

MÁZSÁS TEHER A FUVARÓZÓK VÁLLÁN

Ipartestületünk mindent megtesz tagvállalkozásaink piacon maradása érdekében

Tűzár nélkül állíthatjuk, kritikus időszakot élnek meg ezekben a hónapokban a magyar – és minden bizonnyal az európai – közúti közlekedési szolgáltatók. A gazdasági-pénzügyi világválság hatásai kőkeményen érintik a fuvarozókat is, akik most szembesülnek igazán a recesszió árnyoldalaival. Vajon van kiút a jelenlegi helyzetből? Hány vállalkozó lesz képes a piacon maradni, és hányukat nyomja agyon a mázsás teher?

A fuvarozók számára „békeidőben” többnyire csak az elszállítandó áru, a rakomány jelenti a terhet, de most más időket élünk, másféle nehézségekkel is meg kell birkóznunk. A világgazdasági válság hazánkba is begyűrűző negatív hatásai mázsás teherként nehezednek rájuk.

Borúra ború

Szűk egy évvel ezelőtt az egekbe szökő üzemanyagárak és az erős forint hatalmas veszteséget okozott a magyar közúti közlekedési szolgáltató vállalkozásoknak. Mire kiheverték volna ezt a sokkot – időközben jelentősen visszaesett a gázolaj ára, és a forint is folyamatosan gyengült –, jött az újabb, még az előzőnél is nagyobb „pofon”. Ezúttal egy, az elemzők szerint az 1929-eshez fogható világgazdasági válság képében, amely – ahogy az általában lenni szokott – Magyarországon határain sem állt meg. Mit nem állt meg? Ajtóstól rontott a házba, s 2008 őszétől erőteljesen kezdte feszegetni a gazdaság kereteit, és alaposan felforgatta a közúti fuvarozási piacot is. Erre az évre meglehetősen kedvezőtlenek az előjelek. A bruttó hazai termék alakulása abszolút kiszámíthatatlan, egy biztos csak, és ebben minden közgazdasági szakértő egyetért, hogy csökkenni fog. A mértékéről már megoszlanak a vélemények, a derülátóbbak egy-két százalékos visszaeséssel számolnak, a borúlátóbbak szerint viszont akár a három-négy százalékos csökkenés sem kizárt. Közgazdasági tény, hogy a GDP egyszázalékos változása a fuvarozási teljesítmények két, két és fél százalékos változását vonja maga után, aminek egyebek mellett az az oka, hogy a bruttó hazai termék mintegy ötven százaléka a külkereskedelmi forgalomból származik. Mindez azt jelentheti, ha az optimistább GDP-verzió jön be, akkor a fuvarozási teljesítmények 2-5 százalékkal eshetnek vissza, ha azonban a pesszimistáknak lesz igazuk, abban az esetben akár 6-10 százalékos teljesítménycsökkenéssel is számolhat a szakma. További borúlátásra adhat okot a válság következtében felerősödő és egyre szélesebb körben terjedő árverseny, a fuvardíjak esése, az üzemben tartott

gépjárművek romló futáskihasználása, a kitolódó fizetési határidők, a beszűkülő finanszírozási és lízingelési lehetőségek. Mindezen nehézségekre természetesen rátehető egy jó nagy lapáttal a továbbra is kiszámíthatatlanul ingadozó üzemanyagár, emiatt pedig mindenfajta előzetes költségkalkuláció csődöt mondhat, és a vállalkozási-üzletpolitikai előre tervezésnek sincs túl sok értelme. Az európai gazdaság mélyrepülése következtében egyre kevesebb árut kell szállítani, csökken a fuvarfeladatok száma, ami a nemzetközi fuvarozásban érdekelt vállalkozóknak okoz fejfájást. Ilyen bizonytalan vállalkozói környezetben a fuvarozóknak és az érdekeiket képviselő szakmai szervezetnek egy célja lehet: tompítani a válság hatásait, úgy, hogy lehetőség szerint senkit ne nyomjon agyon a mázsás teher.

Szolgáltatásdömping

Hogyan próbál segíteni a NiT Hungary a bajba jutott és sok esetben a túlélésért küzdő mikro- és kisvállalkozásoknak? Ipartestületünk lassan két évtizede képviseli a magyarországi közúti áru- és személyszállító magánvállalkozások érdekeit. Budapesti és regionális irodahálózatán keresztül, a mindenkor piaci árak alatt, szerteágazó szolgáltatásokkal segíti a tagság mindennapi munkáját, a költségek racionalizálását, a tagvállalkozások versenyképességének javítását az

éles belföldi és nemzetközi fuvarpiaci versenyben. Ezúttal csupán villanásképpen emeljük ki a komplex ügyviteli szolgáltatást, a NiTSAT gépjárműkövető rendszert, a minden évben rendszeresen megszervezett áru- és személyszállító vállalkozói tanfolyamokat. Az ipartestület képző szerve, a NiT AFT Kft. működteti a vállalkozók körében egyre nagyobb népszerűségnek örvendő Kamionsulit, ahol Magyarországon egyedülálló felszereltségű gépjárműveken folyik a kamion- és autóbusszofőrök munkáltatói igényeknek megfelelő képzése, továbbképzése. A szervezet segítséget nyújt a digitális tachográf adatainak letöltésében, archiválásában (D-Box berendezés) és kiértékelésében, a budapesti székháza tőzsomszédságában saját üzemanyagútöltő-állomást üzemeltet. Mivel a fuvarozó vállalkozások számára a gázolajköltségek jelentik a legnagyobb kiadási tételt, egyáltalán nem mindegy, hogy milyen áron juthatnak hozzá az üzemanyaghoz. A MOL-lal és a Shell-lel – mint stratégiai partnerekkel – kötött együttműködési megállapodás alapján, a NiT Hungary komoly nagyvásárlói kedvezményeket tud biztosítani a tankolási közösséghez csatlakozó tagjainak gázolaj vásárlásakor. A konstrukció nagy előnye, hogy az egy járművet üzemeltető mikro- vagy kisvállalkozó ugyanakkora árkedvezménnyel tankolhat a két olajtársaság kútjainál, mint a több száz gépjárművel

Ahogy Brüsszelből látszik...

Az egész világot megrengető válság kelles közepén tanulságos lehet, hogy az Európai Unióban dolgozó közlekedési szakember milyen kitérési pontokat ajánl a tagországok közúti fuvarozóinak.

Az egyes fuvarozók könnyebben tudják a nehézségeket kezelni, ha szövekeziknek egymással, odafigyelnek arra, hogy mindenki a közös játékszabályokat kövesse – fejtette ki lapunk kérdésére *Kazsary Zoltán*. Az Európai Unió Bizottsága Energia és Közlekedési Főigazgatóság főigazgató-helyettese szerint a szolgáltatási területeken nem a mennyiség a döntő, a minőség felé kell elindulni. A minőségi szolgáltató ugyanis, megfelelő garanciákat nyújtva, könnyebben talál fizetőképes megrendelőt. A kobotárs nyújtotta lehetőségek jobb kihasználása szintén egy lehetséges kitérési pont lehet a nemzetközi fuvarozásban érdekelt cégek számára, felkészült, esetleg nyelvismerettel is rendelkező gépkocsivezetők alkalmazásával. A szakember a mai nehéz időszakban elsősorban az összefogás fontosságára hívta fel a figyelmet.

rendelkező nagyfuvarozó. Az üzemanyagkártya-tulajdonosok tapasztalatai szerint kifejezetten megérte, hogy éltek az ipartestület által felkínált lehetőséggel, hiszen vállalkozásuk működési költségei ezzel a lépéssel jelentős mértékben csökkentek. Ez pedig, főleg a napjainkra jellemző „vészterhes” időkben, versenyelőnyt biztosító tényező a piacon, és nagy valószínűséggel a válság túléléséhez is hozzásegítheti a tankolási közösség tagjait.

Van hely a nap alatt

A magas színvonalú, a piaci árnál olcsóbb tagi szolgáltatások igénybevétele azonban csak egy azon lehetőségek közül, amelyek valóban a válság túlélését segíthetik. Emellett szervezetünk azt javasolja a tagvállalkozásainak, hogy semmiképpen ne szálljanak be egy kétes kimenetelű árversenybe, hanem próbálják meg az önköltséget érvényesíteni a fuvardíjakban. Az önköltség alatti fuvarozás rossz válaszlépés a gazdasági bajokra, a fuvarozó cégek versenyhelyezete ettől még jótányit sem fog javulni. Érdemes nagyon csínján bánni a megbízókkal is. Mérlegelni kell, hogy melyik megrendelőnél merülhet fel annak a kockázata, hogy esetleg nem – vagy csak a munka elvégzése után hosszú hónapokkal – fizeti ki a fuvar ellenértékét. Bár ma túlkínálat van a piacon, ezért rendkívül nehéz a használt gépjárművek értékesítése, mégis meg kell próbálni a kapacitások csökkentését. Helyes döntés lehet a fuvarozóktól a meglévő/megmaradt járműpark átalakítása. Ha valamelyik tagunk ebben gondolkodik, akkor egyrészt természetesen a saját cége érdekeit vegye figyelembe, másrészt viszont tartsa szem előtt a megbízók igényeit, elvárásait is. A bankoktól mostanában senki ne számítson segísége a finanszírozási nehézségek áthidalásában, forgóeszköz- (és beruházási) hiteleiket is már-már elérhetetlen kamatfeltételekkel adják. A vállalkozás költségszerkezetében esetleg meglévő tartalékokat azonban nem árt átnézni, hátha kerül saját forrás a likviditási gondok kezelésére. Tagjaink nagyon körültekintően járjanak el, amikor új gépkocsivezetőt kívánnak felvenni. Igyekezzenek meggyőződni a jelentkező felkészültségéről, hiszen a megfelelő szakmai tudással rendelkező, a gazdaságos vezetési technikában jártas sofőr felesleges költségektől kímélheti meg a munkáltatóját. A NiT Hungary mindezekon túlmenően azt tanácsolja a nemzetközi fuvarozóknak, hogy figyeljék a harmadik országos fuvarfeladatokban kínáló lehetőségeket, azokon a piacokon a magyar vállalkozók

És mit (nem) tesz a KHEM?

A fenti kérdést bárki feljes joggal feltehetné, legyen fuvarozó, érdekvédő vagy csak egyszerűen a szakma jövőjéért aggódó külső szemlélő. Mi a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium sajtóosztályán keresztül meg is kérdeztük a szakárca vezetőit, hogy mire számíthatnak a fuvarozók. Nem egyszer, se kétszer... Nagy bánatunk, hogy mindentféle okokra hivatkozva, eddig mindig elhárították az érdeklődésünket. Pedig nem azért keressük folyamatosan a közúti közlekedési alágazatot (is) felügyelő főhatóság illetékeseit, mert nincs jobb dolgunk. Egyszerűen kíváncsiak lennénk, hogy mit tesznek, vagy mit kívánnak tenni annak érdekében, hogy a fontos nemzetgazdasági ágazat szereplői túlélhessék a jelenlegi roppant nehéz, a vállalkozások számára súlyos megrázkódtatásokkal járó időszakot?

Válasz hivatalos helyről nincs... de azt kell mondjuk: mégis van. Ha egyszer sikerülne nyilatkozatot kicsikarni a KHEM illetékeseitől, minden bizonnyal szép szavakat hallanánk a nemzetközi időszakos vizsgálati bizonyítvány kötelezettség megszűnéséről, a tavaly nyári Megállapodásban rögzített és valóban megvalósult, a fuvarozói versenyképességet javítani hivatott intézkedésekről. Említenék a hétvégi forgalomkorlátozás enyhítését, a 150 millió forintos képzéstámogatási programot, na meg az érdekképviselőkkel folytatott folyamatos tárgyalásokat a bírságrendelet fuvarozói elvárásoknak megfelelő módosításával, a fuvarpiaci árakat figyelő monitoring rendszer bevezetésével, a 30 napos fizetési határidőnek a fuvarozásra történő kiterjesztésével kapcsolatban. Nyilván a parlamenti ellenzék is kapna néhány „jó” szót, amiért képes volt keresztibe feküdni annak a törvényjavaslatnak, amely biztosította volna, hogy a fuvarozó vállalkozások a náluk képződő szakképzési hozzájárulás teljes összegét a gépjárművezetők képzésére, továbbképzésére fordíthassák. Halkan azért közbevetnénk: a Megállapodásban a kormány konkrét pénzügyi támogatásokat is kilátásba helyezett, azonban az átirási illeték csökkentéséből, a gépjárműadó 35 százalékanak visszatérítéséből, valamint a versenyképesség-javítás direkt eszközöként a 4,5 milliárd forint biztosításából semmi nem lett. S megjegyeznénk – tolmácsolva a mai fuvarozói közvélekedést –, hogy igazából csak ez az anyagi segítség járulhatna hozzá a mai inszeges időkben a fuvaros társadalom versenyhelyzetének és közérzetének javulásához. A válasz a fülünkbe cseng: Igen, de tavaly nyár óta jelentős mértékben csökkent az olajár, vele együtt zuhant a gázolaj ára, soha ilyen gyenge nem volt a forint, a gépjárműadó az uniós átlagot sem éri el, és különben is nyakig vagyunk a válságban, a központi költségvetés nincs abban a helyzetben, hogy... És sorolnák, csak sorolnák a „tényeket”, hogy miért táncolt vissza a kormányzat a Megállapodástól. Afelől sincs kétségünk, hogy igyekeznének megnyugtítani, a kabinet, mint eddig, együtt érez a fuvarozókkal, és lehetőségeihez képest támogatja is őket.

Hát, köszönjük az együttérzést – zárnánk a beszélgetést –, csak az a baj, hogy a szép szó meg az ígéret kevés ahhoz, hogy a magyar fuvarozó túléljen egy ekkora válságot!

is „labdába rúghatnak”, ott számukra is van hely a nap alatt. További kiutat jelenthet, hogy 2009. május elsejétől – várhatóan hente három alkalommal – szabadon végezhető kabotázs-fuvarozás az unióban. Az a vállalkozás, amelyik élni tud ezzel, némileg ellensúlyozhatja a gépjárművek romló futáskihasználásából adódó eddigi veszteségeit.

Válságkrónika

Mit tesznek/tehetnek maguk a vállalkozók a túlélésért? *Horváth Rudolf*, a Horváth Rudolf Intertransport Kft. tulajdonosa, szervezetünk alelnöke megerősítette, a saját bőrén érzi, hogy a világgazdasági válság most már visszavonhatatlanul utolérte a

magyar fuvarosokat is. A tisztán látás, a mai helyzet jobb megértése érdekében ugyanakkor jónak látta, ha röviden felidéz az elmúlt két-három esztendő történéseit. Mint mondta, 2006 volt az utolsó olyan év, amikor a hazai áru- és személyszállító vállalkozások egy viszonylag nyugodt és kiegyensúlyozott gazdasági közegben dolgozhattak. 2007-ben aztán megjelentek a viharfelhők a láthatáron: a nemzetközi piacon addig igen alacsony, hordónkénti 50 dolláros nyersolajár el kezdett növekedni, és 2008 júniusában már a 150 dollár/hordó szint felett mozgott. A dízelolaj ára ezt a trendet folyamatosan követte, s ennek hatására a fuvarozók ebben az időszakban körülbelül 70 szá-

zalékos üzemanyag-költségnövekedést voltak kénytelenek elszenvedni. 2008-ban már mutatkoztak a gazdasági lassulás első jelei – amit akkor még senki sem azonosított a recenzióval –, így a megemelkedő üzemanyagköltségeket nem vagy csak nagyon kis mértékben sikerült áthárítani a szolgáltatást igénybe vevő partnerekre. Különösen nagy akadályokba ütközött ez a szándék az elektronikai, illetve autóiipari multinacionális beszállítói körben. A fuvaros vállalkozóknál „bennragadt” növekvő üzemanyagköltségek a teljes önköltséget 20-25 százalékkal növelték meg. Szegény fuvarost az ág is húzta a múlt év tavaszán-nyarán, hiszen csak tetézte a bajt, hogy a forint/euro árfolyam az év eleji 265-ös szintről el kezdett csökkenni a 232-es szintig, amely az euróban realizált – egyébként már akkor önmagában is csökkenő – bevételeket lényegesen leredukálta forint bázison. Ez a két tendencia összességében a vállalkozások eredményességét drasztikusan visszavetette, aminek egyenes következménye volt a pénzügyi teljesítőképesség rohamos csökkenése. A vállalkozók a fenti negatív folyamatokra áversennyel válaszoltak, ami tovább rontotta a fuvaros cégek helyzetét.

Vészforgatókönyvek

2008 második féli évében hiába zuhant le viharos gyorsasággal a nyersolaj (és ennek következményeként a dízelolaj) ára a júniusi 153 dollárról 35 dollár alá, hiába mozdult el az euro a 232 forintos szintről 300 forint fölé, mindez már nem tudta kompenzálni a legtöbb vállalkozásnál jelenikező tragikus volumencsökkenést – mondta a NiT Hungary alelnöke. A kialakult helyzet számos vállalkozás sorsát pecsételte meg végleg. Nehezítette az életben maradáást az is, hogy az addig hiteleiket bőkezűen osztogató bankok hirtelen elzárták csapjait, és az egy évvel ezelőtti nagyon jó kondíciókhoz képest, sokkal rosszabb feltételekkel sem voltak hajlan-

Fuvarozók mondják...

Bucsi András (Bucsi Travel Bt.): A gazdasági válság az én cégemet is elérte. Kevesebb a megrendelésünk ősz óta, főleg a karácsonyi, szilveszteri beutazó csoportok számának csökkenése jelentett komoly érvágást. A karnevál időszakában is kevesebb buszra volt szükség az előző évekhez képest. Nem tervezem a buszpark növelését, sőt fiatalítását sem. Várom két-három évet, hogy a gazdaság újra erőre kapjon, akkor majd talán az utazási kedv is megjön.

Új fogalom: fuvarbarter

Eddig nem tapasztalt jelenségekkel találkozunk a gazdasági-pénzügyi válság során – nyilatkozta lapunknak *Paluska Pál*, a Work-Metall Trans Kft. tulajdonosa, ipartestületünk felügyelő bizottságának tagja. Az import mennyisége drasztikusan lecsökkent, ennek következtében az import fuvardíjak is önköltségi ár alá estek. Egy új fogalom is megjelent a fuvarpiacon, a „fuvarbarter”, ami annyit jelent, hogy gyakran a speditőr úgy kínál fel fuvarfeladatot, hogy a fuvardíj már nem is számít, csak az, hogy kap-e a felkínált fuvar helyett másikat. A nehézkes importhelyzet miatt csökken a havi futásteljesítmény, az ő cége esetében ez öt-hét százalék. A fizetési hajlandóságban az eddigiekhez képest további csúszások tapasztalhatók. Egyre több a fizetési felszólítás, és több esetben, mire a határidők letelnek, a cég fizetéseképtelenné válik. A lízingscégek „önkéntesen” megváltoztatják – persze az apró betűs rész erre lehetőséget ad számukra – a szerződéseket, és emelik a havi törlesztőrészeket, arra hivatkozva, hogy ők is problémákkal küzdenek, és csak magas kamattal kapnak refinanszírozási hitelt. Az üzemanyag-forgalmazó társaságok szigorítást vezettek be, és lejárat napján automatikusan küldik a fizetési felszólítást. Egyre több olyan gépkocsivezető jelentkezik munkára, aki otthagyta az előző munkahelyét. Vagy azért, mert a cége tönkrement, vagy több hónapja nem kapott munkabért, esetleg, mert ebben az évben még nem bízták meg fuvarfeladattal. Arra a kérdésre, hogy milyen rövid és hosszú távú terveik vannak/lehetnek ebben a nehéz helyzetben, *Paluska Pál* úgy válaszolt: rövid távon a túlélés, hosszabb távon a kiválasztás. Hozzátette, nem lát esélyt arra, hogy ez a válság egy éven belül megoldódna. Naponta lehet hallani – nem csak Magyarországon, egész Európában – cégbezárásokról, leállításokról, ezek pedig további piacsűkülést jelentenek a fuvarozóknak. Nehezíti a helyzetüket, hogy az állandó megbízók kevés információt adnak az idej terveikről, úgy tűnik, ők is várakozó állásponton vannak. Ebből kiindulva, a Work-Metall Trans Kft. bővítést, fejlesztést nem tervez, járműcserét, járműkorszerűsítést pedig a használtjármű-piacon kialakult túlkínálat miatt nem tudniak végrehajtani.

dóak „pénzügyi szalmaszálát” nyújtani a szorult helyzetben lévő – ámde még életképes – fuvaros vállalkozóknak. A még működőképes, nagyobb pénzügyi tartalékokkal rendelkező vállalkozások is drasztikus lépésekre kényszerültek 2009 elején: komoly létszámleépítésekbe kezdtek, a megtartott munkavállalóknál is jelentősen megnyírbálták a bér és bér jellegű juttatásokat. Végleg vagy átmenetileg leállították gépjárműflottájuk egy részét, ezzel is csökkentve működési költségeiket. Horváth Rudolf úgy gondolja, a nagy kérdés most az, hogy ezek a vészforgatókönyvek – amelyek szerint ma a legtöbb fuvarozó dolgozik – mennyire segítenek a túlélésben, illetve az erőforrások és kapacitások leépítése hogyan üt vissza makro-gazdasági szinten?

Kisüt még a nap?!

A jelenlegi válsághelyzetben, ha lehet, még nagyobb szükség van arra, hogy az érdekképviselet utat mutasson, ajánlásokat fogalmazzon meg, olyan kezdeményezésekkel álljon elő, amelyek hozzájárulhatnak, hogy a tagvállalkozások a lehető legkisebb veszteséggel vészeljék át e nehéz időszakot. Ipartestületünk elnöksége tisztában van vele, ma rendkívül rossz a szakmában dolgozók általános közérzete, sok fuvarozó minden korábbiá borúlátóbban látja a jövőt. Szinte egy-

öntetű a vélemény, akár kicsi, akár nagyobb vállalkozás vezetőjével beszélget az ember, hogy egyetlen cél lebeg mindenki szeme előtt: a túlélés, a piacon való megkapaszkodás. Sajnos, idáig jutott ez a nemzetgazdasági szempontból oly kiemelkedő szerepet játszó szektor. Panaszkodni, sebeket nyalogni persze lehet, csak nem érdemes, inkább keresni kell a megoldásokat, a kivezető utat. A bibliai mondás – Aki keres, az talál! – ma időszerűbb, mint valaha.

Kivezető út márpedig van! A vállalkozóknak, így tagjainknak is, be kell látni, az érdekképviselet támogatása, széles körű, a versenyképesség megőrzését, javítását célzó szolgáltatásai önmagukban nem elegendőek a piacon maradáshoz. Ehhez a hús-vér fuvarozóknak is hozzá kell tenniük a maguk szakmai tudását, a vállalkozói szférában eltöltött – kinek több, kinek kevesebb – évek alatt felhalmozódott ismeretanyagra, esetleg a még meglévő tőketartalékokra támaszkodva kell megpróbálni valóban túlélni a mai zord időket. Embert, még plasztikusabban: fuvarozót próbáló feladat, azonban, ha egyszer – remélhetően belátható időn belül – a fuvarozók valahogy át tudnak vergődni ezeken a nehézségeken, le tudják győzni a vállalkozásuk fejlődése előtt tornyosuló akadályokat, akkor még kisüthet a nap a szakma felett.