



ÓBUDAI EGYETEM

**Keleti Károly Gazdasági Kar
Közgazdaságtudományi és Pénzügyi Intézet**

A KORONAVÍRUS HATÁSA A NEMZETKÖZI ÉS MAGYAR SZÁLLÍTMÁNYOZÁSRA

**ÓE-KGK
2023**

Hallgató neve:
Hallgató törzskönyvi száma:

**Tiszai Mercédesz
T008181/FI12904/G**



ÓBUDAI EGYETEM
ÓBUDA UNIVERSITY

Óbudai Egyetem
Keleti Károly Gazdasági Kar
Marketing és Üzleti Tudományok Intézet

SZAKDOLGOZAT FELADATLAP

Hallgató neve: Tiszai Mercédesz

Szakedolgozat száma: [REDACTED]

Törzskönyvi száma: T008181/FI12904/G

Neptun kódja: [REDACTED]

Szak: Kereskedelem és marketing

Specializáció: Marketingkommunikáció specializáció

A dolgozat címe: A koronavírus hatása a nemzetközi és magyar szállítmányozásra

A dolgozat címe angolul: The impact of the corona virus on international and Hungarian shipping

A feladat részletezése:

1. Mutassa be a témával kapcsolatos főbb szakirodalmakat!
2. Mutassa be a vizsgált iparág helyzetét!
3. Végezzen primer kutatást a választott iparágra vonatkozóan!
4. Fogalmazza meg a kapott eredményekből levonható következtetéseket, javaslattevételeket, tanulságokat!

Intézményi konzulens neve: Földi Péter

A kiadott téma elévülési határideje: 2024. 12. 15.

Beadási határidő: 2023. 12. 15.

A szakedolgozat: Nem titkos.

Kiadva: Budapest, 2023. 11. 16.



[Signature]
Intézetigazgató

A dolgozatot beadásra alkalmasnak találom:

[Signature]
belső konzulens

[Signature]
külső konzulens



ÓBUDAI EGYETEM

Keleti Károly Gazdasági Kar

HALLGATÓI NYILATKOZAT

Alulírott Tiszai Mercédesz (Neptunkód: [REDACTED]) hallgató kijelentem, hogy a szakdolgozat saját munkám eredménye, a felhasznált szakirodalmat és eszközöket azonosíthatóan közöltem. Az elkészült szakdolgozatban található eredményeket az egyetem és a feladatot kiíró intézmény saját céljára térítés nélkül felhasználhatja, a titkosításra vonatkozó esetleges megkötések mellett.

Budapest, 2023. hó nap

Tizai Mercédesz

hallgató aláírása

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	1
2. SZÁLLÍTMÁNYOZÁS.....	3
2.1. A szállítmányozás és a logisztika kapcsolata	3
2.2. A szállítmányozási iparág szegmensei és azok szerepe	4
3. A KORONAVÍRUS-JÁRVÁNY HATÁSAI A SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI IPARÁGRA	9
3.1. A járvány hatásai az iparágra belföldön	13
3.1.1 Az iparág teljesítménye a járványt megelőző időszakban Magyarországon .	13
3.1.2. A koronavírus hatása a szállítmányozásra belföldön.....	18
3.2. A járvány hatásai az iparágra külföldön	29
3.2.1. Amerikai Egyesült Államok	29
3.2.2. Európa	33
4. SAJÁT KUTATÁS.....	36
4.1 1. vállalat – Expeditors	36
4.2 2. vállalat – BHS Trans	40
4.3. 3. vállalat – Plimsoll Zrt	43
4.4 4. vállalat – CSÖSZ TRANS Kft.....	45
4.5 Kutatási kérdések vizsgálata	49
5. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK.....	53
6. ÖSSZEFOGLALÁS	55

IRODALOMJEGYZÉK	56
MELLÉKLETEK.....	I
1. sz. mellékelt – interjúkérdések.....	I
2. sz. melléklet – interjúk összesítése	II
TARTALMI KIVONAT.....	IV
SUMMARY	V

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján Magyarországon, 2018.....	14
2. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján Magyarországon, 2010-2019.....	17
3. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2015-2020.....	20
4. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2015-2021.....	23
5. ábra: Az áruszállítás teljesítménye Magyarországon, 2015-2022.....	24
6. ábra: Az áruszállítás teljesítmény alakulása szállítási módok szerint, 2022. I. negyedév – 2023. I. negyedév.....	26
7. ábra: Az áruszállítás teljesítmény alakulása szállítási módok szerint, 2022. II. negyedév – 2023. II. negyedév.....	27
8. ábra: Törölt és tervezett tengeri szállítások, USA, 2020.....	29
9. ábra: A légiszállítás volumenváltozása árutonna-kilométerben, %-ban, 2020.....	31

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1.táblázat: Az áruszállítási iparág szegmensei.....	4
---	---

1. BEVEZETÉS

Dolgozatom témaválasztásának indoka kettős: egyrészt tanulmányaim indokolják, másrészt saját személyes tapasztalataim.

A dolgozatban a koronavírus-járvány hatását vizsgálom a szállítmányozásra. A kérdést azért tartom aktuálisnak és izgalmasnak, mert ezek a hatások egyrészt átrendezték a szállítmányozási piacot, másrészt sok esetben mind a mai napig érvényesek. Ráadásul, a kérdés elég összetett, hiszen a szállítmányozási iparág szorosan együttműködik a logisztikai iparággal, amelyre a járvány ugyancsak komoly hatással volt, és ez tovagyűrűzött a szállítmányozási iparra.

A dolgozatban fő kutatási kérdésként a következőket fogalmaztam meg:

1. Melyek a koronavírus járvány legfőbb hatásai, amelyeket a meginterjúvált vállalatok érzékeltek?
2. Mik voltak a legnagyobb nehézségek? Hogyan sikerült kezelni ezeket?
3. Milyen változásokat tapasztaltak a koronavírus-járvány utáni időszakban a járvány előtti időszakhoz képest?
4. Történt-e olyan jelentős fejlesztés a járvány hatására, amelyből mind a mai napig profitálnak?

A kutatási kérdésekből jól látható, hogy elsősorban nem a vállalatok statisztikai adataira voltam kíváncsi, hanem arra, hogy milyen nehézségekkel szembesültek, hogyan kezelték azokat, milyen megoldásokat találtak, és bevezettek-e olyan fejlesztéseket, amelyek napjainkban is előnyöket biztosítanak számukra.

A dolgozat első részében a szakirodalom alapján bemutatom a szállítmányozási iparágat, a logisztika és a szállítmányozás kapcsolatát, illetve a szállítmányozási iparág főbb szegmenseit, és azok jellemző feladatait. Ezt követően még mindig a szakirodalom alapján ismertetem, milyen főbb hatásokat gyakorolt a koronavírus-járvány a szállítmányozási iparágra, külön tárgyalva a belföldi és a külföldi helyzetet. Annak érdekében, hogy a hatások jobban érzékelhetőek legyenek, ebben a részben elsősorban

statisztikákat, illetve piaci tanulmányokat használok fel. A belföldi helyzetet 2018-tól, tehát a pandémiát megelőző időszakról ismertetem, összehasonlítva a szállítmányozási iparág járvány előtt teljesítményét a járvány alatt tapasztaltakkal és napjainkkal.

Ezt követően térek át a vállalati tapasztalatokra, amelyeket négy, a szállítmányozásban működő vállalattal készült mélyinterjú alapján ismertetek. Ebből következik, hogy a kutatási kérdésekre kapott válaszok, illetve az ezek alapján levont következtetések csak a vizsgálatban szereplő négy vállalat vonatkozásában érvényesek, csakúgy, mint a megfogalmazott javaslatok.

Az interjúkérdések a kutatási kérdések köré épültek, így az interjúk során kitértem arra, hogy milyen negatív vagy esetleg pozitív hatásokat tapasztaltak a megkérdezett vállalatok a pandémia kapcsán, hogy kezelték ezeket a hatásokat, mely vállalati szegmensek voltak legjobban érintettek, hogyan változott a megrendelői állomány és a vállalatok költségei, illetve milyen fejlesztéseket kellett eszközölniük, válaszul a kihívásokra.

A dolgozat végén az összefoglalásban összegzem a dolgozat eredményeit.

2. SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

Maga a szállítás egyrészt az áru helyváltoztatására vonatkozik, másrészt az áru tulajdonjogának halasztott átruházására irányuló adásvételi folyamat a vevő és az eladó között (Novák, 2010).

Nem mindegy, azonban, hogy az árutovábbításban szereplő szolgáltató milyen feladatkört lát el. Bár általában minden árumozgatási folyamatot szállításnak nevezünk, szigorú értelemben a szállítás díj felszámítása nélkül történik, saját vagy bérelt eszköz igénybevételevel, saját célra. Amennyiben nem saját célra történik a szállítás, úgy megkülönböztetünk fuvarozót és szállítmányozót. A fuvarozó a megrendelő részére fuvardíj ellenében végzi a szállítást, saját vagy bérelt eszközzel, saját költségére és kockázatára. Ezzel szemben a szállítmányozó a saját nevében, de a megrendelő kockázatára és költségére jár el, bonyolítja a fuvarozást, és sok esetben egyéb, értéknövelő szolgáltatást is nyújt (Mihályi et al., 2019).

2.1. A szállítmányozás és a logisztika kapcsolata

A logisztika feladatát és definícióját talán a 7M elv foglalja össze legjobban. Eszerint a logisztika feladata, hogy a megfelelő terméket a megfelelő minőségben és mennyiségben a megfelelő állapotban a megfelelő helyen a megfelelő időben a megfelelő költségek mellett bocsássa rendelkezésre a megfelelő felhasználónak. A logisztika fő területei ennek megfelelően a beszerzés és alapanyag-ellátás, az elosztás, a készletgazdálkodás és raktározás, a szállítás és szállítmányozás, a rendelésfeldolgozás, a kommunikáció, és a mindezt átfogó informatikai háttér (Szegedi és Prezenszki, 2010).

Logisztikai értelemben az áruszállítás gyakorlatilag az anyagok, a fél- és a késztermékek áramlását jelenti, és követi a 7M elvet. A szállítás tehát a logisztikai rendszer egyik alapvető ága, hiszen végig követi a termék útját a nyersanyagtól egészen a végső fogyasztóig történő eljutásig (Mihályi et al., 2019).

Logisztikai értelemben megkülönböztetünk belső szállítást, amikor az áru az adott vállalat termelőegységei vagy üzemrészei között mozog, és külső szállítást, amelynek során az

áru vállalatokon kívül mozog, a közlekedési alágazatok segítségével (Szegedi és Prezenszki, 2010).

Amennyiben a szállítás közvetlen kapcsolatot jelent a gyártó és a fogyasztó, vagy az ellátó és a felhasználó között, úgy logisztikai áruszállítási rendszerről beszélünk, amely megfelel a logisztika 7M szerinti értelmezésének.

2.2. A szállítmányozási iparág szegmensei és azok szerepe

A szállítmányozási iparág fő szereplői a szolgáltatók és a megrendelők, ebből kifolyólag beszélhetünk B2B, B2C és C2C szegmensekről. Szállítmányozási szempontból a B2C és a C2C szegmens megegyezik, illetve a piac nagy része a B2B szegmensbe tartozik, így megrendelő szerint az alábbi szegmenseket határozhatjuk meg (PWC, 2018):

Szegmens	Üzleti modell		Ügyfelek
B2B	Logisztikai szolgáltatók	Szállítmányozók, 3PL és 4L szolgáltatók	Nagykereskedők , kiskereskedők, gyártók
	Szállítók	Közúti-, tengeri-, vasúti-, és légi szállítással foglalkozó vállalatok	Logisztikai szolgáltatók
	Futárcégek	Futár, expressz vagy kis csomagos küldemények	Kiskereskedők, gyártók, egyéb vállalatok
B2C	Futárcégek	Futár, expressz vagy kis csomagos küldemények	Magánszemélyek

1.táblázat: Az áruszállítási iparág szegmensei

Forrás: PWC 2018, p. 5. alapján saját szerkesztés

Ahogy az ábráról is leolvasható, a B2B szegmensben az összes szállítási módot, és gyakorlatilag az összes szolgáltatótípust megtaláljuk, a B2C szegmensre ezzel szemben inkább a kisebb terjedelmű küldemények, vagy a city-logisztika a jellemző (PWC, 2018).

A logisztikai szolgáltatók kapcsán meg kell említeni a szolgáltatások szintjét. Az 1PL szolgáltatók gyakorlatilag a fuvarozók, a szállítást saját eszközzel végzik, a folyamatok teljes kontrollját gyakorolják. A 2PL szolgáltatók többnyire szállítmányozási és esetenként raktározási feladatokat is ellátnak. A 3PL szolgáltatók minden esetben vállalnak raktározást, esetenként készletezést is, a 4PL szolgáltatók pedig gyakorlatilag teljes ellátási lánc menedzsmentet nyújtanak a vevők részére. Az 5PL szolgáltató

annyiban több ennél, hogy ebben az esetben a logisztikai szolgáltatásokat is ő vezeti be, és tervezi meg (Jurczak, 2018).

A szállítási piac egy másik szegmentálási lehetősége a szállítási módok szerint történhet. Európán belül a legelterjedtebb szállítási mód a közúti, piaci részesedése ennek a legnagyobb. Fő oka, hogy viszonylag gyors, rugalmas, gyorsan és gazdaságosan alkalmazkodik a megrendelők igényeihez és a változó piaci feltételekhez. Elsősorban a vasúti szállításnál kisebb mennyiségű, rövid távú, és regionális szállításban gazdaságos a használata, de a rugalmasság és a gyorsaság révén nem elhanyagolható a szerepe nemzetközi viszonylatban sem. A közúti szállítás nem kötött pályán történik, így megszervezése nagy körültekintést igényel. A jól kiépített széles úthálózat lehetővé teszi a háztól házig szállítást, sok esetben átrakás nélkül. A díjak és a szerződéses feltételek rugalmasan alakíthatóak. Közúti szállításra rendkívül sok járműtípus áll rendelkezésre, ezért így gyakorlatilag minden áru fajta szállítható. Az árubiztonság magas, és a technológiai megoldások révén könnyű valós idejű információt szerezni a jármű aktuális helyzetéről, illetve könnyű a gépjárművezetővel való kapcsolattartás (Szegedi és Prezenszki, 2010).

Számos előnye mellett a közúti szállításnak hátrányai is vannak. Meglehetősen környezetszennyező szállítási mód, és magas a fajlagos energiaigénye, ezért nagy mennyiségű áruk közúti szállítása kevésbé gazdaságos, mint vasúton, vagy vízi szállítás esetén. Emellett, a vasúttal szemben jelentős befolyást gyakorolnak erre a szállítási módra az időjárási körülmények, illetve a forgalmi- és útviszonyok. Bár magas az árubiztonság, a közúti szállításban sajnos magas a balesetek lehetősége. A közúti szállítást behatárolják esetenként a méret- és súlykorlátozások, ami a szállítási idő hosszát növelheti, csakúgy, mint a gépjárművezetőkre vonatkozó kötelező pihenőidő (Novák, 2010).

A közúti szállítással szemben a nagy mennyiségű vagy nagy tömegű áruk szállítására a vasút sokkal inkább alkalmas. Vasúton is szállítható gyakorlatilag minden áru fajta, az ömlesztett árutól a hűtött árukon át az élő állatokig. Pont a nagy tömeg mozgatására való alkalmassága a vasúti szállítás egyik nagy előnye, emellett környezetbarát, gyakorlatilag független az időjárás hatásaitól, a közúthoz képest alacsonyabb a fajlagos energiaigénye, és a díjtételek előre jól kalkulálhatóak (Szegedi és Prezenszki, 2010).

Vasúti szállítás során a járművek zárt pályán közlekednek, ez növeli a biztonságot és a gyorsaságot. A menetrend szerinti közlekedés miatt az indulás és az érkezés kiszámítható. A vasút kiválóan alkalmas olyan korszerű technológiák megvalósítására, mint az intermodális fuvarozás, sőt, jelentősége ilyen téren folyamatosan nő (Novák, 2010).

A vasúti szállítás egyik legnagyobb hátránya, hogy megvalósítása nagy beruházásokat és széles körű infrastruktúrát igényel: nem elegendő csak a vasúti pályákat kiépíteni, de meg kell oldani az áramellátást, és ki kell építeni a kiszolgáló létesítmények hálózatát, illetve az anyagmozgatáshoz és rakodáshoz szükséges berendezéseket (Novák, 2010). A közötti pályás közlekedés az előnyök mellett hátrányokkal is rendelkezik: a menetrend szerinti közlekedés miatt a szállítás kevésbé rugalmas és kevésbé gyors, mint közúton, illetve, ha csak a célállomás nem rendelkezik kiépített iparvágánnyal, nem valósítható meg a háztól házig történő szállítás. A vasúttársaságok gyakran egységes díjszabást alkalmaznak, emiatt az árak és a szerződési feltételek kevésbé rugalmasak, mint közúton. Az egységes díjszabás, a menetrendek és a kötött pályás közlekedés egyébként is rugalmatlanabbá teszi a vasúti szállítását, így sem a megrendelői igényekhez, sem a piaci változásokhoz nem tud könnyen és gyorsan alkalmazkodni. Nemzetközi forgalomban előfordulhat, hogy a vágányok nyomtávja eltér, emiatt átrakodás szükséges. Árubiztonság terén sem a vasút a tökéletes választás, hiszen ebben jóval elmarad a közúti vagy légi szállításról (Szegedi és Prezenszki, 2010).

A leggyorsabb szállítási mód a légi szállítás, ami a repülőgépek fejlődésének és a globalizációnak köszönhetően egyre nagyobb teret hódít. A rakodási kapacitás és az ár miatt elsősorban kisebb tömegű, vagy kis térfogatú áruk szállítására a legalkalmasabb. Az árubiztonság ennél a szállítási módnál a legnagyobb, így nagy értékű árut is elsősorban így szállítanak (Szegedi és Prezenszki, 2010). A légi szállítás legnagyobb előnye, hogy rövid és jól kalkulálható a szállítási idő, a menetrend ellenére meglehetősen rugalmas, emellett pedig ez a legpontosabb szállítási mód (Novák, 2010).

A légi szállítás legnagyobb hátránya a magas ár, illetve az, hogy ömlesztett vagy nagy tömegű vagy nagy volumenű áruk nem szállíthatók ilyen módon, ezen felül vannak olyan árufajták, amelyek légi szállítását szabályok tiltják. Ilyenek például a mágnesek, bizonyos gyúlékony vagy robbanó anyagok, és bizonyos sűrített gázok. Légi szállítás

esetén a háztól házig való szállítás egyáltalán nem valósítható meg, mivel az áru minden esetben egy adott repülőtérre érkezik, ahol átrakják (Novák, 2010).

Globálisan nagy szerepet játszik a vízi áruszállítás, amely egyben a legrégebbi szállítási módok egyike. Ilyen módon elsősorban nagy tömegű vagy ömlesztett árut érdemes szállítani. A vízi szállítás két alaptípusa a belvízi és a tengeri szállítás. A belvízi vagy folyami szállítás leginkább azokban az országokban jut nagy szerephez, ahol erre alkalmas folyók vannak, illetve rendelkezésre áll a megfelelő hajópark, és megfelelően és elég sűrűn van kiépítve a kikötői hálózat. Hazánkban a Duna a leghosszabb vízi út, amely egész évben hajózható, ennek ellenére ez a szállítási mód nem igazán elterjedt, aminek fő oka, hogy a szállítási idő hosszú (Novák, 2010).

A tengeri szállítás a globális áruforgalom nagyjából 70%-át bonyolítja, és két nagyobb alcsoportja létezik: a vonalhajózás (liner), amikor a hajók menetrend szerint, meghatározott kikötők között közlekednek, és a bérhajózás (charter), amikor a hajót egy meghatározott útra bérlik. A tengeri hajózáshoz a belvízi hajózáshoz hasonlóan megfelelő infrastruktúra szükséges: megfelelő számú kikötő és megfelelő hajók (Novák, 2010).

A vízi szállítás előnyei közé tartozik, hogy gyakorlatilag bármilyen áru szállítására alkalmas, emellett olcsó, az árképzés és a díjszabás rugalmas, és ez az a szállítási mód, amely a legkevésbé szennyezi a környezetet. A kikötőkben gyakran működnek intermodális logisztikai szolgáltatók, amelyek a kiegészítő szolgáltatások mellett (raktározás, csomagolás) gondoskodnak az áru szárazföldi továbbításáról (Szegedi és Prezenszki, 2010).

A vízi szállítás legnagyobb hátránya, hogy hosszú a szállítási idő, emellett nagy befolyást gyakorol rá az időjárás és a kikötői forgalom. A kikötőkben mindenképpen szükség van az áru átrakására, a háztól házig történő szállítás így nem valósítható meg. Az árubiztonság a sérülésveszély miatt alacsony, így mindenképpen megfelelő csomagolás szükséges, ez viszont költségnövelő tényező (Szegedi és Prezenszki, 2010).

Speciális szállítási mód a csővezetékes szállítás, ahol a járművet és a közlekedési pályát is csővezeték helyettesíti. Ez a legolcsóbb szállítási mód, bár kiépítése jelentős költséggel jár, fenntartása és működtetése olcsóbb, mint a többi szállítási módé. Zárt rendszert alkot,

a szállítás így folyamatos lehet. A légnemű vagy folyékony áruk szállítása mellett alkalmas kisméretű darabos, por alakú, vagy szemcsés szilárd anyagok szállítására is, mint például a só, a gabona vagy a cement (Novák, 2010). Ez a szállítási mód nagyon megbízható, és gyakorlatilag nem szennyezi a környezetet, ráadásul független az időjárás vagy a külső környezet gyakorolta hatásoktól (Szegedi és Prezenszki, 2010).

A csővezetékes szállítás egyik legnagyobb hátránya, hogy magas a beruházási igénye, és alacsony a szállítási sebesség, ami megnöveli a szállítási időt (Novák, 2010). A szállítható áruk köre korlátozott, és egy adott vezeték csak azonos tulajdonsággal rendelkező áruk szállítására alkalmas (tehát ha például olajat szállítanak egy vezetéken, az nem állítható át gabona szállítására). Emiatt ez a szállítási mód gyakorlatilag nem, vagy csak minimális mértékben képes alkalmazkodni a megrendelői igényekhez (Szegedi és Prezenszki, 2010).

3. A KORONAVÍRUS-JÁRVÁNY HATÁSAI A SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI IPARÁGRA

A 2019-ben kitört, majd 2020-ban világjárvánnyá váló koronavírus-járvány nem csak az emberek mindennapjait alakította át, de jelentős hatást gyakorolt a teljes logisztikai piacra, az ellátási láncokra, így ezeken keresztül a szállítmányozási iparágra is.

A Prologis, amely logisztikai ingatlanokkal foglalkozik, 2020 éve elején publikált tanulmányában a járvány következtében kialakuló új trendeket próbálta megjósolni. Így valószínűnek tartották, hogy az online kereskedelem nagyobb teret fog hódítani, illetve azt is, hogy a vállalatok többsége a gyártási folyamatokat a távol-keleti lokációk helyett földrajzi értelemben vett közelebbi lokációkra, Közép-Európába vagy Mexikóba helyezik át, elsősorban az ellátási láncok sérülékenysége miatt (Prologis, 2020a).

A következő jelentés (Prologis, 2020b) már az online kereskedelem dinamikus növekedéséről szólt, illetve arról, hogy a vállalatok a hatékonysággal szemben inkább a rugalmasságra koncentrálnak, így a készletek az ellátási láncokban folyamatosan nőttek. 2020 márciusában a lezárások részleges feloldása miatt Kínából megindultak az addig ott tartott készletek, ez viszont drasztikusan szűkítette különösen a tengeri szállítási kapacitásokat, ami miatt a szállítási költségek jelentősen, 18%-kal drágultak.

Március végén már arról írt a vállalat, hogy Kínában megszűntek a lezárások, és Amerikában és Európában is folyamatosra vált a logisztikai tevékenység, kivéve ott, ahol ezt kormányzati intézkedések korlátozták. Ekkorra már egyértelművé vált az online kereskedelmi szegmens túlsúlya, legalábbis a kiskereskedelemben, emiatt a city-logisztikával foglalkozó vállalatok egyre aktívabb tevékenységet folytattak. Az online kereskedelem növekedése miatt nőtt az igény a házhozszállításra, ami nagyjából folyamatosan zajlott a munkaerő-hiány ellenére. Szintén a járvány következménye volt, hogy az élelmiszeripar és a kiskereskedelem forgalma nőtt, de jelentősen lelassultak például az autóiipari ellátási láncok (Prologis, 2020c).

A Prologis (2020d) április végén már arról írt, hogy a kereskedelemben modalitásváltás következik be. Az online kereskedelem a korábban tapasztalt éves 15%-os növekedéssel szemben 50%-os növekedést mutatott, és olyan, korábban alulreprezentált

szegmensekben is jelentős növekedés volt tapasztalható e téren, mint az élelmiszer-kiskereskedelem. A házhozszállítások növekedése 11%-kal emelte a disztribúció- és elosztás iránti keresletet, 5%-kal pedig a csomagolóanyagok és a papíráruk iránti keresletet. A Kínából érkező beszállítások újra indulása tovább szűkítette a szállítási kapacitásokat, egyúttal megnövelte az igényt a rövid távú raktározási lehetőségek iránt. Emiatt, és ezzel párhuzamosan az ellátási lánc menedzsmentre szakosodott logisztikai szolgáltatók komoly kihívásokkal néztek szembe.

2020 májusára világossá vált, hogy az ellátási láncokat újra kell tervezni a megváltozott kereslet alapján. Az online kereskedelem növekedése miatt ez főképp a disztribúciós hálózatokat érintette, illetve a city-logisztika és a last mile delivery költségeket és folyamatszervezést. Újdonság volt, hogy a házhozszállítással korábban nem nagyon foglalkozó szektorok, például az élelmiszer-kereskedelem, az online kereskedelem előretörésével rá voltak kényszerítve további beruházásokra az ellátási láncokon belül, ebből pedig főképp a 3PL logisztikai szolgáltatók profitáltak (Prologis, 2020e).

Júniusra (Prologis 2020 f) tovább növekedett az online kereskedelem volumene, a Prologis által vizsgált 30 kiskereskedő logisztikai lábnyoma 9%-os növekedést mutatott szemben a pandémiát megelőző 6-7%-os éves növekedéssel. A hagyományos értékesítéshez képest az online kereskedelem háromszor annyi logisztikai területet igényelt, de ez együtt járt a választék szélesítésével, és a logisztikai folyamatok gördülékenyebb és gyorsabb lebonyolításával, ugyanakkor az ellátási láncok még nem tudtak az új kihívásoknak megfelelően optimálisan működni. A vállalat tapasztalata az volt, hogy ügyfelek pusztán 5%-ának kellett a működést felfüggesztenie a járvány miatt, a többség biztonsági intézkedések mellett tovább működött. A tevékenység aktivitása fokozódott a szállítmányozó vállalatoknál, míg a logisztikai szolgáltatóknál csökkent az aktivitás.

Butt (2021) vállalati interjúk alapján vizsgálta a koronavírus-járvány hatásait. Az általa megkérdezett vállalatok többsége az ellátási láncokban tapasztalt fennakadásokat emelte ki, de több vállalatnak volt problémája a szállításokkal is. A fő problémák a megemelkedett szállítás díjak és az egészségügyi korlátozások miatt a kikötőkben kialakult torlódások, késések voltak, de gondot okozott, hogy drasztikusan csökkentek a

légi szállítási kapacitások, a közúti szállítás terén pedig a munkaerőhiány volt a fő probléma. Sok vállalat ezért alternatív megoldást keresett: volt, amelyik charter gép bérlésével hidalta át a gondokat, mások pedig a vasúti és tengeri szállítás kombinálásával próbálkoztak.

Bálint és Illés (2022) szerint a koronavírus-járvány hatásai azért is érinthették fokozottabban a logisztikai és a szállítmányozási szektort, mert a szektorban már jóval a pandémia előtt is nagy volt a nyomás. Egyrészt a 2008-2009-es világválság jelentős visszaesést okozott, másrészt számos kereskedelmi hatású vita, mint például az Európai Unió és az Egyesült államok közötti, a szabadkereskedelmi egyezményekről szóló vita késleltette az iparágak nagyarányú bővülését. A fejlődést geopolitikai konfliktusok is, például a Brexit, vagy az Unió és Törökország konfliktusa vagy a közel-keleti országok destabilizációja is tovább lassította, és ezt a trendet a megjelenő pandémia még jobban megtörte. A korlátozó intézkedések és az elhúzódozó védekezési stratégiák a gazdaság lassabb regenerálódását vetítették előre, mint a 2008-as gazdasági válságot követő időszakban, amelynek egyik fő hatása az ellátási láncokban mutatkozó fennakadások, és azok közvetlen befolyása a szállítmányozási szektor keresleti oldalára.

Túróczy et al. (2021) fő problémának azt látta, hogy a szállítási igények ugyan megnőttek az online kereskedelem térnyerésével, de ez a növekedés nem tudta ellensúlyozni az iparági kereslet csökkenése okozta visszaesést. A szerzők kiemelték, hogy a pandémia időszakát követően a szállítmányozási szektorban közel 30%-kal emelkedett a rövid lejáratú hitelek állománya, amiből arra következtettek, hogy a szektor számos vállalata likviditási gondokkal küzdött.

Kovács et al. (2021) úgy vélik, a járvány lecsengését követően nagyobb arányban terjed majd el a digitalizáció és a platform alapú működés a szállítási szektorban. Annak ellenére, hogy jelenleg egyik sem jellemző hazánkban az iparágra, a szerzők véleménye szerint a platform alapon működő gazdasági közösség a jövőben várhatóan a szállítmányozást is forradalmasítja.

Minden negatívuma ellenére a koronavírus-járványnak voltak pozitív hozadécai is. A kereslet csökkenése miatt az iparág környezeti terhelése jelentősen csökkent, ami az iparág szempontjából ugyan nem pozitív fejlemény, de környezetvédelmi és

fenntarthatósági szempontokból mindenképpen az. Emellett, a járvány és az annak következtében kialakuló krízis felhívta a vállalatok figyelmét a költségek csökkentésének és a folyamatok további optimalizálásának szükségességére (Borca et al., 2021). További pozitívum, hogy nőtt a digitális alkalmazások használata, holott ez nem jellemző a szállítmányozási iparágra. Ehhez kapcsolódóan nőtt az e-logisztikai szolgáltatások igénybevétele, sokasodtak a logisztikai partnerségek és szövetségek, és a hatékonyság érdekében egyre több vállalat döntött úgy, hogy a logisztikai tevékenységet kiszervezi, ami gazdasági szempontból kifejezetten jól tett az ipárnak (Perkumienė et al., 2021).

A koronavírus járvány negatív hatásait maguk a vállalatok, és kormányzati intézkedések is igyekeztek csökkenteni. A szállítmányozók között volt, akik a sofőrhiány csökkentésére önvezető járműveket alkalmaztak a csomagok kiszállításához, vagy drónokat próbáltak ki, a UPS és az Amazon példáját követve. Bizonyos országok lazítottak a szabályozáson annak érdekében, hogy csökkenjen a szállítmányozási iparágra nehezedő nyomás. Kínában például a logisztikai vállalatokat mentesítették az útdíjak megfizetése alól, Kanadában megnövelték a gépjárművezetők vezetéssel tölthető munkaidejét, az Európai Unióban pedig a versenyjog egyes szabályain módosítottak, annak érdekében, hogy az egyébként egymással versenyző vállalatok könnyebben együttműködhesse a szállítási kapacitások hiányának leküzdése érdekében (Karam et al., 2022).

Voltak olyan országok, ahol, annak érdekében, hogy növelni tudják a raktári kapacitásokat, mobil raktárakat létesítettek a vásárlókhoz közel eső lokációkon. Számos vállalat a kapacitáshiány csökkentése érdekében a tengeri szállítás forgalmát igyekezett a nagyobb befogadóképességű hajókra koncentrálni, a légi szállítás terén pedig a kevésbé preferált útvonalakra mennyiségi kedvezményt adtak, hogy csökkentsék a nagyobb forgalmat bonyolító útvonalak terheltségét. Voltak logisztikai vállalatok, amelyek előre lekötöttek szállítási kapacitásokat, és olyanok is, amelyek az előbbieken említett intézkedések vegyes alkalmazásától remélték a megoldást (Karam et al., 2022).

A kormányok is igyekeztek anyagi segítséget nyújtani a szállítmányozási iparágban működő vállalatoknak, de ennek ellenére, főként a légiiparban sok vállalat került csődközeli állapotba, vagy ment csődbe. Európában elsősorban a Lufthansa és a

skandináv légitársaságok szorultak ilyen segítségre, előbbi 9 milliárd euró kormányzati támogatást kapott (Rothengatter et al., 2021). Az IATA (Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség - International Air Transport Association) adatai alapján ez a segítség megalapozott is volt, mivel a légiszállítási iparágban a kereslet 2019-ben 61%-kal esett vissza, a légitársaságok pedig közel 118 milliárd dollár veszteséget könyvelhettek el. Optimista becslések szerint a járvány előtti szintet az iparág legkorábban 2024-ben tudja majd elérni (Ozkanlisoy, 2021).

3.1. A járvány hatásai az iparágra belföldön

A koronavírus járvány hatásai hazánkban sem kímélték a szállítmányozási iparágat. Csakúgy, mint a világ többi részén, hazánkban is jelentős visszaesés következett be a teljesítményt tekintve, és az iparág csak lassan érte el ismét a járvány előtti teljesítmény szintjét.

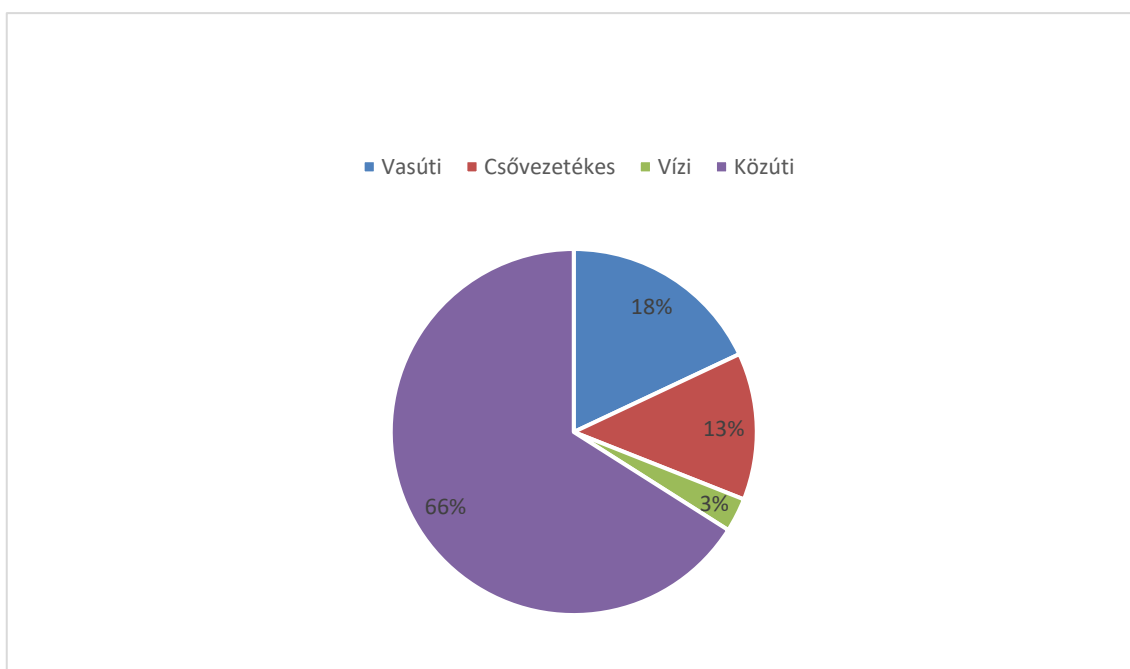
3.1.1 Az iparág teljesítménye a járványt megelőző időszakban Magyarországon

2018-ban, azaz a járvány kitörését megelőző évben mintegy 17.000 társas vállalkozást és 21.000 önálló vállalkozót tartottak nyilván a szállítmányozási és raktározási üzletágban. 2017-hez képest az előbbi kategóriában 1,7%-kal csökkent, míg az utóbbiban 7,7%-kal nőtt a vállalkozások száma. Az iparágban foglalkoztatottak száma 289.000 fő volt, ez 1,5%-kal kevesebb az előző évinél. Ezen belül 216.000 fő volt az alkalmazottak száma, ami viszont 4,4%-kal magasabb, mint 2017-ben. A munkaerőpiac egészére nézve a szállítmányozási és raktározási iparág adta az alkalmazottak 6,9%-át és a foglalkoztatottak 6,5%-át. Az alkalmazottak havi bruttó keresete ugyan 11%-kal nőtt 2017-hez képest, így 310.000 forint volt, még így is 20.000 forinttal maradt el a nemzetgazdasági átlagtól (KSH, 2019a).

2018-ban sem torpant meg a szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalmának 2014 óta tartó növekedése. A behozatal 1.169 milliárd forintra, 14%-kal, míg a kivitel 2.031 milliárd forintra, 12%-kal nőtt. A teljes szolgáltatásexportból a szállítási szolgáltatások külkereskedelmi részesedése 25%, az importból pedig 22% volt. Az áruszállítás teljesítménye a tömeget tekintve is nőtt: 305 millió tonna árut mozgattak meg, ami 6%-

kal több volt, mint 2017-ben, viszont árutonna-kilométerben kifejezve az 57,8 milliárd 4,5%-kal elmaradt az előző évtől (KSH, 2019a).

Szállítási módok tekintetében a közúti szállítási mód volt a vezető szerep, mind árutonna-kilométerben, mind tömegben mérve az összes szállítás két harmada így történt. A közúti szállítást a vasút követte, tömegét tekintve az összes szállítások 17%-a, árutonna-kilométerben pedig a szállítások 18%-a történt vasúton. A csővezetékes szállítás aránya mind tömegben mind árutonna-kilométerben kifejezve 13% körül alakult, ez utóbbi 0,9 százalékpontos növekedés az előző évhez képest. A belvízi szállítás részaránya 3%-kal nem jelentős, a légi szállításé pedig elhanyagolható nagyságú volt (KSH, 2019a).



1. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján Magyarországon, 2018

Forrás: KSH, 2019a, p. 11. alapján saját szerkesztés

2018-ban az összes árutömeg kétharmadának szállítása belföldön történt, árutonna-kilométerben azonban 70% a nemzetközi szállítás, és csak 30% a belföldi szállítás részaránya. Nemzetközi viszonylatban is a közút volt a vezető szállítási mód, bár 36%-os részaránya jóval kisebb a belföldi részaránynál. A vasút nemzetközi viszonylatban hasonló részaránnyal (35%) bírt, a csővezetékes szállítás aránya 23%, a belvízi szállításé pedig 6,5% volt (KSH, 2019a).

2017-hez képest a belvízi áruszállítás teljesítménye visszaesett: volumenét tekintve 18%-kal, árutonna-kilométerben pedig 19%-kal volt kevesebb, mint 2017-ben. A belföldi és a kiviteli forgalom is visszaesett, 25%-kal, illetve 29%-kal, a behozatali forgalom 12%-kal nőtt. Emellett a tranzitszállítás volumene is csökkent, 22%-kal az előző évhez képest (KSH, 2019a).

A csővezetékes szállítás teljesítménye kis mértékben nőtt 2017-hez képest: volumenét tekintve 3,2%-kal, árutonna-kilométerben pedig 2,1%-kal. A növekedés a nemzetközi forgalomban is megmutatkozott, a volumen 2,9%-kal nőtt, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény pedig 1,7%-kal. Jelentős volt a kivitel növekedése, ami tömegében 46%, árutonna-kilométerben pedig 38% növekedést mutatott. A tranzitforgalomban a teljesítmény 4,2%-kal alacsonyabb volt az előző évinél (KSH, 2019a).

A közúti áruszállítás 89%-a fuvardíjas szállítás volt, ennek 86%-át a szállítási ágazat vállalatai realizálták. Az Unióban a közúti áruforgalom teljesítménye mintegy 2.000 milliárd árutonna-kilométer volt, ez 10%-os visszaesést jelent 2017-hez képest, ennek fő oka pedig a szigorúbb Uniós szabályozás. Az Unió legnagyobb közúti fuvarozó országai Lengyelország és Németország voltak, 16-16%-os részesedéssel, hazánk részesedése az Uniós közúti áruforgalomból 2% volt (KSH, 2019a).

A vasúti áruszállítás teljesítménye mind tömegét nézve, mind árutonna-kilométerben kifejezve csökkent, 1,8%-kal, illetve 6,7%-kal. Az átlagos szállítási távolság 11 kilométerrel volt rövidebb, mint 2017-ben, 2018-ban 202 kilométer volt. A vasúti szállítás 77%-a az Uniós határokon belül realizálódott. Az összes vasúti szállítási teljesítményből az export 24%, az import pedig 26% volt, emellett jelentős volt a tranzitforgalom részaránya, 31% (KSH, 2019a).

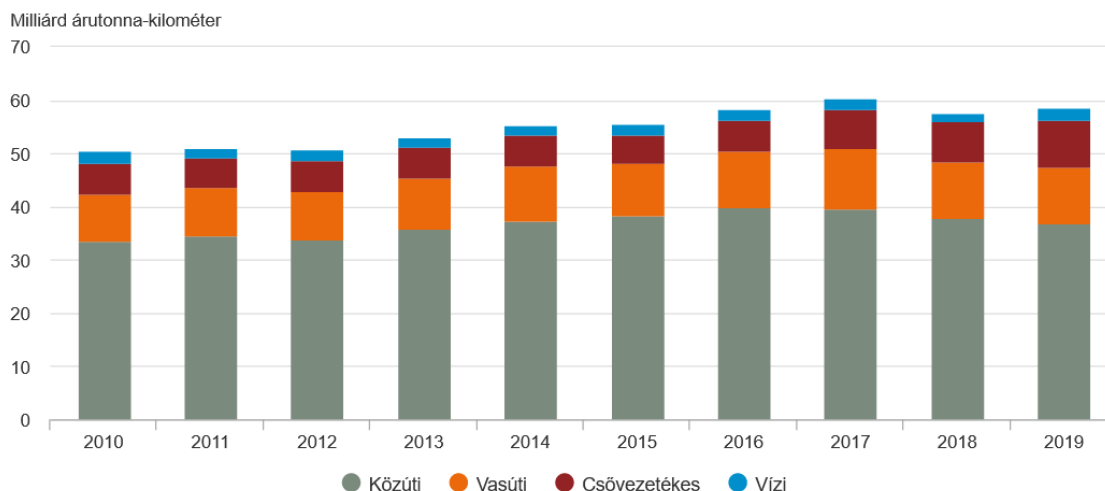
Szentirmai (2020) a 2019-es és 2020-as éveket elemezte a szállítási szektorra nézve. Az elemzés rámutatott arra, hogy a szektorban bár nőtt a foglalkoztatás és a bérek is 2019-ben, mégsem megfelelő mértékben ahhoz, hogy az iparágak ne kelljen lépnie, és változásokat bevezetnie a hagyományos üzleti modellben, mivel a munkaerő és annak dinamikája jelentősen befolyásolja a vállalatok profitabilitását. Az iparág helyzetét tovább nehezíti, hogy mind a közúti, mind a vasúti szállítás teljesítménye folyamatosan csökken. Megvizsgálva a hazai szállítási piac legnagyobb szereplőit, úgy találta, hogy

ezen vállalatok kétharmadánál bár nőtt az árbevétel, reál szinten azonban az összforgalmuk stagnált.

2019-ben a szállítási és raktározási iparágban mintegy 17.000 társas vállalkozást és közel 23.000 önálló vállalkozót tartottak nyilván, előbbiek száma 0,9%-kal kevesebb, utóbbiaké 10%-kal több, mint 2018-ban. Az iparág 303.000 főt foglalkoztatott, ami 4,9%-os növekedés az egy évvel korábbihoz képest, és jelentősen felülmúlja a nemzetgazdaságban foglalkoztattak számának 1%-os emelkedését. Ezen belül az alkalmazottak száma 220.000 fő volt, ami 1,9%-os növekedés 2018-hoz képest. A munkaerőpiac egészét tekintve az iparág adta a foglalkoztatottak 6,7%-át, és az alkalmazottak 6,9%-át. A foglalkoztatottak számának növekedése ellenére fizetésük átlagosan 23.000 forinttal maradt el a nemzetgazdasági átlagtól, átlagosan 345.000 forint volt, ami azonban 11%-os növekedés az előző évhez képest (KSH, 2019b).

A szállítási szolgáltatások forgalma tovább nőtt, a behozatal értéke 1.279 milliárd forintra, a kivitelé pedig 2.225 milliárd forintra, ami 8,9% illetve 8,4% növekedés. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmének részesedése a teljes szolgáltatásexportból 25%, az importból 22% volt (KSH, 2019b).

Az áruszállítás teljesítménye volumenét tekintve 312 millió tonna volt, ami 2,1%-os növekedést jelent, árutonna-kilométerben pedig 58,7 milliárd, ami 1,6%-os növekedést jelent. Továbbra is a közút volt az uralkodó szállítási mód, mind tömegben mind árutonna-kilométerben a teljesítmény nagyjából két harmada ilyen módon realizálódott. A vasúti szállítás részaránya volumenét tekintve 17%, árutonna-kilométerben 18% volt. A csővezetékes szállítás részaránya mind volumenben mind árutonna-kilométerben 15% körül mozgott. A belvízi szállítás részaránya 3,6%-ra nőtt, a légi szállításé továbbra is elhanyagolható maradt (KSH, 2019b).



2. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján Magyarországon, 2010-2019

Forrás: KSH, 2019b

2019-ben az összes árutömeg közel kétharmadát belföldön szállították, árutonna-kilométerben mérve a teljesítmény 70-30%-ban oszlott meg külföld és belföld között. Belföldön a közúti szállítás részesedése volumenben 83%, árutonna-kilométerben 76% volt. Ez a részesedés nemzetközi viszonylatban kevesebb volt, mennyiségét tekintve csupán 32%, a vasúté 34%, a csővezetékes szállításé 26%, míg a belvízi szállításé 7,6%. A közúti áruszállítás belföldön mind volumenében, mind árutonna-kilométerben csökkent, 2%-kal, illetve 2,6%-kal. Az átlagos szállítási távolság belföldön 84 kilométer, nemzetközi viszonylatban 647 kilométer volt. A közúti szállítás teljesítménye nemzetközi viszonylatban is csökkent, 5,5%-kal, részben az közúti áruszállításra vonatkozó szigorodó Uniós szabályozás miatt. A közúti áruszállítás teljesítményének 90%-a fuvardíjas szállítás volt, ennek 87%-át a szállítási iparágban működő vállalkozások realizálták (KSH, 2019 b).

A vasúti áruszállítás teljesítménye 2019-ben árutonnában mérve 0,4%-kal alacsonyabb, árutonna-kilométerben viszont 0,4%-kal magasabb volt, mint 2018-ban. Az átlagos szállítási távolság minimális mértékben, 203 kilométerre nőtt nemzetközi viszonylatban, belföldön viszont közel 7 kilométerrel, 121 kilométerre csökkent. A belföldi forgalom teljesítménye tömegben 7,4%-kal, árutonna-kilométerben pedig 13%-kal maradt el a 2018-as teljesítménytől. A forgalom 83%-át a nemzetközi szállítás adta, 3,5%-os növekedéssel az előző évhez képest. A tranzitforgalom továbbra is jelentős maradt, az

áru-tonna-kilométerben mért teljesítmény egyharmada tranzitforgalom volt (KSH, 2019b).

A belvízi áruszállítás volumene 24%-kal, áru-tonna-kilométerben kifejezett teljesítménye pedig 32%-kal nőtt 2018-hoz képest. A növekedésben szerepet játszott, hogy 2018 különösen aszályos év volt, így a Duna vízállása akkor túl alacsony volt rendszeres hajózáshoz. Ennek ellenére a szállított tömeget tekintve a belföldi forgalom visszaesett 34%-kal, de a kiviteli forgalom 17%-kal, a behozatali forgalom 23%-kal, a tranzitforgalom pedig 37%-kal nőtt a 2018-as évhez képest. A magyar Duna-szakaszon magyar felségjelű hajók csak a szállítmányok 9,2%-át szállították, a legfőbb szállítók járművek az előző évekhez hasonlóan továbbra is német, román vagy osztrák zászló alatt hajóztak (KSH, 2019 b).

2019-ben a csővezetéken szállított áruk tömege 23%-kal volt több, mint 2018-ban, 48 millió tonnát tett ki. A nemzetközi forgalom 16%-kal emelkedett, ezen belül a kivitel teljesítménye 19%-kal nőtt. A tranzitforgalom 73%-kal, a behozatali forgalom pedig 2,3%-kal esett vissza az előző évhez képest. Ugyanakkor a belföldi forgalom teljesítménye 20%-os bővülést mutatott (KSH, 2019 b).

3.1.2. A koronavírus hatása a szállítványozásra belföldön

A koronavírus hatásait kutatva a Magyar Szállítványozók Szövetsége felmérést készített a tagok között, melynek eredménye azt mutatta, hogy átlagosan 15-27%-os visszaesés volt megfigyelhető a szállítványozásban. Legkevésbé a vasúti szállításra volt hatással a pandémia, ebben a szektorban a visszaesés csak 15% volt, a legnagyobb mértékben a közúti fuvarozást (27%-os visszaesés), a tengeri konténere szállítási üzletágat (24%/-os visszaesés) és a gyűjtőfuvarozást (22%-os visszaesés) érintette a járvány. Hasonló eredményre jutott a Magyar Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének felmérése: a szervezet szerint a közúti fuvarozás teljesítménye 33,3%-kal, a vasúté pedig 1,4%-kal esett vissza (Vida et al., 2020).

2020-ban a szállítási és raktározási iparág bruttó hozzáadott értékének volumene 16%-kal esett vissza a járványt megelőző évhez képest, így a GDP volumencsökkenéséhez 0,8 százalékponttal járult hozzá. Ennek ellenére az iparágban valamivel több, mint 17.000

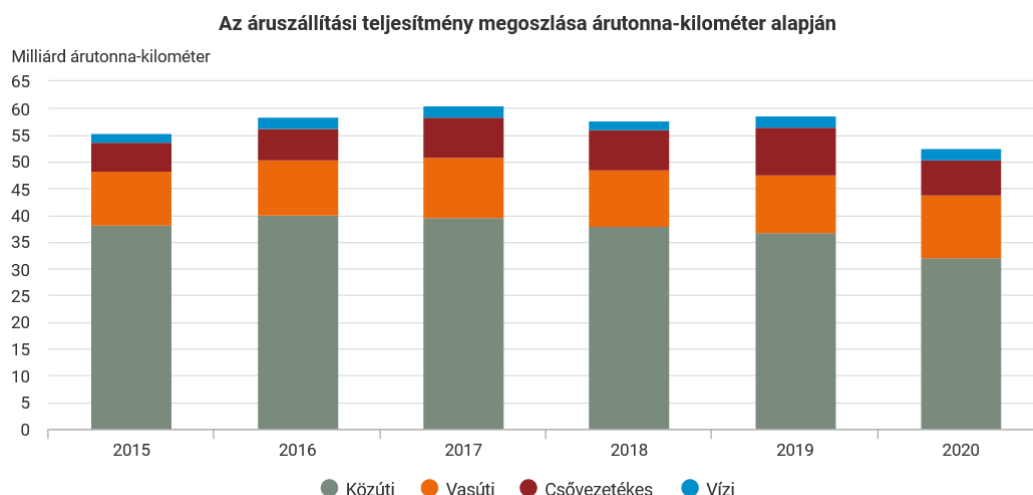
társas vállalkozást és több, mint 26.000 önálló vállalkozót tartottak nyilván. Míg az előbbiek száma nem változott, az utóbbiak száma 16%-kal emelkedett. Az iparágban a foglalkoztatottak száma 281.000 fő volt, ami 8,4%-kal kevesebb az előző évinél. Az alkalmazottak száma 212.000 fő volt, ez 3,6%-os visszaesés 2019-hez képest. A munkaerőpiaci részesedésben a szállítmányozási és raktározási iparág adta a foglalkoztatottak 6,1, és az alkalmazottak 6,9%-át. A foglalkoztatottak átlagkeresete 380.000 forint volt, ami 24.000 forinttal kevesebb, mint a nemzetgazdasági átlag, még úgy is, hogy az iparágban 10%-kal nőttek a keresetek (KSH, 2020).

2020-ban a szállítási és raktározási iparágban átlagosan 9,5%-kal csökkent a beruházások volumene, ami meghaladja a nemzetgazdasági beruházások 3,6%-os csökkenését. Az iparág részaránya az összes beruházásból 14% volt (KSH, 2020).

2020-ban megállt a szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalmának 2014 óta tartó növekedése. A behozatal értéke 17%-kal, a kivitelé pedig 28%-kal csökkent. A szállítási szolgáltatások részesedése a teljes szolgáltatásexportból 23%, az importból pedig 21% volt (KSH, 2020).

2020-ban az áruszállítás teljesítménye 52,6 milliárd árutonna-kilométer volt, ami 10%-kal kevesebb, mint 2019-ben. A volumen 287 millió tonna volt, ez 7,9%-kal kevesebb az előző évinél. A szállítási módok között továbbra is a közúti szállítás volt a legnépszerűbb, az árutömeg 66%-a így volt szállítva. A vasúti szállítás részaránya 18%, a csővezetékes szállításé 13%, a belvízi szállításé 3,8% volt, a légi szállítás részesedése pedig továbbra is elhanyagolható mértékű (KSH, 2020).

A 2020-as év a koronavírus-járvány miatt egyértelműen a csomaglogisztika éve volt. Az online kereskedelem előretörése miatt a csomagszállítás már 2019-ben is 13%-os növekedést könyvelhetett el, a járvány kitörése és a kijárási korlátozások miatt a szegmens forgalma ugrásszerűen megnőtt. A piaci lehetőségeket látva több nagy közúti szállítással foglalkozó cég is (mint például a Waberer's) megjelent ebben a szegmensben, megpróbálva kompenzálni a járvány okozta bevételkiesést (Szentirmai, 2020).



3. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2015-2020

Forrás: KSH, 2020

2020-ban árutonna-kilométer alapján 69% volt a nemzetközi, és 31% a belföldi szállítás részaránya, azonban tömegét tekintve az áruk csaknem kétharmadát belföldön szállították. Bár belföldön a közút volt az uralkodó szállítási mód, nemzetközi viszonylatban részaránya csak 31% volt, ennél magasabb, közel 40% volt a vasúti szállítás részaránya, a csővezeték szállításé 21%, míg a belvízi szállításé 8,5% volt (KSH, 2020).

2020-ban a közúti áruszállítás teljesítménye 13%-kal alacsonyabb volt, mint 2019-ben, tömegét tekintve pedig a szállított árutömeg 7,2%-kal volt kevesebb. Az átlagos szállítási távolság lecsökkent 171 kilométerre, ez belföldön 83, nemzetközi viszonylatban pedig 611 kilométer volt. A belföldi közúti szállítás teljesítménye 4,2%-kal, a nemzetközié pedig 18%-kal csökkent. A drasztikus csökkenés mögött, főleg nemzetközi viszonylatban a szigorodó Uniós szabályozás áll, de 2020-ban már jelentősek voltak a koronavírus-járvány miatt bevezetett korlátozó intézkedések hatásai is. A nemzetközi szállítás teljesítménye 2015-höz képest 60%-ra mérséklődött, eközben pedig a szállított árutömeg 83%-át belföldi szállítás keretében fuvarozták (KSH, 2020).

Bár a közúti áruszállítás teljesítménye csökkent, a vasúté nőtt 2020-ban, 9,1%-kal volt magasabb 2019-hez képest, bár a szállított áruk tömege némileg kevesebb volt. Nőtt az átlagos szállítási távolság is, 2019-hez képest 20 kilométerrel lett hosszabb, így 223

kilométer volt. Bár a szektor teljesítménye javult, a belföldi szállítás teljesítménye árutonna-kilométerben 22%-kal, volumenét tekintve pedig 24%-kal maradt el az előző évtől. Nemzetközi viszonylatban mind árutonna-kilométerben (15%-kal), mind tömegét tekintve (8,3%-kal) nőtt a vasúti szállítás teljesítménye. A teljes vasúti szállítási teljesítményből az import részesedése 23%, az exporté 29% volt, emellett jelentős volt a tranzitforgalom részaránya is, 36% (KSH, 2020).

2020-ban a teljes belvízi áruforgalom teljesítménye árutonna-kilométerben 5,8%-kal csökkent, ugyanakkor tömege 2,5%-kal nőtt. Csökkent a behozatal, 16%-kal, a belföldi teljesítmény, 16%-kal, és a tranzitforgalom is, 20%-kal, de az export teljesítmény nőtt, 28%-kal. A teljes belvízi áruforgalom döntő többsége, 80%-a Uniós tagországokkal bonyolódott (KSH, 2020).

Jelentős volt a visszaesés 2020-ban a csővezetékes szállításban: az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény 24%-kal, a tömegben kifejezett forgalom 21%-kal volt alacsonyabb, mint 2019-ben. Nemzetközi viszonylatban a teljesítmény 29%-kal esett, a kivitel teljesítménye 47%-kal volt alacsonyabb, a tranzitforgalom 15%-kal, míg a behozatal 24%-kal. Emellett a csővezetékes szállítás teljesítménye a belföldi forgalomban is esett, 12%-kal volt alacsonyabb az előző évinél (KSH, 2020).

Kövesdi és Oszter (2023) nem látta ilyen súlyosnak a helyzetet. Légi áruszállítás terén a szerzők szerint egy enyhébb, 15%-os visszaesés volt tapasztalható, de 2021 II. és III. negyedévében a ferihegyi repülőtárra érkező áruk tömege 36%-kal magasabb volt, mint 2019-ben. A szerzők ugyanakkor elismerik, hogy ebben nem annyira a magyar légi szállítás fellendülése, mintsem inkább az ellátási láncokban tapasztalható zavarok, az egyéb szállítási módok drasztikus drágulása, és a 2020. márciusában átadott BUD Cargo teherterminál játszotta a főszerepet.

A közúti áruszállítás teljesítményének visszaeséséről Kövesdi és Oszter (2023) úgy vélekedik, hogy a szektor 2017 óta válságban van, mivel nem képes versenyezni sem az olcsóbb bérszínvonalon dolgozó, sem pedig a nem uniós országból érkező sofőröket nagy létszámban foglalkoztató országokkal (Bulgária, Románia, Litvánia, Lengyelország). Véleményük szerint a pandémia negyedéves szinten 21%-os teljesítménycsökkenést eredményezett 2019-hez képest, ami 2021. IV. negyedévében már csak 1,5% volt

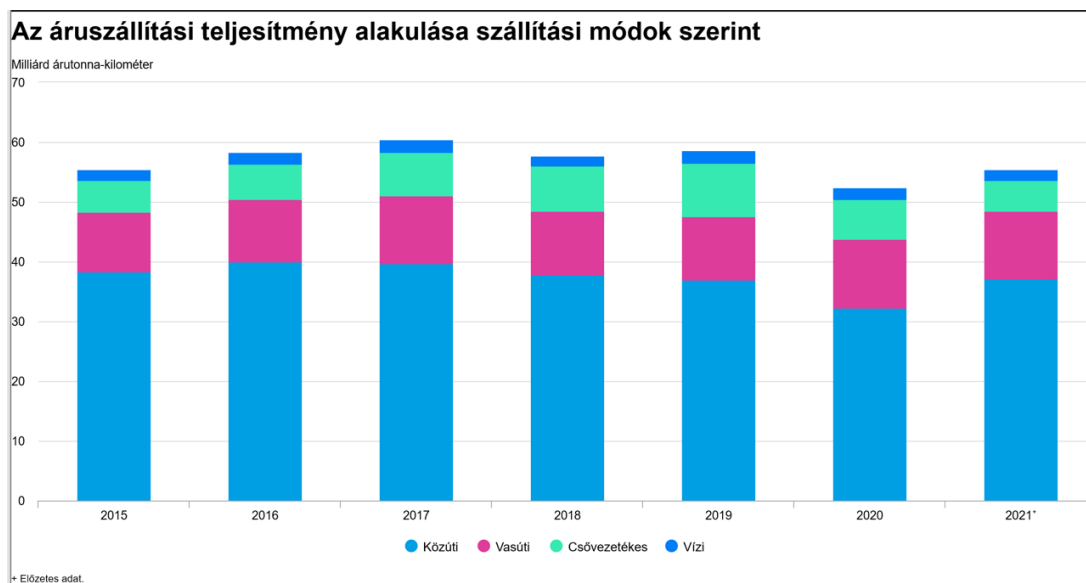
áru-tonna-kilométerben ugyanakkor a szállított áruk tömege 13,3%-kal nőtt. A szerzők úgy vélik, a teljesítménycsökkenés leginkább a járványt megelőző válságos periódussal, és a Covid-által okozott áremelkedéssel függ össze.

A vasúti szállítás terén a Kövesdi-Oszter szerzőpáros (2023) megint csak nem a pandémiával hozza összefüggésbe a teljesítmény változását. Szerintük egyrészt a teljesítmény visszaesése nem volt jelentős. Igaz, belföldön visszaesett a teljesítmény, de ezt a növekvő tranzitforgalom kompenzálta.

2021-ben a járvány első hullámának lecsengésével a szállítási és raktározási iparág hozzáadott értéke 9,5%-kal nőtt 2020-hoz képest, de 2019-hez képest még így is elmaradt 1,9%-kal. A növekedési ütem 2,4 százalékponttal magasabb volt, mint a nemzetgazdaság egészében, és 0,4 százalékponttal járult hozzá a GDP növekedéséhez. Az iparágban a beruházások volumene 14%-kal nőtt 2020-hoz képest, de a 2019-es szintnél csak 0,6%-kal volt magasabb. A növekedés elsősorban az állami infrastruktúra-fejlesztéseknek és a személyszállítással foglalkozó vállalatok növekvő beruházásainak volt köszönhető (KSH, 2021).

2021-ben az áruszállítás teljesítménye 5,4%-kal nőtt, de ezen belül csak a közúti áruszállítás teljesítménye nőtt, 15%-kal, a többi módzaté csökkent. A növekedés ellenére a teljesítmény még mindig 7,25%-kal elmaradt a 2019-es teljesítménytől. A közúti szállítás teljesítménynövekedése magával hozta, hogy ennek a szállítási módnak a részaránya is nőtt, a 2020-as 61%-ról 67%-ra. A csővezetékes szállítási mód nagyarányú teljesítménycsökkenése 2021-ben elsősorban abból fakadt, hogy év elejével megszűnt a Szerbiába irányuló gáztranzit (KSH, 2021).

2021-ben kissé kaotikussá vált a helyzet a szállítmányozási iparágban, hiszen a járvány miatti többszöri leállás majd újra indulás teljesen átszervezte a logisztikai láncokat. Elsősorban a tengeri szállításban jelentkeztek problémák, amelyek kihatottak a többi szállítási ágra. A járvány lecsengésével jelentős keresletnövekedés volt tapasztalható a szállítási szolgáltatások iránt, ezzel párhuzamosan pedig csökkent a csomaglogisztika növekedése. 2021-ben a szállítási szektor fő kihívását már nem annyira a járvány, mint inkább a gyors ütemben növekvő üzemanyagárak jelentették (Szentirmai, 2022).



4. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2015-2021

Forrás: KSH, 2021

2021-ben a közúti áruszállítás teljesítménye 37 milliárd árutonna-kilométer volt, ami 15%-kal magasabb a 2020-as, és 0,4%-kal a 2019-es évnél. Az árutömeg 17%-kal volt több, mint 2020-ban, elsősorban ennek köszönhető a teljesítménynövekedés, hiszen az átlagos szállítási távolság tovább rövidült. Belföldön 18%-kal, nemzetközi viszonylatban pedig 13%-kal szállítottak közúton nagyobb árutömeget, mint 2020-ban (KSH, 2021).

Hasonlóan az előző évekhez, a szállítások nagyjából kétharmada, 60%-a nemzetközi viszonylatban történt, de az árutömeg döntő többségét, 84%-át belföldön szállították. A közúti áruszállítási teljesítmény 87%-a volt fuvardíjas szállítás, ennek 84%-át az iparágban működő vállalkozások realizálták (KSH, 2021).

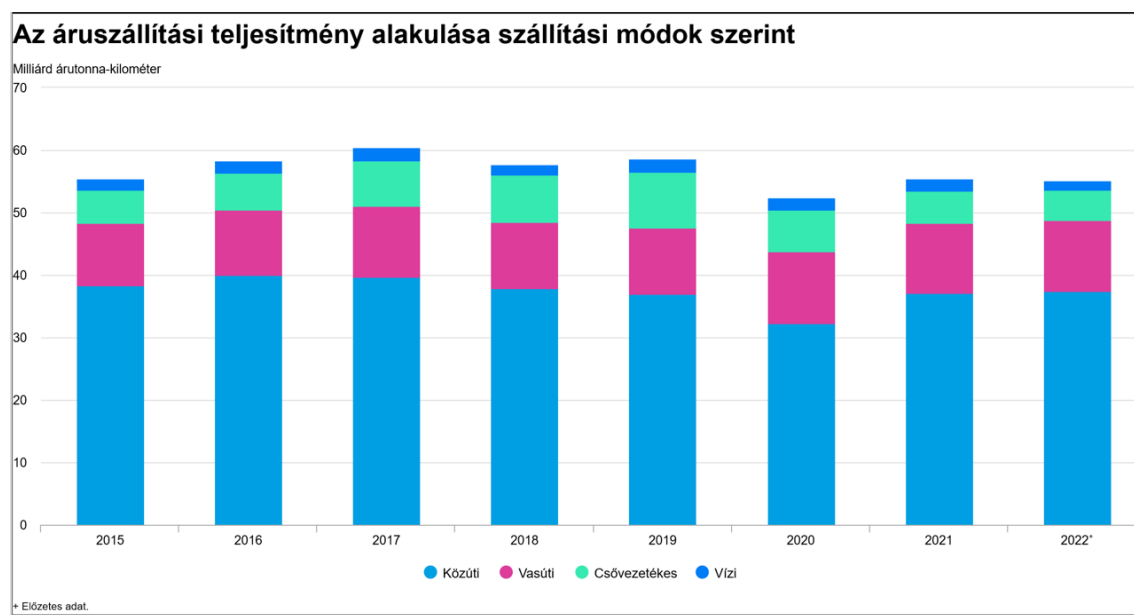
2021-ben a vasúti áruszállítás teljesítménye 1,9%-kal, volumene pedig 1,4%-kal maradt el 2020-hoz képest. Az árutömeg 80%-át nemzetközi viszonylatban szállították, ami ugyan tömegét tekintve 0,5%-os növekedés, de a teljesítmény 1,4%-kal alacsonyabb volt, mint az előző évben (KSH, 2021).

2021-ben a belvízi áruszállítás teljesítménye árutonna-kilométerben 6,2%-kal csökkent, volumene pedig 8,9%-kal. Nőtt a behozatali forgalom, 13%-kal és a tranzit, 8,7%-kal, de csökkent a belföldi (12%-kal) és a kiviteli forgalom (33%-kal) (KSH, 2021).

A csővezetékes áruszállítás teljesítménye 25%-kal volt alacsonyabb 2021-ben, mint 2020-ban. Ennek fő okai a szerb gáztranzit megszűnése, az előző években kiépített gáztározók feltöltése, és a járvány miatt az üzemanyagok iránti kereslet csökkenése (KSH, 2021).

2022-ben tovább nőtt az áruszállítási iparág teljesítménye, 14,3%-kal volt magasabb, mint 2021-ben, és ez a növekedés egyben jelentősen magasabb is volt, mint a nemzetgazdaság egészére nézve mért teljesítménynövekedés. Az iparágban a beruházások volumene ennek ellenére 7,9%-kal elmaradt az előző évitől, melynek elsődleges oka az állami infrastrukturális fejlesztések visszafogása volt. Az iparágban foglalkoztatottak száma 2022-ben 289.900 fő volt, ami 1,7% növekedést jelent az előző évhez képest (KSH, 2022).

2022-ben az áruszállítás teljesítménye majdnem azonos volt a 2021. évvel, mindössze 0,3%-kal maradt el attól. A szállítási módok közül továbbra is a közút volt az uralkodó, részaránya 68% volt. Egyben ez az egyetlen szállítási mód, amelynek teljesítménye növekedett, 0,9%-kal az előző évhez képest (KSH, 2022).



5. ábra: Az áruszállítás teljesítménye Magyarországon, 2015-2022

Forrás: KSH, 2022

Bár a vasúton szállított áruk tömege 1,3%-kal nőtt 2021-hez képest, a szállítási ág teljesítménye stagnált, bár a szállított áruk tömege 1,3%-kal több volt, mint 2021-ben. A vasúti szállítási összteljesítmény 86%-a, volumenében pedig 78%-a valósult meg nemzetközi viszonylatban. A teljesítmény 3,1%-kal, a volumen 0,7%-kal volt kevesebb, mint egy évvel korábban (KSH, 2022).

Csökkenett a belvízi áruforgalom teljesítménye is, 19%-kal, volumene pedig 26%-kal. Ezen belül a kiviteli forgalom teljesítménye 35%-kal, a behozatalé 21%-kal, a tranzitforgalomé pedig 11%-kal esett vissza, ugyanakkor a belföldi forgalom teljesítménye 3,4%-kal nőtt 2021-hez képest. A folyamatos teljesítménycsökkenés egyik oka az évek óta tartó száraz időjárás, de emellett a Covid is jelentős hatást gyakorolt a visszaesésre (KSH, 2022).

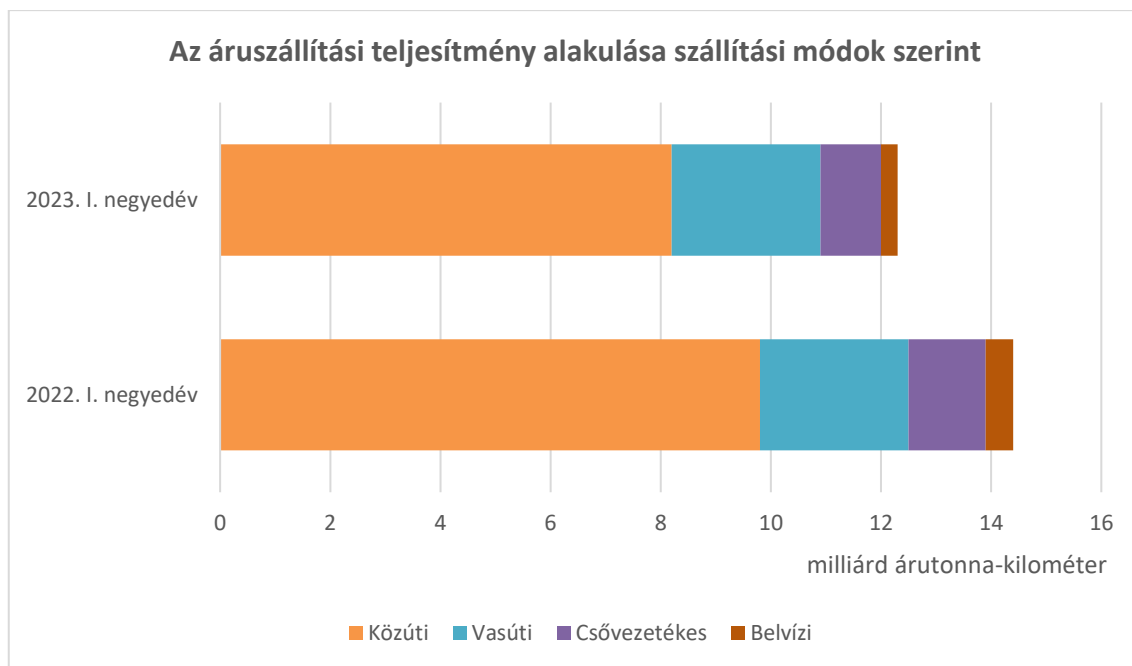
A csővezetéken szállított áruk tömege 5,9%-kal növekedett, ugyanakkor az ágazat teljesítménye 4,1%-kal csökkent. Ebben a fő szerepet nem az játszotta, hogy a pandémia miatt csökkent az üzemanyagok iránti kereslet, sokkal inkább az, hogy a szerbiai szállítások megszűnésével lerövidült a szállítási útvonal (KSH, 2022).

A közúti áruszállítás teljesítménye nem csak 2021-et haladta meg 0,9%-kal, de a közel 37,5 milliárd árutonna-kilométer a járvánnyal még nem érintett 2019-es teljesítményt is meghaladta 1,3%-kal. Ugyanakkor a szállított árutömeg, 205 millió tonna, már 6,9%-kal kevesebb volt, mint az előző évben, így a teljesítmény növekedése az átlagos szállítási távolság növekedése miatt következett be. Belföldön 6%-kal csökkent a teljesítmény (14 milliárd árutonna-kilométer volt), míg nemzetközi viszonylatban 5,6%-kal nőtt (23 milliárd árutonna-kilométer). A szállított áru tömegét tekintve is hasonló volt a tendencia: a belföldi 167 millió tonna árutömeg 9,1%-kal kevesebb, mint az előző évben, a nemzetközi viszonylatban szállított 37 millió tonna árutömeg viszont 4,3%-kal több annál (KSH, 2022).

Közúti szállításban a belföldi-nemzetközi arány hasonlóan alakult az előző évekhez: a teljesítmény 60%-a nemzetközi viszonylatban, 40%-a belföldön valósult meg, de tömegét tekintve a szállított árutömeg 82%-át belföldön szállították. A közúti áruszállítás teljesítményének 90%-a fuvardíjas szállítás volt, melynek 84%-át az iparágban tevékenykedő vállalatok valósították meg (KSH, 2022).

A KSH adataival ellentétben a DHL magyarországi vezérigazgatója elég borúlátó volt a szállítási iparág helyzetét tekintve. Elmondása szerint a pandémia után az iparág gyorsan reagált a hirtelen megugró keresletre, azonban az ukrán-orosz konfliktus jelentős kihívások elé állítja az iparágat, ráadásul úgy, hogy a járvány hatásai még nem múltak el. Véleménye szerint az iparág a változó rak mellett a munkaerő nagyarányú fluktuációjával is küzd, és ez nem csak a gépjárművezetőkre, de az irodai dolgozókra is igaz. Emögött egyre inkább az infláció okozta nehézségek húzódnak meg. Úgy véli, hogy bár az elmúlt évben némileg megtorpant a csomagszállítás nagyarányú fejlődése, mégis ez lesz a jövő egyik meghatározó szállítási szegmense (Bíró, 2022).

Idén az első negyedévben az áruszállítás teljesítménye 12,3 milliárd árutonna-kilométer volt, ami 15%-kal kevesebb, mint az előző év azonos időszakában. Ezen belül a közúti szállítás teljesítménye 16,8%-kal, a vasúté 3,9%-kal, a csővezetékes szállításé 17%-kal, a belvízi szállításé pedig 27,2%-kal esett vissza. A visszaesés okai idén már nem a koronavírus járvány hatásaiban keresendők, sokkal inkább a szállítás iránti kereslet visszaesésében, ami a gazdasági visszaesés, az infláció, az Uniós szankciós intézkedések, és az ukrán-orosz konfliktus miatt Ukrajna, mint az egyik legfontosabb kiviteli ország elvesztése következménye (KSH, 2023a).

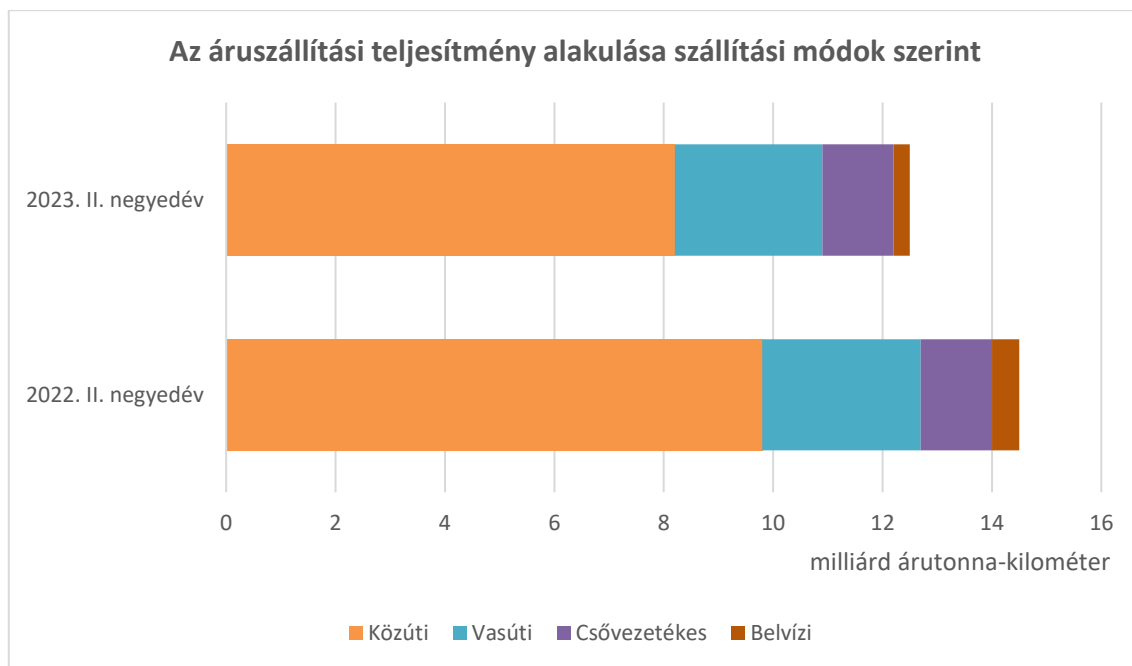


6. ábra: Az áruszállítás teljesítmény alakulása szállítási módok szerint, 2022. I. negyedév – 2023. I. negyedév

Forrás: KSH, 2023a. alapján saját szerkesztés

Részarányát tekintve továbbra is a közút volt az uralkodó szállítási mód, a teljesítmény közel 67% így realizálódott, ezt követte a vasút, közel 21%-os részaránnyal, a csővezetékes szállítás 9,6%-kal, majd a belvízi szállítás, amelynek részaránya csupán 2,7% volt.

2023. II. negyedévében tovább folytatódott a visszaesés: az áruszállítás teljesítménye 12,6 milliárd árutonna-kilométer volt, ami 13%-kal maradt el az előző évi teljesítményhez képest. A 68 millió tonna szállított árutömeg ugyancsak 13%-kal kevesebb, mint egy évvel korábban volt. A szállítási módok közül a legnagyobb visszaesést a belvízi áruszállítás szenvedte el, itt 30,3% volt a teljesítménycsökkenés, a közúti áruszállítás teljesítménye 16%-kal, a vasúté pedig 9,5%-kal volt alacsonyabb. Egyedül a csővezetékes szállítás teljesítménye nőtt, 6,2%-kal (KSH, 2023b).



7. ábra: Az áruszállítás teljesítmény alakulása szállítási módok szerint, 2022. II. negyedév – 2023. II. negyedév

Forrás: KSH, 2023 b. alapján saját szerkesztés

A szállítási módok megoszlását tekintve továbbra is a közúti szállítás volt az uralkodó, 65%-os részaránnyal, ezt a vasút követte 21%-os részaránnyal, míg a csővezetékes szállítás részaránya közel 11%, a belvízi szállításé pedig csupán 2,7% volt (KSH, 2023b).

Hiába csengett le tehát a pandémia, a szállítási iparág nem tudta elérni a járvány előtti teljesítményt. Ez a probléma azonban nem csak hazánkra jellemző. Mint Makai Éva, ANY Biztonsági Nyomda Nyrt. szállítmányozási és vámügyi vezetője nyilatkozta, a legnagyobb probléma a Covid utáni időszakban, hogy semmi nem ott és nem abban az időben van, ahol és amikor kellene lennie. Kiemelte, hogy jelentős hiány van közúti gépjárművezetőkben, emiatt sok esetben komplett kamionflották vesztegelnek. Egy másik példát felhozva megemlítette, hogy a konténerek körforgása sem állt helyre: a szállítandó áruk Európában várnak a berakodásra, Ázsiában pedig a kikötőkben vesztegelnek az üres konténerek, vagy éppen fordítva. A járvány óta kikötői munkásokból is hiány van, akik pedig rendelkezésre állnak, azok képzetlenek, így jelentősek a torlódások a nagy európai kikötőkben. Továbbra is nagy az igény a légi szállítás iránt, azonban itt még mindig jelentkeznek kapacitáskorlátok, így a repülőgépek nagy arányú átalakítása lenne

szükséges. Az árak már most is igen magasak, egy bizonyos határ után a szolgáltatók nem tudják jobban emelni a szállítási díjakat, így annak érdekében, hogy tudják tartani az árszintet akár tengeri, akár légi fuvarozásról van szó, és emellett nyereséget is termeljenek, sok esetben kényszerleállásokra, a hajók és a repülőgépek kényszerparkoltatására van szükség (Seres, 2023).

3.2. A járvány hatásai az iparágra külföldön

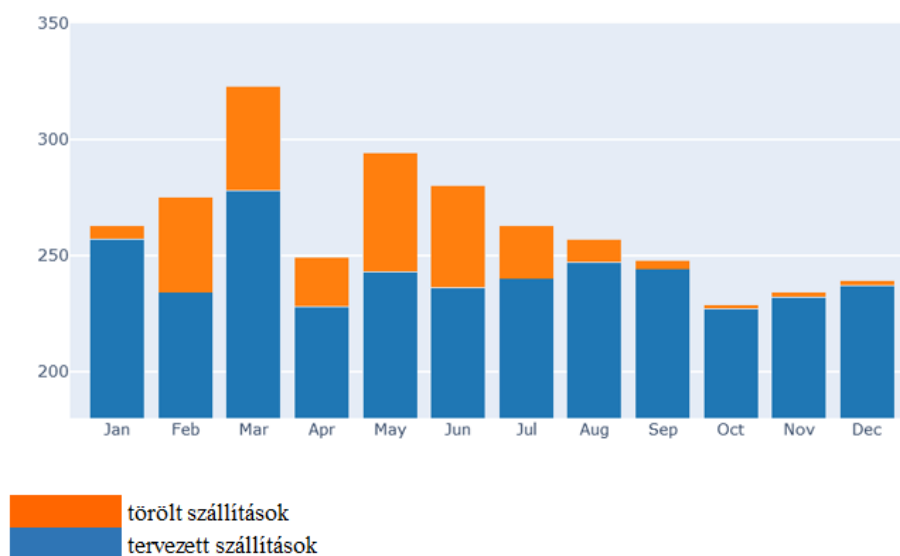
A koronavírus járvány nem csak belföldön, de az egész világon éreztette hatásait, így a szállítmányozási iparág globális kihívásokkal nézett szembe.

A járvány, mint tudjuk, Kínából indult, és szállítmányozási szempontból is itt éreztette először a hatásait, hiszen Kína vezető szerepet tölt be a globális ellátási láncokban és a globális gyártási folyamatokban, emellett jelentős fogyasztója a globális árucikkeknek és a mezőgazdasági termékeknek. A kínai leállások világszerte fennakadásokat okoztak az ellátási láncokban. A lezárások folyamánként a főbb kínai kikötőkben ragadtak a szállítmányok, illetve sokszor el sem jutottak oda, hiszen a kijárási korlátozások miatt egyszerűen nem volt elegendő gépjárművezető, hogy az árut a kikötőkbe szállítsa. Ha ez mégis sikerült, sok esetben a tengeri fuvarozók egyszerűen törölték vagy esetenként meg is szüntették a hajójáratot (Twinn et al., 2020).

3.2.1. Amerikai Egyesült Államok

Az Egyesült Államok Nemzetközi Kereskedelmi Bizottsága (United States International Trade Commission – USITC) 2021-ben tette közzé jelentését a pandémia nemzetközi szállításokra gyakorolt hatásáról, különösen az Egyesült Államokba érkező távol-keleti import vonatkozásában. A jelentés a tengeri szállításra gyakorolt hatásokat két részre osztja: 2020 első félévében az Amerikába érkező konténerimport mennyisége volumenében 7%-kal csökkent 2019 azonos időszakához viszonyítva, míg az év második felében drasztikus növekedés volt tapasztalható, 9,5% volumenre vetítve az előző év azonos időszakához képest. Az éves növekedés elérte a 16,4%-ot 2020 4. negyedévére (USITC, 2021).

Az árukereskedelemben bekövetkezett visszaesés és a kínai gyártások leállása miatt a hajóstársaságok arra kényszerültek, hogy a menetrend szerinti konténerszállítások egy részét töröljék, konszolidálják a hajózási útvonalakat, és a szolgáltatásukat elsősorban a nagyobb kikötőkre összpontosítsák. Ez a lépés lehetővé tette, hogy a hajózási társaságok csökkentsék a költségeket, egyúttal stabilizálják a fuvardíjakat, nagyjából a 2019-es szintre (USITC, 2021).



8. ábra: Törölt és tervezett tengeri szállítások, USA, 2020 (járatok száma alapján)

Forrás: USITC, 2021

2020 közepétől mind a gazdasági aktivitás, mind a kereslet növekedésnek indult, ez pedig kapacitáshiányt okozott a tengeri szállítási szektorban, hiába követtek el mindent a konténeres szállítást végző hajótársaságok a kapacitások minél gyorsabb növelése érdekében. 2020 decemberében az Ázsiából Amerikába érkező áruk volumene 30%-kal magasabb volt az előző évhez képest, elsősorban az online vásárlások megugrása miatt, ugyanakkor ebben az időszakban nem volt forgalomban elég szállítókonténer, így a szállítások iránt túlkereslet alakult ki, ami viszont sokkhatást gyakorolt a disztribúciós rendszerre. 2020. utolsó negyedében a konténerszállító hajók ugyan már majdnem teljes kapacitáson működtek, ami a nagyobb kikötőkben a konténerkészlet kimerüléséhez vezetett. A helyzetet súlyosbította, hogy a Covid okozta visszaesés miatt számos

konténert kivettek a szállítmányozásból, és inkább hosszabb távú tárolásra használták azokat, illetve ezzel párhuzamosan megnőtt a konténerek rendelkezésre állási ideje is, azaz az az időtartam, amíg a konténer teljesíti a szállítást és készen áll az újra berakodásra (USITC, 2021).

Mészáros et al. (2022) a konténerhiányt azzal magyarázza, hogy míg a pandémia előtt a tengeri áruszállításban használt konténerek az átlagos évi 170 millió kilométeres útvonalon 55 millió kilométert tesznek meg üresen, a koronavírus miatt lemondott szállítások okán ez a rendszer felborult, a konténerek nem a megszokott útvonalon és rendben mozogtak, így bizonyos terminálok hiány lépett fel. A helyzet 2020. 6. hetében kezdett igazán romlani, a 33. hétig fokozatosan romlott, végül a mélypontot nem sokkal az év vége előtt, a 49. héten érte el. A helyzet csak 2021. 6. hetére oldódott meg, ezután pedig az év 41. hetéig minimális túlkínálat is kialakult konténerekből.

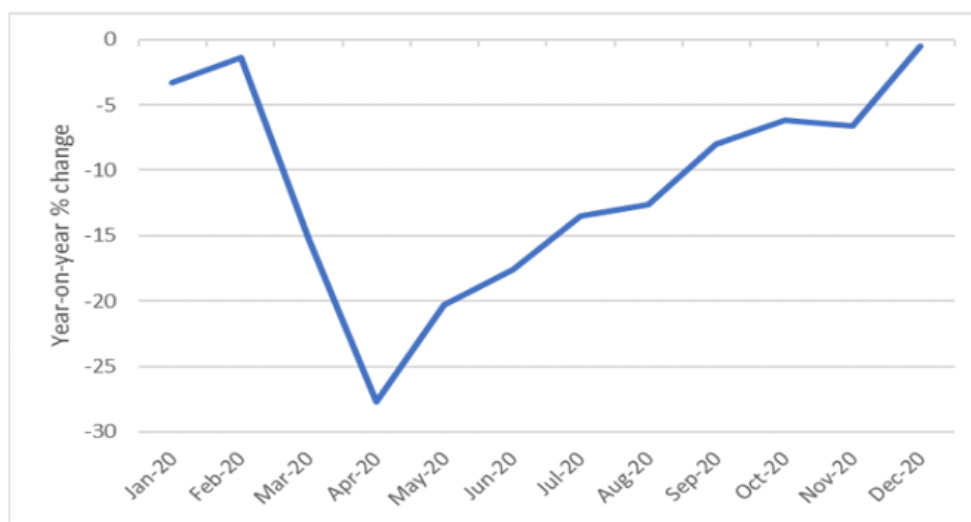
Ha mindez nem lett volna elég, a magas fertőzöttségi arány a kikötői munkások között erős negatív hatással volt a kikötők működésére. Emiatt maguk a kikötők is szűk keresztmetszetté váltak, és jelentős késések voltak tapasztalhatóak a hajók ki- és berakodásánál. A kikötők forgalmát az egészségügyi előírások tovább korlátozták, ráadásul a szárazföldi szállítmányozó cégek is jelentős munkaerő-hiánnyal küzdöttek, ami egyrészt késleltette a kikötőkbe és az onnan való szállítást, másrészt növelte a szállítási költségeket (USITC, 2021).

Az Európa és Amerika közötti hajóforgalmat megvizsgálva az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) jelentése arra mutatott rá, hogy az Egyesült Államokból Európába tartó forgalom a kikötések száma szerint 2016 óta egyébként is folyamatosan csökkent, 2019-ben ez a csökkenés már 34% volt. Ezen a helyzeten a járvány tovább súlyosbított, mivel 2020-ban a forgalom már 58%-kal volt kevesebb. A fordított irányba, tehát Európából Amerikába tartó hajók esetén még nagyobb volt a visszaesés: 2016 és 2019 között 55%, míg 2016 és 2020 között már 70% (EMSA, 2021).

Nem volt sokkal jobb a helyzet a légi szállítás terén sem. A járvány kezdetével számos mentrend szerinti utasszállító járatot töröltek az utazási korlátozások miatt, így az a szállítási kapacitás, amit ezeknek a gépeknek a raktere jelentett, kiesett. Ezzel együtt bizonyos termékek, például az egyéni védőeszközök iránti kereslet megugrott, az igény

sürgőssé vált, így ezeket légi úton kellett szállítani. Ez a két hatás együtt jelentős a légi szállítás árának jelentős emelkedését, és az árakban nagy mértékű ingadozást okozott (USITC, 2021).

Ettől függetlenül a légi szállítás iránti igény jelentősen visszaesett, a mélypont áprilisban volt, majd a szállítások volumene fokozatosan emelkedni kezdett, végül év végére a szállított volumen megegyezett a járvány előtti szinttel (USITC, 2021).



9. ábra: A légiszállítás volumenváltozása árutonna-kilométerben, %-ban, 2020

Forrás: USITC, 2021

Az utasszállító járatok törlése azért is jelentett nagy érvágást a légitársaságok számára, mert az ezek rakterében szállított áruk a légi szállítások nagyjából 60%-át adják. Válaszul a vállalatok úgy próbálták meg növelni a szállítási kapacitásokat, hogy tehergéppé alakították az utasszállítókat, de megtörtént az is, hogy idő hiányában már nem tudták átalakítani a gépet, így a csomagokat az ülésekben szállították. Bár a légitársaságok bevételei az utasforgalom visszaesése miatt drasztikusan csökkentek, a kapacitáshiányok következtében jelentősen emelkedtek a légi fuvardíjak, így a túlélés érdekében, és hogy a bevételkiesést kompenzálják, sok társaság a teherszállítás felé mozdult el (USITC, 2021).

Novoszáth (2020) szerint globálisan a légitársaságok 2020-ban január és szeptember között mintegy 275 milliárd dollár veszteséget könyvelhettek el a pandémia miatt, elsősorban az utasforgalom kiesése okán, hiszen a teherszállító járművek kihasználtsága folyamatosan nőtt. Igaz, év elején még csak 0,7% volt a növekedés, de júniusra elérte a 10%-ot. Érdekes ugyanakkor, hogy a tonnában mért áruforgalom csak minimálisan haladta meg a 2019. évit, sőt, 2020. első felében még 12,8%-kal el is maradt attól, így ez nem volt képes kompenzálni a bevételkiesést, ezért a legtöbb légitársaság a munkaerő nagyarányú leépítése mellett döntött.

3.2.2. Európa

A járvány hatásai az európai szállítási szektort sem kímélték. A határok lezárása és a termelés leállása erős hatással volt az Unió legnagyobb kereskedelmi partnereivel, így Kínával, az Egyesült Királysággal és az Egyesült Államokkal való kapcsolatára. 2020. második negyedévére az áruszállítás volumene 19%-kal, tehát jelentősen visszaesett, melynek következtében az Unió ipari termelése 2020 februárja és áprilisa között 27,5%-os visszaesést szenvedett el, és csak 2021 júliusára volt képes újra elérni a 2020 év eleji szintet (Rodrigues et al., 2022).

A közúti áru fuvarozási lehetőségek globális szinten továbbra is elérhetőek maradtak, kivéve azokat az országokat, ahol szigorú korlátozásokat léptettek érvénybe. A járvány terjedésének megakadályozását célzó intézkedések azonban jelentős fennakadásokat okoztak a közúti szállítmányozásban. Elsősorban a határállomásokon nőtt meg jelentősen a várakozási idő, ami jelentős szállítási késésekhez vezetett. Emiatt sok szolgáltatónál keletkeztek veszteségek, sok vállalkozásnak csökkentek a bevételei, de olyanok is voltak, amelyek csődbe mentek. 2020-ban, a lezárások kezdeti időszakában a közúti áru fuvarozók bevételei akár 40%-kal is alacsonyabbak voltak. Az anyagi veszteségek és elmaradt bevételek a kisebb vállalatokat súlyosabban érintették, leginkább amiatt mert rendszerint a kisebb vállalatok nem alakítanak ki válságkezelési tervet (Rodrigues et al., 2022).

A bevételkiesés mellett a járvány másik jelentős hatása az volt, hogy átrendeződött a közúti szállítási piac. Az online kereskedelem térnyerésével megugrott a kereslet a city-logisztika, illetve a városi kézbesítési szolgáltatások iránt, a kiskereskedelmi stratégiákat

és az értékesítési csatornákat pedig ennek megfelelően át kellett alakítani (Rodrigues et al., 2022).

A szállítási módok közül a vasúti árufuvarozás volt legkevésbé kitéve a járvány hatásainak. Ennek egyik oka, hogy egyrészt a teherszállításhoz jóval kevesebb ember munkája szükséges, mint a személyszállításhoz, így a vasúti dolgozók esetleges megbetegedése és a járványügyi korlátozások nem okoztak akkora fennakadást, másrészt a tengeri és a légi szállítási kapacitások beszűkülésével egyre jobban előtérbe került a vasúti teherszállítás, az utasforgalom visszaesésével párhuzamosan. Ezen kívül, a vasúti szállítási mód környezetbarátabb, mint a többi, és az egyik legolcsóbb, ami nagyban növelte a vasúti szállítási szegmens versenyképességét, a tengeri és légi szállítási díjak emelkedésével szemben. Mivel nőtt a vasúti teherszállítás iránti kereslet, ebben a szektorban jóval kisebb, mindössze 7%-os visszaesés volt tapasztalható a járvány előtti szinthez képest (Rodrigues et al., 2022).

A légi szállítás terén Európában nagyon hasonlított a helyzet az Amerikában tapasztaltakhoz. 2020 márciusában 19%-kal volt alacsonyabb a szektor teljesítménye, mint 2019 azonos időszakában, amelynek egyik fő oka a kínai termelés leállása, másik fő oka pedig azoknak az utasszállító járatoknak a törlése volt, amelyek rakterét áruszállításra is használták. A kapacitások beszűkülését követően Amerikához hasonlóan sok európai légitársaság is átmenetileg teherszállítóvá alakította az utasszállító gépeket. A tengeri fuvardíjak drasztikus emelkedése, illetve az ott tapasztalható kapacitáskorlátok miatt ráadásul egyre több megrendelő választotta a légi szállítást, ami az árakban is megmutatkozott: míg a járvány előtt a légi szállítás díja közel 12-szerese volt a tengeri szállításnak, ez a különbség 2021-re a felére csökkent. Emellett Amerikához hasonlóan Európában is kialakultak a tengeri szállításban tapasztalt kapacitáshiányok, és hasonló módon itt is lelassultak a kikötői folyamatok, ami megint csak a légi szállítás iránti keresletet növelte. Ennek köszönhetően a globális légi áruszállítási szektor teljesítménye bár visszaesett ugyan, de csak 8%-kal volt alacsonyabb a járvány előtti időszakhoz képest (Rodrigues et al., 2022).

Amerikához hasonlóan Európában is jelentős hatással volt a járvány a tengeri szállításra: a kikötői forgalom korlátozása, a karanténintézkedések, az egyéb járványügyi korlátozó

intézkedések, illetve az Amerikához hasonlóan törölt járatok, és a kiegyensúlyozatlan konténerforgalom azt eredményezték, hogy a tengeri szállítások díjai történelmi csúcsponton voltak. Emellett összességében 10%-kal csökkent a tengeri szállítási szektor teljesítménye, ami ugyan 2021 augusztusára 6,6%-ra mérséklődött, de csak 2022-ben volt várható, hogy további javulással elérí a járvány előtti szintet (Rodrigues et al., 2022).

Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) 2021-ben publikált jelentése szerint 2020 elején még hasonló számban kötöttek ki hajók, mint 2019-ben, azonban 2020. második negyedévében a kikötések száma 26,5%-kal kevesebb volt. Ezen belül a legnagyobb forgalomcsökkenés az üdülőhajók esetében volt megfigyelhető (85,8%), ezt követte a személyszállító hajók forgalmának csökkenése (39%), majd a járműszállító hajóké (22,1%). Az általános teherforgalmat bonyolító-, a konténerszállító-, vagy az ömlesztett árut szállító hajók kikötéseiben ugyanakkor csak kismértékű, maximum 5% volt a csökkenés. A helyzet viszonylag gyors normalizálását mutatja, hogy 2020. harmadik negyedévében már csak 9,1%-kal kevesebb kikötést regisztráltak, mint 2019 azonos időszakában, a negyedik negyedévre a visszaesés lecsökkent 1,1%-ra. Ugyanakkor ekkora visszaesés is elég volt ahhoz, hogy a globális tengeri kereskedelem 3,6%-kal csökkenjen 2020-ban, illetve az Uniós zászló alatt közlekedő hajók 11,1%-kal kevesebb árut szállítsanak (EMSA, 2021).

4. SAJÁT KUTATÁS

Annak érdekében, hogy megismerjem, milyen hatással volt a koronavírus-járvány a szállítmányozási iparágban működő vállalatok tevékenységére és mindennapjaira, négy vállalattal készítettem mélyinterjút. Ebből következik, hogy a kutatás eredményét nem lehet a teljes iparágra érvényesnek tekinteni, ez csupán az interjúban megkérdezett vállalkozásokra nézve érvényes.

A könnyebb összehasonlíthatóság kedvéért az interjúkat egy Excel táblában is összefoglaltam, amelyet a dolgozat melléklete tartalmaz, csakúgy, mint az interjúkérdészet.

4.1 1. vállalat – Expeditors

Az első interjút az Expeditors International Hungary Kft-vel készítettem, a vállalat sales managerével. A vállalat fő profilja a szállítmányozás, belföldön és nemzetközi viszonylatban egyaránt, de emellett kiegészítő szolgáltatásokat is nyújtanak, úgy, mint átcsomagolás, raktározás, egy-egy megrendelő kisebb szállítmányainak összegyűjtése a depókban, és vámkezelés. A vállalat amerikai, a központ is ott van, az irodák egy globális hálózatot alkotva működnek világszerte.

A koronavírus kapcsán interjúalanyom elmondta, hogy a kihívásokat két fronton is kezelniük kellett: a vállalaton belül, illetve a szállítmányozás terén. A vállalaton belül igyekeztek betartani minden higiéniai előírást, akit lehetett, azt home office-ba helyezték át, igaz, ez némiképp megnehezítette a kapcsolattartást. Szállítmányozás terén nemzetközi szinten a kapacitások beszűkülése volt a fő gond. Jelentősek voltak a kikötői késések, torlódások, és emiatt a tengeri szállítási folyamatok meglehetősen kaotikussá váltak. A kapacitáshiány a légi szállítás felé terelte az igényeket, ami az árak drasztikus növekedését okozta.

A problémát a vállalat több fronton igyekezett kezelni. Egyrészt amit lehetett, inkább vasúton szállítottak, illetve igyekeztek a megrendelőket időben informálni az aktuális helyzetről, a lehetséges alternatív megoldásokról, és megkérték őket, hogy próbáljanak

előre tervezni a szállításoknál. Emellett sokat segített, hogy a vállalat irodái globális hálózatként, együttműködve próbálták egymást segíteni.

Interjúalanyom elmondta, hogy náluk a közúti szállítást érintette legkevésbé a járvány. A fő problémát a határokon történő hosszabb várakozás okozta, illetve sok esetben az, hogy hiába volt kinn az autó a kikötőben, a torlódások miatt nem rakodták le a hajót. Közúti fuvarozásban kapacitáshiányt nem igazán tapasztaltak, inkább a késések, és a tervezés kiszámíthatatlansága okozott problémát, de ezeket gyorsabban tudták orvosolni, mint egy késésben levő tengeri szállítás problémáját.

Kíváncsi voltam, tapasztaltak-e pozitív hatást a járvány miatt. Interjúalanyom elsőként azt emelte ki, hogy bár korábban is sejtették, a pandémia ideje alatt tapasztalták meg valóban a globális hálózat előnyeit, és a szoros együttműködés révén jelentősen javul a kapcsolat a külföldi kollégákkal, ami mind a mai napig pozitív hatással van a munkamenetre. A járvány magával hozta azt is, hogy erősebb lett a vállalat kapcsolata a megrendelőkkel, emellett nagyon sok új megrendelőjük is lett, akik kihangsúlyozták, hogy a megfelelő tájékoztatás, a megfelelő kommunikáció, és a globális háttér miatt a jövőben is az Expeditors-szal szeretnének dolgozni.

A közúti szállítás kapcsán a vállalat munkatársa kiemelte, hogy a járvány pozitív hozadéka az volt, hogy a kijárási korlátozások miatt az autók jobban tudtak haladni, hiszen alig volt forgalom, így ezzel sokszor tudták kompenzálni a kikötői késéseket.

A vállalatot a pandémia hatásai elsősorban nemzetközi viszonylatba érintették. A fő ok a kapacitások beszűkülése volt, illetve az, hogy mind a kikötőket, mind a hajózási vállalatokat és légitársaságokat is váratlanul érte ez a helyzet. Mivel még senki nem találkozott ilyen helyzettel, egy vállalatnál vagy iparági szereplőnél sem volt úgynevezett „B” terv, mindenki a kormányzati intézkedésektől függött, erre pedig az ipárnak sem rálátása, sem hatása nem volt.

A vállalaton belül a járvány hatásait leginkább a fuvarszervező kollégák érezték meg, az ő munkaterhelésük nagymértékben emelkedett. Egyrészt információt kellett biztosítaniuk a megrendelőknek, másrészt alternatív szállítási módokat, útvonalakat kellett keresniük. Előfordult, hogy nagyobb szállítmányokat kisebb részletekben tudtak berepíteni, illetve

a háború kitöréséig a vasút Ázsiából megfelelő alternatívának bizonyult. Volt olyan megoldás is, hogy adott szállítmányt ugyan kerülővel és drágábban, de a késés jelentős csökkentésével tudtak beszállítani. Emellett a sales leterheltsége is megnőtt, hiszen ők az elsődleges kapcsolattartók az ügyfelekkel, emellett igyekeztek besegíteni a fuvarszervezőknek is.

Megkérdeztem, hogyan változott a megrendelések vagy a megrendelők száma a járvány előtti időszakhoz képest, és mi a helyzet most. A vállalat szerencsére nem veszített megrendelőt, sőt, inkább nőtt a megrendelői állomány. Interjúalanyom elmondta, hogy a pandémia óta a vállalat folyamatosan bővül, igaz, ez részben annak is köszönhető, hogy azok a vállalatok, amelyek nem tudták eredményesen és hatékonyan kezelni a járvány miatt kialakult káoszt, elvesztették a megrendelőiket és eltűntek a piacról.

A vállalat költségei több téren nőttek a pandémia hatásai miatt. Egyrészt megnöttek a szállítási költségek, ezeket azonban áthárították a megrendelőkre. A home office miatt nem béreltek kisebb irodát, így az iroda működtetésének költségei nem változtak, minimális plusz költséget az iroda fertőtlenítése és a higiénias eszközök beszerzése jelentett. A home office miatt a vállalat céges telefonokat biztosított a munkatársaknak, ez a pandémia előtt nem volt jellemző, előtt gyakorlatilag csak a sales munkatársaknak volt céges telefonja. A beruházásra azért volt szükség, mert a home office miatt az irodai telefonokat nem tudták használni, és a vállalat úgy érezte korrektnek, ha nem a munkatársak személyes kiadásait terhelik a kaotikus helyzet miatt egyébként elég magas telefonszámlákkal.

A pandémia miatti fejlesztések elsősorban vállalaton belül történtek. A home office miatt új munkamenetet dolgoztak ki, és egységesítették a kapcsolattartásra használt eszközöket. A munkatársaknak tréningeket tartottak az egészség megőrzése érdekében, illetve létrehoztak egy olyan belső adatbázist, amellyel naprakészen tudták követni a helyzetet a kikötőkben és a reptereken.

Interjúalanyomat megkérdeztem arról is, hogy szerinte az iparág mennyire tudott alkalmazkodni a járvány alatt kialakult helyzethez. Véleménye szerint a kezdeti sokk után nagyjából egy év kellett ahhoz, hogy minden visszatérjen a normális ügymenethez. Az iparágak szerint nem sikerült igazán jól kezelnie a helyzetet, leginkább ad hoc

megoldások születtek, és persze minden vállalkozás igyekezett a lehető legtöbbet kihozni a helyzetből. Úgy gondolta, hogy a probléma leginkább abban gyökerezik, hogy az ellátási láncok napjainkban globálisak, és a termelő vállalatok nagyban függenek az importtól. Emiatt nagy volumeneket szállít az iparág kontinensek között, ami normál körülmények között jól működik, de ahogy „porszem kerül a gépezetbe” előjönnek a hibák. Egyébként is telítettek a kapacitások, nagyon körültekintően kell megszervezni mindent, és ahogy látható volt, ebben a globális hálózatban vagy globális gépezetben nincsen annyi tartalék, hogy az ilyen típusú problémákat kezelni tudja.

Interjúalanyom szerint a pandémia legfőbb tanulsága, hogy az összetett globális hálózatok sokkal sérülékenyebbek, mint eddig gondoltuk. A másik tanulság, hogy pont emiatt jobban kellene koncentrálni a helyi termelőkre és beszállítókra. Emellett szerinte időszerű olyan ellátási láncokat, olyan szállítmányozási csomópontokat és utakat kialakítani, amelyekben van tartalék lehetőség.

Az utóbbi egy-két évre jellemző az üzemanyagárak nagymértékű fluktuációja, így megkérdeztem, ez milyen hatással volt a vállalat előre megkötött szerződéseire. Interjúalanyom elmondta, hogy a tengeri szállítások nagy részének kiindulópontja Ázsia, ahol nem volt nagymértékű áremelkedés, de Amerikára ez sokkal jellemzőbb volt. Az Expeditors nem saját járművekkel dolgozik, így a szerződéseket tengeri szállításra úgy kötik, hogy ha adott százalékkal emelkedik a szállítás díja, akkor ők sem tudják tartani a szerződésben megszabott árat. Légi szállítás esetében mindig is volt a szállítási árban üzemanyag pótdíj, ennek mértékét az adott légitársaság határozta meg, és nagyban befolyásolta az árakat, az áremelkedés emiatt az utóbbi időkben nagyobb mértékű volt.

Az üzemanyag árának változása legjobban a közúti szállításban mutatkozott meg, és az árak változása is itt mutatkozik meg a legdinamikusabban, így a szerződésekben feltüntetik, hogy az adott árat milyen üzemanyag-ár szintig tudják tartani.

A vállalat a megrendelőkkel törekszik a hosszú távú együttműködésre, így a határozatlan időre kötött szerződéseket preferálják, az árakat pedig három havonta felülvizsgálják, és korrigálják, ha szükséges. Azok az ügyfelek, akikkel már régi az együttműködés, általában kedvezőbb árat kapnak, mint azok, akik csak eseti megbízással keresik meg a vállalatot. Az alvállalkozókkal, tehát a hajós társaságokkal, légitársaságokkal, vasúttal

általában eseti megbízásban áll a cég egy-egy szállítmányra, de itt is törekednek a hosszú távú együttműködésre, hiszen annak, szerződéstől függetlenül, mindkét fél számára számtalan előnye van.

4.2 2. vállalat – BHS Trans

Második interjúalanyom a BHS Trans Kft logisztikai elemző munkatársa volt. A vállalat magyar tulajdonban van, belföldi és nemzetközi szállítmányozással és kiegészítő logisztikai szolgáltatásokkal foglalkozik. Belföldi viszonylatban és közúton, amelyek a BHS Trans fő profilja, a vállalat saját gépjármű-folttájával szállít, a tengeri és légi szállítás terén pedig partnerekkel dolgozik együtt. A kiegészítő szolgáltatások közé tartozik a raktározás, készletezés, készletelemzés és vámügyintézés.

A koronavírus-járvány kapcsán interjúalanyom legnagyobb kihívásnak a munkaerőhiányt tartotta. Véleménye szerint a szállítmányozási iparág évek óta folyamatosan küzd azzal, hogy nincsen elég gépkocsivezető, ezt a koronavírus-járvány csak fokozta. A járvány következtében eléggé hektikussá váltak a szállítások. Az ellátási láncokban keletkező problémák a szállítmányozásra is hatással voltak, a vállalatnál főképp azoknál a megrendelőknél, akiknek készleteznek is. Emiatt az ütemezett szállításokat is sokszor át kellett szervezniük, vagy azért, mert a megrendelt készlet nem tudott időben megérkezni, vagy azért, mert a vállalat ügyfeleinek megrendelése is módosultak, így a fuvarszervező munkatársak leterheltsége nagyban megnőtt.

Interjúalanyom az összes negatívum ellenére a pandémia egyik legpozitívabb hatásának azt tartja, hogy nőtt a megrendelők száma. Ez azért történt, mert nagyon sok kis-és középvállalat az ellátási láncokban mutatkozó fennakadások miatt inkább európai vagy belföldi beszállítók után nézett, ez viszont a közúti szállítások számát növelte. Szerencsére nagyon sok ilyen ügyfél a járvány lecsengésével is a BHS Trans ügyfele maradt.

A vállalatra a pandémia belföldi és nemzetközi viszonylatban is hatással volt. A nemzetközi közúti fuvarozásban jelentős fennakadásokat okozott a határállomásokon történő várakozás, emiatt sokkal több időt kellett számolniuk egy-egy fuvarra. Sok esetben a le-és felrakodási pontokon is kikötötték, hogy a gépjárművezető vagy legyen

oltott, vagy rendelkezzen friss tesztel, így, bár a vállalat nem kötelezte munkatársait az oltakozásra, az ilyen jellegű személyes adatokat el kellett kérniük, mert ezt is figyelembe kellett venniük a fuvarok megszervezésénél. Sok esetben azért kellett újra szervezniük a szállítmányt, mert a kikötőkben alakultak ki késések, torlódások. Interjúalanyom véleménye szerint nemzetközi viszonylatban egyébként is a tengeri szállítás szenvedte el a legsúlyosabb hatást, gyakorlatilag kiszámíthatatlanná vált a helyzet a kikötőkben levő káosz miatt. Mivel ezzel párhuzamosan jelentősen lecsökkentek a légi kapacitások, a vállalat a pandémia ideje alatt inkább a közúti szállítmányozásra koncentrált, és ott igyekeztek a kapacitásokat minél jobban kihasználni és bővíteni. A káosz kialakulása szerint felkészületlenül és váratlanul érintette a szállítmányozási iparágat. A kínai zárlat miatt sokan más források után néztek, ez megnövelte volna az igényt a szállítások iránt, de a szolgáltatók oldaláról az erőforrások nem voltak elegendők.

A vállalaton belül nem igazán volt érezhető a járvány hatása, ennek ellenére szigorítottak a higiéniai előírások betartásán. Leginkább arra koncentráltak, hogy minél rugalmasabban tudják kezelni a kialakult helyzetet, ennek érdekében nyitottak a digitális megoldások felé, és saját alkalmazást is fejlesztettek.

A járvány előtti időszakhoz képest nőtt a vállalat megrendelőinek száma, főképp azért, mert sokan áttértek helyi beszállítók használatára. A vállalat megrendelőinek többsége az élelmiszeriparban tevékenykedik, emiatt eleve nem volt visszaesés a járvány miatt, az új ügyfeleknek köszönhetően pedig a vállalat folyamatosan bővül.

A pandémia hatására a vállalat nagymértékű költségnövekedést tapasztalt. Egyrészt annak érdekében, hogy a munkaerőhiány közepette meg tudják tartani a gépjárművezetőket, nagymértékű bérfejlesztés volt szükséges. A vállalat saját fejlesztésű alkalmazásai is költséget jelentettek, igaz, interjúalanyom szerint ezek azóta megtérültek. Jelentős pluszköltség volt még az üzemanyagköltség is, hiszen hiába rendelkezik a vállalat fiatal, takarékos motorokkal szerelt járművekkel, a határon araszolás megnövelte a fogyasztást. Emellett, késésben levő rakodások esetén, volt, hogy olcsóbb volt kinn várakoztatni az autót, mint hazahívni, ettől függetlenül a járművezetőt ezekre a napokra is ki kellett fizetni, bevétel ugyanakkor nem keletkezett.

A pandémia hatására a vállalatnál a fejlesztések egyrészt a biztonságot, másrészt a hatékonyságot és a rugalmasságot szolgálták. Az autókat szkennerekkel szerelték fel, így digitálisan, érintkezésmentesen tudták kezelni a fuvarokmányokat. Ezt a megoldást meg is tartották, mert jóval gyorsabbá és precízebbé vált a dokumentumok kezelése. Emellett, annak érdekében, hogy minél rugalmasabbak tudjanak lenni a fuvarszervezés terén, és minél jobban ki tudják használni a járművek kapacitását, egy saját fejlesztésű alkalmazást is bevezettek. Ez valós időben mutatja a jármű aktuális helyzetét, illetve a lekötött és szabad szállítási kapacitást, így akár út közben is meg tudják kérni a gépjárművezetőt, hogy vegyen fel egy rakományt. Ez az alkalmazás nagyon sokat segített a pandémia alatt.

Interjúalanyom szerint az iparág szereplői az első sokk után próbálták több-kevesebb sikerrel kezelni a helyzetet, ennek ellenére sok idő kellett a piaci egyensúly visszaállásához. A járványhelyzet egyik nagy tanulságának azt tartja, hogy nagyobb hangsúlyt kell fektetni az iparág szereplői közötti összefogásra, együttműködésre. Emellett szerinte érdemes lenne globálisan feltérképezni a szűk keresztmetszeteket jelentő útvonalakat vagy pontokat, és azokat bővíteni, illetve nagyobb hangsúlyt fektetni a vasút fejlesztésére, ami reális alternatívának bizonyult sok esetben a légi vagy tengeri szállítás helyett.

Az utóbbi egy-két évben jelentkező ingadozó üzemanyagárak miatt a vállalat költségei ugyan nőttek, de a működés nem lett veszteséges. A vállalat járművei eleve ECO 6 motorokkal vannak szerelve, ennek köszönhetően kedvező a fogyasztásuk. Emellett folyamatosan monitorozzák a kollégák vezetési stílusát, hogy a lehető leghatékonyabban használják az üzemanyagot. Előnyben részesítik, ha a járművek eco módban közlekednek, így nem csak az üzemanyagon tudunk spórolni, de a károsanyag-kibocsátás is csökken. Ennek ellenére, a növekvő üzemanyag-költségeket kénytelenek voltak áthárítani a megrendelőkre. Persze, a hosszabb távú szerződésekben eleve szerepelt, hogy mekkora áremelkedés esetén változtatnak a fuvardíjon, azonban ezeket is módosítani kellett, hiszen elég kiszámíthatatlanul változtak az árak, ráadásul drasztikusan.

Megkérdeztem, a vállalatnál milyen időtávú szerződések jellemzőek a partnereik felé. Azt a választ kaptam, hogy a szerződések időtávja teljesen változó. Van olyan ügyfelük, főképp azok, akiknek a készleteiket is kezelik, akikkel határozatlan idejű szerződés van

érvényben, a díjak időszakos felülvizsgálatával. Vannak éves szerződések, árkorrekciós lehetőséggel, és vannak eseti megbízásaik is. Sőt, olyan ügyfelük is van, aki ugyan nem kötött velük szerződést, de már régóta együtt dolgoznak.

4.3. 3. vállalat – Plimsoll Zrt

Harmadik interjúalanyom a Plimsoll Zrt vezérigazgatója volt. A vállalat fő tevékenysége a tömeg- és darabáru szállítása, elsősorban nemzetközi viszonylatban, a vasúti-, folyami-, közúti-, és tengeri szállítmányozás kombinálásával. A vállalat arra törekszik, hogy logisztikai rendszerekben gondolkodjon, és hogy a megrendelők minden problémájára megoldást találjanak a logisztikai szolgáltatás területén. A vezérigazgató véleménye szerint a logisztikai folyamatok gördülékeny működéséhez elengedhetetlen, hogy az együttműködések túlmutassanak a közlekedési folyamatokon. A vállalat régóta együttműködik és kiemelt partnere a hazai és a környező országok vasútjainak, hajózási társaságoknak, kikötőknek és közúti fuvarozó vállalatoknak.

A pandémia interjúalanyom véleménye szerint a hajózást állította a legnagyobb kihívás elé. Személyes véleménye az, hogy a koronavírus-járvány körül kialakult hisztéria súlyosbította a hatásokat, emiatt szerinte sok olyan intézkedést is hoztak, amelynek semmi értelme nem volt. Megemlíti, hogy a hajózó személyzettől oltást, teszteket, maszkviselést követeltek meg, holott a teherszállító hajókon a személyzeten kívül nem tartózkodik senki, így ez értelmetlen. További procedúra volt, hogy a hajózó személyzetet együtt, busszal kellett a hajóhoz és onnan szállítani, nem oldhatták meg egyénileg az utazást, miközben ez csak felesleges papírmunkát és idővesztést okozott. A vasút esetében nem tapasztaltak hasonlókat, mivel azt nem ők üzemeltetik, ott csak a szolgáltatást vásárolják meg.

Véleménye szerint egyébként a szállítványozási ipart azért nem érintette annyira súlyosan a pandémia, mert az iparágban fennáll egy erős működési kényszer, így a szereplők kénytelenek voltak a járvány negatív hatásait kivédeni valahogyan. Szerinte a legnagyobb fennakadások a termelésben voltak, és inkább ezek a hatások mutatkoztak meg a szállítás oldalán is. Egyedül a konténeres hajózásban tapasztaltak némi fennakadást, mert a járvány, illetve a megbetegedések és a létszámkorlátozások miatt kevesebb volt a dokkmunkás és a darus, és a kikötők előtt megállították a hajókat.

Emellett tapasztalták ők is a sofőrhiányt, de nem vészes mértékben. A hatások kivédését a vállalat úgy tudta kezelni, hogy a gördülékeny munkamenet érdekében több munkaórát dolgoztak az irodában kezdetben. Miután részletesen megismerték a követelményeket és a folyamatokat, már nem okozott annyi gondot a megnövekedett adminisztráció, vagy a hajózőszemélyzet szállítása, így tulajdonképpen interjúalanyom nem tudott sok negatívumról beszámolni.

Megkérdeztem, tapasztalt-e bármilyen pozitív hatást a pandémia következményeként, de véleménye szerint a járválynak semmilyen pozitív hatása nem volt.

A vállalatot a járvány hatásai nemzetközi viszonylatban érintették elsősorban, mivel belföldön jóval kevesebbet dolgoznak: az első fuvarozást szokták elvégezni, illetve a hajózőszemélyzet szállításáról gondoskodnak belföldön.

A pandémia hatására a vállalat forgalma nem esett vissza, és interjúalanyom nem tudott olyan vállalati szegmenset kiemelni, amelyet nagyban érintettek volna a koronavírus-járvány hatásai. A legjelentősebb változás, ami történt, az az, hogy bevezették a négy napos munkahetet, amit azóta is tartanak. Ez nem a járvány hatására történt, egyszerűen rájöttek, hogy nem szükséges heti öt napot benn tölteni az irodában ahhoz, hogy minden jól működjön.

A vállalat megrendelői állománya nem változott a pandémia hatására. A vezérigazgató úgy vélekedik, hogy bár nagy tragédiákat hozott a járvány az emberek egyéni életében és a gazdasági életben is, szerinte a szállítmányozási iparág nem sérült.

A vállalat költségei a pandémia hatására nem nőttek, azokra sokkal nagyobb negatív hatást gyakorol az ukrán-orosz konfliktus. Interjúalanyom ugyanakkor hozzáteszi, hogy a háború pozitív hatással volt és van a nemzetközi szállítmányozásra, mivel fuvarfelhajtó hatása van. Ezzel megnőttek a feladatok, és megnőttek az átlagos fuvardíjak is. Ezzel együtt a vállalaton belül nem volt olyan terület, ami fejlesztést igényelt volna.

Interjúalanyom szerint a szállítmányozási iparágnak sikerült alkalmazkodnia a pandémia következtében megváltozott körülményekhez. Szerinte a szállítmányozáshoz eleve hozzá tartozik az alkalmazkodás képessége, hiszen amelyik piaci szereplő nem képes erre, az hamar tönkre megy. Alapesetben ugyanis a szállítmányozó szervező szerepet tölt be,

eközben pedig folyamatosan figyelembe kell vennie a megrendelő és az alvállalkozók igényeit, feltételeit, kéréseit. Emellett a piaciigényekhez is folyamatosan alkalmazkodni kell.

Interjúalanyom véleménye szerint a pandémia egyik legfőbb tanulsága, hogy a pánik és a hisztéria rossz tanácsadó. A másik pedig az, hogy az embereket nem szabad folyamatosan feszültségben tartani. Ez a munka szempontjából is káros, és társadalmilag is negatív hatása van.

A vezérigazgató elmondta, hogy a gyorsan változó üzemanyagárak miatt a vállalatnak nem keletkezett sem vesztesége, sem nyeresége, hiszen ezeket mindig áthárítják a megrendelőkre. Véleménye szerint ez a helyzet is csak egy olyan piaci változás, amihez alkalmazkodni kell, és nem szabad különösebben sokat foglalkozni vele. Példaként hozta fel az Ever Given balesetét, ami tulajdonképpen egy egyszerű hajózási baleset volt, a média viszont annyira felfújta, hogy komoly gazdasági hatásai lettek. Szerinte a gazdasági folyamatok dinamikusak, amelyeket a vállalatoknak követniük kell, alkalmazkodniuk kell hozzájuk. Egy-egy nem helyén való szakmai döntés szerinte jóval nagyobb kárt okoz egy vállalatnak, mint az esetleges kedvezőtlen gazdasági folyamatok, mert azokhoz lehet és kell is alkalmazkodni.

A vállalat jellemzően egyszeri szerződésekkel és éves szerződésekkel dolgozik, amelyeket többnyire megújítanak. Interjúalanyom véleménye szerint a szállítmányozásra nem jellemző a hosszú távú szerződések megkötése. Ilyen lehetőségeket tendereken lehet elnyerni, de azokon magyar vállalkozó nem nagyon indul. Ezeket többnyire egy nagy, gazdaságilag erős vállalat nyeri el, amelyik utána alvállalkozóknak osztja szét a feladatokat.

4.4 4. vállalat – CSŐSZ TRANS Kft

A negyedik interjút a Csősz Trans Kft-vel készítettem, ehhez a vállalat flottamenedzsere állt rendelkezésemre. A vállalat 1984 óta működik, a fő profil a belföldi árufuvarozás mellett a nemzetközi viszonylatban történő áruszállítás, elsősorban Németországba, Franciaországba, a Benelux államokba és Nagy Britanniába. A vállalat 50-60 gépjárműből álló saját flottával rendelkezik, amelyek mobiltelefonokkal és GPS-el

vannak ellátva, lehetővé téve a vállalat és a megbízók számára is, hogy valós időben tájékozódjanak az áru aktuális helyzetéről. A vállalat folyamatosan fejleszti a flottát, hogy a megrendelők igényeinek és a környezetvédelmi előírásoknak is eleget tudjanak tenni.

A vállalat emellett saját műszaki vizsgaállomással és javító műhellyel is rendelkezik, ahol a saját gépjárművek mellett más gépjárművek vizsgáztatását és javítását is elvégzik.

Interjúalanyom szerint a koronavírus-járvány mind a vállalatot, mind a szállítmányozási iparágat jelentős kihívások elé állította. Elsőként említi, hogy a kijárási tilalmak és a bevezetett korlátozások miatt jelentősen megnőtt a logisztikai láncokban tapasztalható szűkülés és fennakadások száma. A határok lezárása jelentősen akadályozta az áruforgalmat, és megnehezítette az időben történő szállítást. Ezzel párhuzamosan a vállalat igyekezett gondot fordítani a gépjárművezetők és az irodai dolgozók egészségének védelmére is, ezen a téren komoly erőfeszítéseket tettek: kiemelten ügyeltek a higiéniai protokoll betartására, rendszeresen fertőtlenítették az irodai helyiségeket és a járműveket, a gépkocsivezetők számára biztosították a megfelelő védőeszközöket, mint például maszkok és kézfertőtlenítők, az irodai dolgozóknak pedig, akiknek csak lehetett, lehetővé tették az otthoni munkavégzést.

A Csősz Trans Kft is szembesült a munkaerőhiánnyal, így annak érdekében, hogy meg tudják tartani a megfelelő mennyiségű és képzettségű állományt, bónuszok és elismerések formájában igyekeztek fenntartani a motivációt. Interjúalanyom úgy véli, sikeresen kezelték a járvány okozta kihívásokat, a rugalmas hozzáállás és az ügyfelekkel való szoros együttműködés pedig lehetővé tette, hogy a szállítási folyamatok gördülékenyek maradjanak, és a vállalat sikeresen feleljen meg a megrendelők elvárásainak.

A vállalat munkatársát megkérdeztem, tapasztalták-e bármilyen pozitív hatását a járványnak, és erre több példát is felsorolt. Az egyik legfontosabb az volt, hogy megnőtt a kereslet a szolgáltatásaik iránt. Voltak olyan szállítmányozók, amelyek nehezebben tudtak működni a pandémia ideje alatt, így lecsökkent a versenytársak száma, ez pedig új ügyfeleket és a vállalat piaci pozíciójának megerősödését eredményezte. Szintén pozitív hozadéka volt a járványnak, hogy könnyebben találtak gépjárművezetőket. Sok más iparágban csökkentek a munkalehetőségek a járvány következtében, így sok szakképzett gépkocsivezető keresett állást. Interjúalanyom szintén pozitívnak értékelte azt, hogy a

gyors és rugalmas reagálásra való igény olyan fejlesztésekre kényszerítette a vállalatot, mint például az online követési és kommunikációs rendszerek bevezetése, ami elősegítette a nagyobb hatékonyságot, ez pedig hosszú távon a vállalati hírnevet és a vevői elégedettséget javította. Interjúalanyom összességében úgy ítélte meg, hogy a kihívások ellenére sikerült előnyöket kovácsolniuk a helyzetből.

A járvány hatásai a vállalatot elsődlegesen nemzetközi viszonylatokban érintették. Az országokban bevezetett szigorú korlátozások bezárásokat, határellenőrzéseket és számos más intézkedést jelentettek, amelyek miatt az áruk szállítása és az üzleti folyamatok lebonyolítása jelentősen nehezebbé vált, ez viszont negatív hatással volt a szállítási időkre és a hatékonyságra. Másodszor, mivel a nemzetközi gazdasági és piaci folyamatok is összefüggésben állnak a járványhelyzettel, a gazdasági visszaesés és az egyes országokban kialakult helyzet befolyásolta az üzleti környezetet és a keresletet. Az export-import korlátozások, valamint a kereskedelmi partnerek nehézségei szintén hatással voltak a vállalat nemzetközi működésére. Végül, a nemzetközi viszonylatban való működés maga is komplexitást és kockázatot hordoz. A különböző országok jogszabályai, egészségügyi előírásai és piaci változásai mind olyan tényezők, amelyek befolyásolják a vállalat tevékenységét. A járvány miatt ezek a tényezők még inkább ingadozóvá és kiszámíthatatlanná váltak.

A vállalati szegmensek közül a pandémia elsősorban az export-import és a nemzetközi szállítmányozás területét érintette. A korlátozások és határellenőrzések a nemzetközi kereskedelem zavaraival jártak. Az áruk átjutása és a szállítási folyamatok lebonyolítása jelentősen nehezebbé vált. A piacokhoz való hozzáférés korlátozottabbá vált, ami csökkentette az export-import tevékenységek volumenét és ütemét. A gazdasági visszaesés és az emberek vásárlási szokásainak változása miatt a kereslet csökkent számos termék és szolgáltatás iránt. Ez különösen érintette azokat az ágazatokat, amelyek a járványhelyzet miatt veszélyeztetettebbek lettek vagy amelyek termékei nem voltak elsődleges szükségletek. A korlátozások és zárlatok miatt a szállítmányozási folyamatok nehezebben tervezhetővé váltak. Előfordultak késések, eltérő útvonalak és az áruk szállításával kapcsolatos váratlan akadályok. A vállalat igyekezett mindenre megoldást találni, alternatív útvonalakt és szállítási módokat keresett, emellett szorosan együttműködtek a beszállítókkal és a partnerekkel, hogy együttesen igyekezzenek a

minimálisra csökkenteni a negatív hatásokat. Erősítették az ügyfélkapcsolatokat, így a megrendelők részére rendszeres kommunikációt és transzparens információáramlást biztosítottak, hogy mindig időben értesüljenek a szállítási nehézségekről.

A járvány előtti időszakhoz képest a pandémia kitörésekor először csökkent a vállalat megrendelőinek száma, főképpen azért, mert a korlátozások és az üzleti bizonytalanságok hatására csökkent a kereslet a szolgáltatás iránt. Sok vállalat felfüggesztette vagy lelassította tevékenységeit, amely befolyásolta az áruk szállítására irányuló igényt. A korlátozások enyhülésével és a gazdaság újra indulásával azonban a megrendelői állomány fokozatosan növekedni kezdett, köszönhetően annak, hogy a vállalat valóban igyekezett minden problémát megoldani, ez pedig pozitív hatással volt mind az ügyfelek elégedettségére, mind a megrendelések növekedésére. A jelenlegi helyzet a vállalat munkatársa szerint normalizálódni látszik: a vállalat sikerrel kezelte a kihívásokat és alkalmazkodott a változásokhoz. Stabil a megrendelői állomány, köszönhetően annak, hogy a vállalatnak sikerült visszaszereznie és megtartania ügyfeleit.

A pandémia hatására a vállalat költségei kis mértékben nőttek, elsősorban a védekezésre fordított összegek és a vállalati működés átalakítása miatt. A védekezési költségek elsősorban a védőeszközök beszerzését, a gépjárművek és az irodák fokozottabb takarítását és fertőtlenítését takarták. Ehhez kapcsolódott a munkavállalók számára a tesztek biztosítása, az otthoni munkavégzés támogatása, vagy a veszélyeztetett munkavállalók távolléti díjának a kezelése. Emellett tréningeket szerveztek az új higiéniai protokollok oktatására, és a járvány kezelése érdekében egyéb új eljárások bevezetésére. A vállalatnál az egyéb operatív költségek is nőttek, például a gyorsabb és rugalmasabb szállítási útvonalak vagy technológiai fejlesztések miatt. A költségek és a kis mértékű változtatások mellett nem volt olyan vállalati terület, amely speciális fejlesztést igényelt volna a pandémia hatásai miatt.

Interjúalanyom véleménye szerint a szállítmányozási iparág azon kevés iparágak egyike, amelyeknek maximálisan sikerült alkalmazkodnia a járvány miatti kihívásokhoz és megváltozott körülményekhez, bár ez az iparági szereplőktől különösen nagy erőfeszítést kívánt.

A vállalat számára a koronavírus-járvány szállítmányozási szempontból nem eredményezett lényegi tanulságokat, nem voltak ugyanis olyan meghatározó változások vagy tapasztalatok, amelyek alapján jelentős új tanulságokat vonhattak volna le a szállítmányozási tevékenységek vagy üzleti működés szempontjából.

Az elmúlt évekre jellemző erősen ingadozó üzemanyagárak negatívan érintették a vállalat előre megkötött szerződéseit. A trendek miatt elkezdtek szorosabban monitorozni az üzemanyagárak alakulását, és amennyiben szükséges volt, költség- és díjkorrekciót is alkalmaztak, bár ettől függetlenül előfordult veszteség, és a profit is változott. Ezen kívül az üzemanyag árának változásai megnehezítik a költségek tervezését és előre jelzését. Előfordult, hogy váratlanul magasabb üzemanyagköltségekkel szembesültek, amelyek kihatással voltak a profitabilitásra. Emiatt korrekciós intézkedéseket vezettek be, amelyek lehetővé tették a vállalat részéről a rugalmas reagálást az üzemanyagár-változásokra, így lehetővé vált az ebből eredő kockázatok és veszteségek minimalizálása. A hatékony költségkezelés révén sikerült a vállalkozást stabilizálni, és fenntartani, sőt akár növelni is a nyereséget.

A vállalat a partnerekkel jellemzően egy évre köt szerződést, ez lehetővé teszi a rugalmas üzleti működést és az időszakosan változó igények kezelését. Interjúalanyom kiemelte, hogy a változó piaci feltételek és üzleti környezet miatt sok vállalat inkább a rövidtávú, rugalmas megállapodásokat részesíti előnyben a hosszú távú szerződésekkel szemben, emiatt az egy éves szerződések is már hosszú távúnak számítanak.

4.5 Kutatási kérdések vizsgálata

Az interjúban megkérdezett vállalatok közül kettő nem csak szállítmányozással, de egyéb logisztikai szolgáltatással is foglalkozik, míg a másik kettő kizárólag szállítmányozással. Mind a négy vállalatra jellemző volt, hogy nem csak belföldön, de nemzetközi viszonylatban is végzik a tevékenységet.

Az első kutatási kérdés az volt, hogy *melyek a koronavírus járvány legfőbb hatásai, amelyeket a meginterjúvált vállalatok érzékeltek.*

A járvány hatásait a szállítmányozásban a megkérdezett vállalatok egy kivételével elsősorban nemzetközi viszonylatban érzékelték, mellette két vállalat emelte ki, hogy ezek a vállalat működésére is hatással voltak.

Vállalati működés terén (sok egyéb munkahelyhez hasonlóan) az elsődleges a munkatársak egészségének megőrzése volt, erre mindegyik meginterjúvott vállalat nagyon ügyelt. Két vállalat döntött úgy, hogy akiket lehet, áthelyeznek otthoni munkavégzésre, még akkor is, ha ezzel a vállalatnak plusz költségei keletkeznek.

Szállítmányozási oldalról a megkérdezett vállalatok közül három nyilatkozott úgy, hogy a pandémia hatásai elsősorban nemzetközi viszonylatban érzékelték, egy vállalat pedig nemzetközi és belföldi viszonylatban is. Leginkább a kikötőkben fellépő kapacitáshiányokat, várakozást, közúton pedig a jelentősen lelassult határforgalmat emelték ki, mint hátráltató tényezőt, de a késlekedést okozó hatások között említésre kerültek az egészségügyi előírások, korlátozások is.

A vállalati szegmensek közül elsősorban a fuvarszervezés, az export-import, és a nemzetközi szállítmányozás volt érintett, az ezen a téren dolgozó munkatársakra jelentős többlet-teher hárult.

Nem mindegyik vállalat fogalmazott meg tanulságot a kialakult helyzet kapcsán, akik igen, azok elsősorban az iparág szereplői közötti összefogást, a szállítmányozási rendszerekben tartalék kapacitások kialakítását, a vasúti fejlesztéseket, illetve a globális ellátási láncok sérülékenységből fakadó kockázatok csökkentését javasolták. A Plimsoll Zrt munkatársa úgy vélekedett, a pandémia legkárosabb hatása a feszültség volt, amely alatt az embereket tartották, hiszen ez mind munkavégzés szempontjából, mind pedig társadalmilag rendkívül káros.

Az iparágról szólva a meginterjúvott vállalatok véleménye az volt, hogy az alkalmazkodott a kihívásokhoz. Érdekes módon az a két vállalat, amelynek fő profilja elsősorban a szállítmányozás, úgy vélte, ez az alkalmazkodás jól sikerült, a másik kettő, logisztikai szolgáltatásokat is nyújtó vállalat szerint viszont az alkalmazkodás lassú volt.

A kihívások mellett három vállalat pozitív hatásait is tapasztalta a járványnak. Náluk javultak a kapcsolatok a megrendelőkkel, és nőtt is a megrendelők száma. Az Expeditors

a globális hálózat előnyeit tudta jobban kihasználni, a Csősz Trans Kft pedig a piaci pozícióján tudott javítani.

A második kutatási kérdésben azt próbáltam meg kideríteni, *mi okozta a vállalatoknak a legnagyobb nehézséget, és hogyan sikerült ezeket kezelniük.*

Az egészségügyi kockázatok mérséklésére a vállalatok a home office-ban történő munkavégzés mellett betartották a higiéniai előírásokat, sőt volt olyan vállalat, amelyik kiegészítő tréningeket is szervezett ezen a téren a munkatársaknak. Emellett különösen ügyeltek a takarításra és fertőtlenítésre, illetve, elsősorban a gépkocsivezetők számára biztosítottak védőeszközöket és teszteket.

A késlekedés és torlódások hatásainak kivédésére a meginterjúvált vállalatok többsége elsődlegesen azt tartotta fontosnak, hogy megfelelően és időben tájékoztassa a megrendelőket, emellett igyekeztek alternatív útvonalakat vagy szállítási módokat keresni, egy vállalat igyekezett többletmunkával pótolni a kieséseket. Ezzel párhuzamosan a vállalkozások felismerték azt, hogy mind a kialakult helyzethez, mind pedig az ennek függvényében változó megrendelői igényekhez a lehető legrugalmasabban kell alkalmazkodniuk. Az Expeditors, mint multinacionális vállalat jelentős előnyt tudott kovácsolni a globális lokációkból, hiszen a vállalat világszerte elhelyezkedő irodáival együttműködve tudta sikeresen kezelni a problémákat.

A harmadik kutatási kérdés arra vonatkozott, hogy az interjúkban szereplő vállalatok *milyen változásokat tapasztaltak a koronavírus-járvány utáni időszakban a járvány előtti időszakhoz képest.*

A négy megkérdezett vállalatból három arról számolt be, hogy összességében nőtt a megrendelői állományuk, egy pedig arról, hogy ebben nem történt változás. A megrendelők számának növekedése több okra vezethető vissza: egyrészt voltak szállítmányozó vállalatok, amelyektől vagy elpártoltak a megrendelők, mert nem tudtak sikerrel megfelelni a kihívásoknak, vagy pont emiatt tönkre is mentek, így ezek a megrendelők új szállítmányozó partnerek után néztek. Ezzel párhuzamosan sok vállalat, amelyik eddig a globális ellátási lánc keretein belül elsősorban a Távol-Keletről szerezte be a termékeket, az ázsiai zárlat miatt helyi beszállítók után nézett, ami növelte az Unión

belüli megrendelések számát. Végül, azokkal a vállalatokkal, amelyekkel elégedett voltak a megrendelők, a járvány lecsengése után is folytatódott az együttműködés.

Az interjúban szereplő négy vállalat közül az a kettő, amelyik kiegészítő logisztikai szolgáltatásokat is nyújt, törekszik a minél hosszabb távú szerződésekre az ügyfelekkel, a másik két vállalatnál a szerződések jellemző időtávja maximum egy év. Elmondásuk szerint a jelen piaci körülmények között nem igazán lehet a feltételeket egy évnél tovább tartani. Időtartamtól függetlenül mindegyik vállalat arról számolt be, hogy részben a koronavírus-járvány következtében változó szállítási díjak, részben pedig a rendkívül gyorsan dráguló üzemanyag-árak miatt gyakrabban kell árkorrekciót végezniük.

Költségek tekintetében a négy vállalatból három esetében nőttek a költségek a pandémia következtében, egy vállalatnál inkább az ukrán-orosz konfliktus következménye a költségnövekedés. A költségnövekmény egy részét, tehát az üzemanyagár-emelkedéséből és a szállítási díjak emelkedéséből fakadó különbözetet a vállalatok igyekeztek áthárítani a vevőkre. Ez rövid távon nem mindig sikerült, így volt olyan vállalat az interjúk során, amelynél veszteség is keletkezett.

A vállalatoknak költségük keletkezett, még ha nem is jelentős, a munkatársak egészségének megőrzésére és a szigorított higiéniai protokollra tett erőfeszítéseiből, így a védőeszközök vásárlásából, a gyakoribb takarításból vagy a fertőtlenítésből. Egy vállalat számolt be arról, hogy munkabérfejlesztést kellett végezniük a munkatársak megtartása érdekében.

Végül, jelentkeztek olyan költségek is, vagy inkább beruházások, amelyek abból eredtek, hogy a meginterjúvult vállalatok a hatékonyságot és a rugalmasságot kívánták fejleszteni. A negyedik kutatási kérdés, azaz, hogy *történt-e olyan jelentős fejlesztés a járvány hatására, amelyből mind a mai napig profitálnak*, pont erre vonatkozott.

Az Expeditors egy olyan saját adatbázist fejlesztett, amellyel valós időben tudták követni a szállítmányok helyzetét a repülőtereken és a kikötőkben, a BHS Trans pedig ehhez hasonlót, de ők a tehergépjárművek valós idejű adataira fókuszáltak, illetve bevezették a digitális dokumentumkezelést. A két másik vállalat nem számolt be jelentős fejlesztésről.

5. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

A koronavírus-járvány egyik iparágat sem hagyta hatások nélkül, így a szállítmányozási iparban is megfigyelhetőek voltak ennek következményei.

Az iparágban közvetlen és közvetett hatások egyaránt érvényesültek. A közvetett hatások leginkább a vállalatok belül érintették az iparági szereplőket, ahogyan az interjúkban is elhangzott, ezek főképp a korlátozó intézkedések és az egészségügyi előírások miatt bekövetkezett változások voltak. A közvetett hatások elsősorban az ellátási láncokban bekövetkezett fennakadások miatt mutatkoztak: a kínai termelés leállása majd újra indulása, és az ennek következtében beszűkült szállítási kapacitások kaotikus helyzetet teremtettek, és növelték a szállítási költségeket.

Az interjúkban két vállalat is megemlítette, hogy a jövőre nézve fel kell térképezni a szűk kapacitásokat, és alternatívákat, illetve pótlólagos kapacitásokat kell kialakítani, véleményem szerint azonban ez elsődlegesen nem a szállítmányozási iparág feladata. Ahogyan a Plimsoll Zrt vezérigazgatója fogalmazott, a szállítmányozó alkalmazkodik, mind a megrendelőhöz, mind a partnerekhez, mind pedig a piaci igényekhez. A fennakadások elsősorban az ellátási láncok problémái miatt alakultak ki, így elsősorban az ellátási láncban belül kellene ezeket a kapacitásbeli tartalékokat kiépíteni. Nyilvánvaló, hogy a globális ellátási láncok elsősorban a költségek csökkentése miatt alakultak ki, a tartalék kapacitások képzése pedig, akár alternatív, helyi beszállítókkal való együttműködés formájában, akár a biztonsági készletek növelésével, akár a termelés átütemezésével, de mindenképpen költségekkel járnak. Ugyanakkor az is igaz, hogy amennyiben a szállítmányozási iparágra hagyják ennek a helyzetnek a részleges megoldását, az is a költségek emelkedését eredményezi, hiszen ahogy láthattuk, a szállítás iránti kereslet és beszűkült kapacitások emelték a szállítási díjakat. A szállításon belül jelentkező költségnövekményeket viszont a vállalatok áthárítják a megrendelőkre, így előbb-utóbb ezek mindenképpen az ellátási láncokban csapódnak le.

Az előző javaslatot támasztja alá az is, hogy a meginterjúvált négy vállalatból az a kettő, amelyik hosszabb távolságokon dolgozik, úgy vélte, hogy a szállítási iparág csak lassan volt képes alkalmazkodni a megváltozott helyzethez, míg a rövidebb távon dolgozók szerint az alkalmazkodás sikeres volt.

Az egészségügyi és korlátozó intézkedések miatt bekövetkezett fennakadásokkal a vállalkozások nem sok mindent tudtak kezdeni, próbálták az optimális megoldást választani: védőeszközök biztosítása, vagy az otthonról történő munkavégzés lehetővé tétele. Emiatt a vállalatokon belül nem is történt fennakadás, de ez már nem volt igaz a szállítási csomópontokra. Nyilván egy kikötői vagy egy reptéri dolgozót nem igazán lehet home office-ba áthelyezni, így ez az a helyzet, amit valóban a szállítási iparágnak kell kezelnie. Itt megoldás lehet, ha a munkatársakat mintegy „vetésforgó”-szerű beosztásban szervezik újra. Így egy esetleges megbetegedés vagy karantén csak az adott csapaton belüli munkavállalókat érinti, a többiek képesek lesznek dolgozni. Ehhez persze nagyszámú pótlólagos munkaerő felvétele szükséges, illetve az, hogy a munkavállalóknak adott esetben meg kell érteni, ha többletmunka hárul rájuk.

A nehézségektől függetlenül a meginterjúvált vállalatok sikerrel vették az akadályokat, ennek köszönhetően három vállalatnál nőtt a megrendelők száma is, bár az szembetűnő volt, hogy a rövidebb távolságokkal dolgozó vállalatok esetében inkább a maximum egy éves szerződések voltak túlnyomó többségben, míg a hosszú távon dolgozók hosszú távú szerződésekre törekedtek. Ennek hátterében valószínűleg az áll, hogy rövidebb távon könnyebb módosítani a feltételeket.

Bárhogyan legyen is, az ellátási láncoknak és a szállítási iparágnak mindenképpen fel kell készülnie egy, a koronavírus-járványhoz hasonló helyzetre. A szomorú aktualitást az adja, hogy az ukrán-orosz konfliktus miatti szankciók, illetve bizonyos szállítási útvonalak már eddig is éreztették hatásukat, amennyiben pedig a tovább eszkalálódik, vagy a háború jobban elhúzódik, ezek a hatások fokozottabbak lesznek.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

A koronavírus-járvány hatásai a teljes logisztikai piacot átrendezték, így a szállítmányozási iparra is jelentős hatással voltak. A szállítás a logisztika szerves része, hiszen gondoskodik az anyagok és az áruk felhasználói pontok közötti mozgatásáról, a nyersanyagoktól kezdve a végfelhasználóig történő eljuttatásán.

A járvány következtében bizonyos szállítmányozási szegmensek, főképp a tengeri és a légi szállítás, sokkal jobban ki voltak téve a pandémia hatásainak, mint a vasút vagy a csővezetékes szállítás, bár az is igaz, hogy a szállítási teljesítmények Magyarországon általában véve visszaestek a járvány időszakában. Globálisan az ázsiai termelés leállásból majd újra indulásából fakadó gondok okoztak káoszt, kapacitás-beli hiányokat, és az ezzel összefüggő áremelkedést. Ráadásul, a szállítmányozási szektor már a járvány előtt is gondokkal küzdött.

A kutatásban négy vállalattal készült interjú, elsősorban arra vonatkozóan, miket tapasztaltak a koronavírus-járvány következtében, hogyan kezelték a nehézségeket, milyen változásokat észleltek a járvány előtti időkhöz képest, és hogyan alakultak a költségeik. Mindegyik vállalat szembesült nehézségekkel, elsősorban nemzetközi szállítási viszonylatban. A szállítási kapacitások beszűküléséből fakadó kihívásokat a vállalatok alternatív megoldásokkal, esetenként többletmunkával próbálták kezelni, az szállításokkal kapcsolatban keletkező költségnövekményt pedig igyekeztek áthárítani a megrendelőkre. A vállalati működésben az interjúk alapján nem történt különösebb fennakadás a pandémia miatt. A helyzet eredményes kezelése következtében egyik vállalat sem veszített megrendelőt, sőt, négyből három esetben nőtt is a megrendelők száma. Ehhez persze az is kellett, hogy a vállalatok sok esetben saját fejlesztéseket is eszközöltek, hogy minél rugalmasabban tudjanak alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez és a megrendelői igényekhez, igaz, ezekből a fejlesztésekből mind a mai napig profitálnak.

Összességében véve az iparág az interjúk alapján sikeresen alkalmazkodott a kihívásokhoz, bár globális viszonyok közepette lassabban. Mindent összevetve a szállítmányozási iparág legnagyobb kihívása az volt, hogy olyan probléma következményeit kellett kezelnie, amely inkább az ellátási láncokban keletkezett.

IRODALOMJEGYZÉK

1. BÁLINT R. és ILLÉS B. (2022): Logisztikai kihívások a globalizáció és a fenntartható fejlődés tükrében: Logistics challenges in the context of globalization and sustainable development. In Nemzetközi Gépészeti Konferencia–OGÉT 2022, pp. 280-283. Elérhető: <https://ojs.emt.ro/oget/issue/view/36> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 12.)
2. BUTT, A.S. (2021): Strategies to mitigate the impact of COVID-19 on supply chain disruptions: a multiple case analysis of buyers and distributors. In: The International Journal of Logistics Management, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. Elérhető: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/IJLM-11-2020-0455/full/html> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 15.)
3. KOVÁCS, T., BITTNER, B., és NÁBRÁDI, A. (2021): Platform alapú gazdaság megítélése logisztikai vállalatok körében. In Logisztika Trendek és legjobb gyakorlatok kiadvány, Vol. 7, No. 1., pp. 37-39.
4. KÖVESDI, I., és OSZTER, V. (2023): A koronavírus-világjárvány (COVID-19) hatása a közlekedési szolgáltatásokra = Impact of the Coronavirus Pandemic (COVID-19) on Transport Services. In Közlekedés és mobilitás : közlekedés és járműtudományi folyóirat, vol. 2 (1). pp. 34-48
5. MÉSZÁROS, K., TLESIMUNKA, R., és LENCSÉS, E. (2022): A Covid19 hatása a konténeres szállításra. In Diskussziók gazdasági és pénzügyi kihívásokról, fenntarthatóságról és szabályozói megfelelésről a covid alatt. Budapesti Gazdasági Egyetem, Budapest, Magyarország, pp. 41-48.
6. NOVÁK, N. (2010): Árutovábbítási technikák, technológiák. Nemzeti Felnőttképzési és Szakképzési Intézet, Budapest.
7. NOVOSZÁTH, P. (2020): A Covid-19-járvány hatásai a repülési ágazatra In Szilvássy L és Békési B. (szerk.): Repüléstudományi tanulmányok – Repüléstudományi Szemelvények, 2020, pp. 209-248. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest
8. OZKANLISOY, O. (2021): The covid-19 outbreaks effects and new inclinations in terms of logistics and supply chain activities: A conceptual framework. In Journal of Management Marketing and Logistics, Vol. 8, No. 2., pp. 76-88.

9. PERKUMIENĖ, D., OSAMEDE, A., ANDRIUKAITIENĖ, R., és BERIOZOVAS, O. (2021): The impact of COVID-19 on the transportation and logistics industry. In Problems and perspectives in management, vol. 19, No.4., pp. 458-469. Elérhető: https://www.researchgate.net/publication/357354344_The_impact_of_COVID-19_on_the_transportation_and_logistics_industry (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 20.)
10. ROTHENGATTER, W., ZHANG, J., HAYASHI, Y., NOSACH, A., WANG, K., és OUM, T. H. (2021): Pandemic waves and the time after Covid-19–Consequences for the transport sector. In Transport Policy, Vol. 110, pp. 225-237.
11. SZEGEDI, Z. és PREZENSZKI, J. (2010): Logisztika-menedzsment. Kossuth kiadó, Budapest
12. TÚRÓCZI, I., TÓTH, R., HEGEDŰS, M., SISA, K., GYURCSIK, P., és PÓNUSZ, M. (2020). A pandémia okozta kihívásokra adható válaszok a vállalkozásfinanszírozás és a tervezés területein. In Logisztika Trendek és legjobb gyakorlatok kiadvány, Vol. 6, No. 2., pp. 55-60.
13. VIDA, L., ILLÉS, B., és TÓTH, Á. B. (2020): Preventing the negative effects of the covid-19 epidemic in international freight transport. In Advanced Logistic Systems-Theory and Practice, vol. 14(1), pp. 5-13.

Elektronikus hivatkozások

1. BÍRÓ, A. (2022): Évekig nem fog még helyreállni a szállítványozás: megszólalt a DHL Express magyar vezetője. Pénzcentrum, 2022. április 11. Elérhető: <https://www.penzcentrum.hu/vallalkozas/20220411/evekig-nem-fog-meg-helyreallni-a-szallitmanyozas-megszolalt-a-dhl-express-magyar-vezetoje-1123848> (Utolsó letöltés: 2023. október 12.)
2. BORCA, B., PUTZ, L. M., és HOFBAUER, F. (2021): Crises and their effects on freight transport modes: a literature review and research framework. In Sustainability, Vol. 13, No. 10, 5740, Elérhető: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/10/5740> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 17.)
3. EMSA (2021): A Covid-19 hatása a tengeri ágazatra az Európa Unióban. Elérhető: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja>

- <https://www.emsa.europa.eu/publications/download/6863443623.html&usg=AOvVaw3y2ujlMRH63OSA-c6G4iCx&opi=89978449> (Utolsó letöltés: 2023. október 13.)
4. JURCZAK, M. (2018): Az 1PL-től az 5PL-ig, azaz a logisztikai szolgáltatások „titkai”. 2018. július 2. Elérhető: <https://trans.info/hu/az-1pl-tol-az-5pl-ig-azaz-a-logisztikai-szolgaltatasok-titkai-98720> (Utolsó letöltés: 2023. szeptember 22.)
 5. KARAM, A., ELTOUKHY, A. E., SHABAN, I. A., és ATTIA, E. A. (2022): A Review of COVID-19-Related Literature on Freight Transport: Impacts, Mitigation Strategies, Recovery Measures, and Future Research Directions. In International Journal of Environmental Research and Public Health, Vol. 19, No. 19, 12287. Elérhető: <https://www.mdpi.com/1660-4601/19/19/12287> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 17.)
 6. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2019 a): Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2018. 2019. október 17. Elérhető: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/jelszall18.pdf> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 24.)
 7. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2019 b): Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2019. Elérhető: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/2019/index.html> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 27.)
 8. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2020): Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2020. Elérhető: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/2020/index.html#sszefoglals> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 26.)
 9. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2021): Helyzetkép 2021 – Szállítás. Elérhető: <https://ksh.hu/s/helyzetkep-2021/#/kiadvany/szallitas/a-szallitas-raktarozas-ag-hozzajarulasa-a-gdp-volumenének-eves-valtozasahoz> (Utolsó letöltés: 2023. szeptember 19.)
 10. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2022): Helyzetkép 2022 – Szállítás. Elérhető: <https://ksh.hu/s/helyzetkep-2022/#/kiadvany/szallitas> (Utolsó letöltés: 2023. szeptember 19.)

11. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2023 a): Szállítási teljesítmények, 2023. I. negyedév. Elérhető: <https://www.ksh.hu/s/kiadvanyok/szallitasi-teljesitmenyek-2023-i-negyedev/index.html> (Utolsó letöltés: 2023. szeptember 16.)
12. KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (2023 b): Szállítási teljesítmények, 2023. II. Negyedév. Elérhető: <https://www.ksh.hu/s/kiadvanyok/szallitasi-teljesitmenyek-2023-ii-negyedev/index.html> (Utolsó letöltés: 2023. szeptember 16.)
13. MIHÁLY, ZS., LELKES, Z., és DÓSAI, T. (2019): Logisztikai alapismeretek. Neumann János Egyetem, Kecskemét
14. PROLOGIS (2020 a): Covid-19 special report #1: Implications for logistics real estate, 2020. március 10. Elérhető: <https://www.prologis.com/news-research/global-insights/covid-19-special-report-1-implications-logistics-real-estate> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 18.).
15. PROLOGIS (2020 b): Covid-19 special report #2: Five themes shaping logistics real estate, 2020. március 19. Elérhető: <https://www.prologis.com/news-research/global-insights/covid-19-special-report-2-five-themes-shaping-logistics-real-estate> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 18.)
16. PROLOGIS (2020 c): Covid-19 special report #3: Learnings from China and Prologis data, 2020. március 27. Elérhető: <https://www.prologis.com/news-research/global-insights/covid-19-special-report-3-learnings-china-and-prologis-data> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 18.)
17. PROLOGIS (2020 d): Covid-19 special report #4: Customer resilience amid high economic volatility, 2020. április 28. Elérhető: <https://www.prologis.com/news-research/global-insights/covid-19-special-report-4-customer-resilience-amid-high-economic> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 18.)
18. PROLOGIS (2020 e): Covid-19 special report #5: Supply chain shifts poised to generate substantial new demand, 2020. május 13. Elérhető: <https://www.prologis.com/news-research/global-insights/covid-19-special-report-5-supply-chain-shifts-poised-generate> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 19.)
19. PROLOGIS (2020 f): Covid-19 special report #6: Accelerated retail evolution could bolster demand for well-located logistics space, 2020. június 17. Elérhető:

- <https://www.prologis.com/news-research/global-insights/covid-19-special-report-6-accelerated-retail-evolution-could-bolster> (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 19.)
20. PWC (2018): Shifting patterns – The future of the logistics industry. Elérhető: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjx9f-r59WBAxVB_rsIHfNDCjoQFnoECBgQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.pwc.com%2Fsg%2Fen%2Fpublications%2Fassets%2Ffuture-of-the-logistics-industry.pdf&usg=AOvVaw0QIUxHw9Ud0VUtCaWAUhlW&opi=89978449 (Utolsó letöltés: 2023. szeptember 22.)
21. RODRIGUES, M., TEOH, T. és SANDRI, E. (2022): Relaunching transport and tourism in the EU after COVID-19. European Parliament, 2022. január. Elérhető: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0qeWJk6T7AhVtx4sKHfUSA-sQFnoECBcQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.europarl.europa.eu%2FRegData%2Fetudes%2FSTUD%2F2022%2F699608%2FIPOL_STU\(2022\)699608_EN.pdf&usg=AOvVaw2FKg_n0zU1FjW8o9V4UJN1](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0qeWJk6T7AhVtx4sKHfUSA-sQFnoECBcQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.europarl.europa.eu%2FRegData%2Fetudes%2FSTUD%2F2022%2F699608%2FIPOL_STU(2022)699608_EN.pdf&usg=AOvVaw2FKg_n0zU1FjW8o9V4UJN1) (Utolsó letöltés: 2023. augusztus 22.)
22. SERES, M. (2023): Jelen és jövő - szállítmányozás földön, vízen, levegőben. In Világpolitika és a Közgazdaságtan, vol. 2 (3). pp. 139-143. Elérhető: <https://unipub.lib.uni-corvinus.hu/8447/> (Utolsó letöltés: 2023. október 13.)
23. SZENTIRMAI, G. (2020): 2019-2020 a csomaglogisztika éve. Elérhető: <https://healce.com/mars-hasab/2019-2020-a-csomaglogisztika-evei/> (Utolsó letöltés: 2020. október 13.)
24. SZENTIRMAI, G. (2022): Szaporodó kihívások – Folytatódik a hullámvasút a logisztikai piacon. Elérhető: <https://healce.com/mars-hasab/szaporodo-kihivasok-folytatodik-a-hullamvasut-a-logisztikai-piacon/> (Utolsó letöltés: 2023. október 13.)
25. TWINN, C. I., QURESHI, N., CONDE, M.L., GUINEA, C.G., ROJAS, D.P., LUO, J., és GUPTA, H. (2020): The impact of Covid-19 on Logistics. International Finance Corporation. Elérhető: <https://www.ifc.org/en/insights-reports/2020/the-impact-of-covid-19-on-logistics> (Utolsó letöltés: 2023 október 13.)
26. UNITED STATES INTERNATIONAL TRADE COMMISSION (2021): The Impact of the Covid-19 Pandemic on Freight Transportation Services and U.S.

Merchandise Imports, 2021. Elérhető:

https://www.usitc.gov/research_and_analysis/tradeshifts/2020/special_topic.html

(Utolsó letöltés: 2023. augusztus 23.)

MELLÉKLETEK

1. sz. mellékelt – interjúkérdések

1. Kérem röviden mutassa be a vállalatot és tevékenységét!
2. Melyek voltak azok a legjelentősebb kihívások, amelyekkel szembe kellett nézniük a koronavírus-járvány hatásai miatt? Hogyan kezelték ezeket?
3. Volt esetleg pozitív hatása is a pandémiának? Mi volt az, és hogyan profitált belőle a vállalat?
4. A járvány hatásai belföldi vagy nemzetközi viszonylatban érintették jobban a vállalatot? Mit gondol, mi volt ennek az oka?
5. Melyek voltak azok a vállalati szegmensek, amelyekre a legnagyobb hatása volt a pandémiának? Miben nyilvánultak meg ezek? Hogyan kezelték őket?
6. Hogyan változott a megrendelések vagy a megrendelők száma a járvány előtti időszakhoz képest? Mi a helyzet most?
7. Nöttek vagy csökkentek a vállalat költségei a koronavírus-járvány hatására? Elsősorban milyen költségekre volt ez jellemző?
8. Voltak olyan vállalati területek, amelyeket fejleszteni kellett a járvány hatásai miatt? Mik voltak ezek a fejlesztések?
9. Ön szerint a szállítmányozási iparág mennyire tudott alkalmazkodni a járvány alatt kialakult helyzethez?
10. Ön szerint melyek a legfőbb tanulságai a koronavírus-járványnak szállítmányozási szempontból?
11. Az ingadozó üzemanyagár (hatósági árszabályozás, illetve a piaci ár) milyen hatással volt az előre megkötött szerződésekre? Profitot vagy veszteséget realizált ezután inkább a vállalkozás?
12. Milyen időtávú szerződések jellemzőek a partnereik felé?

2. sz. melléklet – interjúk összesítése

	Expeditors	BHS Trans	Plimsoll Zrt	Csősz Trans Kft
Tevékenység	nemzetközi szállítmányozás, raktározás, vámkezelés	belföldi és nemzetközi szállítmányozás, kiegészítő szolgáltatások	multimodális fuvarozás nemzetközi viszonylatban	belföldi és nemzetközi fuvarozás, műszaki vizsgáztatás, gépjármű javítás
Járvány okozta kihívások	egészségügyi kockázat; szállítási kapacitáshiányok, fuvardíjak emelkedése; közúton várakozás a határon és a kikötőkben	munkaerő-hiány, kaotikus szállítások	hajózásban az egészségügyi előírások, de ettől eltekintve nem volt jelentős a hatás a működési kényszer miatt. Kikötőkben voltak fennakadások	áruforgalom lassulása
Hogyan kezelték ezeket?	home office; vasúti szállítás, információ biztosítása, együttműködés a vállalat irodáival	szállítmányok átszervezése, átütemezése	több munkaórát dolgoztak	higiéniai protokoll betartása, védőeszközök, home office
A járvány pozitív hozadéka	globális hálózat előnyei, javuló kapcsolatok a külföldi kollégákkal és a megrendelőkkel; közúton jobban lehetett haladni	nőtt a megrendelők száma	nem volt ilyen	több megrendelő, erősebb piaci pozíció; könnyebb volt gépkocsivezetőt találni; hatékonyságra irányuló fejlesztések
Belföldi vagy nemzetközi viszonylatban voltak erősebbek a járvány hatásai?	elsősorban nemzetközi viszonylatban	mindkettő	nemzetközi viszonylatban	elsősorban nemzetközi
Mi volt ennek az oka?	kapacitások beszűkülése, nem volt "B" terv, mindenki a kormányzati intézkedésektől függött	kapacitások beszűkülése, egészségügyi protokoll, kaotikus helyzet, elégtelen erőforrások	belföldön jóval kevesebbet dolgozik a vállalat	lezárások, korlátozások, országok különböző jogszabályai, előírásai

	Expeditors	BHS Trans	Plimsoll Zrt	Csősz Trans Kft
Mely vállalati szegmenseket érintette leginkább a járvány?	fuvarszervezés, sales	fuvarszervezés	nem volt ilyen	nemzetközi szállítmányozás, export-import
Hogyan kezelték a problémákat?	információk biztosítása, szállítási alternatívák keresése, tárosztályok együttműködése	saját alkalmazások fejlesztése, digitális megoldások	nem kellett kezelni; bevezették a 4 napos munkahetet, de nem a járvány miatt	információk biztosítása, együttműködés a beszállítókkal, partnerekkel és ügyfelekkel, alternatívák keresése
Hogyan változott a megrendelői állomány?	nőtt	nőtt	nem változott	az elején csökkent, a későbbiekben nőtt
Hogyan változtak a költségek?	nőttek - részben áthárították a megrendelőkre	nőttek	inkább a háború hatására nőttek	kis mértékben nőttek
Milyen területeket kellett fejleszteni?	elsősorban a belső folyamatokat; adatbázis a naprakész információkhoz	biztonsági és hatékonyságot célzó fejlesztések voltak	nem volt ilyen	nem volt ilyen
Mennyire alkalmazkodott az iparág a helyzethez?	lassan, kellett kb egy év	lassan	sikeresen; az iparág jellemzője az alkalmazkodási képesség	maximálisan
Legfőbb tanulságok	az összetett globális hálózatok sérülékenyek; helyi beszállítókra kell koncentrálni; tartalék kapacitást kell képezni a rendszerben	nagyobb hangsúly kell az iparági összefogáson; szűk keresztmetszetek feltérképezése és bővítése; vasúti fejlesztések	a pánik rossz tanácsadó; az embereket nem szabad folyamatosan feszültség alatt tartani	nem volt ilyen
Üzemanyagárak hatása	drágulnak a szállítások, áthárítják az ügyfelekre	nőttek a költségek, áthárítják az ügyfelekre	nem volt sem veszteség sem nyereség	negatívan érintették a szerződéseket, veszteségek is keletkeztek
Szerződések jellemző időtávja	hosszú távú együttműködések	változó - határozatlan idejű szerződéstől az eseti megbízásig	eseti és éves szerződések, megújítással	egy év

TARTALMI KIVONAT

A koronavírus-járvány hatásai a teljes logisztikai piacot átrendezték, így a szállítmányozási iparra is jelentős hatással voltak.

A kutatásban négy vállalattal készült interjú, elsősorban arra vonatkozóan, miket tapasztaltak a koronavírus-járvány következtében, hogyan kezelték a nehézségeket, milyen változásokat észleltek a járvány előtti időkhöz képest, és hogyan alakultak a költségeik. Mindegyik vállalat szembeesett nehézségekkel, elsősorban nemzetközi szállítási viszonylatban. A szállítási kapacitások beszűküléséből fakadó kihívásokat a vállalatok alternatív megoldásokkal, esetenként többletmunkával próbálták kezelni, a szállításokkal kapcsolatban keletkező költségnövekményt pedig igyekeztek áthárítani a megrendelőkre. A vállalati működésében az interjúk alapján nem történt különösebb fennakadás a pandémia miatt. A helyzet eredményes kezelése következtében egyik vállalat sem veszített megrendelőt, sőt, négyből három esetben nőtt is a megrendelők száma. Ehhez persze az is kellett, hogy a vállalatok sok esetben saját fejlesztéseket is eszközöltek, hogy minél rugalmasabban tudjanak alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez és a megrendelői igényekhez, igaz, ezekből a fejlesztésekből mind a mai napig profitálnak.

SUMMARY

The effects of the coronavirus epidemic reorganized the entire logistics market, and thus also had a significant impact on the shipping industry.

In the research, interviews were conducted with four companies, primarily regarding what they experienced because of the coronavirus epidemic, how they handled the difficulties, what changes they noticed compared to the times before the epidemic, and how their expenses developed. Each company faced difficulties, mainly in the field of international shipping. The companies tried to deal with the challenges that arose from the narrowing of the shipping capacities through alternative solutions, occasionally through extra work. They tried to pass on the increase in shipping expenses to their customers. Based on the interviews, there were no major disruptions in the companies' operations due to the pandemic. As a result of the successful handling of the situation, none of the companies lost a customer, and in fact, the number of customers increased in three out of four cases. For that, it was necessary that the companies in many cases carried out their own developments to be able to adapt as flexibly as possible to the change in circumstances and customer needs, in fact, they still benefit from these developments to this day.