

AZ EU CSATLAKOZÁS VÁLLALATI SZINTŰ HATÁSAI A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI SEKTORBAN¹

Dr. Futó Péter²
tudományos munkatárs,
Budapesti Közgazdasági és Államigazgatási Egyetem

Tartalomjegyzék

ÖSSZEFOGLALÁS	3
UNIÓS ELVÁRÁSOK A KÖZLEKEDÉS- ÉS KÖRNYEZETPOLITIKÁBAN	7
A KÖZÚTI FUVAROZÁS KÍNÁLATI OLDALÁNAK SZEREPLŐI ÉS A LOGISZTIKAI PIAC SZEGMENTÁLÓDÁSA	9
A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁS VERSENYPÉSSÉGE A SZOLGÁLTATÁS INPUTJAINAK, KÖLTSÉGEINEK OLDALÁRÓL	12
A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSRA HATÓ SZABÁLYOZÁS CSATLAKOZÁS-SPECIFIKUS ELEMEL ÉS AZOK HATÁSA	20
A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÓ CÉGEK SZAKMAI ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉSE.....	27
ESETTANULMÁNYOK FUVAROZÓ CÉGEKRŐL ÉS ÉRDEKSZERVEZETEKRL	31
IRODALOMJEGYZÉK.....	48
MELLÉKLETEK.....	50

Budapest, 2003. november

¹ A tanulmány a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium megbízásából készülő „Magyarország és az EU-tagság” című munka „A közúti áruszállítás EU integrációjának előkészítése” alpontja keretében készült

² A Mixolid Tanácsadó Iroda megbízásából összeállította

Részletes tartalomjegyzék

ÖSSZEFOGLALÁS	3
Az ágazat helyzete	3
Csatlakozási hatások	4
Modernizációs tennivalók	6
UNIÓS ELVÁRÁSOK A KÖZLEKEDÉS- ÉS KÖRNYEZETPOLITIKÁBAN.....	7
A KÖZÚTI FUVARÓZÁS KÍNÁLATI OLDALÁNAK SZEREPLŐI ÉS A LOGISZTIKAI PIAC SZEGMENTÁLÓDÁSA	9
A KÖZÚTI ÁRUFUVARÓZÁS VERSENYKÉPESSÉGE A SZOLGÁLTATÁS INPUTJAINAK, KÖLTSÉGEINEK OLDALÁRÓL	12
A költségek áttekintése	12
Munkaerő	13
Üzemanyag	14
Utak és útdíjak	14
A járműpark és a környezethasználat kérdése	16
Logisztikai központok	19
Informatika	19
A KÖZÚTI ÁRUFUVARÓZÁSRA HATÓ SZABÁLYOZÁS CSATLAKOZÁS- SPECIFIKUS ELEMEI ÉS AZOK HATÁSA.....	20
Az engedélykontingensek jelenlegi rendszere Magyarországon	20
Az engedélyezés rendszerének változásai	21
A vezetési- és pihenőidők kérdése	24
A határok átjárhatóságának változásai	25
Támogatások	26
A KÖZÚTI ÁRUFUVARÓZÓ CÉGEK SZAKMAI ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉSE	27
ESETTANULMÁNYOK FUVARÓZÓ CÉGEKRŐL ÉS ÉRDEKSZERVEZETEKRŐL ...	31
Volán Tefu - Hungarocamion - Waberer's csoport	31
Transagent Kft.	34
Herczegh Speciáltransport	37
Volán Egyesülés	40
Közúti Közlekedési Szolgáltatók Szövetsége (KKVSZ)	43
A Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (FUVOSz)	45
IRODALOMJEGYZÉK	48
MELLÉKLETEK.....	50
A közúti árufuvarozás jogszabályi alapjai és az engedélyek	50
Nemzetközi szerződések és fuvarozási okmányok	53
Szómagyarázat	54

ÖSSZEFOGLALÁS

Az ágazat helyzete

Magyarországon a közúti áru fuvarozás teljes egészében privatizált ágazat, melyben ma már csak magánvállalkozások működnek. A szektorra az államnak csak olyan közvetett eszközök alkalmazásával van ráhatása, mint amilyenek az adók, illetékek, díjak, engedélyezés és ellenőrzés. Bár a kormányzat elsődleges feladata a gazdálkodás jogi és intézményi kereteinek megteremtése, ezeket az eszközöket mégis alkalmazhatja a hazai fuvarozók, különösen a kis cégek érdekében versenyképességük fokozására. Az uniós alapelvek irányítják, ösztönzik, és egyben korlátozzák a támogató jellegű beavatkozásokat, és az EU szabályozásnak ez a harmonizációs nyomása a csatlakozás után a jelenleginél is markánsabb lesz.

Magyarországon a közúti áru fuvarozás az 50-es években még jelentéktelen mértékű volt. Az 1970-es években már 20 %-át tette ki a fuvarozásnak a közúti fuvarozás, az 1980-as években meghaladta az egynegyedét, az 1990-es években a kétötödét, és az ezredfordulón elérte a felét. Az ágazat előretörésének oka a háztól-házig történő kiszolgálás kényelme, a közúti áruszállítás rugalmassága, és részben a konkurens alágazatok merevsége. A spontán folyamatok piaci alapon még ma is a közúti áruszállítások részarányának a növekedését vetítik előre. Ugyanakkor makrogazdasági és környezetvédelmi szempontokból előnyös lenne, ha a szállítási mennyiség egésze és ezen belül a közúti szállítási módozat volumene csökkenne, ha nem is abszolút mértékben, de legalább a gazdasági növekedés üteméhez képest. Ez a törekvés megjelenik az EU közlekedéspolitikai dokumentumaiban is, bár magában az Európai Unióban is a nehezen teljesíthető célok közé tartozik.

Közép- és Kelet-Európában a jól működő logisztikai szolgáltatásokhoz számos infrastrukturális elem hiányzik: hiányos a közlekedési hálózat, eltérőek a szabványok az információs és kommunikációs technológiában. A közép- és kelet-európai országokban a modernizáló elitet a nemzetközi fuvarozás szűk tortaszeletén osztozkodó kevés vállalkozás képviseli. A régió belső közúti áruszállításában egyelőre a fuvarozási szakmák klasszikus formái dominálnak, amelyben a hangsúly magán a helyváltoztatáson, a mennyiség-centrikus szemléleten van. Az, hogy a szállítmányozás tudás-igényesebb tevékenységei tegyék ki a vállalkozó által termelt hozzáadott érték javarészét, a tipikus cégeknél egyelőre inkább a célok között szerepel, mintsem a gyakorlatban. Ennek csak részben oka, hogy a kicsi és közepes cégek tőkeszegények.

A közúti fuvarozás modernizációja, a raktározási és egyéb logisztikai folyamatokba történő integrációja Nyugat-Európában a korábbi évtizedekben már végbe ment. Az uniós tagállamokban a szállító vállalkozásoknak sokkal szélesebb köre alkalmas arra, hogy a primer fuvarszervezésen túlmenően ügyfeleiktől átvállalja a számítógépes eszközökkel irányított vállalati logisztika egyre bővebb feladatkörét, annak minden gondjával és felelősségével. Hosszabb távon a hazai fuvarozó cégek is abban érdekeltek, hogy ne a szállítási mennyiségeket, hanem a fuvarozói bevételeket növeljék a tudás-igényes folyamatok egyre szélesebb körű alkalmazásával, mert azok

a szállítási vállalkozások tudnak versenyben maradni, amelyek volumenében kevesebb, de értékesebb árut minőségibb szolgáltatásokkal társítva fuvaroznak.

A közlekedésben a fenntartható fejlődés úgy valósítható meg, ha sikerül a szállítási igények növekedési ütemét lényegesen mérsékelni a gazdasági növekedés üteméhez képest, továbbá a környezetkímélőbb szállítási módok – a vasúti és a vízi közlekedés, a kombinált áruszállítás – részesedési arányát növelni kell a közúti közlekedéssel szemben. Ezen célkitűzések elérésének egyik fontos, az Európai Unió által is támogatott eszköze, ha az infrastruktúra használati költségeibe beépülnek azok a külső költségek, amelyek a környezetszennyezés, a torlódások, a balesetek miatt keletkeznek.

Csatlakozási hatások

A szállítás nem más, mint a globalizáció egyik hordozója és hatásmechanizmusa, ezért kétségtelen hogy az ágazat egésze összességében nyertese az uniós csatlakozásnak, hiszen az integrációval az áruk szabadabb mozgásának időszaka következik be. Az uniós integráció és csatlakozás kihívásokat, veszélyeket és lehetőségeket is hordoz magában a közúti áru fuvarozás valamennyi profit-orientált, non-profit és közszolgálati szereplője számára, mind a régi, mind pedig az új tagállamokban. Nem kétséges, hogy az átjárhatóbbá váló határok 10-15 százalékkal is megnövelhetik a létező, nemzetközi fuvarokra használt teherautók kihasználtságát, és ezáltal fejlesztési célokra is felhasználható tőke szabadul fel, melyet a fogyasztók, a környezet és a balesetvédelem számára is hasznos beruházásokra lehet fordítani. A csatlakozás törvényi hatásai egyfajta civilizációs haszonnal is járnak, hiszen közvetlenül és kedvezően érintik azokat a szabályozási köröket, amiken keresztül a közúti áru fuvarozási szektor az ügyfelekhez, az utakhoz, az útmenti településekhez és a járókelőkhöz kapcsolódik.

Eltérőek a vélemények arról, hogy a közúti közlekedési szolgáltatók versenyképességére miként hat majd az uniós integráció.

- Egyes, az egyik szélsőséget képviselő vélemények szerint a csatlakozással óriási mértékben meg fog növekedni a Kelet-Európába irányuló áruözön, és ezáltal nő a közúti fuvarozás iránti kereslet, ami árfelhajtó és beruházás-ösztönző hatású lesz.
- A másik végletet képviselő nézetek szerint a közlekedés liberalizációja, az engedélykontingensek eltörlése számos új, tőkeerős és uniós környezetben is versenyképes céget fog "rászabadítani" a hazai fuvarozási piacra, miközben a keresleti oldal nem fog lényegesen megváltozni, mert a vámok már mai is alacsonyak, és a tőkebeáramlás akadályai eddig is elhanyagolhatóak voltak. Következtetésük tehát úgy szól, hogy mivel gazdaságilag az ország már ma is teljesen nyitott, ezért ugyanakkora mennyiségű szállítandó áru alapra sokkal több fuvarozó cég fog jutni, ami gyilkos árversenyhez és - mérettől függetlenül - a magyar tulajdonú cégek megtizedelődéséhez fog vezetni.

Az optimista forgatókönyv szerint a csatlakozás után megélénkülő árucsere többlet árualapokat generál, s ennek hasznát látják majd a hazai fuvarosok. A pesszimista várakozások szerint a fuvarliberalizáció kapacitástöbbletet eredményez, s kíméletlen verseny várható, ami leszorítja majd a fuvardíjakat és csődhullámhoz vezet.

A legvalószínűbb forgatókönyv szerint az uniós csatlakozás hatásai egészen eltérően fogják érinteni

1. egyfelől a nagyobb és a korszerűsödés útján előrébb álló, a nemzetközi fuvarozási részpiacon tevékenykedő hazai fuvarozó vállalkozásokat,
2. másfelől azt a csak néhány teherautóval működő, főként belföldi fuvarozásban érdekelt tízezernyi kisvállalkozást, amely a szakma cégeinek óriási többségét teszi ki.

Az első csoport versenyképességét a csatlakozás kapcsán kibontakozó élénkebb nemzetközi verseny sem fogja megkérdőjelezni. Várható, hogy a kibontakozó árversenynek is jelentősebb kihívást fog jelenteni számukra, hogy viszonylag alulfizetett gépkocsivezetőik jelentős része Nyugat-Európában fog alkalmazásra lelteni. Ez a csoport szükség esetén fúziókkal és tőkeerős külföldi tulajdonosoknak a jelenleginél is fokozottabb bevonásával akadályozhatja meg, hogy alulmaradjon a liberalizálás nyomán várható versenyben.

A második csoport kisebb és túlnyomórészt belföldi részpiacait nem annyira a külföldi konkurencia fenyegeti, mint inkább saját alultőkésítettségük és modernizációs hiányosságaik a szolgáltatások minőségének és a környezetbarát működés területén. E csoport számos tagja várhatóan egyre inkább arra fog kényszerülni, hogy vagy szövetkezzen hasonló vállalat-társaival, vagy pedig egyre szorosabb és állandósuló alvállalkozási kapcsolatokra lépjen a nagyobb fuvarozó cégekkel. Várható, hogy ezek a - részben üzletszerzési, részben fejlesztési célú - integrációs próbálkozásoknak sok esetben fúziókhoz és felvásárlásokhoz fognak vezetni.

Várható, hogy a csatlakozással a piac jelenlegi szegmentációja a belföldi és a nemzetközi fuvart végzők között csökkenni fog, miközben az alkalmazkodásra és fejlesztésre, beruházásra képtelen, főként kisebb cégek lassan kiszorulnak.

Nemcsak a magyar árufuvarozó cégek, hanem nyugati versenytársaik is aggódva figyelik az engedélykvóták bilincseiből kiszabaduló, a liberalizált egységes piacon megjelenő új versenytársakat. Egy, az Osztrák Kamara (Arbeiterkammer) megbízásából készült tanulmány kimutatja, hogy az osztrák szállítmányozók a törvények betartása esetén nem versenyképesek. A sofőrök fizetése az összköltségeknek az Unióban mindenütt sokkal nagyobb hányadát teszi ki, mint a közismerten alacsony béreket juttató kelet-európai országokban. Az osztrák munkavállalói kamara, az Arbeiterkammer szakértői szerint az EU-bővítés kedvezőtlenül hat a közlekedés biztonságára, mert az utakon több, kevésbé megbízható műszaki állapotú jármű közlekedik majd, és mert az alacsony tarifák takarékosagra kényszerítenek majd min-

denkit. Ezért az osztrák szállítmányozási ágazat szerint az új tagországokat csak hosszú átmeneti idő után szabad bebocsátani a liberalizált piacra (Szászi 2002b).

Modernizációs tennivalók

Amennyiben a nyugat-európai versenytársak a csatlakozást jó alkalomnak tekintik arra, hogy a jelenleginél komolyabb erőforrásokkal jelenjenek meg a kelet-nyugati fuvarozás piacán, akkor a hazai fuvarozó vállalatok többsége lépéskényszerbe kerül. Ha meg akarják őrizni önállóságukat, akkor többet kell tenniük

- cégeik szervezetfejlesztési, személyzeti szempontú fejlesztéséért,
- a tudásigényes logisztikai szolgáltatásokra való felkészülésben, az információs technológia felhasználásában,
- a legtöbbjükénél még hiányzó ISO minősítés megszerzésében,
- a nemzetközi piacon való jobb eligazodás, hely- és nyelvismeret kifejlesztése, és a marketing tevékenység javítása irányában.

A belső összefogással létrehozott fuvarozó hálózatokat ahol célszerű, ott valamilyen nemzetközi logisztikai hálózathoz kell csatlakoztatni, kihasználva az európai partnerek tőkében és tudásban, kapcsolatokban meglévő versenyelőnyét. Így jobban ki lehet használni a kapacitásokat, nagyobb hálózati lefedettséget lehet elérni, és komplexebb szolgáltatásokat lehet nyújtani. A kisebb cégek túlélési esélyeit növelhetné, ha úgynevezett klaszterekbe tömörülnének, vagyis közös tulajdonban lévő regionális irodákat hoznának létre, melyek közösen

- marketing tanulmányokat rendelhetnék meg,
- eszköz-beszerzéseket folytatnának,
- illetve a speditőr cégekhez hasonlóan megrendelőket közvetítenének.

A keresleti oldal is jelentős fejlődés előtt áll. Egy felmérés szerint a jelentős hazai vállalatok háromnegyede kidolgozott már valamilyen logisztikai stratégiát, és elengedhetetlennek tartja a logisztikát a gyártási, kereskedelmi folyamatokban. A csatlakozás által generált verseny a szállítatók oldalán is sokban hozzájárulhat ahhoz, hogy ezeket a részben csak papíron létező stratégiákat valóra is váltsák.

UNIÓS ELVÁRÁSOK A KÖZLEKEDÉS- ÉS KÖRNYEZETPOLITIKÁBAN

A közlekedési szektor az Unió GDP-jének tíz százalékát adja és, több mint tíz-millió ember számára nyújt munkalehetőséget. A közösségi közlekedéspolitika kiemelt célja a fenntartható mobilitás. Ennek érdekében kell fejleszteni és egységesíteni a közlekedési rendszereket, növelni a szállítási szolgáltatások hatékonyságát, amiközben külön figyelmet kell szentelni a környezeti károk csökkentésének és megelőzésének is. A közös közlekedéspolitika harmonizálni kívánja az EU-tagállamok különböző szabályait és az infrastruktúra-fejlesztéseket.

A közúti áru- és személyszállítás szabályozásának legfőbb uniós alapelvei

- a szolgáltatások szabad mozgása,
- a nemzeti hovatartozás szerinti megkülönböztetés, azaz a diszkrimináció tilalma
- egyenlő versenyfeltételek biztosítása.

Az Európai Unió 2010-ig szóló közlekedéspolitikai Fehér Könyve szerint közlekedésbiztonsági szempontból a közút a legveszélyesebb közlekedési mód (EU 2001). A környezetszennyezésből, balesetekből és forgalmi torlódásokból adódó növekvő és elfogadhatatlan externális költségek csökkentése érdekében az Unió

- hangsúlyozza és támogatja az intermodalitás erősítését, különösen a konténeres szállítás esetén;
- az úthasználati díjak esetében az externális költségeket is be kívánja számítani az árakba;
- javasolja az üzemanyagárak adótartalmának növelését;
- heti 48 órában maximálná az alkalmazott gépkocsivezetők munkaidejét, (önfoglalkoztató sofőröknél 60 órában);
- szorgalmazza a digitális menetírónak (tachográf) 2003 végéig az egész Unióban történő bevezetését.
- 2010-ig a közúti közlekedésben a halálesetek számát felére kívánja csökkenteni;
- szorgalmazza a közlekedési szabályok áthágása miatti büntetések szigorítását és a közlekedési szabályok egységesítését szorgalmazza.

Az Európai Bizottság közlekedéssel és környezetvédelemmel kapcsolatos dokumentumai:

- a Fenntartható fejlődés stratégia
- a Hatodik környezetvédelmi akcióprogram
- és a Fehér könyv a közös közlekedési politikáról

E politikai dokumentumokban megfogalmazott feladatok a következők. A csatlakozó országokat aktívan be kell kapcsolni a fenntartható fejlődés stratégia megvalósításába, melynek a fenntartható közlekedés biztosítása egyik kiemelt eleme. A fenntartható közlekedési rendszernek megoldást kell találnia a növekvő mértékű forgalomra. A hatodik környezetvédelmi akcióprogram előírja, hogy a csatlakozó országokban végre kell hajtani a környezettel kapcsolatos közösségi joganyagot, át kell venni a fenntartható fejlődést lehetővé tevő politikákat. A Fehér könyv előírja, hogy át kell venni a közlekedéssel kapcsolatos közösségi joganyagot, a csatlakozó országok infrastruktúráját össze kell kötni az unióéval, és az egyes csatlakozó országok infrastruktúráját a meglévő, jól fejlett vasúthálózat és szakértelem teljes kihasználása mellett kell fejleszteni.

Közép- és Kelet-Európában lassan véget ér az az időszak, amikor az ipari termelés válsága miatt a szállítás nyomán keletkező szennyezés szintje a régióban alacsony volt. Szállítás-piaci és környezetvédelmi szakértők szerint az uniós csatlakozással a közép- és kelet-európai országokban a szállítási igény jelentősen megnövekszik, és e növekmény java része a közutakon fog realizálódni. Nagy terheket ró a tervezőkre, ha el akarják érni, hogy ez a változás a régióban egészében véve javítsa az életminőséget. Az Unió valójában nem jár elől jó példával, hiszen legtöbb tagországában gyorsabban nő az alacsony energiahatékonyságú közúti forgalom, mint akár a vasúti, akár a vízi szállítás (Nemeskéri 2001).

A környezetvédelmi szakértők által javasolt állami beavatkozások köre az alábbi intézkedéseket öleli fel:

- A közlekedéspolitika, regionális fejlesztés és földhasználat intézkedéseinek környezeti értékelése;
- A fenntartható közlekedést ösztönző gazdasági szabályozó eszközök bevezetése;
- A vasúti és egyéb - például vízi - közlekedési módok támogatása a közúti alternatívával szemben;
- A fenntartható közlekedéssel, annak egészségügyi hatásaival kapcsolatos kommunikáció stratégiájának javítása;
- Tisztább és energiahatékonyabb járművek, tisztább üzemanyagok terjedésének ösztönzése;

- Zajcsökkentés a főútvonalak mentén;
- A fenntartható légi szállítás fejlesztését ösztönző intézkedések meghozatala;
- A kombinált szállítás optimalizációja;
- A szállítási ágazat környezeti teljesítményének javítása;
- A veszélyes áruk szállításának biztonságosabbá tétele.

Uniós dokumentumok is aláhúzzák, hogy a csatlakozó országok eltérő kiinduló helyzetből ugyan, de gyorsan haladnak az EU nem fenntartható közlekedési formái felé (EEA 2002). Míg a szállítási teljesítmény a csatlakozó országokban az 1990-es évek elején bekövetkezett gazdasági hanyatlás nyomán számottevően visszaesett, addig a gazdaságok megerősödésével ez ismét növekszik. Bár a csatlakozó országokban a szállítás egy főre jutó volumene és a közúti fuvarozás részaránya, továbbá ennek megfelelően az egy főre jutó károsanyag kibocsátások egyelőre alacsonyabbak mint az unióban, mégis a rendszer egyre inkább a közúti áru fuvarozás térhódításának irányában fejlődik.

Az EU 2000 óta szorgalmazza az úgynevezett TERM (Közlekedés- és környezetpolitikai jelentési rendszer) metodika alapján készülő felmérések elkészítését. E mutatórendszer fő célja a közlekedés- és a környezetpolitika integrációja. Alapkérdései:

- Javul-e a közlekedési ágazat környezeti teljesítménye?
- Javul-e a közlekedés iránti igény kezelése és az egyes szállítási módok fejlesztése?
- Jobban összehangolják-e a területi- és a közlekedési tervezést?
- Optimálisan használjuk-e ki a meglévő közlekedési infrastruktúra kapacitását, és kiegyensúlyozottabb módozatszerkezet felé haladunk-e?
- Igazságosabb és hatékonyabb árképzési rendszer felé haladunk-e, amely biztosítja a külső költségek piaci árban való megjelenítését?
- Milyen gyorsan kerül sor a tisztább technológiák bevezetésére, és mennyire hatékony a járművek használata?
- Mennyire hatékony a környezetgazdálkodási és -monitorozó eszközök alkalmazása a politika-alakítás és a döntéshozatal támogatásában?

A KÖZÚTI FUVAROZÁS KÍNÁLATI OLDALÁNAK SZEREPLŐI ÉS A LOGISZTIKAI PIAC SZEGMENTÁLÓDÁSA

A nemzetközi áru fuvarozói piac erősen szegmentált. Az itt keletkező igények a hagyományos helyválttatástól a komplex, tőke- és tudásigényes logisztikai szol-

gáltatások irányába tolódnak. A minőségi, összetettebb logisztikai szolgáltatások jövedelmezőségi szintje a hagyományos fuvarozás jövedelmezőségi szintjének többszöröse, és az EU-tagállamok áruszállítási vállalkozói egyre inkább az értéktermelő, minőségi szolgáltatások piaca felé fordulnak.

A csatlakozó országok közötti fuvarosai jobbra a hagyományos szállítási piacon vannak jelen. A nemzetközi fuvarozás piacán elsősorban a hagyományos kelet-nyugati nemzetközi áruszállítási részpiacra versenyeznek, itt az általuk elszállított tonnamennyiség növekszik és eléri a viszonylagos átlagmennyiségének 3/4-ét. A Magyarországról külföldre irányuló fuvarok területén azonban a kelet-közép-európai fuvarosok – szlovákok, a csehek, a lengyelek, az ukránok, a románok – sokszor versenyelőnyben vannak a magyarokkal szemben, mert alacsonyabb költségekkel dolgoznak, és olcsóbban szállítanak. Nem ritka, hogy amikor magyar szepiditörök megversenyeztek a fuvarozókat, pályázatokon szlovák és román fuvaros cégek versenyeznek, mint a magyar vállalkozások (Rab 2003).

A Magyar Szállítmányozási és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének (MSzSz) adatai szerint a szállítmányozást fő tevékenységként végző tagjainak 2002 évi árbevétele 202 milliárd forint (VG 2003). Ennek alapján a szállítmányozás és logisztika teljes magyar piacát mintegy 250-270 milliárdosra becsülik. Az egyes szállítmányozási ágak nettó árbevételben mért piaci részesedését

- a közúti szállítmányozás vezet 34,6 százalékkal,
- második 24,6 százalékkal a stagnáló vasúti szállítmányozás,
- a légi szállítás részaránya pedig 7,38 százalék, dinamikus növekedő,
- a tagság bevételeinek maradék egyharmada pedig számos olyan, kisebb jelentőségű tevékenység között oszlik meg, mint amilyen a gyűjtőárus szállítmányozás, a logisztikai tevékenység, a folyami szállítmányozás, a vámügynöki szolgáltatás és a tengeri szállítmányozás.

A Magyar Szállítmányozási és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége egyes tagjainak jelentésén alapuló árbevételi statisztikában az egyes cégek illetve cégcsoportok toplistájában a közúti szállításból származó bevétel nem választható el a többi szállítási módtól. A tagvállalatok toplistája és a 2002-es nettó árbevétel a következő:

1. táblázat

A Magyar Szállítmányozási és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének tagjai körében képzett vállalati toplista 10 legnagyobb forgalmú cége

	Név	2002-es nettó árbevétel, millió Ft
1	Masped szállítmányozási csoport	30.440
2	Volán Tefu Hungarocamion csoport	24.339
3	Raaberfreight csoport	18.275
4	Dunaferr Portolan csoport	12.641
5	Mávtranssped Kft.	11.097
6	Delacher and Co. Kft.	8.907
7	Exel Kft.	7.176
8	DHL Kft.	7.120
9	Hungarokombi Kft.	7.083
10	Lagermax csoport	6.596

Forrás: VG (2003).

Unió csatlakozási kihívásokra adott válaszként vállalat-integrációs tendencia nyilvánult meg abban, hogy 2002 decemberében a Volán Tefu megvásárolta a hazai tevékenységi engedélyek mintegy negyedét birtokló Hungarocamion Rt. meghatározó többségét. Az így létrejött, magyar magánszemélyek tulajdonában álló csoportnak - amely 60 százalék körüli tulajdonrésszel rendelkezik a fővárosban épülő Budapesti Intermodális Logisztikai Központban is - összesen 1400 kamionja van, közülük 1200 nemzetközi fuvarozásra jogosult. E szempontból a konszern Európa legerősebb húsz vállalata közt van. A 3600 főt foglalkoztató cégcsoport tovább akar terjeszkedni, és szeretnék, ha kisebb riválisaik inkább alvállalkozóikká válnának (Schweitzer 2003).

A közúti áru fuvarozási szakma derékhadát azonban az a több mint 25 ezer szállítási kisvállalkozó adja, akik egy-két teherautós cégekkel a belföldi szállítás java részét bonyolítják.

A vasút, mint versenytárs és partner. Míg a nyolcvanas években az árutonna-kilométerben mért szállítási teljesítményből Magyarországon a vasút 40-50 százalékos arányban részesedett, addig mára mintegy 30 százalékra csökkent a vasúti fuvarozás részesedése, a közúti fuvarozók részesedése pedig növekvő, közel 50 százalékos. A MÁV körülbelül 8 milliárd árutonna-kilométeres áruszállítási tevékenysége egy évtized alatt harmadára csökkent, de ez az üzletág még mindig mintegy 80 milliárd forintos bevételt hoz évente. A vasút növelni kívánja versenyképességét, amiben

állami és uniós támogatások is segítik. Bevezették a menetrend szerinti tehervonatokat, az iparvágánnyal nem rendelkező ügyfelek kiszolgálásán közúti fuvarozók igénybevételel próbálnak javítani, és beruháznak a szállítás biztonságába (Tevan2001).

A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁS VERSENYPÉSSÉGE A SZOLGÁLTATÁS INPUTJAINAK, KÖLTSÉGEINEK OLDALÁRÓL

A költségek áttekintése

A költség szerkezetben lényeges különbség áll fenn a közösségi és hazai belföldi fuvarozást végző vállalkozások helyzetében. A huszonötezernél is több kis hazai cég-re az jellemző, hogy nyugat-európai versenytársaiknál tőkeszegényebbek és korszerűtlenebbek, mind közlekedésbiztonsági, mind környezetvédelmi szempontból jó-részt elavult járműparkjaik miatt. Ugyanakkor a nemzetközi fuvarozásban részt vevő magyar gépjárműállomány átlagos színvonalra kedvező, az gyakran meghaladja az uniós állomány színvonalát. A belföldi áru fuvarozásban résztvevő járművek műszaki színvonalra viszont alacsony, életkoruk magas. A piacokat a gépjárműállományok eltérő minősége szegmentálja.

2. táblázat

A közúti áru fuvarozás magyar és uniós 1999 évi fajlagos költségeinek összehasonlítása

Költségnevek	Magyarország		EU-átlag	
	Euró/gk/év	Százalékos megoszlás	Euró/gk/év	Százalékos megoszlás
Munkabér	16000	21	57040	47
Amortizáció	16000	21	10560	9
Adók/díjak	2600	3	1920	2
Biztosítás	2200	3	3280	3
Hitelek, kamatok	9000	12	4000	3
Üzemanyag	19100	25	22480	19
Gumiabroncs	2200	3	2160	2
Javítás-fenntartás	2600	3	5440	5
Egyéb költség	7500	10	13520	11
Együtt	77200	100	120400	100

Forrás: PMKIK (2003)

Jelenleg a közép- és kelet-európai országokban alacsonyabbak a bérek, ezért a közúti fuvarozók nyomott árakon - bár alacsony termelékenységgel és alacsony jövedelmezőséggel - kínálják szolgáltatásaikat. Magyarországon az átlagos költség az EU átlagköltségének kétharmadát teszi ki, a magyar bérek mindössze egyharmadát érik el az európai uniós átlagnak.

A belföldi áruszállításban az egy járműre számított éves költség 37 500 euró, ami a nemzetközi áruszállításban átlagos értéknek a felét sem éri el. Ha a költségstruktúrában összevetjük az azonos elemeket, kiderül, hogy a legtöbb költségtényező jóval alacsonyabb a belföldi fuvarozásban. Így a munkabérek belföldön a nemzetközinek csupán 50, az amortizációs költségek pedig mindössze 30 százalékát teszik ki. Értethető, hogy az EU fuvarosai aggódnak, hogy a csatlakozó új országok fuvarosai - alacsonyabb költségszintjükből előnyt kovácsolva - olcsóbban kínálják majd szolgáltatásaikat.

Munkaerő

A hazai közúti árufuvarozó vállalkozásoknál a munkabér teszi ki a költségek egyötödét, ami nemzetközi összehasonlításban alacsonynak tekinthető. A nagyobb cégek bevezették azt a gyakorlatot, hogy gépkocsivezető alkalmazottaik alapbére alacsony, a minimálbérhez közeli összeg, és a sofőrök ennél többet csak a teljesített kilométerek alapján kereshetnek. Az uniós csatlakozással a magyar gépkocsivezetők számára nagy lehetőségek nyílnak meg a nyugati országok munkaerő-piacán, és ez várhatóan sofőrhiányt fog itthon előidézni. Feltehető, hogy számos hazai nagy és közepes cég számára az uniós csatlakozással járó fokozott munkaerő-piaci mobilitás nagyobb gondot fog jelenteni, mint az áruknak és kamionoknak a határokon át történő, a jelenleginél szabadabb áramlása.

E folyamatok hatására egyre több olyan gépkocsivezető fog a hazai cégeknél dolgozni, akiket a tőlünk keletebbre és délebbre fekvő országokban toboroztak.

A munkaerő kicsábítása már jelenleg is folyik, ha nem is mindig legálisan. Az alábbi eset jól mutatja, hogy itt mekkora erők munkálkodnak ezen a részipiacon.

2002-ben egy vizsgálat során több ausztriai és luxemburgi szállítmányozási vállalkozóról derült ki, hogy már ma is illegálisan foglalkoztatnak kelet-európai járművezetőket, akik nemcsak hogy a megengedettnél hosszabb munkaidőben, munkavállalási engedély nélkül, az osztrák kollégáknál alacsonyabb bérért róják az országutakat, de számos esetben a menetleveleket meghamisítva, a sebességmérő órát manipulálva egyéb módon is kifizetődőbbé teszik megbízóik számára a fuvarozást. A költségek leszorításának céljából feketén foglalkoztatott sofőrök a megengedett munkaidő kétszeresének teljesítése ellenében példátlanul alacsony munkabért kaptak

és utánuk sem adót, sem járulékokat nem fizettek egyetlen országban sem. A kelet-európaiakat hirdetéssel toborozták, és a kiválasztott jelentkezők Ausztriában írták alá szerződésüket. Az érintett sofőrök száma meghaladta az 1500-at (Szászi 2002a).

Üzemanyag

Az üzemanyagok költsége a hazai fuvarozók költségeinek negyedrészt teszik ki, és ezáltal igen érzékeny módon befolyásolják a fuvarozó vállalkozásoknak nemcsak nyereségességét, hanem életképességét is. Ismeretes, hogy az üzemanyag ára kisebb részben a folyékony energiahordozók világpiaci árától, nagyobb részben pedig a jövedéki adóra és az ÁFÁ-ra vonatkozó hazai rendelkezésektől függ.

A rendszerváltás utáni első és azóta is legnagyobb útblokádát az üzemanyagok árának emelése váltotta ki. Az utak lezárásának fenyegetése kimondva - kimondatlanul mind a mai napig meghatározza a fuvarozói érdekképviselők és a kormányzat párbeszédét. A fuvarozói érdekképviselők ma is részt vesznek az üzemanyagár-növekedések miatti megmozdulásokban. Így például 2000-ben a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége és annak tag-szervezetei – így például a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (FUVOSZ) - kérést intéztek a miniszterelnökhöz a krízishelyzet megelőzését célzó tárgyalásos megoldásra, amit személyes megbeszélés követett. A tárgyalásokon a kormány elfogadta: nem tesz javaslatot az Országgyűlésnek a jövedéki adó mértékének emelésére mindaddig, amíg nyersolaj világpiaci ára egy bizonyos küszöb alá nem süllyed.

A fuvarozói érdekképviselők folyamatosan napirenden tartják azt a követelést, hogy a gázolaj jövedéki adója visszaigényelhető legyen számukra. A különböző kormányzatok erre eddig részben elutasítással, részben a kérdés más tárcákhoz való utalásával válaszoltak, bár a hatóságok egyes képviselői bizonyos fórumokon késznek mutatkoznak e kérdésnek legalábbis a lebegtetésére. Célszerű lenne egy olyan következetesen alkalmazott álláspontot kidolgozni, ami vagy végleges elutasítással zárja le ezt a sok éve folyó vitát, vagy pedig, ha a kormány a visszaigényelhetőséget mégis lehetővé teszi, akkor ezt a jelentős támogatást ne pusztán piacvédelmi megfontolásból, az alacsonyabb versenyképesség okán nyújtsa, hanem a juttatást valamilyen módon a közúti áruszállítási ágazat kisebb cégeinek modernizációjához kösse.

Utak és útdíjak

Az útdíjak a fuvarozói költségnek körében az összköltségeknek viszonylag alacsonyabb hányadát teszik ki, ezek kapcsán mégis jelentős érdekkülönbségek nyilvánulnak és fogalmazódnak meg. A fuvarozók és érdekképviselőik gondosan mérlegelik a hazai és a külföldi, valamint az állami és a magántulajdonú fizetős autópályák díjai közötti különbséget, továbbá azokat a hátrányokat és konfliktusokat, ame-

lyek a drága autópályák elkerülésével, a hozzájuk defenzíven vagy ellenségesen viszonyuló települések érintésével járnak.

Az úthasználati díjak a csatlakozással egyidejűleg - de nem feltétlenül amiatt - várhatóan növekedni fognak. Ezt előre vetíti az a tervezet, melyet 2003-ban vitattak meg az EU különböző fórumain a teherautók útdíjára vonatkozóan. Ennek lényege, hogy a tagállamok az úthasználatból származó jövedelem egészét útépítésre és -karbantartásba, valamint környezeti és balesetvédelmi feladatokra fordítsák. Jelenleg a tagállamok útdíjrendszerei egymástól eltérő kalkulációs elveken alapulnak.

A magyar utakon számos fuvarozó kerüli a fizetős autópályákat. Ezért az M5-ös és az M7-es pályákkal párhuzamos utak mentén a települések nagyobb környezetterhelésnek vannak kitéve. Az ilyen helyzetben lévő helyi önkormányzatok egyre gyakrabban élnek azzal a jogukkal, hogy súlykorlátozási rendeletekkel korlátozhatják a nehéz tehergépkocsik áthaladását, másutt csak kilátásba helyezik azt (pl. 2003-ban Dabas, Szentés és egyes Velencei tó melletti települések). A 2003-ban kibontakozó vitában és alkufolyamatban a megyei állami közútkezelő társaságok és a GKM is részt vettek. Egyes fuvarozói csoportok időnként az utakon történő demonstrációval, érdekképviselői szervezeteik pedig a tárgyalóasztalnál próbálták kicsikarni az önkormányzati súlykorlátozások megszüntetését és / vagy az útdíj csökkentését - pl. a matricarendszer bevezetésével az M5-ös sztrádán (Boda 2003a és 2003b).

E vita egyik fázisában 2003-ban a magántulajdonú autópályák kompromisszumos ajánlattal éltek. Az M5-ös autópályát működtető Alföldi Koncessziós Autópálya Rt. nemcsak a nagyobb fuvarozó cégek, hanem a kisebb és nagyobb fuvarozó vállalkozókat tömörítő szövetségek, érdekképviselők - így a FUVOSZ és a KKV Sz számára is - flottakedvezményt ajánlott fel. Ennek birtokában a fuvarozók 10-25 százalékos tarifakedvezmény érhetnek el.

Az Unió azt tervezi, hogy a tagállamok az úthasználatért ne csak az út szorosan vett beruházási, fenntartási és működtetési költségeit számítsák fel, hanem bizonyos környezetvédelmi tételeket - például a zajkerítések költségét - is és a közúti balesetekből származó úgynevezett externális ráfordításokat - mint például a rendőrség, tűzoltók, mentők kivonulásának, a baleset okozta károk helyreállításának biztosítások által nem fedezett költsége.

A befolyt összeg egy részét a vasúti fuvarozás állami fejlesztésének finanszírozására utalnák át. A vita nemcsak az érdekképviselők és a környezetvédők között, hanem a nagy tranzitforgalomnak kitett központi tagállamok (Ausztria, Németország), illetve a központi térségeken keresztül szállítani kénytelen külső tagországok (Portugália, Görögország) között is zajlik (F.O. 2003 és Kocsis 2003).

Az úthasználat Nyugat-Európában is megdrágul.

- Németország 2003-2004-ben új, drágább autópályadíj-szisztémát vezet be, szakértői számítások szerint ez 4-12 százalékkal drágíthatja a közúti áruszállítást. A Németországban bevezetendő, kilométerenként 12,4 eurócentes útdíj olyan többletterhet jelent, amelyet nem tudnak lenyelni a fuvarozók, ezért azt kénytelenek továbbhárítani megrendelőikre. Például a Hungarocamion-Volán Tefu csoportnak évente mintegy ötvenezer járatát érinti a változás, ami körülbelül kétmilliárd forint pluszköltséggel jár.
- Ausztria a kontinensen elfoglalt centrális helyzete miatt különösen szenved az átmenő forgalomtól. Az ország bevezetett egy, a környezeti erőforrások használatát valamennyi belépő teherautó esetében számszerűsítő és így korlátozó úgynevezett öko-pontrendszert. Az ország környezetvédelmi szempontokra hivatkozva ragaszkodik ahhoz, hogy e rendszer segítségével továbbra is korlátozza a területén áthaladó szállító járművek számát, éspedig az EU-tagállamokkal szemben is. Ez azt jelenti, hogy a gépjárművek szennyezőanyag kibocsátás alapján használnak fel bizonyos számú ökopontot az egyes országok számára előre rögzített kontingensből. Ezáltal a szennyezőanyag kibocsátást maximálják, nem pedig a kamionok számát: korszerűbb járművel több fuvar lehet végezni. Az Európai Parlament az áruk szabad áramlására hivatkozva támadja a rendszert, az Európai Bizottság viszont hajlik rá, hogy Ausztriának jogot biztosítson a tranzit korlátozására. A rendszer védelmében azonban az ország hajlandó az Unió közösségi jogával is dacolni. A 3,5 tonnánál nehezebb tehergépkocsik fuvarosai számára az Ausztrián történő áthaladást még jobban megnehezíti, hogy be kell szerezniük egy, a díjszedő kapuk jelzőivel elektronikus módon kommunikáló és a megtett út hosszát regisztráló berendezést is.

De Európában az úthasználat nemcsak uniós probléma.

- Svájci környezetvédők is tiltakoznak a napi hatezer teherautó ellen, ami átutazik az országban.
- Szlovákiában 2004. január 1-jétől 25 százalékkal emelkedik a sztrádamatricák ára, és a tervek szerint az úthasználati díjat a gyorsforgalmi utakra és az első osztályú műutakra is kiterjesztenék.

A járműpark és a környezethasználat kérdése

A dinamikusan növekedő kamionforgalom egyre élesebben veti fel a járművek használata által okozott környezetszennyezést és balesetveszélyt. Becslések szerint a magyarországi kamion- és teherautó-forgalom évente több tízmilliárd forint kárt okoz az utak burkolatában, így a közúti áru fuvarozás legalább hatszor annyit árt az utaknak, mint a személyautó-forgalom. A hivatalosan is veszélyesnek nyilvánított útszakaszok hossza több mint ezer kilométer, ez az adat 1994 óta meg nem változott.

dött. A nagy budapesti csőtörések is többnyire a kamionforgalomnak köszönhetők, mint ahogy a közlekedési zajszennyezés legalább kétharmada is a nehézgépjárművek számlájára írható. Elemzések azt is kimutatták, hogy a kamionok kipufogógáza az egyik legveszélyesebb légszennyező anyag. (Népszabadság 2003 okt. 4., 1. és 10. old., Világgazdaság okt. 6., 5. old.)

Környezet- és balesetvédelmi okok miatt szaporodnak azok a viták, amik környezetvédelmi okokból egyik oldalról a települések lakói, másfelől a rajtuk keresztülhaladó járművek vezetői között törnek ki. Fokozódnak azok az igények, melyek a településeket elkerülő utak építésére vonatkoznak. Például 2003 októberében egy demonstráció során a helyiek lezárták a 6-os út Szigetváron átvezető részén a fél pályát, így tiltakozva a településen áthaladó járműforgalom ellen. A lakosság szerint a kialakult helyzetet egy elkerülő út építése oldaná meg. (Népszabadság 2003 okt. 4., 4. old.)

A tranzitforgalom növekedése különösen látványos. A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságának (VPOP) adatai szerint az országhatárt átlépő teherjármű-forgalom majdnem 2,5-szerese az 1994-esnek. A vámosoknak 2002-ben mintegy 4,8 millió áruszállító-jármű – többségében kamion és a hozzá tartozó pótkocsi – ki-, illetve beléptetése adott munkát (Kapitány 2003).

Mindenkit érintő kérdés, hogy a tranzitforgalom előnyei és hátrányai alapján milyen mérleget lehet készíteni. Műegyetemi szakértők számításokat végeztek a tranzitforgalomból származó bevételek és kiadások nagyságrendjéről. A benzinkutaknál végzett felméréseken alapuló számítások azt mutatják: az üzemanyag-forgalmazók az „átutazó” tehergépkocsiknak évente majdnem 14 milliárd forint bevételt köszönhetnek, s ebből az állami költségvetés hozzávetőleg 7,4 milliárd forinttal gazdagodik. Az úgynevezett tranzitdíjakból származó költségvetési bevétel eléri a hárommilliárd forintot, a rendőrség által kiszabott bírságok pedig a százmilliót. Ugyanakkor az országon áthaladó gépjárművek évente 6,5 milliárd forintot meghaladó kárt okoznak a közutakon, ami a belföldi tehergépjármű-forgalom által okozott, több tízmilliárd forint értékű kárral párosul. A nemzetgazdasági szinten jelentkező kiadások mintegy ötödét a balesetekkel kapcsolatos költségek teszik ki, amelyek nagysága évente eléri a 6-7 milliárd forintot (Kapitány 2003).

Környezetvédő szervezetek szerint azonos teljesítmény esetén a közúti áruszállítás tízszer annyi energiát használ fel és harmincháromszor balesetveszélyesebb, mint a vasúti. (Lukács 2002)

Egészen másként látják ezt a kérdést a közúti fuvarozók és érdekképviselőik. A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete és a Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete elfogadhatatlannak tartja, hogy a média kamionellenes hangulatot kelt a közvéleményben. A szervezetek kifogásolják, hogy a kamionos baleseteknél gyakran

egyoldalúan ismertetik az eseteket, lényegében a szállítványozókra és a sofőrökre hárítva a felelősséget.

A versenyképes és fenntartható ágazat megteremtéséhez elkerülhetetlen a járműpark korszerűsítése. A jelenlegi hazai járműállomány jelentős része csak itthon működhet, de nem léphet be az Unió területére. A belföldi flotta jelentős részét kitevő régi IFA, Robur, Kamaz és Barkasz kocsik korszerűtlenek és versenyképtelenek. Becslések szerint mintegy 60 ezer gazdaságtalanul üzemeltethető, ezen belül 30 ezer bontásra érett korú tehergépkocsi rendelkezik hazánkban érvényes műszaki engedéllyel. A tradicionális kelet-európai teherautó márkák képviselői több ezer vállalkozásnak adnak kenyeret. Ezek 2004 után sem szorulnak ki az ország útjairól, amennyiben az évente kötelező, és egyre szigorúbb vizsgáztatásokon eleget tesznek a műszaki, illetve a környezetvédelmi követelményeknek (K.Sz.A. 2003).

De az ilyen típusú teherautók tulajdonosainak is szembe kell nézni azzal, hogy fokozatosan megnő a műszaki és környezetvédelmi kíváncsi a járművekkel szemben. Emiatt is várható, hogy a korszerűtlen tehergépkocsik rövidesen eltűnnek az utakról, s számos, ma saját kocsiját használó vállalkozó nagyobb cég járműparkját használó sofőrre válik, mivel nem tudja megvenni a korszerűbb kocsikat. (Schweitzer 2002).

Az Unió területére is fuvarozó tehergépkocsikban a már elavult Euro 1-es motorokat fokozatosan felváltják az 1995 óta gyártott EUR2-es és EUR3-as motorok, melyek emeltebb szintű környezetvédelmi előírásoknak felelnek meg. Ezek azonban költségesebbek is: például egy 6 éves Euro2-es motorral rendelkező Mercedes vagy MAN kamion ára legalább 12-13 millió Ft. 2001-ben a 100 ezer hazai tehergépjárműből mintegy 20 ezer volt az Euro 2-3-asok részaránya, és ebből 4.800 végzett nemzetközi fuvarozást.

Az Európai Unió közlekedési előírásait balesetvédelmi szempontból is folyamatosan szigorítják. A tervek szerint a blokkolásgátló fékrendszer után általános lesz az elektronikus menetstabilizáló, továbbá kamerákkal is fel kell szerelni majd a kamionokat – ezzel csökkentik a holtteret, így biztonságosabb lesz a manőverezés, a sávváltás és tolatás. A tervek szerint a haszonjárművek kényelme és biztonsága eléri a személyautók szintjét, például a kisteherkocsikat két légzsákkal fogják szállítani.

Különösen súlyos problémát jelent a jogszabályok betartásának ellenőrzése. Hiába vannak korszerűnek tekinthető jogszabályaink, ha azok betartása teljesen esetleges. A magyar utakon 2002-ben harmincezer teherautót mértek meg, és az ellenőrzések során minden második jármű túlsúlyosnak bizonyult, ezek közül hatezernek pótdíjat kellett fizetni. A túlsúly nagyobb balesetveszélyt jelent a többi közlekedőkre, rontja az utat miközben a szabályokat tisztelő fuvarozók is versenyhátrányba kerülnek (B.J. 2003).

Logisztikai központok

A közúti áru fuvarozáshoz kapcsolódó, a pusztán helyváltoztatáshoz képest hozzáadott értéket szolgáltatások csak akkor végezhetők el, ha ehhez megépül a szükséges infrastruktúra. A logisztikai szolgáltató központok és kombinált áruszállítási terminálok fejlesztését 1997 óta a kormány is támogatja. Építésüket a 90-es évek elején országgyűlési határozat alapozta meg. A központok kiépítése a piaci szereplők feladata, az állami szerepvállalás csak a hozzájuk szükséges infrastruktúra kiépítésére vonatkozik. A helyek kijelölése után az egyes helyszíneken az érdekelt önkormányzatok és cégek - kiemelten a vasutak és a kombitársaságok - folyamatosan alapították meg a központok előkészítésével, fejlesztésével és üzemeltetésével foglalkozó társaságokat. Az e célra szánt költségvetési forrásokat 2004-től uniós segélyek is kiegészítik.

A koncepció szerint tizenegy térségben 13 központ létesül, amelyek mindegyikében közúti-vasúti-kapcsolat építési kötelezettség van, 4 központ pedig kikötővel alakítható ki. A fontosabb központok: Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK), Nagytétényi Logisztikai Szolgáltató Központ, Csepeli Szabadkikötő (MAHART), valamint Székesfehérvár, Sopron, Szolnok, Szeged, Debrecen, Baja és Záhony.

A logisztikai szolgáltató központok és kombiterminálok hálózati kiépítésének elsődleges célja, hogy lehetővé tegyék az intermodális, környezetkímélő áruszállítási módok választását. A központok logisztikai szolgáltatási funkciói (árukezelés, csomagolás, tárolás, diszponálás, összeszerelés, vámolás, stb.) olyan kínálatot teremtenek a tranzit áru forgalomban érdekelt szereplők számára, mely megfelelő kereslettel találkozva az adott térségek gazdasági fejlődését szolgálja. A központok vasúti-közúti kapcsolatra, esetenként kikötői igényekkel épülnek, így beruházási költségeik jelentősek, megtérülési idejük hosszú, létesítésük többnyire csak állami támogatással lehetséges.

A csatlakozás után versenyelőnybe fognak kerülni azok a logisztikai bázisok, amelyek a csatlakozás után is működtethetnek területükön vámszolgálati helyet. Magyarországon jelenleg mintegy 300 vámszolgálati hely működik, melyek száma a csatlakozással jelentősen csökkenni fog. A vámszolgálati hely – más kifejezéssel vámudvar – létesítésére a VPOP a terület működtetőjével köt szerződést. E helyen azután több, egymástól független, egymással akár versenyhelyzetben lévő vámügynökség végezheti a vámeljáráásokat.

Informatika

A fuvarszervezésben teret kell kapnia az információs és kommunikációs technológiának, és különösen az Internetnek a hagyományos telefonos ügyintézés helyett.

Számos informatikai cég kínál olyan ERP (Enterprise Resource Planning) rendszert, melyben a klasszikus raktárgazdálkodási szoftvereket kibővítették a nemzetközi és belföldi fuvarszervezéshez szükséges több nyelvű adminisztrációs, számlázási, pénzügyi modulokkal. Azokat a fuvarozó vállalkozásokat, amelyeket már csak kevés akadály választ el attól, hogy komolyabb informatikai fejlesztésbe kezdjenek, különböző támogatásokban kell részesíteni. A hazai fuvarozó cégek versenyképességét elsősorban úgy kell előmozdítani, hogy támogatásokkal, hitelekkel, adóelengedésekkel olcsóbbá kell tenni a tudás-igényes logisztikai műveletekhez szükséges képzést, valamint a hardvert és a szoftvert.

A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSRA HATÓ SZABÁLYOZÁS CSATLAKOZÁS-SPECIFIKUS ELEMELI ÉS AZOK HATÁSA

Az engedélykontingensek jelenlegi rendszere Magyarországon

Magyar vállalkozásnak az Unió területére a közlekedési piac kínálati szereplőjeként eddig csak külön engedély birtokában lehetett belépni. A nemzetközi áru fuvarozásban jelenleg a hazai kínálati szereplők csak korlátozottan tudnak piacra lépni a tevékenység engedélyhez kötése miatt. A belföldi piacon jelenleg működő, több mint 27 500 vállalkozásnak csak töredéke vehet részt a nemzetközi fuvarozásban a mindössze 4950 engedély nyújtotta lehetőség keretein belül. A külföldre irányuló fuvarengedélyek korlátozott száma miatt ma a hazai szállítmányozási vállalkozásoknak alig öt százaléka jár – többnyire húsztonnás vagy annál nagyobb szerelvényekkel – külföldre.

2001-ben az egykor monopóliumot élvező Hungarocamioné volt a tevékenységi engedélyek csaknem negyede, további 25 százalék 42 nagyobb és közepes vállalkozásnak jutott, a kvóta felén pedig mintegy nyolcszáz törpe cég volt kénytelen osztozni. Az engedélyeket hivatalosan lehetetlen adni-venni, ám az ilyen papírokkal rendelkező vállalkozásokat szabad, és az ilyen célú cégfelvásárlások során mintegy 8-9 millió forintért számították be egy-egy passzus értékét. A hazai szereplők közötti fúziók és a külföldi partnerek bevonása következtében az összes engedélybirtokos cég száma az 1994-es 930-ról 2001-re 850-re csökkent (Tevan 2001).

Az úgynevezett "Nemzetközi áru fuvarozói engedélyeket" jelenleg pályázat útján lehet megszerezni. Az engedélyeket, amelyekre 2004 májusáig lesz szükség, a Közlekedési Főfelügyelet adja ki. Ez a hivatal az elmúlt évtizedekben sokat vitatott és egyre kifinomultabb rendszert dolgozott ki abból a célból, hogy optimálisan gazdálkodjon az adott kontingenst meg nem haladó számú engedéllyel. Ennek jegyében a Felügyelet

- megkülönbözteti az engedélyfajták különböző féleségeit és átváltási arányokat, úgynevezett "kulcsokat" határoz meg közöttük;

- létrehozta az "előlegként felvehető engedély" intézményét;
- elszámolási kötelezettséghez köti a további engedélyek kiadását;
- bevezette a minisztériumi tartalékkeret intézményét;
- szabályozta a fuvarozó cégek fúziói és felvásárlásai során gazdát cserélő engedélyek sorsát;
- valamint a visszaadott engedélyek felhasználását;
- ügyfélszolgálati rendszert üzemelt be a hatóság Forgalmi Osztályán, mely a torlódások és a hosszú várakozások elkerülése érdekében telefonon egyeztetni az időpontokat a sikeresen pályázó cégekkel.

A kialakult pályázati rendszert illusztrálják a 2003-ban az úgynevezett "korlátozások" nemzetközi közúti áru fuvarozói engedélyek elnyerésére kiírt pályázatok. Ezekre összesen 455 pályázat érkezett, melyek egy részének sorsát közjegyző részvételével, sorsolással döntötték el. Ennek eredményeképpen 385 vállalkozás nyert ilyen engedélyt.

Az engedélykontingensek jelenleg a bel- és külföldi oldalt egyaránt korlátozzák, tehát az uniós cégek is csak korlátozott számú ilyen passzust kaphatnak. A kvótarendszer megszűnésével várhatóan kiéleződik a verseny, és a magyar vállalkozásoknak a nemzetközi piacon az unió, illetve a többi csatlakozó ország fuvarosaival kell felvenni a versenyt.

Az engedélyezés rendszerének változásai

Az uniós csatlakozással megszűnnek az engedélykorlátok az EU tagországaiban. A csatlakozás után a Magyarországon kiadott tevékenységi engedély intézménye megszűnik, így a külföldre induló magyar járművek számát a magyar hatóságok ily módon nem korlátozzák, s az uniós országok sem kérhetnek közlekedési engedélyeket a magyar fuvarosoktól, ha azok rendelkeznek a - korlátlan számban kiadható - úgynevezett eurolicenccel. Az eurolicencet a magyar fuvarozók 2004 elejétől szerezhetik be a megyei közlekedési felügyelektől. Aki tehát a szakmához jutás hármas feltételrendszerét teljesíti, az alanyi jogon végezheti a nemzetközi fuvarozást.

Az eurolicencek kibocsátásának feltételei:

- Jó hírnév (Okmányos igazolása: APEH-, TB-, önkormányzati és vámigazolások arról, hogy a vállalkozó nem tartozik, s nincs priusza);
- Szakmai alkalmasság (vezetői okmányok);

- Megfelelő pénzügyi garancia (fuvar- vagy járműbiztosítás, bankszámla, melynek során a megfelelő pénzügyi helyzet igazolása megvalósítható olyan igazolással, melybe a társaság minden vagyontárgya - így a járművek értéke is - beleszámít).

A legfeljebb három és fél tonna raksúlyú járművek jelenleg is különösebb korlátozás nélkül járhatnak külföldre, a csatlakozás ebben nem hoz változást.

Az unión kívüli államokkal hazánk szintén megállapodást kötött az országba adómentesen beléptethető tehergépkocsik számáról. Az ezen felül érkező tehergépkocsik eddig tonnánként három forint kilométerenkénti útdíjat fizettek, de a kormány tervezi e díjtétel emelését. Azokból az országokból, amelyek nem lesznek velünk együtt az unió tagjai, semmivel sem lesz könnyebb bejönni a magyar utakra, mint a hazai fuvarozóknak volt korábban az uniós országokba, mert részükre megmaradnak az engedélyek és a szigorú szabályozás.

A környezet védelmét szolgáló szociális és műszaki szabályok nagy része már beépült a hazai jogba. A csatlakozási tárgyalásokon sikerült elérni, hogy a korábban letett vizsgákról szóló bizonyítványokat a tagállamok el fogják ismerni, így ha egy magyar fuvarozó egy másik tagállamban kíván letelepedni, nem kell újra vizsgáznia. A közlekedés biztonságát és a gépjárművezetők szociális védelmét szavatolják a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó előírások. Ezek értelmében például minden vezetéssel töltött négy és fél óra után legalább negyvenöt perc pihenőt kell tartani.

A csatlakozási tárgyalásokon két közúti kérdésben született megállapodás átmeneti időszak alkalmazásáról:

- az áru fuvarozási kabotázs
- és a túlsúlyos gépjárművekre vonatkozó szabályozás esetében.

Kabotázs. Ez a fogalom a 'nem honos fuvarozó által végzett belföldi szállítást' jelenti. A 2001 végén lezárt csatlakozási tárgyalásokon Magyarország elérte, hogy a csatlakozást követő három évben

- sem a magyar közúti szállítók nem végezhetnek közúti áru fuvarozási kabotázst a jelenlegi és a majdani EU-tagállamokban,
- sem pedig a tagállamok fuvarozói nem végezhetnek Magyarországon kabotázstevékenységet.

A harmadik év lejártá előtt bármelyik tagállam saját viszonylatában, egyoldalú értesítéssel további két évre meghosszabbíthatja az átmenetet. Ha egy tagállam nem él ezzel, a csatlakozás utáni ötödik év végéig még mindig lehetősége van arra, hogy a nagymértékű kabotázstevékenység miatt kialakuló piaci válság esetén védő intézkedéseket vezessen be. Az átmeneti időszak nem zárja ki, hogy Magyarország és a töb-

bi EU-tagállam kétoldalú egyezményeket kössön a kabotázspiac fokozatos megnyitására.

Ezt az átmeneti intézkedést nemcsak Magyarország, hanem az EU jelenlegi tagállamai is kérték (elsősorban Németország és Ausztria). A tagországok saját fuvarozóikat kívánták megvédeni, arra hivatkozva, hogy a tagjelöltek szállítói sokkal alacsonyabb költségszinttel működnek. A kabotázst mint érzékeny kérdést az EU is csak 1998-ban liberalizálta, és ezzel létrejött az egységes közlekedési piac, ahol valamennyi tagállam fuvarosai teljesen azonos feltételek mellett működhetnek.

A kabotázusra vonatkozó megállapodást egymástól eltérően értékelik a szabályozottak és a szabályozók.

- A hazai fuvarozó vállalkozások értékelése szerint az ilyen típusú piacvédelem hatása nem túl jelentős, mert amelyik nyugat-európai vállalkozás komolyan törekedett arra, hogy Magyarországon belföldi szállításokat végezzen, az eddig is megtehetette, és ezután is megteheti, hogy vásárol magának egy belföldi fuvarozó céget, és annak nevében végzi ezeket a szolgáltatásokat.
- A kormányzat érvelése szerint a kabotázs tilalmáról szóló idézett rendelkezés elsősorban nem a nyugati versenytársaktól, hanem a velünk együtt csatlakozó országok fuvarozó cégeitől védik a hazai piaci szereplőket. Ezt szolgálja, hogy a kabotázs tilalmára vonatkozó átmenet Lengyelországra, valamint némileg más feltételekkel Csehországra, Szlovákiára és a három balti államra is kiterjed.

Túlsúly. A közlekedés biztonsága és az úthálózat állapotának megóvása érdekében szinte minden országban, jogszabályokban határozzák meg a gépjárművek méret- és tömeghatárait. Amennyiben a jármű vagy a rakomány meghaladja az előírt méret és tömeghatárokat, akkor túlméretes ill. túlsúlyos szállítmányról beszélünk. Magyarország a túlsúlyos tehergépjárművekre vonatkozó szabályozásnál 2008 végéig fenntarthatja a tehergépjárművekre eddig kivetett díj- és útvonalengedély-rendszert. A gyorsforgalmi úthálózatra és azokra a felújított útszakaszokra, amelyek megfelelnek a 11,5 tonnás tengelyterhelési követelménynek, nem vonatkozik az átmenet. A magyar úthálózat nagyobb részét nem az uniós tengelyterhelési követelményekre tervezték. A túlsúlyos járművek szabad forgalma az útfenntartási költségek jelentős emelkedésével járna. Az így megtakarított összeget a számunkra előnyösebb útfejlesztésre lehet fordítani.

A tagállamok közötti határokon – így Hegyeshalomnál – a csatlakozás után is ellenőrizni fogják a járművekben utazók okmányait, és a gépkocsik műszaki állapotát. Az ilyen jellegű ellenőrzésekkel a kamionosoknak a tagországok egész területén számolniuk kell.

Hatások. A verseny éleződéséhez vezet, hogy a kölcsönösség alapján korábban szintén korlátokba ütköző külföldiek is potenciális szereplői lesznek a piacnak. A nemzetközi áru fuvarozással foglalkozó hazai cégek jelenlegi viszonylagos védettsége megszűnik. Piaci jelenlétük mértékét nem az engedélykontingensek korlátai, hanem versenyképességük határozza meg.

A Közlekedési Főfelügyelet az előzetes felmérések alapján arra számít, hogy az új engedélyezési rendszer beköszöntével az eddigi, összesen 5700-5800 hazai szereplő mellett további 600-900 fuvarozó jelenik meg a nemzetközi közúti áruszállításban. (R.J. 2003)

A vezetési- és pihenőidők kérdése

A csatlakozás időpontjától - a közösségi jog alkalmazásával - Magyarországon is korlátozott lesz a 3,5 tonna feletti tömegű áruszállító járművek, járműszerelvények és az autóbuszok vezetőinek napi, heti vezetési ideje és be kell tartani a minimális pihenő időket. 2003. év elején hatályba lépett egy miniszteri rendelet, amely már a csatlakozásig tartó időszakra is előírja a nehéz tehergépkocsik és autóbuszok vezetői számára a folyamatos vezetés négy és félóránkénti megszakítását negyvenöt percre. Betartásával meg lehet előzni a gépjárművezető túlzott kifáradását, és csökkenteni lehet az elalvásos baleseteket (MTI 2003).

A nemzetközi fuvarozásban résztvevő gépkocsik és vezetőik számára ezek a követelmények, előírások nem újak. Magyarország már évekkel ezelőtt csatlakozott a nemzetközi közúti áru fuvarozást és személyszállítást végző járművezetők vezetési és pihenőidejéről szóló nemzetközi egyezményhez (AETR). A belföldi fuvarozásban már nem ilyen kedvező a helyzet, és a szigorúbb követelmények érvényesítése nem lesz könnyű. A csatlakozási felkészülési program keretében számos magyar járművet láttak el a gépkocsi vezetőjének tevékenységét dokumentáló ellenőrző készülékkel, menetíró berendezésekkel, vagy más néven tachográf-fal.

A tachográf használata 2003 januártól kötelező, 2003 szeptemberétől pedig elvileg már akár 100 ezer forintos bírsággal sújthatók azok a belföldi haszonjármű- és autóbusz-üzemeltetők, akik nem szereltették be a tachográfot, vagy akik megszegik a menetíró használatának szabályait. 2004 májusától pedig csak azok végezhetnek belföldi fuvarozást, és személyszállítást akik a hazai jogszabálysomagnál szigorúbb uniós követelményeknek is eleget tesznek.

A vezetési idő betartását és ennek mérését a közlekedési és a munkaügyi hatóságoknak kell ellenőrizni, nekik kell szankcionálniuk az esetleges túllépést. Uniós irányelv határozza meg, hogy a tag-, vagy tagjelölt országnak hány ilyen ellenőrzést kell elvégeznie. Magyarországon ez 280 ezer tachográf korong ellenőrzését jelenti egy esztendőben.

Egy 2002-es felmérés kimutatta, hogy a magyar sofőrök öt százaléka a megengedettnél többet vezet egyhuzamban, így sokszor fáradtan ülnek a 10-15 tonnás járművek volánja mögé. A közlekedési felügyeletek átlagosan a tachográf korongok öt százalékánál találnak szabálytalanságot. A leggyakoribb hiba az, hogy a sofőrök nem tartják be a kötelező pihenőket (B.A. 2002).

A tachográfoknál a hiányosan kitöltött korongok mellett a legtöbb szabálytalanság abból adódik, hogy a gépkocsivezető pihenőnek regisztrálja a rakodásra és vámügyintézésre fordított időt is. Magyarországon az európai átlagnál magasabb az elalvásos balesetek száma (B.J. 2003).

A határok átjárhatóságának változásai

A Magyarországról az unióba, illetve az onnan ide irányuló forgalom esetében az egyik legfontosabb változás abból adódik, hogy az unión belül nincsenek vámhatárok, így nincs vámkezelés. 2004-től az Unió és Magyarország jelenlegi határainál is megszűnnek az ezzel járó adminisztrációs feladatok, valamint a határátkelőkön való várakozás is. A kamionok ez esetben úgy haladnak át az EU belső határain, mintha személyautók lennének.

A jelenlegi statisztikai adatok alapján a magyar külkereskedelmet érintő forgalom 70-80 százaléka a csatlakozástól belpiaci forgalommá minősül át. Változatlan marad viszont a Magyarországról az unión kívüli országokba induló áruk vámolása, ami - csakúgy, mint eddig - a célsországban történik, az ottani vámszabályok szerint. Az EU-csatlakozás után az unió vámkódexe lesz érvényes Magyarországon is, de vannak olyan területek, melyeket nemzeti szinten kell szabályozni.

A fuvarozók a csatlakozás után sem mentesülnek attól, hogy az unión belül az egyes országok vámosai, illetve pénzügyőrei bárhol ellenőrizhessék őket: a kamionokat akárhol megállíthatják, ellenőrizhetik a rakományt, a fuvarlevelet, a gépkocsi vagy a vezető adatait (Hermann 2003).

Import. 2004. május 1-jétől - ha az áru az unió területéről érkezik - az import is ugyanolyan egyszerű lesz, mint az export, azaz a teherautó a határról egyenesen a vevőhöz mehet. Ha azonban az áru csak az EU érintésével, de harmadik (nem uniós) országból érkezik, megmaradnak az eddigi vámeljáráások. Például ha egy Kínából érkező rakomány hajóval jön Hamburgba, de végcélja Magyarország, akkor - hiába utazik végül az áru egy uniós országból egy másik uniósba - rá az eddigi szabályok maradnak érvényesek.

Okmányok. A fuvarozóknak jelenleg alapesetben húsz-harminc engedélyt kell beszerezniük ahhoz, hogy szállíthassanak. Ezek közül a gépjárműre és a vezetőre vonatkozó engedélyk a csatlakozás után sem változnak. Az árura vonatkozóknak a száma viszont csökken, mivel az EU-n belül a vámfizetéssel kapcsolatos adminiszt-

ráció megszűnik. Így például nem lesz szükség az áru országból való kiléptetését igazoló papírra, ugyanígy eltűnik a vámbiztosítékot igazoló okmány is, a nemzetközi szállítólevél helyett pedig elég lesz egy egyszerű fuvarlevél. Továbbra is igazolnia kell azonban a szállítónak, hogy áruja honnan származik (származási bizonyítvány), pontosan mit szállít (rakodólista), és megmaradnak az esetleg szükséges (állat)orvosi vagy növény-egészségügyi igazolások is.

Fuvarpiaci hatások. Jelenleg Hegyeshalomnál akár öt-tíz órát is várakozni kényserülnek a kamionok, amit nem csupán a fuvarozó cégek tekintenek kidobott pénznek, de eközben a sofőr "vezetési" ideje is fogy, pedig egy helyben áll. Az áruk ellenőrzésének, vámolásának megszüntetése következtében 10-15 százalékkal javulni fog a kelet-nyugati viszonylatokon dolgozó gépkocsik és a gépkocsivezetők munkaidéjének kihasználtsága. Ez egyrészt jelentős mennyiségű lekötött tőkét fog felszabadítani értelmesebb célokra, másrészt sok nyugati versenytársa számára kívánatosá fogja tenni a hazai fuvarpiacot.

Vám és tranzit. Jövő májustól az Unió keleti és déli határszéle Magyarország lesz, és az Unióba harmadik országokból közúton érkező áruk a magyar határnál lépnek be az EU-ba. Az EU-n kívülről érkező árukat a fuvarozók az unión belül bárhol elvámoltathatják, azaz egy Oroszországból Magyarországon keresztül Németországba tartó szállítmányt nem kötelező a magyar határnál vámkezeltetni, megtehető ez ott is, de más EU-tagországban is. A keletkező vámbevétel így is, úgy is a közös uniós kasszába vándorol, ám a vámtevékenységért az azt végző ország 25 százalékos kezelési díjat kap - vagyis ha úgy tetszik, lehetőség nyílik arra, hogy a magyarok vámszolgáltatást adjanak el Brüsszelnek. Ehhez azonban nagyméretű fejlesztésekre van szükség az érintett határátkelőhelyeken. De nem sok az esély arra, hogy a nem Magyarországra érkező, csak itt áthaladó szállítmányokat itt vámkezeltessek, mert a vevő a legszívesebben akkor fizet vámot, ha megbizonyosodott róla, hogy minden rendben megérkezett. Magyarországnak talán akkor volna valami esélye a vámbevételek negyedének itt-tartására, ha valamiféle központtá alakulna, és az európai cégek harmadik országból érkező importját innen terítenék más uniós országokba.

Logisztikai hatások. A határok jelentőségének megszűnése után komoly átrendezésre számíthatnak a fuvarozók és a raktárgazdálkodással foglalkozó cégek. Várhatóan hazánkba tolódik át jelentős mennyiségű, az EU-országokba érkező áruk raktározása. Várható, hogy a vámszolgáltatással is foglalkozó szállítmányozó cégek számára komoly veszteséget fog jelenteni a csatlakozás.

Támogatások

A fuvarpiac kisvállalkozói és csak belföldön fuvarozó résztvevői többféle jogcímen és forrásból is számíthatnak a kormányzat támogatására. E támogatások mögött a kormányzati politikák többféle célja áll. Ilyen, legitim jogcím

- a kisebb cégek versenyhátrányának csökkentése,
- a környezet védelme,
- a műszaki fejlesztés és az innováció elősegítése,
- valamint a külpiacra lépés megkönnyítése.

A legjelentősebb támogatások a következők:

- *Gépkocsik cseréje.* 2003-ban a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium pályázatot hirdetett a Széchenyi Vállalkozásfejlesztési Program keretében a mikro-, kis- és középvállalkozások belföldi áru fuvarozó járművei (tehergépkocsi, vontató /nyerges vontató is/, pótkocsi, félpótkocsi) cseréjének támogatására a Kis- és Középvállalkozói Célelőirányzatból. (SZVP-2003-10) A pályázat mintegy 400 - 500 vállalkozás részére lehetővé teszi várhatóan összesen 700 darab jármű cseréjét, ami mintegy 7000 millió forint értékű beruházást eredményez, 2000 millió Ft költségvetési keret felhasználásával. A Széchenyi Terv gépjárműbeszerzésre fordítható támogatásából csak a kizárólag belföldön fuvarozó vállalkozások részesülhetnek, és azok is csak az EU-csatlakozásig. A pályázat keretében a GKM a becslések szerint 10-12 millió forintba kerülő gépkocsik árának legfeljebb a negyedét állja. A hiányzó részt a fuvarozóknak maguknak kell előteremteniük. A pályázat nem zárja ki, hogy a tehergépkocsit valamilyen részletfizetési konstrukcióban, tartós bérletben vásárolják meg. A támogatás elnyeréséhez azonban igazolniuk kell azt is, hogy egy régi tehergépkocsit kivonnak a forgalomból.
- *Műszaki fejlesztés.* Mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi áru fuvarozók igénybe vehetik a GKM, EU Technológia Felzárkóztatási programja 4-15 éves, kedvezményes kamatozású hosszú lejáratú hitelét.
- *Külpiaci megjelenés.* Ha egy közúti fuvarozó vállalkozás határon túli irodát nyit vagy vegyes vállalatot alapít, azt a Corvinus Rt. tőkeinjekcióval támogathatja. (Kormányzati Portál 2003)

A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÓ CÉGEK SZAKMAI ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉSE

2003-ban a meghatározó magyarországi közúti fuvarozói és szállítmányozói szakmai érdekképviselők a következők:

- Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége /FUVOSZ/,
- Közúti Közlekedési Szolgáltatók Szövetsége /KKVSZ/,
- Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete /NiT-Hungary/,
- Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete /MKFE/,

- Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége /MSZSZ/,
- Speditőr Club,
- Szállítmányozó Kis- és Középvállalkozások Érdekképviselői Szövetsége /SZKKÉSZ/

A hazai árufuvarozók érdekképviselői tudatában vannak a várható változások horderejének. Tagjaik számára az EU-integrációra való felkészülést, a szakmacsoport versenyképességének fokozását a szakma politikai lobby-tevékenységének javításával, a közlekedéspolitika kedvező befolyásolásával igyekeznek könnyíteni.

E területen prioritásaik, kéréseik, alkalomadtán követeléseik a következők:

- Piacvédelem a nemzetközi árufuvarozás liberalizációs folyamatának figyelembe vételével;
- A szakmacsoport adózási kedvezményeinek (üzemanyag-megtakarítás és napidíj) fenntartása a lehető legvégső időpontig;
- A gázolaj jövedéki adó szintjének minimalizálása;
- A hazai mikro- és kisvállalkozások részére nyújtható, az EU által nem kifogásolt támogatási rendszerek fenntartása;
- A belföldi fuvarozók felkészítése az uniós rendeletek alkalmazására;
- A hazai és külföldi úthasználati díjak emelkedésének megállítása, illetve e költségelem áthárítása más szereplőkre;
- A felkészült hazai gépkocsivezetői utánpótlás biztosítása;
- Az autópálya díjak minimalizálása, az autópálya matrica rendszer fuvarozók számára kedvező kiterjesztése, az autópályadíjak ÁFÁ-jának visszaigénylése;
- A fuvarosok számára nyújtott kényszer-szolgáltatások - így az elkerülő út nélküli fizetős autópályák, a kötelezően igénybe veendő parkolók, stb. - megszüntetése.
- Hatékony intézkedést kérnek a feketefuvarozók ellen.
- Törvényi szabályozást kérnek a fizetési morál javítása, a fizetési határidők betartása kérdésében.

Az érdekképviselőknek sokszor azzal a problémával kell szembesülniük, hogy a kicsi- vagy pedig a nagy vállalkozások érdekeit képviseljék, ami sokszor azonos lehet, de sokszor akár ellentétes.

Az érdekképviselők szolgáltatásai:

- CMR (Egyezmény a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésekről) szerinti fuvardokumentumok és vámokmányok kiadása

- Fuvarbörze
- Békítő szolgáltatások
- Etikai kódexek kidolgozása és elfogadtatása

A gazdasági és közlekedési tárca magatartására jellemző, hogy ezekkel a szervezetekkel egyenkénti érdekegyeztetést valósít meg, ami az állami szervezetek és az ipartestületek közti a társadalmi párbeszédben, folyamatos levélváltásban, szakmai kooperációban, együttműködési megállapodásokban nyilvánul meg. Egyes követeléseiket az érdekképviselők alkalmanként nyílt levélben, alig burkolt ultimátum jelleggel a miniszterelnökhöz is eljuttatják, így például 2003-ban az M5-ös díjszabására és az elkerülő utak biztosítására vonatkozó igényeiket.

Például a Közlekedési Főfelügyelet és NiT - Hungary (Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete) által mintegy félévenként megkötött, miniszteri szinten is megerősített együttműködési megállapodások leszögezik, hogy a hatóság a jogszabályok által megengedettek szerint enyhíti az adminisztrációs terheket, hogy az ezekhez szükséges időráfordítások a lehetőség szerint csökkenjenek. Ennek deklarált célja a közúti közlekedési ágazat hatékony integrációja, a magyarországi székhelyű, közúti közlekedési szolgáltatásokat végző vállalkozások versenyképességének megőrzése. A Felügyelet ellenőrzési tevékenysége során kikéri a NiT-Hungary ellenőrzésekre vonatkozó javaslatait, észrevételeit. Cserében az ipartestület aktívan közreműködik az áru- és személyszállító szakma-csoport integrációs tájékoztatásában, felkészítésében, szakmai képzésében, fejleszti tagjainak szemléletét közlekedésbiztonság és a környezetvédelem érdekében, továbbá a Felügyelet munkáját érdekképviselői tapasztalatainak átadásával, esetenként háttér tanulmányok készítésével támogatja.

Az érdekérvényesítés egy másik módja a kormányzati szervekkel és személyiségekkel folytatott levélváltás. A vita érvrendszerére példa az egyik 2003 májusi, a VOSz, a NIT és a GKM közötti levélváltás (MR 2003).

- *Az érdekszervezetek* szerint a mintegy 200 ezer ember megélhetését biztosító közúti közlekedési szakma szinte valamennyi résztvevője tőkeszegény döntő többsége mikro- illetve kis vállalkozás. Az utakon futó belföldi flotta – köztük még mindig 38 ezer régi IFA – korszerűtlen és versenyképtelen. A benzin a magyar kutaknál 30 százalékkal magasabb, mint a cseh, a lengyel, a szlovák, vagy a szlovén, és meghaladja a francia, az olasz és az osztrák árakat is. Ennek oka, hogy a hazai üzemanyag adótartalma 40 százalékkal magasabb, mint a cseh, a lengyel, a szlovák és a szlovén, illetve 30 százalékkal magasabb, mint az osztrák üzemanyagban lévő adótartalom.
- *A GKM értékelése szerint* a túlkínálat és a nyomott hazai árak miatt nem várható a magasabb költséggel dolgozó külföldi vállalkozások Magyarországra települése

és a belföldi fuvarozásban történő részvétele. A külföldi és a magyar fuvarozók közötti verseny éleződése már csak azért sem várható, mert míg a nyugati fuvarozók inkább komplex logisztikai feladatokra vállalkoznak, addig a magyarok – felszereltségüknek köszönhetően – többnyire kisebb volumenű megbízásokat hajtanak végre. A GKM álláspontja szerint a csatlakozási tárgyalások során kért kabotázs védelemre nem a nyugatiak miatt volt szükség, hanem ez a védelem inkább a Magyarországgal együtt csatlakozó országok fuvarozóival szemben kell, hogy megvédje a magyar fuvarpiacot. A GKM álláspontja szerint a közlekedési szakma csatlakozás utáni piaci felkészítése nem kormányzati feladat, hanem azt a szakmának magának kell megoldania. A GKM szerepe csak a fuvarozók és szállítmányozók felkészítését elősegítő környezet megteremtésére korlátozódhat és ennek eddig is eleget tettek (MR 2003).

ESETTANULMÁNYOK FUVAROZÓ CÉGEKRŐL ÉS ÉRDEKSZERVEZETEKRŐL

Volán Tefu - Hungarocamion - Waberer's csoport

Interjú

Lehel Zoltánnal, a Volán Tefu-Hungarocamion csoport elnöki tanácsadójával,

Birinyi Istvánnal, a belföldi fuvarozásért felelős vezető tanácsadóval és

Magyar Tamással, a nemzetközi fuvarozásért felelős igazgatóval

Időpont. 2003 okt. 28.

A cég bemutatása

Az ország jelenleg legnagyobb fuvarozási vállalkozása a Waberer's mely a közelmúltban elnökének nevét vette fel, több nagy, közepes és kis cég fúziójából keletkezett. A Volán Tefu vállalatot 1948-ban alapították. A céget 1994-ben management buyout keretében privatizálták és E-hitelből 9 belföldi magánszemély vette meg. Ebből 8 szakmai befektető volt, egy pedig pénzügyi befektető, aki később kivált a tulajdonosok közül. A privatizált cég kezdeti vagyona 80 db teherautóból és 20 ezer nm raktárterületből állt. A gépjárműállomány meglehetősen elavult volt.

A tulajdonosok tudatos terjeszkedésbe, hasonló profilú vállalkozások felvásárlásába kezdtek, a járműpark folyamatos korszerűsítése mellett. A felvásárlásokat piacbővítési céllal valósították meg, mivel a nemzetközi fuvarozási tevékenység kvótákkal szabályozott engedélyhez kötött volt és kizárólag olyan vállalatokat vásároltak föl (szám szerint kb. 30-t), amelyek ilyen engedéllyel rendelkeztek.

A legjelentősebb akvizíció 2002-ben valósult meg, amikor a Volán Tefu Rt. felvásárolta a Hungarocamion Rt.-t. A két társaság csaknem 1400 kamionból álló flottát tudhat magáénak, amellyel a hazai fuvarozási piac 13-15 százalékát fedi le. Az 1998-ban privatizált Hungarocamion 92 százalékos részvénycsomagjának megszerzésével a legnagyobb magyar tulajdonban lévő fuvarozási céggé vált a Volán Tefu. A vételárát részben saját forrásból, részben magyar banki hitelből finanszírozta a cég, amely az elmúlt időszakban több akvizíciót is végrehajtott. Az 1100 dolgozót foglalkoztató Volán Tefu 2002-es árbevétele mintegy 25 milliárd forint volt, a Hungarocamion pedig 2500 alkalmazottjával mintegy 30 milliárd forintos árbevételre tett szert.

A cégfúziókból adódóan számos méretgazdaságossági előnyt élveznek:

- A magas kihasználtság (80-90%) ellenére is állandóan van rendelkezésre álló gépkocsijuk.
- A gépkocsipark cseréje gyorsabb, mivel nagy tételben, igen kedvező feltételekkel tudnak új teherautókat vásárolni.
- Integrált szolgáltatást képesek nyújtani, az ügyfél un. egyablakos vásárlást tud megvalósítani - így pl. a Borsodi Sörgyár teljes kimenő logisztikáját fel tudták vállalni, ami azt jelenti, hogy országosan, üzletre lebontva terítik a gyár termékeit; ezen kívül a teljes márkaválasztékot tudják biztosítani, azaz a sörgyár tulajdonos vállalkozása által külföldön gyártott sör típusokat is terítik; valamint minden a sörfogyasztáshoz kapcsolódó egyéb terméket is.

Jelenlegi legnagyobb beruházásuk a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK), amelyben 70%-os részesedéssel rendelkeznek (30% jelenleg a MÁV-é) és amely végső kiépítettségében, 240 ezer nm-es raktárkapacitásával Közép-Európa legnagyobb logisztikai beruházása lesz. A központ alkalmas lesz országon belüli vámkezelésre, autópálya bekötéssel fog rendelkezni az M0-ról, RO-LA terminál is kiépítésre kerül és kb. 1000 főnek ad majd munkát. Zöldmezős beruházásként jelentősen át fogja majd alakítani Soroksár arculatát.

Uniós hatások

Már jelenleg is érezhető a hazai fuvarozási piacon a nyugat-európai fuvarozó cégek erősödő nyomása, több osztrák, német és olasz cég is felvásárol kisebb magyar fuvarozó vállalatokat és így módon a korábbiakkal ellentétben már Kelet-Magyarországon is vállalnak fuvart.

A velünk együtt csatlakozó Szlovákiában, Csehországban és Lengyelországban is érezhető a fuvarozók részéről a csatlakozás utáni időszakra történő felkészülés, Lengyelországban pl. az utóbbi időben rendkívül gyorsan nő a kiadott tevékenységi engedélyek száma.

A vámhatárok megszűnése, a várakozási idő rövidülése a határokon az összes, az Európai Unió egységes belső piacán tevékenykedő fuvarozó cég járműparkját felértékeli, mivel gyorsabb fuvarozási tevékenységet tesz lehetővé. A Volán Tefunál úgy számolnak, hogy a Magyarországon jelenleg nemzetközi fuvarozásra is alkalmas 5500 db autó a csatlakozás után 6500 – 6800 db mai körülmények között futó teherautó fuvarozási teljesítményét lesz képes elérni, mivel a 10.000 km/hó jelenlegi futásteljesítmény 14.000 km/hóra nőhet. (A Volán Tefu 1200 kamionja az újkörülmények között kb. 1500 db mai kamiont „ér” majd.)

Arra számítanak, hogy a csatlakozás után a megnövekvő fuvarkínálat - elsősorban éppen a csatlakozó országok részéről - 10-15%-kal lejjebb nyomja majd a nem-

zetközi fuvardijakat. Ugyanebbe az irányba hat, hogy megszűnik a kvótarendszer, a fuvarozási tevékenységengedélyek maximumának rögzítése.

Az EU csatlakozás nyomán a munkaerő szabad áramlása lényeges változásokat fog hozni a munkaerőpiacon. Már most is erőteljesen keresnek gépkocsivezetőket a szomszédos országok magyarlakta területeiről a várhatóan megnövő fuvarozási igények kielégítésére. Ugyanakkor a számos, várhatóan tönkremenő kisebb magyar fuvarozó cég kvalifikáltabb, nyelveket beszélő sofőrei, tulajdonos-sofőrei számára is jelenthet megoldást, hogy szabadon vállalhatnak majd munkát Európa bármely fuvarozó vállalatánál. (Franciaországban pl. ma már csak elvétve találni francia nemzeti-ségű kamionsofőrt)

Alkalmazkodás

Az eddigi cégépítés, beruházások során mindvégig tudatosan törekedtek arra, hogy az EU csatlakozásig olyan méretű vállalatot építsenek fel, amely a várhatóan nagyobb piaci versenyben is talpon tud maradni. Valamelyest tartanak is a nagyobb konkurencia harctól, de az osztrák csatlakozás tapasztalataiból ítélve úgy gondolják, hogy mivel a nagyobb cégek ott is alkalmazkodni tudtak a megváltozott piaci feltételekhez, ezért nekik is jó esélyeik vannak erre.

A cég filozófiája szerint a szolgáltatás színvonalával akarnak versenyben maradni. A kereskedelmi rész igen jól szervezett. Minden relációban dolgozó manager beszéli az adott reláció nyelvét. Külképviseleteiket tekintve is a legfontosabb a nyelv ismeret, az informatika mai színvonala mellett gyakorlatilag mindegy, hogy mely európai országokban rendelkeznek helyi képviselettel. A gépkocsivezetők kultúrált megjelenésére külön figyelmet fordítanak. A kamionok GPS követő rendszerrel vannak felszerelve, így gyakorlatilag folyamatosan tudják tájékoztatni a megrendelőket árujuk helyzetéről. Rendszeres a gépkocsivezetők és az adminisztratív személyzet oktatása is, így az aktuális fuvarozási szabályok a vállalat minden dolgozója előtt ismertek.

A cég filozófiájához tartozik az is, hogy a meglévő ügyfélkör magas színvonalú kiszolgálásában bíznak elsősorban, így nagy fuvaroztató partnereiket (pl. Philips, GE Lighting, több Magyarországon megtelepült amerikai tulajdonú vállalkozás) mindenképpen meg akarják tartani.

Azért is fontos a meglévő ügyfélkörrel való jó kapcsolatok ápolása, mert azoknál könnyebb elfogadtatni a jogos költségnövekedéseket. Így pl. az Ausztriában 2004 jan. 1-től, Németországban pedig egy későbbi időpontban bevezetendő autópályadíj drágítani fogja a fuvarozást. Fő partnereik tudomásul vették az árnövekedést és beépítik saját áraikba, ami rendkívül fontos a Volán Tefu számára, mivel a nemzetközi fuvarozásban a profit csak 5-7%.

A cég műszaki, környezetvédelmi szempontból a cég teljesen felkészülten várja a csatlakozást. Ebben az évben is több mint 400, EUR4 környezetvédelmi normának megfelelő járművet vásároltak (Mercedes, DAF, Volvo típusokat). Csak 3 évig tartják meg a kamionokat, így a garanciális szervizek mellett javítási költségeik egyáltalán nincsenek. Jelenleg a vállalatnál bevezetés alatt van a legkorszerűbb ISO 14001-es rendszer, a minőségbiztosítási rendszerük pedig már évek óta működik.

Úgy vélik, hogy az EU csatlakozástól függetlenül is a kis cégek nagy számban fognak csődbe menni. Az EU szigorú környezetvédelmi előírásai is nagy számban fogják a piacról kiszorítani a kisebb vállalkozásokat, amelyek ezek betartásának költségét nem tudják állni. Véleményük szerint reális alternatívát jelenthet a kis fuvarozók részére a franchise rendszer, amikor egy nagy fuvarozó cég védőszárnyai alatt, annak árainál 5-8%-kal alacsonyabb vállalási árral, a nagy cég logisztikai szolgáltatásait használva megtarthatják saját gépkocsijaikat. A Volán Tefunál ezt a rendszert már 4 éve sikeresen üzemeltetik. Mivel időben fizetnek, sőt szükség esetén még fuvar eszközt is biztosítanak, a kis cégek sorra látják be, hogy ez a rendszer számukra a talpon maradás esélyét kínálja. Mára már több száz ilyen kis fuvarozó vállalkozás került a Volán Tefu holdudvarába. Korábban hirdették szaklapokban ezt a rendszert, de ma már erre sincs szükség.

Allami kapcsolatok

Keveslik a kormányzattól kapott érdemi információkat, különösen az EU irányából a magyar külképviseleten keresztül kapható szakmai segítséget.

Transagent Kft.

Interjú Csoltó Gáborral

a Transagent Kft. Tulajdonosával,

A BKIK fuvarozói tagozatának vezetőjével

Időpont: 2003 október 16

A cégről

A budapesti Transagent Kft. egy családi vállalkozás, melyben a tulajdonos és felesége képezik az adminisztratív személyzetet. A cég éves árbevétele 100-120 millió Ft. 5 autóval fuvaroz, a fuvarozásból származó árbevétele a vállalkozása teljes árbevételének 10%-át adja, a többi bevétel mélyépítési és környezetvédelmi kárelhárítási tevékenységből folyik be.

A rendszerváltás körüli években alapított cégnek korábban a fuvarozás volt a fő üzletága, mintegy 65 teherautóval. Vállalkozására nézve a 90-es évtized közepén az olajszőkítési időszak megrendítő volt, amikor a szőkített gázolajjal fuvarozó vállalkozók alacsony áraikkal kiszorították a tisztességes vállalkozókat a piacról. Sőt a MOL kutaknál is lehetett szőkített üzemanyagot vásárolni, amit a korszerűbb teherautók computere észrevett és letiltotta a jármű indítását.

Ekkor 60 nagy teherautót kellett eladnia és kénytelen volt vállalkozását több lábra állítani. Előbb vaskohászati alapanyagok külkereskedelmére állt át, amely 1998-ig, a kohászat nemzetközi válságának kezdetéig jól ment. Ezután a mélyépítő üzletágot erősítették meg. Az épületbontás és környezetvédelmi kárelhárítással kapcsolatos tevékenységek lényegesen magasabb nyereségtartalommal végezhetők, mint a belföldi fuvarozás.

Szabályozás

A 14/2001 számú (KÖVIHIM) rendelet teljesen eurókonform módon szabályozta a fuvarozási tevékenységet. A rendelet olyan garanciákat tartalmaz, amely pénzügyi biztonságot teremt a fuvaroztatók számára, mert a fuvarozóktól pénzügyi garanciát követel meg. 2001 óta azonban a rendelet módosításaiba az érdekképviselők nem lettek bevonva.

Műszaki felkészültség

A magyar fuvarozók nemzetközi forgalomban résztvevő járműparkja korszerű, magas műszaki színvonalon áll. Ezek közül sok teherautón a computerek már minden eseményt rögzítenek. Mivel a rakománybiztosítás igen drága, ezért műholdkövetővel is felszerelik ezeket az autókat. Ez részben a vonatkozó szigorú jogszabályoknak köszönhető, illetve annak, hogy a nemzetközi követelményeknek való megfelelés támogatva volt (pl. hitelekkel).

A belföldi fuvarozásban résztvevő járműpark viszont elavult. 4 évvel ezelőtt még 60-70 ezer jármű vett részt a belföldi fuvarozásban, ma már a rendkívül erős verseny miatt már csak 23 ezer. A piaci igényekhez képest azonban még mindig túl sok a fuvarozó. Átlagosan heti 2 fuvart tudnak lebonyolítani, ami a napi megélhetéshez elegendő jövedelmet biztosít, de a járműpark korszerűsítésére már nem futja a bevételekből.

Jövedelmezőség, költségek

A fuvarozók 100-120 Ft/km-es fuvardíjat már jónak tartanak, de már 80-90 Ft/km-ért is vállalkoznak. Más megközelítésben, ha a fuvardíjon belül az üzemanyag költsége nem haladja meg a 30%-ot, akkor azt már jó vállalási árnak tekintik. A fuvardíj 10-20%-át javításra kénytelenek költeni. A nyereséghányad maximum 10%-os, a többi a bér, amortizációra alig marad.

A túlkínálatot tekintve hasonló a helyzet, mint a taxis piacon, ahol véleménye szerint 3-szor annyi taxi fut, mint amennyire szükség lenne. Ott azonban a vállalási árak 220-240 Ft/km között vannak Budapesten, amely mellett a taxik is csak 1-2 fuvar tudnak naponta lebonyolítani.

Érdekképviselés

Véleménye szerint a számos fuvarozói érdekképviselés megfelelő információkkal látja el a fuvarozókat. A sokféle támogatási forma között szerepel szakmai lap kiadása, vidéki érdekképviselési irodák működtetése, kedvezmény biztosítása üzemanyag vásárlásra, díjmentesen igénybe vehető közlekedési szolgáltató centrum működtetése. Véleménye szerint a szakmának szüksége lenne működő szakszervezetre és kollektív szerződésre is.

Vállalati stratégia, személyzeti kérdések, képzés

Véleménye szerint sokat fejlődött a humán oldala is a fuvarozó szakmának. A sárga rendszámmal rendelkező autóknál a sofőröknek vizsgát kell letenniük. A sofőr a felrakodástól kezdve felelős az áruért, sőt inkasszálnia is kell. Egyre fontosabbá válik egy-egy fuvar megszerzésében, hogy tiszta, jó műszaki állapotban lévő autóval jelenjenek meg a telephelyen. Ugyanakkor még a drága teherautókkal járó sofőröknél is általános maradt a gázolaj egy részének eltulajdonítása.

Úgy tapasztalta, hogy a kis fuvarozó cégeknél a legjobb marketing eszköz a megfelelő kapcsolatrendszer, valamint az autókön elhelyezett reklám.

A közúti fuvarozással versengő ágazatok

A belföldi fuvarozás helyzetének megítélésénél figyelembe kell venni, hogy az alternatív fuvarozási módok leszálló ágban vannak. A folyami (dunai) hajózás visszaesett, a csepeli szabadkikötő eliszaposodott és az állami támogatást is megvonták az ágazattól. A folyami hajózási lehetőségeket egyedül a mezőgazdaság tudja még jól kihasználni (pl. gabonaszállítások). A vasút áru fuvarozási teljesítménye a '80-as években jellemző évi kb. 140 millió tonnáról napjainkra 45 millió tonnára esett vissza. Így a MÁV kb. 1/4-ét adja a belföldi áru fuvarozási teljesítménynek, 3/4-e jut a közúti áru fuvarozásra. Mivel a vasút és a vízi út „zöld” áruszállítási módnak számít, ezért az EU a magyar arányt (25% zöld szállítás, 75% közúti fuvarozás) elérendő célnak tartja az EU átlagában, ahol ez az arány jelenleg kedvezőtlenebb. Ugyanakkor az is figyelembe veendő, hogy jelenleg Magyarországon nincs olyan cég, amely részletesen gyűjtené a közúti áru fuvarozásra vonatkozó adatokat.

Csatlakozási hatások

A belföldi fuvarozásban érdekelt 23 ezer vállalkozó közül 18 ezer 1-3 teherautóval rendelkezik. Úgy véli, hogy néhány éven belül a 23 ezerből mintegy 20 ezer

tönkremegy a piaci verseny miatt. A multinacionális vállalatok megjelenése bárhol az országban forgalomsűrítő erővel bír és az árakat is erősen képes szabályozni. Ugyanakkor kiszolgáltatottabbá is teszi a fuvarozókat, mivel csak 60-90 nap múlva jutnak a pénzükhöz. EU tagként a jelenleginél alacsonyabb műszaki színvonalú járművek is végezhetnek majd nemzetközi fuvarozási tevékenységet, elegendő lesz a környezetvédelmi előírások betartása.

Az EU-ba lépésünk után a nemzetközi forgalomban érintett fuvarozóknak meg kell küzdeniük a méretben lényegesen nagyobb nyugati fuvarozó vállalatok konkurenciájával. Új jelenség a még a nyugat-európai közúti fuvarozók méreteit is lényegesen meghaladó nagyságú tengeri szállítmányozók terjeszkedése a szárazföld belseje felé, minél közelebb az áruk tényleges előállításának helyéhez. Ez a globalizálódás a közúti áru fuvarozásban lényegesen növeli a versenyhelyzetet a magyar fuvarozók számára is.

Alkalmazkodás

Véleménye szerint szükséges lenne a belföldi fuvarozásban résztvevő autók számát limitálni, a súly/LE arányban egy minimális szintet kellene előírni. Ugyanakkor a kormányzati szervek nem igazán érdekeltek a piac szabályozásában, mivel akkor a regisztrált munkanélküliség növekedne. Ugyanakkor a Széchenyi-terv új pályázata támogatja a belföldi járműpark korszerűsítését.

A jövő útja véleménye szerint belföldön is az, hogy a fuvarozóknak szakosodniuk kell. Pl. a profi költöztetéshez olyan fuvarozókra van szükség, akik rendelkeznek saját csomagolóanyaggal, párnázott az autó csomagtere, be tudják állítani a páratartalmat, hőmérsékletet. Ugyanígy lehetne szakosodni pl. romlandó élelmiszerek, gyógyszerek vagy ékszerek szállítására is

Az EU-ba lépésünk után nagy nyomás fog ránk nehezedni, hogy az útjainkra érvényes súly- és tömegkorlátozásokat oldjuk fel, de a korszerűtlen úthálózatunk nem bírja el az EU-ban futó nagyobb tehergépjárműveket. Vasúti átjáróink is korszerűtlenek, a lapos építésű nyugati teherautók pl. fennakadnak a nem szabványos domborulatán a vasúti átjárónak.

Egyetért a sofőrök vezetési idejére vonatkozó szigorúbb szabályokkal, amely piacot teremt másoknak is.

Herczegh Speciáltransport

Interjú Herczegh Bélával

A Herczegh Speciáltransport Nemzetközi Szállító és Szállítmányozó Rt. vezérigazgatójával

Időpont: 2003. október 30.

A cégről

A gépkocsivezetőkkel, szerelőkkel, adminisztrációs dolgozókkal együtt 50 fős budapesti családi cég teherautói közül 30 nemzetközi fuvarozási engedéllyel és 5 bel-földi fuvarozási engedéllyel rendelkezik. Évente 1 mrd Ft forgalmat bonyolítanak, ami 2002-ben valamelyest, 100 millió Ft-tal csökkent. A vállalkozás nyereséghányada 12-15%-os, ami azért lényegesen magasabb, mint más, tömegárut szállító közúti áru fuvarozóké, mert a Herczegh Speciáltransport nehézgépek szállítására szakosodott, amelyek speciális szállítási módot igényelnek, így Magyarországon csak 4-5 versenytársuk van. A nehézgépek szállításánál több mint tízszeres ár érhető el a tömegáruk szállításához képest. Természetesen a költségek is magasabbak, de még így is lényegesen jövedelmezőbb tevékenység mint a tömegáruk szállítása. Lényegében a Hungarocamiontól vette meg ezt a speciális ágazatot, amikor ott ezt a tevékenységet kiszervezték a cégtől.

Jelentős stabilitást visz a gazdálkodásukba, hogy 8-9 éve állandó megrendelőjük a Jászberényi Aprítógépgyár, amely forgalmuk 1/3-át biztosítja. Szintén állandó megrendelőjük a Ganz Acélszerkezetek Gyára. Jelenlegi, hitelből történő nagyberuházásuk a műhelyrekonstrukció, illetve a XI.-XXII. kerület határán megvalósuló új telephely kialakítása, amely egy helyre költözteti a jelenleg több helyen lévő szervezeti egységeket.

Marketing tevékenységükben a hirdetés útján történő fuvarszerzés a jellemző, de körfaxokat is küldenek a szóba jöhető speditőrökhöz. A 35 sofőr és a 7, műhelyben dolgozó szerelő mellett mindössze 8 fős adminisztrációs személyzetet tart, amelyből 2-3 fő beszél németül és angolul, amely elengedhetetlen a fuvarszervezéshez. A speciális nehéz szállítmányok fuvarszervezésében a visszfuvarok megtalálása igen nehéz, több szervezést igényel, mint a tömegáruk esetében, de így is 90%-os kihasználtságot tudnak elérni. A szerelők szükség esetén utánamennek az elakadt szállítmánynak, mert a nemzetközi szervíz-költségek nagyon magasak és nincs megelégedve szolgáltatások minőségével sem. Saját műhelyt tartanak fenn és 6-7 évig használnak egy teherautót.

Állami szabályozás, érdekképviselések

Nem tartja jónak az EU csatlakozással kapcsolatos tájékoztatást sem a GKM, sem az érdekképviselők részéről. Véleménye szerint az érdekképviselők leginkább a saját érdekeiket képviselik, sőt az érdekképviselési tevékenységükkel össze nem egyeztethető vállalkozói tevékenységet is folytatnak az érdekképviselés keretein belül.

Jövőre megszűnik a tevékenységi engedélykvóta, de a helyébe lépő szabályozás nem ismert, az ezzel kapcsolatos végrehajtási rendelet nincs kész. A megyei közlekedési felügyeletek sem tudnak információt adni a várható szabályozásról.

Támogatások

Állami támogatást nem kaptak, részben azért, mert a pályázatok egy része számukra nem elviselhető önerőt írt elő, másrészt úgy tudja, hogy a Széchenyi-tervből teljesen kihagyták a közlekedési ágazatot. Nehezményezi, hogy az állam a BILK beruházáshoz adott támogatással kedvezményezi a Volán-Tefut, a kisebb cégek pedig nem kapnak támogatást.

Uniók hatásai

Véleménye szerint bizonytalan, hogy mit hoz számára a jövő év és az EU csatlakozás. Az általa ismert szabályok alapján úgy véli, hogy nincs különösebb félnivalója. Azok a külföldi versenytársak, akik Magyarországon fuvarozni akarnak, már jelenleg is itt vannak. Ugyanakkor úgy véli, hogy a kvóták megszűnésével a belföldi piacon lesz egy felhígulási folyamat, mivel a járműimport és az azt finanszírozó banki hitelek oldaláról minden adva van ahhoz, hogy sokan kedvet kapjanak a fuvarozási üzletbe történő beszálláshoz. Másfelől sok ilyen újonnan induló vállalkozás csődbe megy majd a nem kellő szakmai ismeretek miatt. Valamelyest tart attól, hogy ezek az új vállalkozások megpróbálják majd elszipkázni a gyakorlott személyzetét, illetve azt is valószínűsíti, hogy átmenetileg a fuvardíjak is alacsonyabbak lesznek majd. Az Ausztriában és Németországban hamarosan bevezetendő autópályadíjat megpróbálják továbbhárítani a megrendelőikre, úgy véli, hogy ez többnyire sikerülni is fog.

Alkalmazkodás

Véleménye szerint a nemzetközi fuvarozásban használt hazai járműállomány jobb állapotban van, mint pl. a német. Köszönhető ez annak, hogy az állami szabályozás már korábban kikényszerítette a korszerűsítést. Ugyanakkor a korszerűsödési folyamatban benne volt a nagyobb vállalatok (Volán-Tefu, Révész Trans) nyomása is a közlekedési felügyeletekre, mivel ezzel is ki lehetett szorítani a kisebb cégeket a piacról.

Szükségesnek tartana piacvédelmi intézkedéseket az EU csatlakozás kapcsán. Pl. az olaszok és a belgák olyan sok adminisztratív korláttal védik a piacukat, hogy a legtöbb fuvaros tranzitszállítás során elkerüli ezeket az országokat. Legalább annyi kedvezményt szükségesnek tartana itthon is, hogy az útvonalengedélyek kiadásánál itthon a honos fuvarozó kapjon elsőbbséget. Csehországban a hétvégi kamionstopot már vasárnap délután feloldják a hazai fuvarozók számára, ezt a lépést itthon is szükségesnek tartja.

Volán Egyesülés

Bakos Endre árufuvarozási és szállítmányozási igazgató áttekintése a csatlakozás várható hatásairól.

A vállalatról

Az 1989 évben alakult Volán Egyesülés akkor 28, ma már 60 társaságot fog össze. Az állam többségi tulajdonában lévő holding tagcégeinek mintegy fele menetrend szerinti helyközi és helyi tömegközlekedés lebonyolításával foglalkozik. A tulajdonosi jogokat a társaságok felett az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. gyakorolja. A tagcégek közül 24 a helyközi menetrend szerinti autóbuszforgalmat bonyolítja le, melyekben az állam 50%+1 szavazatnyi többségi részesedését távlatokban is meg kívánja tartani. Az Egyesüléshez tartozó társaságokban a 29.000 fő összesen évi 147 milliárd Ft nettó árbevételt termel 7.335 db autóbusz, 1.050 tehergépjármű és 950 db személygépkocsi működtetésével.

A Volán Egyesülés szervezete:

- Autóbusz-közlekedési tagozat
- Árufuvarozási és szállítmányozási tagozat
- Szolgáltatási tagozat

Az Egyesülésben mintegy 20 társaság fő tevékenysége a fuvarozás, szállítmányozás, logisztika körébe tartozik. Jelenleg már járműparkjuk majdnem teljes egészében megfelel a szigorú EURO-1, EURO-2 műszaki követelményeknek. A járművek jelentős része mobiltelefonnal, illetve jármű-követő- és irányító berendezéssel van felszerelve. A Volán társaságok által végzett nemzetközi forgalom fő iránya Nyugat-Európa (73%), illetve Dél-Európa (13 %).

Várható jogszabály-változások

Kamionok kvótái és engedélyei. Jelenleg az EU tagországaival kétoldalú tárgyalások alapján meghatározott mennyiségű árufuvarozási engedélyek alapján végezhető közúti árufuvarozás. Az árufuvarozási engedély mellett Magyarországon 4950 darabban van korlátozva a teljeskörű közúti árufuvarozói engedélyek száma, amely engedéllyel teljeskörűen végezhető nemzetközi árufuvarozás. Ez az utóbbi korlátozás az EU csatlakozás pillanatában meg fog szűnni, azaz minden társaság végezhet nemzetközi árufuvarozást, aki megfelel jogszabályban meghatározott hármas követelménynek (jó hírnév, pénzügyi-, szakmai megfelelés). A korábban említett árufuvarozási engedélyek az EU-n belül megszűnnek, helyettük a várhatóan 2004. januártól kiadandó közösségi engedéllyel végezhető árufuvarozás. Csak egyes, az EU-n kívüli ország és egy EU tagország közötti engedélyek maradnak meg. Várhatóan még 2003. novemberében módosításra kerül a 14/2001. (IV. 20.) a belföldi és nemzetközi közúti

áru fuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló KöViM rendelet. Megszűnik a 3,5-20 tonna közötti teherbírású gépjárművekre vonatkozó nemzetközi korlátozás, a köteles 2 éves belföldi „gyakorlat”, és a tehergépjárművekre vonatkozó 8 éves korhatár.

Vezetési idő. A közlekedés területén a csatlakozással életbe lép a 3820/85/EGK rendelet és ezzel egyidejűleg megszűnik a 41/2002. (XII. 28.) a közúti áru- és személyszállítást végző egyes gépjárművezetők vezetési idejének korlátozásáról szóló GKM rendelet, mely elsősorban a belföldi közúti fuvarozókat és személyszállítókat érinti, hiszen a nemzetközi forgalomban résztvevő társaságokra már korábban alkalmazták az azonos tartalmú AETR Egyezményt.

Vám. Az EU csatlakozással kapcsolatban továbbá jelentősen változnak a vámmal kapcsolatos szabályozások. Az áruk szabad áramlása érdekében a vámhatárok megszűnnek, ami várhatóan a fuvarozók futásteljesítményének javulását fogja eredményezni, hiszen kevesebb lesz az állásidő, így az AETR Egyezményben leírtaknak is jobban meg tudnak felelni.

Piacvédelem. A csatlakozás után elvileg semmilyen versenyt torzító intézkedés sem jöhet szóba, így klasszikus piacvédelemről nem lehet szó, a versenysemlegesség ellenőrzése szigorú.

Állami támogatások

A nemzetközi fuvarozásban jelenleg semmiféle állami támogatás nincs, az EU versenytorzítást tiltó előírása miatt. Belföldi áru fuvarozók esetén járműbeszerzésre több alkalommal is pályázat került kiírásra. Jelenleg aktuális pályázatok:

- SZVP-2003-10 pályázati felhívás a belföldi közúti fuvarozás területén működő mikro-, kis- és középvállalkozások támogatására,
- SZVP-2003-9 pályázati felhívás a mikro-, kis- és középvállalkozások fejlesztéseit segítő kamattámogatásra,
- SZVP-2003-8 pályázati felhívás a mikro-, kis- és középvállalkozások Interneten való megjelenésének támogatására,
- SZVP-2003-7 pályázati felhívás a mikro-, kis- és középvállalkozások részére minőségirányítási rendszer bevezetésének és tanúsításának támogatására,
- SZVP-2003-6 pályázati felhívás a mikro-, kis- és középvállalkozások közötti hálózatépítés támogatására,
- SZVP-2003-5 pályázati felhívás a mikro-, kis és középvállalkozások beszállítói tevékenységét javító támogatásra,
- SZVP-2003-2 pályázati felhívás a kis- és középvállalkozások részére a korszerű vállalatirányítási rendszerek támogatására,

- SZVP-2003-1 pályázati felhívás a mikro-, kis és középvállalkozások modernizációját és technológiafejlesztését szolgáló beruházások támogatására.

Az érdekképviselők a nemzetközi fuvarozás területén el kívánják érni a napidíj és az üzemanyag-megtakarítás rendszerének további életben tartását és uniós elfogadtatását, illetve legalább a belföldi járműállomány folyamatos megújításának támogatását.

Piaci változások

A szlovák fuvarozók jelenleg is nagy konkurenciát jelentenek a magyar fuvarozók részére, a csatlakozást követően várhatóan ez a konkurencia még jobban fog erősödni.

Az EU-n belüli fuvarozást két tagország között eddig csak CEMT engedéllyel lehetett végezni, ami korlátozott számban áll az ország rendelkezésére, a csatlakozás után ez az újonnan kiadott közösségi engedéllyel végezhető lesz. A fenti fuvarozásban a rizikó az, hogy a magyar gépjárművezetők egy része azért nem megy külföldre dolgozni, mert akkor nem tudnának rendszeresen hazajárni, és a magyar emberekre, még a nemzetközi gépjárművezetőkre is jellemző az immobilitás. Ha viszont két olyan tagország között fuvaroznának, ahol nem tudják Magyarországot érinteni – így haza jönni –, akkor nagyobb fizetést kell nekik adni, hogy ne menjenek külföldre munkát vállalni magasabb bérért.

A csatlakozás nagy vesztesei valószínűleg az egy-két járművel rendelkező, általában kényszervállalkozók lesznek. E vállalkozásoknak nincs tőkéjük, fejleszteni nem tudnak, azonban az alacsony minőségű és rossz műszaki állapotú járműveivel nem képesek versenyezni, így előbb-utóbb várhatóan tönkremennek. A csatlakozás nyertesei a komplex szolgáltatást nyújtani tudó társaságok lesznek, előreláthatólag e társaságok a kisebb vállalkozásokat magukba olvasztják, vagy alvállalkozóként foglalkoztatják. Az egy-két járművel rendelkező társaságok kénytelenek lesznek vagy hálózatba tömörülni, vagy egy nagyobb társaság alvállalkozójaként működni tovább.

Foglalkoztatás és társadalmi hatások

Jelenleg nagyon magas az egyéni vállalkozók száma, akik közül sok a kényszervállalkozó. E vállalkozók helyzete a csatlakozással labilissá válik. A kényszervállalkozókhoz természetesen hozzá tartozik a 2-3 főből álló családjuk is, így e vállalkozók tönkremenetele hatványozott problémát jelent a társadalom számára. Várható, hogy a csatlakozás után előre láthatóan tönkremenő cégek munkavállalóit a magas színvonalú, komplex szolgáltatást nyújtó cégek csak részben lesznek képesek felszívni.

Közúti Közlekedési Szolgáltatók Szövetsége (KKVSZ)

A szervezetről. A KKVSZ a közép- és nagyvállalatok érdekképviselője a szállítványozás, áru fuvarozás, személyszállítás terén. 85 tagja van, ebből 31 áru fuvarozó. Tagsága egyre bővül. A szervezet vállalati tagjainak létszámát tekintve a hasonló érdekképviselők körében a legkisebb, a foglalkoztatottak összesített létszámát tekintve (45.000 fő) viszont ez a legnagyobb ilyen érdekképviselő. Hivatali apparátusa kicsi, de nagy számú szakembergárda áll rendelkezésére szükség esetén (eseti szerződéssel). Bizottságai: humánpolitikai, közgazdasági, jogi, etikai, környezetvédelmi, informatika és számos ad hoc bizottság.

A hasonló szervezetekről. Az érdekképviselők jószerivel lefedik a szakmát. Az egyautós vállalkozástól a ma legnagyobb Waberer's csoportig minden vállalkozás megtalálhatja a saját elképzeléseinek legjobban megfelelő érdekképviselőjét. Korábban voltak villongások az érdekképviselők között, az együttműködés időnként változó, most jó, folyamatosan kölcsönösen tájékoztatják egymást. a munkabizottságokba 1-1 főt delegálnak, közös PR-t végeznek, egységesítik a munkadíjakat. A kis és nagy cégek érdekei sokszor ellentétesek, de egyre jobban terjed a belátás, hogy a fontos ügyekben egy véleményt kell képviselni. A KKVSZ az egyetlen szállítási érdekképviselő, amely nem folytat gazdasági tevékenységet, nem szolgáltató, ezért a többi szervezet jobb anyagi helyzetben van.

A szakma cégeiről.

- A nagyobb és a nemzetközi viszonylatokban szállító cégek már korábban átvették a nyugati előírásokat, mind szakmailag, mind pedig az eszközpark tekintetében, így ma sokkal felkészültebbek. Ezt a váltást a KKVSZ saját tagjai számára kötelezővé tette. A nagy cégek 1992 óta évenként módosítják munkatársaikkal kötött kollektív szerződéseiket.
- A kizárólag belföldi fuvarozók nagy részét kényszervállalkozónak tekintik: ők felkészületlenek, eszközparkjuk elavult, cseréje szinte lehetetlen. Sokan tönkremennek, és körükben nő a munkanélküliség. Ezen nem sokat segít a jelenlegi GKM pályázat, melynek keretében mintegy négy-ötszáz vállalkozó lecserélheti egy vagy két régi (pl. IFA márkájú) teherautóját. Meglátásuk szerint a célcsoport többsége nem képes az önrész kifizetésére. Egyébként véleményük szerint mennyiségi szempontból Magyarországon az eszközpark nagyobb a szükségesnél. A fuvarozók 30-35 %-a saját számlás fuvarozó (fehér rendszám), sokan fekete fuvaroznak vagy hamis okmányokkal, elveszik a munkát a fuvardíj ellenében fuvarozók (sárga rendszám) elől és nem fizetnek adót. Ezeket közúti ellenőrzéssel lehetne kiszűrni, de nem ez nem elég intenzív.
- A kicsiknél valamivel jobban állnak a közepes cégek.

Beruházási kényszer és vállalat-integráció. Folyamatos kényszer a technikai és környezetvédelmi okokból szükségessé váló beruházás. A folyamatos a fejlesztési kényszer kikényszeríti az összefogást, ennek során az egyedül dolgozó kicsik, a kicsinek megmaradók, és az önállósághoz ragaszkodók tönkre fognak menni. A szakmában a kis cégek vagy szövetkeznek - ami nem nagyon működik - vagy pedig alvállalkozókká válnak nagy cégeknél. Ezzel azonban önállóságuk csorbul és ez ellen sokan berzenkednek.

Logisztika és szállítmányozás. A jövő a logisztikai cégeké. Magyarországon ezek a nagy fuvarozó cégekből nőttek ki (pl. Volán-Tefu). Ez a fejlesztés tökeigényes ezért hitelekből, ingatlanértékesítésből fedezik. Ami van, korszerű, számszerűleg kevés. A kisvállalkozók ebből kiesnek, a logisztika területén a nagyobb vállalkozások a nagyobb vállalkozásokkal dolgoznak együtt. Pl. a mozgó raktárrendszert, az alkatrésznek raktározás nélküli, a beépítés idejére történő szállítását csak nagyvállalkozó tudja megbízhatóan elvállalni. A szállítmányozást multinacionális mammutvállalatok végzik, nekik a kicsik nem jelentenek konkurenciát. A speditőr cégeknek néha nem is fuvaroznak, csak saját logisztikai bázisukra támaszkodnak. A magyar kisfuvarozóknak a nemzetközi expedícióban sincs esélyük: a nagyok már beépültek ezekbe a szférákba, a közepeseknek még meg kell küzdeniük.

A MÁV a közúti fuvarozók számára belföldön nem igazi konkurencia, nemzetközi szállításban inkább. Nagy az igény a háztól házig való szállításra, a vasút pedig túl "macerás", Magyarországon a helységek kevesebb, mint egyharmada érhető el vasúton. Nyugaton megpróbálják visszaterelni a szállítást a vasútra, ezt felesleges utánozni, hiszen Magyarországon 30% a vasút részaránya, Nyugaton csak 10%.

Párbeszéd a szabályozó hatóságokkal. A nagyvállalatok vezetői felkészült diplomások, akiknek az EU-jogharmonizáció kapcsán már 1995 óta rendszeresen kikéri a véleményét, bevonják őket a döntésekbe. A KKV SZ figyelemfelhívó levélben és regionális gyűléseke tájékoztatja tagjait. A fuvarozók legjellemzőbb panasza azzal kapcsolatos, hogy nem tudják visszaigényelni az üzemanyag jövedéki adóját. Érvelésük: a MÁV sokkal több támogatást kap: pl. jövedéki adó visszaigénylése formájában, a közúti fuvarozók nem igényelhetik vissza, pedig nagy segítség lenne. Az adó mellett magas az úthasználati díj is (pl. M5). Piacvédelem nincs, és nem is várható.

A csatlakozás főbb hatásairól. A vámkezelés megszűnésének hatására gyorsul majd az áruforgalom, legalábbis az EU országok felé és onnan. Nemzetközi téren erősödő konkurencia várható, elsősorban a velünk együtt belépők (csehek, lengyelek, szlovákok) részéről. Velük szemben nagy hátrányunk, hogy magas a magyar adó. A nyugati nagy fuvaroztatók hagyományosan előnyben részesítik a saját partnereiket. Könnyebb lesz viszont, hogy megszűnik a várakozás a határon, gyorsabb lesz a fuvarozás és így azonos idő alatt nagyobb bevétel érhető el.

A Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (FUVOSz)

Előzmények. Magyarországon 1982-ben 36 évi szünet után ismét engedélyezték magánszemélyek részére a közúti személy- és áru fuvarozást. A fuvarozó kisiparosok számára kötelező volt a KIOSZ tagság. 1988-ban megalakult a KIOSZ Személy és Teherfuvarozók Országos Szakmai Tagozata, melynek taglétszáma 1989-re meghaladta a 40 000 kisiparost, miközben a KIOSZ összlétszáma 160 000 volt. 1990-ben megszűnt a kötelező KIOSZ tagság, és a tagozat átalakult Magánfuvarozók Országos Ipartestületévé (MOIT). Az 1990. októberében az üzemanyagár válság következtében a fuvarozó kisiparosok országos útblokádát szerveztek, melyet követően a szakmai érdekképviselések száma tovább nőtt és vidékre is decentralizálódott. Az Egyesületi Törvény alapján működő FUVOSZ-t 1992-ben Szolnokon alapította a Jász-Nagykun-Szolnok megyei Közúti Közlekedési Szolgáltatók Kamarája, a Budapesti Teherfuvarozó Kamara, hét település ipartestülete, továbbá személy- és áru fuvarozó kisvállalkozók.

2003-ban a szervezet több mint 10 ezer tagja több mint 20 ezer haszonjárművet üzemeltet. A társadalmi szervezet legmagasabb testülete a Küldöttközgyűlés, melynek választott Elnökség, Ügyvezető elnökség, Felügyelő Bizottság és Etikai Bizottság segíti munkáját.

A szervezet feladatai:

- a tagjait érintő jogi, gazdasági kérdésekben a véleményeket összefoglalja, továbbítja, képviselje, a vonatkozó jogszabályokat véleményezze;
- direkt és indirekt állami támogatásokat érjen el, pénzügyi forrásokat teremtsen az EU integrációs felkészítésre;
- szorgalmazza a belföldi fuvarpiac védelmét a kontároktól és azoktól a külföldi vállalkozóktól, akik belföldi kiinduló- és célpontok között szándékoznak fuvarozni (ez az úgynevezett kabotázs);
- szorgalmazza, hogy tegyék átláthatóvá a közúti motorizációtól elvont pénzek felhasználását, és hogy legalább 50%-ban forgassák azt vissza a közúti infrastruktúrába;
- információval lássa el tagságát, különösen az uniós integrációs folyamatra vonatkozóan;
- terjessze az ISO minőségbiztosítási rendszert.

A FUVOSZ szolgáltatásai tagjai számára:

- Áru fuvarozóknak, közúti járműmentőknek, autóbusz üzemeltetőknek a rendeletekben előírt pénzügyi fedezet, taxisoknak utasonként 25 ezer Ft-os pénzügyi fedezet biztosítása;

- Belföldi árufuvarozóknak fuvarlevél és egyéb nyomtatványok, valamint a szakmai tevékenységhez kapcsolódó biztosítások közvetítése, a csak belföldi tevékenységet végzők számára Széchenyi hitelkártya közvetítése.
- A Fuvaros című szakmai lap kiadása és tagokhoz ingyenes eljuttatása;
- A FUVOSZ által alapított szolgáltató Kft. fuvarszervező, járműmentő tevékenysége;
- Szakmai alapképzés, továbbképzés, ismeret-felújítás a FUVOSZ Oktató Kabinetjénél, EU integrációra felkészítő tanfolyam, munkavédelmi-, balesetmegelőzési, tűzvédelmi oktatás, ISO minőségirányítási rendszer vezető és belső auditor képzés, tachográf használati oktatás.
- Üzemanyag árkedvezmény biztosítása a FUVOSZ-MOL Rt. megállapodás keretében;
- Eszköz- és alkatrész-beszerzés, valamint szolgáltatás igénybevételi kedvezmények 3-15 % között, a Fuvaros újságban közzétett vállalkozásoknál, kereskedőknél;
- Non-stop diszpécser szolgálat a sérült járművek elszállítására a MABISZ-FUVOSZ megállapodás keretében,
- Jogsegélyszolgálat,
2003-ban a tagdíjak a következők:
- az egy autós tag alaptagdíja: 7.200,- Ft/év
- Területi képviselő tagdíja: 24.000,- Ft/év
- Területi képviselői tag alaptagdíja: 7.200,- Ft/év
- Jármű nélküli tag alaptagdíja: 24.000,- Ft/év

2003 januárjában a FUVOSZ levelet írt a miniszterelnöknek, amiben többek között kérte

- a gázolaj jövedéki adójának visszaigényelhetőségét,
- a tachográfokkal kapcsolatos vállalkozói beruházások támogatását,
- a tachográf 2003-tól belföldön is kötelező használatának elhalasztását,
- korszerű, kulturált parkolók létesítését,
- a likviditást segítő Széchenyi kártya jogosultsági körének kiterjesztését a közúti árufuvarozókra,
- a fuvarozás korábbi, 13 százalékponttal alacsonyabb ÁFA kulcsának visszaállítását;

- a belföldi személy- és áru fuvarozók korszerű fuvarszekőzhöz jutásának támogatását;
- a fekete fuvarozás elleni hatékonyabb fellépést;
- a gépjármű adó kedvezményének kiterjesztését a benzinüzemű kistehergépjárművekre;
- a mikro-, kis- és középvállalkozók logisztikai rendszerekkel történő kapcsolat-tartásához szükséges informatikai fejlesztés támogatását
- a matricás autópályadíj-képzés gyakorlatának megváltoztatását, az M3-as és M7-es utakon több matricamentes szakasz létesítését és az M5-ös autópálya díjának csökkentését;
- a nehéz tehergépjárművek hétvégi forgalomkorlátozásának enyhítését;
- az útépitések ellenőrzésére társadalmi útalapellenőrző bizottságok intézményesítését;
- a közúti motorizációtól elvont pénzek legalább felének visszaforgatását a közúti infrastruktúrába.

2003 nyarán a FUVOSZ és a GKM tárgyalásokat folytattak, melyben a minisztérium államtitkári szinten képviseltette magát (Fuvosz 2003).

Az érdekképviselő eredményeket ért el az alábbi témákban:

- A Széchenyi Kártya használatának kiterjesztése;
- A közúti áru fuvarozó vállalkozások által igénybe vehető kormányzati szintű támogatások növelése;
- Az autómentést végző járművek ideiglenes felmentése a tachográf-fel-szerelés kötelezettsége alól;
- A gépjárművezetők vezetési idejének korlátozásáról szóló rendeletek vonatkozási körének szűkítése;
- A tehergépkocsik által is igénybe vehető várakozó helyek térképének közzététele;
- A FUVOSZ rendszeres tájékoztatása az uniós csatlakozás folyamatáról.

Nem született megállapodás az alábbi követelések témájában

- Az üzemanyag jövedéki adó csökkentése;
- Az útépitésekre fordítható összegek társadalmi ellenőrzése.

IRODALOMJEGYZÉK

- B.A. (2002) Fáradt kamionosok az utakon. Népszabadság 2002. november 16. Szerző: B. A.
- B. J. (2003) Kis haszon, nagy teher. Népszabadság 2003. október 8. Szerző: B. J.
- Boda (2003a). Elterelő hadművelet. Demonstrációt tartottak az M5-öst drágálló kamionosok. Népszabadság 2003. június 25. Szerző: Boda András
- Boda (2003b) Fellángoló viták a súlykorlátozásról. A fuvarozók a kamionstop végét várják az 5-ös úton, a települések szigorítást remélnék. Népszabadság 2003. augusztus 30. Szerző: Boda András.
- Cseh (2002) Nemzetközi közúti fuvarozás. Dr Cseh Lajos c. egyetemi docens. Forrás: <http://www.pointernet.pds.hu/ujsagok/transpack/2002-ev/01-januar/tra-10.html>
- EEA (2002) Paving the way for EU enlargement: Indicators of transport and environment integration, Az EU-bővítés útjának egyengetése - A közlekedés és környezet integrált mutatói. TERM (Közlekedés és környezet jelentési rendszer) Európai Környezetvédelmi Ügynökség. Projektvezetők: Ann Dom, Wouter de Ridder. EEA, Koppenhága, 2002.
- EU (2001) Az EU 2010-ig szóló közlekedéspolitikai Fehér Könyve, EU Bizottság, 2001
- F.O. (2003) Brüsszel emelné a kamionok sztrádadíját. Népszabadság 2003. július 24. Szerző: F. O.
- Fuvosz (2003) A FUVOSZ-GKM tárgyalások eredményei összefoglalás (2003. 08. 26.) Forrás: <http://www.fuvosz.com/PHP/hirek/index.php?id=53>
- GKM (2003) A hazai közúti áru fuvarozó vállalkozások versenyképességének kilátásai a csatlakozás után. Gépjárműközlekedési Főosztály, 2003. Forrás: <http://www.gkm.hu>
- Hermann (2003) Változó vámszabályok - A jövő határesetei. Írta: Hermann Irén. Heti Világgazdaság 2003 szept. 24.
- Kapitány (2003) Növekvő károkat okozó kamionok. Teher az országnak, haszon az államnak. Népszabadság 2003. október 4. Szerző: Kapitány Szabó Attila.
- Kocsis (2003) EU-s reformterv az útdíjakról - Saját vonóhorgánál fogva. Írta: Kocsis Györgyi. Heti Világgazdaság, 2003. szept. 24.
- Kormányzati Portál (2003). Csatlakozási felkészítő fuvarozóknak. Forrás: Magyarország.hu. Kormányzati Portál, 2003. április 7.
- K. Sz. A. (2003) Az öreg IFA is bearaszol az unióba - Támogatást kapnak a fuvarozók a teherautópark cseréjéhez. Írta: K.Sz.A. Népszabadság 2003. szeptember 17.
- K. Sz. A. (2003b) Tárcaközi útdíjvita. Írta: K.Sz.A. Népszabadság 2003 október 21.
- MTI (2003) Fuvarozás: a csatlakozás után be kell tartani a vezetési időt és a pihenőket. MTI-Press, Budapest, 2003. május 30.

- Nemeskeri (2001) Economic growth brings transportation challenges. Robert L. Nemeskeri, Bulletin of the Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, Volume 10 Number 3. October 2001
- NSz (2003) Növekvő károkat okozó kamionok. Teher az országnak, haszon az államnak a Magyarországon áthaladó nehézgépjármű-forgalom. Népszabadság 2003. október 4.
- Lukács (2002) Az egészséges környezetért. Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke. Népszabadság 2002. március 5.
- M.R. (2003) Sikeres érdekvédelem. A VOSZ (Vállalkozók Országos Szövetsége), a NIT és a GKM levélváltása. . Írta: M.R. "A Fuvaros" - a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetségének (FUVOSZ) havonta megjelenő szakmai lapja. 2003 május 21. Forrás: www.dolphinet.hu
- PMKIK (2003) Alanyi joggá válik a közúti árufuvarozás. Tájékoztatás a Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara weboldalán. Forrás: <http://www.pmkik.hu/world/pmkikweb.nsf/0/78b31741126cb1eac1256d12002b1e30?OpenDocument>
- Rab (2003) Fuvarozók növekvő terhei. Szerző: Rab László. Népszabadság 2003. június 10.
- R.J. (2003) Fuvarengedélyek – jön az EU licence. R.J. cikke. Navigátor, 2003 szeptember 39. oldal.
- Schweitzer (2002) A magyar szállítási piac kilátásai - A Kamaz-kor vége. Írta: Schweitzer András. Heti Világgazdaság 2002 október.
- Schweitzer (2003) Kigurulnak. A magyar fuvarozók felkészülése az EU-csatlakozásra. Schweitzer András. Heti Világgazdaság 2003 szept. 24.
- Szászi (2002a) Feketefuvarozók Ausztriában. Magyar sofőröket is érint az illegális munka nemzetközi botránya. Népszabadság, 2002. február 2. Szerző: Szászi Júlia.
- Szászi (2002b). Nyugati fuvardíjak, keleti bérek - Az osztrák szállítványozók nem szorgalmazzák az uniós piacnyitást. Népszabadság 2002. június 22. Szerző: Szászi Júlia
- Tevan (2001). Magyar szállítási piac - Közelharc és távol. Tevan Imre. Heti Világgazdaság 2001.09.22.
- VG (2003) Szállítványozók toplistája. Világgazdaság 2003 október 2.

MELLÉKLETEK

A közúti árufuvarozás jogszabályi alapjai és az engedélyek

A közúti árufuvarozási szolgáltatások végzésének általános feltételeit a következő jogszabályok tartalmazzák:

- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény,
- A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet,
- A belföldi és a nemzetközi közúti árufuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet,
- A nemzetközi közúti áruszállítás végzésének egyes feltételeiről szóló 7/1991. (I. 29.) KHVM rendelet,
- A nemzetközi közúti személyszállítás végzésének egyes feltételeiről szóló 16/1992. (VII. 3.) KHVM rendelet.

A Közlekedési Felügyelet közúti ellenőrzési tevékenységének alapvető szabályait a következő jogszabályok tartalmazzák:

- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény,
- A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet,
- A nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 111/1995. (IX. 21.) Korm. rendelet,
- A nemzetközi közúti fuvarozást végző egyes járművek személyzetének vezetési és pihenőidejének ellenőrzéséről szóló 54/2001. (IV. 10.) Korm. rendelet,
- A veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet
- A közúti áru- és személyszállítást végző egyes gépjárművezetők vezetési idejének korlátozásáról szóló 41/2002. (XII. 28.) GKM rendelet,
- A nemzetközi kombinált áruszállítást elősegítő kedvezményekről szóló 154/1995. (XII. 20.) Korm. rendelet,
- A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet,

3. táblázat

Belföldi közúti áru fuvarozó okmányai

Járműre vonatkozó dokumentumok	Gépjárművezetőre vonatkozó dokumentumok
Forgalmi engedély	Gépjárművezetői engedély
Környezetvédelmi igazolólap	PAV II határozat
Közúti áru fuvarozói engedély	Igazolvány belföldi áru fuvarozói vizsgáról
Fuvarlevél (belföldi)	ADR bizonyítvány (ha szükséges !)
Tachográf hitelességi bizonylat	Munkaszerződés / munkaviszony igazolás
Üzemeltetési jogviszonyt igazoló szerződés (lízing, bérlet, stb.)	Tachográf-korongok
Kötelező felelősségbiztosítás igazolása	Árura vonatkozó, illetve esetleges okmányok
	Kereskedelmi számla, szállítólevél stb.

Forrás: Közlekedési Főfelügyelet weboldala, 2003.

4. táblázat

Nemzetközi közúti árufuvarozó okmányai

Járműre vonatkozó dokumentumok	Gépjárművezetőre vonatkozó dokumentumok	Árura vonatkozó, illetve esetleges okmányok
Forgalmi engedély	Gépjárművezetői engedély	Vámokmányok
Környezetvédelmi igazolólap	PAV II határozat	Kereskedelmi számla
Igazolólap nemzetközi áruszállító járműhöz	Nemzetközi gépjárművezetői engedély (ha szükséges)	Szállítólevél
Nemzetközi közúti árufuvarozói engedély	Igazolvány belföldi árufuvarozói vizsgáról	Állategészségügyi vizsgálat igazolása
Belföldi árufuvarozói engedély-kivonat	Igazolvány nemzetközi árufuvarozói vizsgáról	Növényegészségügyi vizsgálat igazolása
Fuvarlevél (belföldi)	ADR bizonyítvány (ha szükséges !)	
CMR fuvarlevél (nemzetközi)	Munkaszerződés / munkaviszony igazolás	
Nemzetközi közúti árufuvarozási engedély	Tachográf-korongok	
Tachográf hitelességi bizonylat		
Üzemeltetési jogviszonyt igazoló szerződés (lízing, bérlet, stb.)		
CEMT "zöld" jármű igazolás a vonójárműre (zöld színű nyomtatvány)		
CEMT "biztonságos jármű" igazolás a pótkocsira (sárga színű nyomtatvány)		
CEMT "forgalombiztonsági igazolás (fehér nyomtatvány) a vonójárműre és a pótkocsira egyaránt		
Kötelező felelősségbiztosítás igazolása		

Forrás: Közlekedési Főfelügyelet weboldala, 2003.

Nemzetközi szerződések és fuvarozási okmányok

A nemzetközi fuvarozás harmonizálásával, jogi alátámasztásával már az európai integrációs folyamat előtt is számos multilaterális szerződés foglalkozott. Átfogó jelleggel ismertetjük ezek körét.

- A C.M.R. Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződést 1956-ban kötötte meg öt európai ország, ehhez hazánk 1971-ben csatlakozott. Ma szinte valamennyi európai ország tagja az Egyezménynek. Az Egyezmény aláírói egységes szabályozást hoztak létre a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésekre vonatkozó feltételek és a fuvarozáshoz használt okmányok és a felek felelősségének kérdéseiben. Az Egyezmény minden olyan szerződésre vonatkozik, amely áruknak közúton, járművel, díj ellenében végzett fuvarozásaként teljesítettek, ha az áru átvételének helye és a kiszolgáltatásra kijelölt hely két különböző állam területén van, amelyek közül legalább az egyik szerződő állam. Az Egyezmény nem terjed ki ugyanazon állam területén belül lévő fel- és lerakóhely közötti fuvarozásra. A fuvarozási szerződésről az Egyezmény szerint fuvarlevelet állítanak ki, ez bizonyítékul szolgál a fuvarozási szerződés megkötésére, a szerződés feltételei elfogadására és arra, hogy a fuvarozó az árut átvette. A fuvarozó felelős az áru teljes, részleges elveszéséért, megsérüléséért, ha az, az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be, valamint felelős a késedelmes kiszolgáltatásért. (Cseh 2002)
- Az E.T.R. a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyeinek munkafeltételeit szabályozó egyezmény, melynek Magyarország 2001 óta teljes jogú tagja. Előírja, hogy a járművet el kell látni egy regisztráló műszerrel (TACHOGRAF) amely mind a haladási, mind a pihenő időt rögzíti a fuvarszközben. A tachográfot hitelesíteni kell, melyet a Közlekedési Főfelügyelőség végez és ad róla hivatalos okiratot. A Műszert a Mérésügyi Hivatal szabályozza be. Adatrögzítő lapokkal kell rendelkezni, összesítő nyilvántartást kell vezetni a sofőrnek (a hatósági intézkedésekről, pl. mikor kapott közúti ellenőrzést és milyen hiányosságokat találtak, és hogy mennyi bírságot fizetett) majd azt a Közlekedési Főfelügyelethez be kell nyújtania.
- Az A.D.R. a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodás. Magyarországon az 1979. évi XIX. sz. Törvényerejű Rendelet alapján lépett hatályba.
- Az A.T.P. a gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi fuvarozásáról és az ilyen fuvarozásokra szolgáló különleges fuvarszközökről szóló megállapodás. Az egyezményt 1970. szeptember 1-én hozták létre Genfben. A megállapodás szabályozza a hűtött és hűtőgépes járművek műszaki kivitelét és időszakos kötelező ellenőrzésüket.

- Az A.T.A egy vámegyezmény, mely az áru előjegyzési eljárásban való behozatalához szükséges igazolványról szól. 1961. december 6-án kötötték Brüsszelben.
- A T.I.R egy, az áruknak TIR-igazolvánnyal történő nemzetközi fuvarozására vonatkozó vámegyezmény. 1959. január 15-én Genfben jött létre (legutóbb 2000-ben módosították). Hazánk is tagja. Célja: a nemzetközi közúti áru fuvarozás során alkalmazott vám eljárások egységesítése és gyorsítása.
- A TRANZIT nevű Egységes Árutovábbítási Egyezményt 1957. május 20-án Interlaken-ben kötötték meg, és 1988. január 1-e óta van érvényben. Hazánk 1996. júliusa óta teljes jogú tag. Ennek értelmében: a szerződő országok illetékes vámhivatalai jogosultak egy kézben, "egyablakos rendszerben" végrehajtani az indító, az átlépő és a rendeltetési vámhivatal feladatait.
- A szállítótartályokra vonatkozó vámegyezmény 1972. december 2-án került aláírásra, majd 1956-ban módosították. Hazánk is tagja. Célja, hogy lehetővé tegye a nemzetközi áru forgalomban használt szállítótartályok (konténerek) vámmentes forgalmát.

Szómagyarázat

- *Fuvarozás:* Dolgok vagy személyek szállítása pénzért. Lehet közúti, vasúti, folyami, tengeri, légi, szállítószalagos és csővezetékes. Áruk szállításánál rendszerint a fuvarozó és a fuvaroztató köt szerződést. Utóbbi lehet maga az árutulajdonos, de szállítmányozó vállalkozás is.
- *Szállítmányozás:* A fuvarozás megszervezésével foglalkozó, az árutulajdonos és a fuvarozó közé ékelődő vállalkozás. Feladatai közé tartozik a fuvarozó(k) kiválasztása, a teljes fuvarozási folyamat (az áru ki-, be-, átrakása, átsomagolása) figyelemmel kísérése, a szükséges szerződések és biztosítások megkötése s részben a fuvar finanszírozása is. Általában egyedi vagy bonyolultabb, távolabbi fuvarozási feladatokhoz szoktak szállítmányozót igénybe venni.
- *Logisztika:* Eredetileg katonai kifejezés volt, a hadseregek anyagi ellátását jelentette. Ma a nyersanyagok, félkész és késztermékek, az energia és az ezekkel összefüggő információk hatékony mozgatásának és tárolásának „tudománya”. Kiterjed a szállítás és a raktározás megszervezésére is.

Budapest, 2003. november 18.