorodott, a vállalkozások száma pedig ezzel ellentétes tendenciát írt le általában és a közlekedésben egyaránt. Magyarországon a hivatalos statisztikai adatok szerint a közúti közlekedésben részt vevő vállalkozások száma 1990-ben 29,5 ezer volt, 1994-ben pedig már 57,7 ezer. Azóta viszont - a kialakuló verseny nyomására és magas tőkeigény hatására - az egyéni vállalkozók száma folyamatosan csökken, 2001-ben már mintegy 26 ezer volt a közúti fuvarozó vállalkozások száma, azon belül a jogi személyiségű (rt és kft) vállalkozások száma viszont emelkedő tendenciájú.

A hazai, közúti fuvarozással foglalkozó egyéni vállalkozók zöme csupán néhány tehergépkocsival rendelkezik, amelyek jelentős hányada használt, elavult jármű. A legtöbb ilyen jellegű vállalkozás az 1990-es évek elején kényszerből jött létre, kivéendő az akkor egyre aggasztóbbá váló munkanélküliséget, ami atomizálta a fuvarpiacot, és túlkínálatot gerjesztve a fuvarozók relatíve egyre alacsonyabb tarifákon kénytelenek tevékenykedni. Helyzetüket a még mindig jelenlévő „fekete” fuvarozók is nehezítik, beleértve a (szomszédos országok állampolgárainak számító) külföldiek Magyarországon végzett illegális tevékenységét is, valamint e szektort erősen sújtó kedvezőtlen fizetési morált (nagy a kintlevőségek aránya).

Mindezek ellenére a közúti fuvarozók nem ismerik kellőképpen a 2001-ben megjelent és az Európai Unió jogszabályaival harmonizáló 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendeletet, pedig az annak való megfelelés jelentős mértékben emelné a hazai fuvarozók versenyképességét.

Tovább rontja e szektor helyzetét az is, hogy a kevés járművel rendelkező fuvarosok tehergépkocsi parkjuk tekintélyes részét használt járművel helyettesítik, ami konzerválja a műszaki lemaradást. Nem véletlen, hogy a versenyképesség legfőbb

akadályá éppen a járművek nem megfelelő műszaki állapota. Az elmaradt járműbeszerzések legfőbb akadályá pedig e kis- és középvállalkozói szektor tőkehiánya, valamint a számukra kedvezőtlen hitelfeltételek. Éppen ezért a vállalkozók mintegy 40%-a erősen tart a nyugat-európai tőkeerős vállalkozások betelepedésétől, bár egy részük tisztában van azzal, hogy e cégek - adómentes feltételekkel - a betelepedést már megkezdték.

Összefoglalva a hazai közúti fuvarozó szektorban tapasztalható tendenciákat a jövőre nézve mindenképpen figyelembe kell venni, hogy

- a közúti árufuvarozásban tevékenykedő egyéni vállalkozások száma nagy valószínűséggel csökken;
- a jogi és a nem jogi személyiségű vállalkozások tőkeereje nagyobb mértékben a tőkekoncentráció, kisebb mértékben a tőkecentralizáció következtében emelkedik;
- a járművek rekonstrukciója a magas átlagos életkor miatt sokáig már nem halogatható, így arra - akár a magántőke, akár állami források, közpénzek bevonásával - az uniós csatlakozás előtt szükség van;
- a kobotázs hazai jövőbeni bevezetésével csak a tőkeerős, korszerű járművel és viszonylag agresszív piacszerzési (akvizíciós) módszerekkel bíró fuvarozó vállalkozások lehetnek életképesek az Európai Unió fuvarpiacán.

Nagyon valószínű, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásnak nemcsak nyertesei lesznek, hanem vesztese is, ezek egy - nem elhanyagolható - hányada előreláthatólag a közúti árufuvarozást végző egyéni vállalkozók közül kerül ki.

3. LEVONHATÓ KÖVETKEZTETÉSEK; AJÁNLÁSOK, FELADATOK

A növekvő kelet-nyugati kereskedelmi forgalom és erősödő gazdasági együttműködés számtalan lehetőséget kínál a közúti áru fuvarozás területén. A potenciális lehetőségeket akkor lehet kihasználni, ha létrejön az egységes kibővített pán-európai közlekedési piac. Ennek megvalósításához az alábbi feladatok megoldása szükséges:

1/ Az alapvető versenyfeltételek **harmonizálása** és gyakorlati alkalmazása elengedhetetlen a versenysemlegesség biztosításához. A jogharmonizációs kötelezettség kiterjed a szakmához jutás, piacra lépés szabályozásán túl a műszaki, szociális és adó jogharmonizációra egyaránt. A szakmához jutás euro-konform szabályozása a 14/2001 (IV.20) KöViM rendelet megjelenésével gyakorlatilag megvalósult. A gépjárműadó szabályozásának az uniós követelményekkel összhangban lévő módosítása megtörtént. A műszaki harmonizáció területén az előírt 11,5 tonna tengelyterhelésnek megfelelő burkolat megerősítésre átmeneti mentességet kaptunk. A jogszabályok egy részének hatályba lépésére azonban csak a tagállami státusz elnyerésével nyílik lehetőség (pl. a közösségi licenc alkalmazása). A jogharmonizáció általában kielégítően előrehaladt, így minden esélyünk meg van arra, hogy egy jogilag rendezett gazdasággal lépünk be az Unióba. Sokkal kevesebb történt a vállalkozások versenyképességének feljavítása terén.

2/ Az átmeneti mentességet élvező kabotázs felszabadítása után a közlekedési piac teljes liberalizálása megtörténik, amelyen a piaci részesedés elemzésének, értékelésének új szemléletben, differenciáltabban kell megtörténnie. Tudatában kell lenni annak, hogy a liberalizált piac nem azt jelenti, hogy az nélkülöz mindenfajta szabályozást, hanem azt, hogy a **menyiségi korlátozásokat minőségi előírások** váltják fel.

3/ A liberalizált piacon a közúti közlekedés további fejlődését korlátozó akadályok, gátak nagyobb figyelmet érdemelnek, ugyanis ezek elhárítása, illetve a különbségek célirányos kihasználása a szabad piac működésének feltétele. A nemzetközi közúti áruszállítás fejlődése útjában álló akadályoknál különbséget kell tenni a **mesterséges** és ezáltal kiküszöbölhető (pl. a határátlépési problémák, a rossz infrastruktúra, eltérő adórendszerek és egyéb harmonizációs hiányosságok, stb.)²⁴, illetve **az egyéb természetű akadályok** között. E második csoportba sorolhatók pl. a **bérekben jelentkező** különbségek. A kettő között az az alapvető különbség, hogy a mesterséges akadályok csoportjába soroltak többnyire beruházások, fejlesztések útján megszüntethetők, míg a másik csoportba soroltak esetében nem biztos, hogy minden áron a teljes felszá-

²⁴ A mesterséges akadályok forintosítható többlet költségeket okoznak. Egy világbanki tanulmány szerint a külkereskedelmi forgalomban az elégtelen forgalmi körülmények miatt keletkezett veszteség a teljes export-import forgalom 4,8-8,2%-át is elérheti, ami az EU-KKE országok közötti forgalom esetén 1994-es adatokat figyelembe véve 4,7-8,0 Mrd Euró körüli összeg.

molásukra kell törekedni. Vannak olyan különbségek az egyes országok között, amelyek komparatív előnyt jelenthetnek. A *komparatív előnyök* a nemzetközi együttműködés hajtóerejévé válhatnak, így célszerű ezt a kérdést árnyaltan kezelni.

4/ Az Unió és a kelet-közép-európai országok közötti kapcsolatok vizsgálatánál a jelölt országok figyelmüket a nemzetközi áruszállításra koncentrálják. Tekintettel arra, hogy éppen az Unióban ez a piaci szegmens az összes szállításoknak csak igen kis %-át teszik ki, célszerű nagyobb figyelmet fordítani a *belföldi fuvarpiacra*²⁵ is, mind a kormányzat, a fuvarozók érdekképviselői szervezetei, mind pedig a fuvarozó vállalkozók oldaláról. Ennek kapcsán érdemes megfontolni az uniós vállalkozások letelepedésének, leányvállalatok alapításának lehetőségeit, mérlegelni az előnyeit (tőke, ismeretek transzfere, munkahelyteremtés) illetve esetleges hátrányait (versenyelőnyük a hazai vállalkozásokkal szemben).

5/ A csatlakozás utáni időszakban fontos szerep hárul a *közúti fuvarozók érdekképviselői szervezeteire*, szükséges tehát az erős, esetenként az állam által pénzügyileg is támogatott szervezetek létrehozása. Az érdekvédelmi szervezetek ill. kamarák feladata az oktatás, tanácsadás, ismeretterjesztés, információ szolgáltatás révén a fuvarozók ismereteinek uniós szintre emelése. Külön figyelmet kell szentelni a belföldi fuvarpiac jelenleg alacsony színvonalának emelésére, ami az ország gazdasági növekedése szempontjából különös jelentőségű.

6/ A fuvarozó vállalkozások számára a legfontosabb, hogy *előnyeiket* érvényesíthessék és hátrányaikat minimalizálják. Ez érdeke mindkét félnek, amihez ki kell használni a komparatív előnyökön alapuló *kooperációs lehetőségeket* minden formáját. Az együttműködést ki kell terjeszteni:

- A belföldi, és nemzetközi fuvarozásra egyaránt;
- A fuvarozáson túl a logisztika minden területére. Érdemes lesz elgondolkodni azon, hogy a belső összefogással létrehozott fuvarozó hálózatokat hogyan lehetne valamilyen nemzetközi logisztikai hálózathoz csatlakoztatni, kihasználva az európai partnerek tőkében és tudásban, kapcsolatokban meglévő versenyelőnyét.
- Az intermodális szállítás esetén a szállítás előkészítő és befejező szakaszára

7/ Az elvárt követelményeknek való jobb megfelelés érdekében új piaci konstrukciók létrehozására lehet szükség. Ennek egyik lehetséges útja a vállalkozók önszerveződése.

²⁵ Bár jelen tanulmány elsősorban a nemzetközi áru fuvarozás kérdéseivel foglalkozik, nem lehet megkerülni a 27500 kis vállalkozásból álló belföldi fuvarpiac problematikáját. Tisztában kell lenni a belföldi és nemzetközi áru fuvarozási piac eltérő adottságaival, a leromlott állomány, a tőkeszegénység, alacsony termelékenység és jövedelmezőség tényével, azzal, hogy a vállalkozók jelentős hányada kényszervállalkozó, akiknek kilátásai a csatlakozás után reménytelennek tűnik, amennyiben intézkedések nem történnek pl. az adóterhek csökkentésére (jövedéki adó visszatérítése, ÁFA csökkentés), illetve a járműpark felújítás támogatása pl. kamattámogatással.

sének eredményeként együttműködés kialakítása. A lazább vagy szorosabb együttműködéssel **hálózatszerű szerveződések** jöhetnek létre, amelyek közösen az elszigetelt egyéni működés esetén megoldhatatlannak tűnő kérdéseket rendezhetnék, mint pl. a kapacitások jobb kihasználása, nagyobb hálózati lefedettség, komplex szolgáltatás nyújtásának képessége. A hálózatok országos szinten is összekapcsolódva együttműködhetnek a nyugat-európai hálózatokkal.

8/ A jelölt országok fuvarosainak javítaniuk kell **marketing tevékenységüket**, kereskedelmi ismeretekre kell szert tenniük, nagyobb hangsúlyt fektetni a nyelvismeretre, a külföldi országokban helyismeretek megszerzésére. A fuvaroztatók igényeinek jobb megismerése és azok kielégítésére való törekvés fontos a piaci részesedés megtartásában.

9/ A korszerű **logisztikai központok** által nyújtott lehetőségek fokozottabb kihasználása a versenyben maradás esélyeinek növelése érdekében. A logisztikai központokba több szolgáltató települ, akik egymással együttműködve, egymás szolgáltatásait kiegészítve a megbízóknak komplex kiszolgálást tudnak nyújtani. „A külön-külön, csak saját tevékenységük hatékony végzésére koncentráló szolgáltatók egy központba való telepítésével **szinergia hatás** érhető el. Az összeadódó „core competence”-ek révén ez az együttműködés vonzóvá válhat a megbízók számára. A szolgáltatás színvonala magas szintet érhet el, mivel egy helyen speciális szolgáltatásokra szakosodott szolgáltatókkal kerülhetnek kapcsolatba. A megbízók logisztikai kiadásai így optimalizálhatók.”²⁶A fuvarozó cégek számára a logisztikai szolgáltató központokba való betelepülés elősegíti a forgalom növelését és maguk a szolgáltatók is igénybe vehetnek speciális szolgáltatásokat (biztosítás, vámkezelés stb.), ami megkönnyíti számukra a saját feladatuk végzésére való koncentrációt. A jövőre nézve fontos lenne a magyar közúti áru fuvarozó vállalkozásokat hozzásegíteni a logisztikai központok munkájába való bekapcsolódáshoz.

10/ Jelentős változás előtt áll az **információs technológia** is. Ezen a területen a keleti országok vállalkozásai profitálhatnak a nyugati partnerekkel való együttműködésből. A jövőbeni versenyképesség egyik fő tényezőjévé lép elő a telematikai szolgáltatások integrálása. Az áruk mozgását az adatok egyre inkább elektronikus úton kísérik. Az információs technológia (ezen belül az EDI = Electronic Data Interchange) elterjedése az egyik leglényegesebb fejlődési pálya a közúti fuvarozók számára. Általa ugyanis a költség/hatékonyság mellett a logisztikai lánc átláthatóságával megnő a menet közbeni beavatkozás, korrigálás lehetősége. A jármű és így az áru nyomon követése a fogyasztó magasabb színvonalú - a jelenlegi szállítási szolgáltatáshoz képest új kategóriájú - kiszolgálását eredményezi, amit egyébként a JIT-rendszer napról-napra növekvő igényei meg is követelnek.

²⁶ Jászgulyás András: A magyar közúti áru fuvarozási piac helyzete, jövőképe a logisztikai kihívások és az EU csatlakozás tükrében, 2002.május

11/ A csatlakozásra váró országok előtt álló fontos feladat **adatszolgáltatási rendszerük** átalakítása, korszerűsítése, a megváltozott elvárásokhoz illesztése. A közlekedési szektorra vonatkozó megbízható információk iránti igény nemcsak a közlekedéspolitika készítői részéről jelenik meg, hanem az érdekvédelmi szervezetek, sőt maguk a fuvarozó vállalkozások részéről is. A folyamatosan és gyorsan változó piaci viszonyokhoz való rugalmas alkalmazkodás csak ilyen információk birtokában lehetséges. Márpedig a csatlakozás egyik várható következménye épp a fuvarpiaci feltételek eddiginél is radikálisabb átalakulása. Megbízható, átlátható statisztikai adatokra támaszkodva kialakítható a piacfigyelő (monitoring) rendszer és negatív változások esetén az időben történő figyelmeztetés (early warning) rendszere, ami nagy segítséget jelentene a piac szereplőinek a kockázatok hátrányos következményeinek csökkentésében. A kellő tájékozottságot a **gazdasági folyamatokat** és **a piaci viszonyokat** egyaránt felölelő információk biztosítják. Így az adatszolgáltatásnak ki kell terjednie a költségzínvonal, költségstruktúra, termelékenység, jövedelmezőség stb. alakulására éppúgy, mint a piaci helyzetet tükröző keresleti, kínálati oldal, s e kettő kölcsönhatásának eredményeként kialakuló árak bemutatására.

A piac szegmentálódása összetettebbé teszi a versenyt is, ami aláhúzza a versenyhelyezetről kapott reális kép fontosságát. Az adatszolgáltatás területén különösen nagy elmaradás van a KKE-országokban, gyakorlatilag az uniós országokkal való összehasonlítást lehetővé tevő konzisztens adatok alig hozzáférhetők. A fejlődés ezen a téren rendkívül lassú.

12/ A liberalizált árufuvarozási piacon nem kívánatos a kormányok beavatkozása. A **kormányzatok feladata** a piac működéséhez a **jogi keretek** megteremtése a jogharmonizáció útján. Az egyenlő versenyfeltételeket biztosító jogi háttér a tisztességes verseny lehetőségének megteremtésével valamennyi részt vevő számára alapvető. A piaci folyamatokba történő kormányzati beavatkozás csak kivételesen indokolt esetben (piaci egyensúlyzavarok, túlkínálat, dömping árak stb.) lehetséges, akkor is csak időben és mélységében korlátozottan.

13/ A kormányzat mellett a közúti fuvarozók érdekvédelmi szervezetei is hozzájárulhatnak a konszolidált fuvarpiaci viszonyok kialakulásához: elősegíthetik az EU-és KKE országok vállalkozói közti kooperáció különböző formáinak (partneri kapcsolat, szövetségek, joint-ventures-k stb.) létrehozását, amely különösen fontos a kisebb vállalkozások számára, hiszen azok korlátozott anyagi lehetőségeik miatt nem támaszkodhatnak saját kiépített hálózatukra.

A jelenlegi kelet-nyugat irányú nemzetközi fuvarpiacon a **konvergencia** és **diverzifikáció** jelensége egyszerre megfigyelhető. Maga a piac rendkívül heterogén, jelentős különbségek vannak az egyes piaci szegmensek között, amelyek mindkét oldal fuvarozóinak és logisztikai szolgáltatóinak lehetővé teszik a számukra legelőnyösebb piaci versenypozíció elfoglalását.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet a belföldi és a nemzetközi közúti árufuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról. Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye. CD Jogász, Magyar Hivatalos Közlönykiadó Kft. Budapest 2001/9.
- 21/1995. (XII. 15.) KHVM rendelet egyes közlekedési miniszteri rendeletek módosításáról. Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye. CD Jogász, Magyar Hivatalos Közlönykiadó Kft. Budapest 2001/9.
- A Tanács 1992. március 26-i 881/95/EGK számú rendelete a Közösségen belüli, egy tagállamba irányuló, vagy legalább egy tagállamból induló, illetve egy vagy több tagállamon keresztül közúton történő áruszállítási szolgáltatások piacra jutásának feltételeiről.
- A Tanács 1996. április 26-i 96/96/EK számú irányelve a közúti áru- és személyszállítási szakmába jutásról és a diplomák, bizonyítványok és más, a képesítést hivatalosan igazoló dokumentumok kölcsönös elismeréséről. Módosítva a 98/76/EK irányelvvel. Hatályon kívül helyezi a 74/561/EGK, a 74/562/EGK, a 77/796/EGK és az ezeket módosító 80/1178/EGK, 80/1179/EGK, 85/578/EGK, 85/579/EGK irányelveket, valamint a 3572/90/EGK rendelet 1. és 2. cikkét.
- Köves P.; Párniczky G.: Általános statisztika. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1975.
- Pálfalvi J.: A belföldi közúti áruforgalomban részt vevő vállalkozások helyzetének felmérése, különös tekintettel az EU-csatlakozásnak a belföldi fuvarozókra gyakorolt hatására. KTI kutatási jelentés, Budapest, 2001. szeptember.
- Pálfalvi J.: A hazai fuvarozók versenyképessége az E környezetvédelmi követelményeinek függvényében. KTI kutatási jelentés, Budapest, 1998. december.