



Útban az M1-es autópályán. A tavalyi év még kedvezően alakult a fuvarozók számára

LEÁLLT A FUVARÓZÁSI PIAC

Fagyhalál

A sikeres tavalyi utolsó negyedév után az év elején leállt a fuvarpiac. Újabb bedőlési hullámtól tartanak a szállítók, mert a 30 százalékkal megnövekedett kiadásukat itthon képtelenek díjemeléssel ellensúlyozni.

Európa áll! Karmos Gábor, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) főtitkára így festi le az év elején riasztóan pangó fuvarozási piacot. Nemcsak a dízelmotorokat dermesztő mínusz 20 fok és a hó, hanem az újabb válsághullám réme is okkal aggasztja a szállítókat. Az elmúlt tíz évben ugyanis a 27 uniós tagállamban a külkereskedelmi forgalom kilengése 2–3-szorosan felülmúlta a GDP változását, mindkét irányban. Ha a GDP 1–2 százalékkal nő, a külkereskedelem akár 4–6 százalékkal is bővül, amit a fuvarozás teljesít-

ménye szolgálja követ. Mostanában viszont az ellentétes irány fenyeget, számos európai ország a recesszió felé tart, több helyen leálltak a külkereskedelmi szállítások, hektikusává vált a kereslet.

EMELKEDŐ KÖLTSÉGEK

Cikkünk írása idején például a fuvarbörzén Spanyolországból import fuvar bőven lett volna, exportigény viszont nem. Márpedig nem lehet üresen kiküldeni egy járművet, mert úgy nem tudja kitermelni a költségeket. Ha a rakomány nélküli üres futás

aránya 15 százalék feletti, az komoly veszteség a szállítónak.

A tavalyi utolsó negyedév ugyan a vártnál is jobban alakult a mintegy 30 ezer járművet üzemeltető csaknem 8 ezer magyar nemzetközi fuvarozócég számára, de úgy tűnik, korai volt az öröm. Jelenleg a járműpark zöme áll, főleg az egy-két kamionnal rendelkező kisvállalkozásoké. Szerencsésebbek azok a nagyobb, legalább 50–100 kamionnal dolgozó társaságok, amelyek a nyugat-európai országok között fuvarozva többé-kevésbé folyamatosan megrendelésekhez jutnak.

Az idei fuvarozói kilátások még az egy évvel ezelőtti gyászos prognózisoknál is borúsabbak, pedig a fuvarozó társaságok között már az is sikeresebbnek számít, amely veszteség nélkül tudta zárni 2011-et. Az elmúlt hetek összesen 18 forint körüli árcsökkenése gázolaj literjében alig tudta mérsékelni az utóbbi jó egy év 25 százalékos, a fuvarozói szakmára nyomasztóan ható drágulását (lásd a grafikon). Ráadásul lapunk megjelenésekor valószínűleg már ismét 3 forinttal kerül majd többé a gázolaj a lapzártá idején érvényes 431 forintos átlagárhoz képest. De emellett az alkatrészárak és az úthasználati díjak is az infláci-



ót meghaladó mértékben emelkedtek. A szakmát érzékenyen érinti a munkaerő magasabb költsége, a minimálbér-emelés, az elvárt bőrfélesztés. A Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (Fuvosz) számításai szerint a kiadások növekedése az idén elérheti a 30 százalékot, az elszámolható költségeké pedig a 18–20 százalékot.

ÉV ELEJI SOKK

Indokolt lenne tehát a 15–18 százalékos fuvardíj-emelés, de ez mindmáig nem következett be, mert a szállító cégek képtelenek voltak érvényesíteni a költségnövekedést a pangó

Hatékonyabb Waberer's

■ Noha tavaly elérte ambíciózus, 20 százalékos növekedési célkitűzését a legnagyobb hazai központú nemzetközi fuvarozó, a Waberer's Zrt., a menedzsment további intézkedéseket határozott el a flotta gazdaságosabb üzemeltetése érdekében. Az elvárt béremelés végrehajtása, a jövedéki adó csökkenő visszatérítése és a baleseti különadó miatt ugyanis összességében a működési költségek 5 százalékkal növekednek 2011-hez képest, miközben a piac csak minimális mértékben fogad el fuvardíj-emelést. A csoport felhagy a nemzetközi hűtőfuvarozással, eszközállományának fejlesztése során a hagyományos raklapos áruk továbbbítására koncentrál. Folytatják a hatékonyabb és takarékosabb szervezetet szolgáló integrációt, egységes gazdálkodási szervezetbe olvadnak a legnagyobb leányvállalatok. A vállalatirányítást a telematikai rendszer továbbfejlesztésével modernizálják. A flotta kapacitása az idén 100 szerelvénnyel, a munkavállalói létszám 150 fővel gyarapszik. A csoport ofenzívát indít részarányának jelentős növelésére a tartós élelmiszerek és a háztartás-vegyipari termékek fuvarpiacán. ●

piacra. A nemzetközi fuvarozók néhány százalékkal ugyan tudták emelni a díjakat, de a belföldi fuvarozók a kereslet-kínálatnak megfelelően nem, vagy csak minimálisan.

Pár héttel azután, hogy Demján Sándortól, a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetségének ügyvezető elnökétől decemberben átvette az Év vállalkozója díjat, hidegzuhanycént érte Szép Lászlót, a betonszállításra szakosodott Szábed Kft. ügyvezetőjét, amikor az éves keretszerződések megkötése idején megkapta az első ajánlatot. A 450 forintos gázolajjal, a megnövekedett bérköltségekkel, egyéb terhekkal együtt minimálisan kalkulált – 5 kilométeres körzeten belül kiszállított betonért – köbméterenkénti 2150 forint helyett mindössze 1700 forintos díjat diktált a partnerszállítónak, és ettől nem volt hajlandó eltérni. Pontosan tudta a megrendelő, hogy az 50 járművet, közöttük 20 beton mixert üzemeltető fuvarcég vezetője nem válogathat, ugyanis a tavalyinál is kevesebb a munka.

Így Peredi Péter Fuvosz-főtitkár javaslata – miszerint valamennyi felmerülő költséget be kell építeni a díjba, és úgy szerződni a megrendelővel, hogy év közben is legyen lehetőség díjmódosításra – pusztába kiáltott szó,

a szállító kis- és középvállalatok legfeljebb harmadánál teljesülhet. Mivel a belföldi díjak emelése a piac ellenállása miatt csak kis mértékben valósul meg, fuvarozócégek további megszűnésére számít Peredi Péter az év során, de szerinte ezzel sem csökken majd a fuvarszközök száma, mert a kiesők helyére újak lépnek a piacra.

VESZTESÉGES ÉVEK

„A túlélés az ideai cél” – fogalmazta meg a válság írta üzleti tervet a Szábed ügyvezetője, pedig az 1991 óta Szép László vezette társaságnak elfogytak a tartalékai. Szinte biztos, hogy – a sok behajthatatlan követelés miatt is – az ideai már a harmadik egymást követő veszteséges éve lesz a társaságnak, pedig korábban mindig nyereséges volt. A megrendelők azonban immár három éve díj-emelés nélkül, változatlan kondíciókkal újították meg a beszállítóval kötött éves szerződést, nem törődve a megugrott költségeivel. Eközben pedig a megrendelők száma is megfogyatkozott.

Így, míg a Szábed Kft.-nek 2008-ban még 630 millió forint volt az árbevétele, 2011-re a harmadára, 210 millió forintra olvadt, az 54 fős létszám pedig 28-ra. A kisebb árbevétel- ▶

ből ráadásul egyre több közterhet kell viselni. Például eddig csak a 350 négyzetméteres műhely, szerviz, irodaépületre kellett ingatlanadót fizetni, de az idén már a telephely mind a 4600 négyzetmétere – még az autóparkoló – után is. Elkieseredésében a tulajdonos már arra is gondolt, hogy csapat-papot otthagy, lehúzza a redőnyt, de ilyen egyszerűen nem is tudna kiszállni.

TELJES A BIZONYTALANSÁG

Szép László nincs egyedül az aggodalmával, vihar előtti a pangó és tervezhetetlen fuvarpiacon. „Teljesen kiszámíthatatlan! Ha tudnám, hogy mi várható az idén, én lennék a miniszterelnök” – ironizál az idei üzleti terveit firtató kérdésre Málnási István, a veszélyes árak szállítására szakosodott, 18 járművet üzemeltető Fortuna Logistic Kft. ügyvezetője.

Csak abban biztos a vállalkozó, hogy a társaság kiadásainak kétharmadát kitevő üzemanyag tovább fog drágulni. Az idén megugrott költségeket legalább 15 százalékkal nagyobb díjakkal tudná csak ellensúlyozni a cég. De ahogyan Szép Lászlónak sem sikerül, Málnási István se tudja régi nagy ügyfeleinél érvényesíteni a költségnövekedést. Együtt sír, együtt nevet a megrendelőkkel, ha jól megy a szolgáltató cég árbevételének 70 százalékát adó vegyipari társaságoknak, akkor a fuvarozó is jó évet zár, de most nem olyan idők járnak.

Javíthatna ugyan a Fortuna Logistic jövedelmezőségén, ha a társaság visszaigényelné a jövedéki adóból az idén literenként engedélyezett 17 forintot a 7,5 tonnánál nagyobb ösztömögű járművei után, de az ügyvezető nem él a lehetőséggel, hasonlóan sok kis fuvarozóhoz. A kis társaság számára ugyanis ez olyan adminisztrációs többletmunkával, emellett szigorúbb és gyakoribb hatósági ellenőrzéssel is járna, hogy nem éri meg. Külön alkalmazottat kellene felvenni, hogy a cég telephelyén lévő töltőállomáson felszerelt speciális komputer adatait is feldolgozva, a 18 kocsi után egyenként elkészítse a visszaigényléshez szükséges bonyolult és aprólékos

lephelyén lévő töltőállomáson felszerelt speciális komputer adatait is feldolgozva, a 18 kocsi után egyenként elkészítse a visszaigényléshez szükséges bonyolult és aprólékos



Lehetőségek a fuvarozók versenyképességének javítására

- Aapidíj és az üzemanyag-megtakarítási prémium adómentesen adható összegének (napi 40 euró, illetve 100 ezer forint) növelése.
- Gépjárműadó csökkentése (jelenleg 40 százalékkal magasabb az uniós minimumnál).
- Haszonjárművek 102 ezer forintos vagyonszerzési illetékének eltörlése.
- Iparüzési és baleseti adó, szakképzési hozzájárulás csökkentése

kimutatást, s azután 3 hónap múlva visszakapná a kifizetett adó egy részét.

Pedig ez is jól jönne, mert a külföldi fuvarozókkal összevetve az áregyenleg siralmas. Míg számos országban a kamionoknál kilométerenként 1 euró fuvar költség az általánosan elfogadott, a hazai bérszállítók Málnási István tapasztalata szerint csak 220 forintos irányadó kilométerdíjjal számolhatnak, pedig a költség ugyanakkora, sőt több. Olyan váratlan kiadásokkal is egyre inkább számolni kell a fuvarozóknak, mint a büntetés. A Fortuna Logistic-et is egymillió forintra büntette a hatóság, mert az egyik kisteherautója 10 darab, 10 literes üres vegyszeres kannát külön rögzítés nélkül szállított a platón. A vállalkozó azt tapasztalja, hogy a zsugorodó piacon ráadásul egyre több fekete fuvarozóval kell megmérkőzni, akiknél sem az alkalmazott, sem maga a vállalkozás nincs bejelentve, így jóval olcsóbban tudják a munkát elvégezni, mint a közterheket és az áfát fizető legális társaságok. Mégis, a legnagyobb tehernek azt érzi, hogy azok után a bevételek után is előre be kell fizetni az adót, amelyeket meg sem kapott, mert a megrendelők hónapokat késnek a számlák kiegyenlítésével.

A szállítói szakmában nő az elkieseredettség, az áru fuvarozók és személyszállító vállalkozások belföldi fuvarpiaci tel-

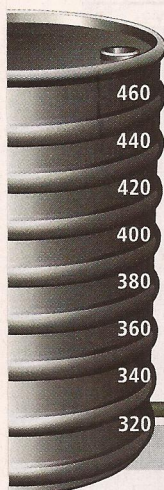
jesítménye 2008 óta folyamatosan csökken. A jövedékiadó-kedvezmény bevezetése után most újra azt várják a fuvarozók a kormánytól, hogy mentőövet dobjon a hazai GDP 6 százalékát kitevő közúti közlekedési szolgáltatói szektor szereplőinek.

BÜROKRATIKUS TERHEK

Mentőakciónak azonban Karmos Gábor szerint legfeljebb azután lesz reális esélye, hogy bevezetik a használatarányos útdíjat. Ez a legutóbb kiszivárgott információk szerint azonban leghamarabb 2014-ben várható. A kért versenyképesség-javító intézkedésekről szóló összegzés már a gazdasági és a fejlesztési tárca vezetőinek asztalán pihen, de hogy mit kér a szakma, arról előre nem árult el részleteket a főtítkár.

Enélkül sem nehéz kitalálni a főbb kéréseket, hiszen eddig a kisebb bérköltség volt a magyar nemzetközi fuvarozócégek versenyelőnye (néhány lehetőséget lásd külön). De nem csak a pénzen múlna a versenyképesség. Peredi Péter szerint az állam tehetne végre valamit az adminisztratív terhek csökkentése érdekében is, mert – most például a fuvarlevél adattartalmának növelésével – egyelőre ennek éppen az ellenkezőjét tapasztalja.

SZIRMAI S. PÉTER



Egy liter gázolaj ára

Forint/liter

460
440
420
400
380
360
340
320

I. II. III. IV. V. VI. VII. IIIV. IX. X. XI. XII. I. II. 2012.

2011.

2012.

2012. II. 8.
431

Forrás: Figyelő-gyűjtés