

Bank Dénes

# Logisztikai piaci változások



**A GDP több mint öt százalékát adó szállítási ágazat nagyon jól leképezi a gazdaság teljesítményét, az e szektorban működő piaci szereplők előbb érzékelik, hogy mi történik a gazdasággal, mint ahogy az megjelenne a statisztikákban – hangoztatta Bank Dénes, a GKI ügyvezető igazgatója, aki a „Fuvarozási, szállítmányozási, logisztikai piaci változások” című előadásában bemutatta az intézet néhány korábbi kutatásának eredményeit az idei szállítmányozási konferencián.**

A felmérésekből egyértelműen kirajzolódott, hogy a fuvarozással, szállítmányozással, logisztikával foglalkozó cégek ügyfelei komplett megoldásokban gondolkodnak, nem egy-egy részfeladatban, az igényeik pedig változóak és egyre összetettebbek. Előszeretettel választanak költséghatékony, rugalmas, megbízható, minőségi és komplex szolgáltatást nyújtó partnereket, amely jellemzők a versenyképesség szempontjából különösen fontosak. *Bank Dénes* úgy vélte: a speciális területre szakosodó vállalatoknak is van helyük a piacon, de ezek általában csak valamilyen partneri hálózatban, együttműködésben tudnak érdemi fejlődést elérni. A piac tovább polarizálódik: a kisebbek még jobban lemaradnak, mivel önállóan képtelenek komplex szolgáltatásokat nyújtani. Mindezekből is következik, hogy a fuvarozás, szállítmányozás, logisztika egyre kevésbé különül el egymástól.

A versenyképesség megőrzése, növelése érdekében az utóbbi években

felelősödtek a törekvések a vertikális és horizontális integrációk, szövetségek alakítására, valamint előtérbe került a komplex szolgáltatásnyújtás, ami az ügyfél és a szolgáltató számára is előnyökkel jár. Az ügyfél csökkenteni tudja a külső és belső költségeit, gyorsabbá és ellenőrizhetőbbé teszi számára a belső folyamatokat, magasabb szolgáltatási minőséget kap, egyértelműek a felelősségi körök. A szolgáltató nagyobb eséllyel tarthatja meg ügyfeleit, jobb hatékonyságot és pénzügyi előnyöket érhet el, rugalmasan reagálhat a változó versenyhelyzetre, jobban meg tud felelni az eltérő vevői igényeknek.

Egyre inkább nemzetközivé válik a fuvarozási, szállítmányozási, logisztikai piac, aminek egyik oka, hogy belföldön is megjelentek és egyre erősebbek a nemzetközi szereplők. Nagyobb a szolgáltatási rádiusz, 7–800 kilométeren belül is hatékonyan lehet logisztikai, fuvarozási tevékenységet végezni. Gyakori a nemzetközi reláció, a belföldi

di piac pedig stagnál vagy csak szerényen növekszik (középtávon), de érdemi fellendülés egyelőre nem várható. Emiatt a Magyarországon is jelen lévő nagy külföldi cégek a nemzetközi piacokon keresik a növekedési lehetőségeket. Egyrészt az Európai Unióban, ahol a jobb költséghatékonyabb, a humán erőre fordított kisebb kiadások jelenthetik a fejlődés hátterét, másrészt Keleten (Ázsia, Oroszország, Ukrajna) vagy Délkelet-Európában, ahol a bővülő gazdaság és élénkülő kereskedelem révén lehet piacot szerezni.

Az Európából Ázsiába tartó áruszállítás volumene az elmúlt tíz év alatt mintegy 90 százalékkal bővült, a 2002-es 80 millió tonnáról tavaly 150 millióra növekedett. Még ennél is jelentősebb dinamikájú bővülést látunk az Oroszországba és Ukrajnába irányuló áruforgalom volumenében, mindkét relációban 120 százalékkal nőtt az európai uniós tagországok exportja. Az Ázsiából Európába tartó áruszállítás volumene 2002 és 2007 között nőtt, azóta viszont erősen ingadozik, tavaly például 300 millió tonna alá esett a két évvel ezelőtti 340 millióról. Az oroszországi és ukrainai import nagyjából négy éve beállt egy szintre, az előbbi volumene 400 millió, az utóbbi 50 millió tonna körül mozog most már évek óta. Délkelet-Európában elsősorban Törökország lehet a piacszerzés fő területe. A térség országai (Románia, Bulgária, Szerbia, Görögország) között itt a legnagyobb az ipari termelés volumene, az export és az import növekedési dinamikája.

A jogi, adminisztratív és adókönyvezeti hátrányok az utóbbi években nem kedveztek a hazai szállítmányozók piaci terjeszkedésének – fogalmazott a GKI ügyvezető igazgatója. Ugyanígy az átalakuló „hatótávolság”, az e-útdíj bevezetése, a vasúti infrastruktúra katasztrofális állapota vagy a transznacionális vállalatok térnyerése sem segítette elő a magyar cégek fejlődését. *Bank Dénes* prognózisa szerint hazánk a következő 5–10 évben biztosan nem lesz a térség logisztikai központja, így a logisztikával, szállítmányozással, fuvarozással foglalkozó magyar vállalkozások akkor tudnak fejlődni, ha minél nagyobb szeletet hasítnak ki az európai logisztikai tortából.