

## **Az áruszállítás jelene és jövője a Covid-19 járvány után**

A tavaly kitört világgjárvány nem csupán a mindennapi életünket forgatta fel, hanem valamennyi iparágra óriási hatást gyakorolt. Ez alól természetesen az áruszállítás sem jelent kivételt: [a Statista becslése szerint](#) 2020-ban a logisztikai iparág összforgalma világszinten 6,1 százalékkal csökkent. A megváltozott helyzetről, az áruszállítás terén jelentkező új kihívásokról és megoldási lehetőségekről kérdeztük **Lajkó Ferencet**, a DigiLog Consulting alapítóját és ügyvezető igazgatóját, a Waberer's International volt vezérigazgatóját.

### **Bár meglehetősen átfogó kérdésről van szó, ha össze kellene foglalnia, hogyan változtatta meg a Covid-19 járvány a logisztikai piacot, milyen tényezőket emelne ki elsősorban?**

A járvány által kiváltott világgazdasági válságot természetesen a logisztikai iparág is komolyan megsínylette, hiszen a szállítmányozáshoz hasonló, alapvetően kiszolgáló jellegű iparágakat mindig hatványozottan érintik a fogyasztói igényekben, a fogyasztói magatartásban bekövetkező változások. A világszerte bevezetett korlátozások következtében visszaesett a végfogyasztás, a különböző megelőző intézkedések, például a gyárbezárások pedig szintén a fuvarozási igények radikális csökkenését eredményezték. A helyzetet tovább súlyosbította, hogy mindez egyik hónapról a másikra, valóságos sokkhatásként következett be, és a légi, tengeri, vasúti és közúti fuvarozás terén egyaránt egyfajta áru-vákuum volt tapasztalható.

A légi áruszállításra az áruhiány mellett a személyforgalom leállítása is negatív hatást gyakorolt, mivel így az utasszállító gépek rakterében szállított csomagok fuvarozására sem volt lehetőség. A vízi áruszállítás nehézségeit az fokozta, hogy a válság bekövetkeztekor konténerek százai maradtak a nyugat-európai és észak-amerikai felvevőpiacokon, így a termelés beindulásakor a távol-keleti térségben tovább súlyosbodott az egyébként is hosszú ideje fennálló konténerhiány. Ez egyfajta hiperinflációt okozott a tengeri áruszállításban: a konténerszállítás költsége helyenként négy-öttszörösére emelkedett, ráadásul a várakozási idő is jelentősen megnőtt.

A közúti fuvarozásban is hasonló folyamat zajlott le, jóllehet, ez kevésbé mérhető, hiszen a közúti fuvarozás erősen szegmentált: a teljes európai fuvarkapacitás például sok tízezer résztvevőből tevődik össze, így kevésbé láthatók át a folyamatok. A fuvarfeladatok hiányára azonban természetesen itt is kapacitáscsökkentéssel reagáltak a cégek, illetve a költségeiket is igyekeztek csökkenteni (ennek részeként elbocsátások is történtek), hiszen az elmaradó árbevételeket csak részben lehetett kompenzálni az eszközök kivonásával.

### **Mennyiben sikerült konszolidálódnia a logisztikai piacnak a járvány kirobbanása óta eltelt időben?**

Ha a közelmúltig, például idén tavaszig próbáljuk értékelni a folyamatokat, azt mondhatjuk, igaz ugyan, hogy 2020 elején riasztóan csökkent az áruszállítás iránti igény, de a nyár végén már egyfajta konjunktúra mutatkozott. A helyzet persze nem oldódott meg egyik napról a másikra: a vízi áruszállításban például még hosszú hónapoknak kell eltelniük ahhoz, hogy ismét egyenletes legyen a konténereloszlás. A

légi áruszállítás szintén beindult, de mivel a személyforgalom még messze nem érte el a korábbi szintet, a belly cargo továbbra is fennálló kiesése jelentősen megdrágította a légi fuvarozást. (A személyszállító repülőgépek csomagterében történő áruszállítás alapvetően olcsóbb az áruszállító gépeken való fuvarozásnál, hiszen belly cargo esetén az üzemanyagköltség bizonyos részét az utasok állják.) Ebben a szakágban egyelőre olyan ár- és kapacitás-bizonytalanság uralkodik, hogy gyakorlatilag egy negyedévre sem igazán lehet előre tervezni.

A közúti szállítás szereplői szerencsére kisebb károkat szenvedtek el: bár tömegével álltak le a kamionok, és tavaly tavasztól nyár végéig mintegy 10-30 százalékos kapacitáscsökkentés jellemezte a piacot, az áruszállítási igények megnövekedésekor a közúti fuvarozók tudtak a leggyorsabban reagálni, és ezért jó év végi eredményeket érhettek el. Általánosságban véve kijelenthetjük, hogy az európai közúti fuvarozók 2020 utolsó hónapjaiban a közel 10 százalékos áremelésnek köszönhetően néhány hónap alatt kompenzálni tudták az év eleji veszteségeik jelentős részét.

### **Hogyan befolyásolta a járvány a magyarországi közúti fuvarozók helyzetét?**

Hazánkban meglehetősen egyedi helyzet alakult ki, mégpedig három ok, a visszaeső üzemanyagár, a hitelmoratórium, illetve a válság első hónapjaiban fennálló alacsony forintárfolyam miatt. Mivel a közúti fuvarozásban a járművek lízingdíja az egyes cégek teljes működési költségeinek gyakorta 20-30 százalékát teszi ki, a lízingszerződésekre is vonatkozó moratórium komoly segítséget jelentett a vállalatok számára. Ugyanakkor ez persze csak cashflow hatás volt: azok a cégek, amelyek nem csak a finanszírozási problémáik csökkentésére használták fel ezt a „mentőövet”, esetleg elkényelmesedtek a moratórium ideje alatt, komoly bajba kerülhetnek, amikor véget ér majd ez az időszak.

Ami az árfolyamokat illeti, a forint a tavalyi év elején több mint 10 százalékot gyengült, és tartósan meg is maradt ezen az alacsony árfolyamon. Tekintve, hogy a hazai közúti fuvarozás jellemzően euró alapú árképzéssel működik, a gyenge forint bevételnövekedést eredményezett a szállítványozó cégeknél, így viszonylag kevés cég kényszerült bezárni, inkább csak kapacitáscsökkentést hajtottak végre.

Érdemes kitérni arra is, milyen hatással volt a pandémia a hazai logisztikai iparág egyik legnagyobb problémájára, a sofőrhiányra. A járvány kirobbanásakor tömegével jöttek haza Magyarországra, illetve a régió többi országába a Nyugat-Európában dolgozó sofőrök, hiszen a leépítések következtében először az ő munkahelyeik szűntek meg. (A külföldi vállalatok – érthető módon – inkább a szakszervezetek által jobban védett hazai munkásaikat tartották meg.) Tavaly tehát volt egy négy-hat hónapos időszak, amikor nemhogy hiány, de túlkínálat volt gépjárművezetőkből, azonban az idei év elején, a konjunktúra kezdetekor ezek a sofőrök visszatértek a különböző nyugat-európai országokba, és a régióban visszaállt a korábbi helyzet: az eszközpark adott, munka is lenne, de nincs elég szakképzett ember, aki üzemeltetné az eszközöket.

**Akadnak-e a logisztikai iparágban olyan szereplői, akik profitáltak a kialakult szituációból?**

A gyógyszerek, valamint a különféle, egészségügyben használatos eszközök szállítványozásával foglalkozó cégek forgalma egyértelműen megnőtt tavaly. Ráadásul nem csupán a Covid-19 járvány kezelésével és megelőzésével kapcsolatos termékek iránt mutatkozott nagy kereslet: mivel a fogyasztók ellátási problémáktól tartottak, sokan gyógyszerekből és gyógyászati segédeszközökből igyekeztek nagyobb mennyiséget beszerezni maguknak. Az e-kereskedelmi forgalom robbanásszerű növekedésével megnövekedett igény mutatkozott a házhozszállítás iránt is, következésképpen a piac szinte valamennyi szereplője rohamléptekkel kezdte kiépíteni, illetve fejleszteni ezt a szolgáltatást.

Megemlíthetjük még a házhozszállítás egy speciális válfaját, az ételkiszállítást is: bár nem tartozik kifejezetten a szállítványozás tárgykörébe, ez az iparág tömegeket szívott fel a járvány miatt munkájukat elvesztő emberek közül, és azok a logisztikai vállalkozók, akik megfelelő kapacitással rendelkeztek ahhoz, hogy beszálljanak ebbe az üzletágba, szintén profitálhattak a helyzetből.

### **Milyen tendenciák figyelhetők meg jelenleg a közúti áru fuvarozás piacán – ha úgy tetszik, vajon mit hoz majd a jövő?**

Bár azt tapasztalom, hogy a logisztikai iparág képviselői közül sokan továbbra is abban reménykednek, hogy a járvány után mindent onnan folytathatunk majd, ahol tavaly év elején abbahagytuk, ez biztosan nem fog bekövetkezni. 2020-ban az Európai Unió országaiban 5-8 százalékos GDP-csökkenés történt, és a pandémia alapvetően megváltoztatta a fogyasztói szokásokat is – ehhez a megváltozott helyzethez nyilván a szállítványozási iparágban is alkalmazkodnia kell.

Jóslatokba persze nem érdemes bocsátkozni, de egyértelmű, hogy a közúti áruszállításban tevékenykedő vállalatoknak is új gazdasági helyzetre kell felkészülniük: a hitelmoratórium hamarosan lejár, ismét jelentős sofőrhiány alakult ki a piacon, a tavalyi évhez képest jelentősen erősödött a forint, ráadásul (az áruszállítás iránti igény megnövekedésével összhangban) az olajár is drágult. E tényezőknek köszönhetően az őszi hónapokban, amikor az iparág szezonális sajátosságaiból adódóan ismét nagyobb értéket fog képviselni a szállítási kapacitás, a fuvarozók várhatóan emelik majd a szolgáltatásaik árát – az már más kérdés persze, hogy ezeket az árakat képesek lesznek-e tartani a következő év elején is, amikor újra csökkenni fog az áruszállítás iránti igény.

Ahhoz, hogy talpon maradhassanak, és fejlődni tudjanak, a logisztikai vállalatoknak mindenképpen diverzifikált portfóliókat kell létrehozniuk, és dinamikusan fejleszteniük kell az üzleti modelljüket, hogy lépést tarthassanak a piac változásaival. (Hogy csak egy példát említsek: az e-kereskedelem térnyerésének köszönhetően a jövőben egyre kevesebb árucikk kerül majd a gyártótól az üzletbe, hiszen a megvásárolt termékeket egyenesen a fogyasztók otthonába szállítják ki, és ez alapvetően megváltoztatja a fuvarozási igényeket.) Sajnos azt kell azonban mondanom, nagyon kevés vezető rendelkezik kellő nyitottsággal és bátorsággal ahhoz, hogy diverzifikálja vállalata tevékenységét: iparági szakértőként azt tapasztalom, hogy tízből nyolc döntéshozó elgondolkodik ugyan ezen a lépésen, végül mégsem változtat a cége üzleti stratégiáján. Pedig azok a vállalatok, amelyek nem képesek dinamikusan alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez, úgy járnak, akár az alkalmazkodásra

szintén képtelen dinoszauruszok, és előbb-utóbb eltűnnek, ha nem is a Föld színéről, de a logisztikai piacról mindenképp.