

Sorozatunkban a fuvarozás, szállítmányozás, logisztika területén dolgozó szakemberek tesznek fel egymásnak a szakmát érintő kérdéseket. Januárban aki válaszol és kérdez: **Lajkó Ferenc, a Digilog Consulting alapítója.**



Az aktuális kérdés:

Előreláthatólag mikor jelenhet meg a belföldi közúti fuvarozást szabályozó 261/2011. kormányrendelet szövegében az a mondat, hogy a fuvarlevél elektronikus formában is kiállítható? Milyen meghatározó trendek alakítják a fuvarozást 2022-ben?

A NAV még nem döntött az e-CMR-ről

A legfrissebb értesüléseim szerint az ITM és az ellenőrzési szervei mind támogatják a jogszabály elfogadását, mert látják, hogy az elektronikus fuvarlevél segítené az ő munkájukat is. Azért áll az ügy, mert a CMR egy számviteli dokumentum is, teljesítési igazolásként is működik. Ezért a Nemzeti Adó- és Vámhivatal is vizsgálja a kérdést. A NAV pedig még nem tudott dönteni abban, hogy mikor és milyen feltételekkel tud szabad utat engedni az e-cmr hazai bevezetésének. Az egész szakma, úgymint az E-Cmr Europe Kft., a NIT Hungary, az MKFE és az MSZSZ is lobbiznak azért, hogy ez megtörténjen.

Személyes véleményem szerint nagy hiba lenne bármelyik államigazgatási szerv részéről, ha lényegesen magasabb elvárásokat támasztana az e-CMR felé, mint ami a papír alapú CMR-re vonatkozik. Itt elsősorban a dokumentáció hitelesítésre gondolok. Mert mitől hiteles ma egy CMR? Bárki aláírhatja, és azon bármilyen pecsét szerepelhet, az hitelesnek tekinthető, kivétel, ha bebizonyosodik róla, hogy hamisították a cégszerű aláírást. A mai digitális megoldásokkal, pl. QR kódokkal, már magasabb szinten biztosítani lehet a hitelességet, mint a papír alapú verzióval. Ennél magasabb biztonságot elvárni nem reális.

A digitalizáció megállíthatatlan és szükségesszerű. Könnyebbé, gyorsabbá és hatékonyabbá teheti az ügyintézkést, csökkenti az adminisztrációs és dokumentum tárolási

E-CMR és fuvarozás 2022-ben

költségeket is. Az e-CMR-rel a lerakodás után akár már néhány órával számlázhat a fuvarozó cég, ami két-három héttel is előrébb hozhatja a kifizetést. Ez egy olyan pont, ami mellett nem szabad elmenni, hiszen jelentősen javíthatja a fuvarozók fizetőképességét.

Bevezetése két feladatot biztosan ad a fuvarozóknak: elsőként meg kell tanulni a használatát. Ez nem egy bonyolult feladat, amikor minden évben új szabályt kell megjegyezni a fuvarozással összefüggésben. Másrészt egy minimális befektetést igényel. A sofőrnek adni kell egy egyszerű okostelefont, és máris tudja használni az e-CMR-t. Ezt sem látom nagy nehézségnek, hiszen a sofőrök túlnyomó része már ma is rendelkezik okostelefonnal.

Zárójelben hozzátenném, hogy nemcsak a nemzetközi fuvarozásról beszélünk a e-cmr kapcsán, hanem a belföldi fuvarok fő kísérő okmányát is magába foglalná a fejlesztés.

Mozgalmas év lehet a 2022-es

És hogy mire számíthatunk 2022-ben a fuvarozói piacon? Ez az egyik legnehezebb kérdés, amit kapni szoktam iparági szakértőként. A jövőre vonatkozó véleményeket kezeljük fenntartással, hiszen senki sem jós. Elég gyorsan változnak a dolgok a világban, így azok a trendek, amelyekre én az előrejelzésemet alapozom, akár fenekestül fel is fordulhatnak. Jöhet akár egy ötödik vagy hatodik Covid hullám, és az energiahordozók árai is drasztikusan változhatnak fel- vagy éppen lefelé. Ha az ismert folyamatokat nézzük, és nem számolunk az előre nem látható változásokkal, akkor a 2022-es év biztosan izgalmas lesz a közúti fuvarozás számára. Az árualap, a fuvarozási költségek és az árak dinamikus mozgása várható.

A megrendelői oldalon továbbra is felébredésre számítok, de nem minden területen. 2021-ben egyes iparágak nem teljesítettek jól, mint például az autópálya, más iparágak akadoztak az alapanyaghiány miatt. Így azok a félkész és készáru kiszállítások, amire az európai közúti fuvarozói szektor alapozza a működését, azok jelentősen akadoztak. Ezek jövőre is folytatódni fognak, sőt még fokozódhatnak is. Megtörténhet, hogy egyik nap egyáltalán nem lesz szállítandó áru, míg a másik nap dupla annyit kellene szállítani, ami persze ugyanannyi kamionnal nem megy. Az egyik napról a másikra egy főleg kisvállalkozásokból álló szakma nem tudja lényegesen növelni a kamionok mennyiségét. Az ilyen gyors és nagymértékű megrendelői igényingado-

zásra nem tud a fuvarozói szektor rugalmasan válaszolni.

A szállítói oldalon kapacitási problémákkal nézünk szembe. Nincs annyi kamion mint a Covid előtti években. A járművek számát nem is lehet gyorsan növelni, ugyanis brutális sofőrhiány jellemzi az iparágat. A másik probléma, hogy a gyártóknak az eddigi két-három hónap helyett ma már egy évbe is telhet egy új jármű leszállítása. Ráadásul ezek akár 20-30 %-kal is többbe kerülhetnek. Így a kapacitások növelése csak lassabban és drágábban lehetséges, mint korábban.

A költségek szinte biztosan tovább nőnek, emelni kell a fuvardíjakat

A költségeket nézve egyértelmű növekedéseket látok minden területen, pontos számokat februárban tudok majd mondani. Idén is számolhatunk az üzemanyagár emelkedésével. Ezen felül kalkuláljunk a sofőrök béreinek növekedésével, ami már nem egyszerűen jövedelem, hanem akár kétszámjegyű emelkedést is jelenthet. A béren kívüli a többi jövedelmi elem, így például a kiküldetési napidíj is növekedhet.

A járművek beszerzési költségének emelkedése egyre inkább beépül a fuvarozók költségeibe. Az új, drágább járműveket magasabb kamattal fogják majd finanszírozni a bankok, mivel az infláció ellensúlyozására a kormányok kénytelenek alkalmazkodni. Az útdíjak szokásos 4-6 %-os emelkedését még nem is említettem. Ebből egyértelműen látszik, hogy a fuvarozás költségei növekedni fognak 2022-ben, így elkerülhetetlen a közúti fuvardíjak emelkedése. Ennek minden termékre lesz hatása. De fuvarozni kell, hiszen ez a gazdaság vérkeringése, így arra biztatom a fuvarozókat, hogy álljanak ki az érdekeikért, és emeljék meg árakat. Más különben könnyen előfordulhat, hogy egy-két hónap után veszteségbe fordulhat át a vállalkozásuk.

A költségek növekedésének átlátható követéséhez és az indokolt áremelés mértékének megállapításához nyújt majd segítséget a Közúti Fuvardíj index. Ez a Digilog Consulting oldalán 2022 februárjától lesz elérhető.

Kovács Ákostól, az Ecol ügyvezetőjétől kérdezem: A vasúti vontatási költség várható 300%-os emelése hogyan befolyásolja rövid- és középtávon a kombinált fuvarozás versenyképességét?

Sebestyén Szabolcs