

## A szállítványozók jövője

*Mi a szállítványozó? Egy könyvkereskedés csomagküldő osztályának vezetője? Egy közúti fuvarozó vállalat tulajdonosa? Targoncavezető, sofőr, kézbesítő, csomagoló? Vagy szállításszervező? Valamilyen módon mindegyik válasz helyes.*

*Tárgyszavak: szállítványozás; fuvarozás; értéknövelő szolgáltatások; kontrakt logisztika; negyedik szektorbeli logisztikai szolgáltató (4PL); logisztikai tanácsadás; kis- és középvállalat; képzés; Európai Unió; Svájc.*

## Szállítványozási kihívások

A szállítványozó logisztikai vállalatok hagyományosan a szárazföldi, vízi és légi szállítás szervezői, közvetítők a fuvarozók és a fuvaroztatók között, úgyszólván az áruk utazási irodái.

Ennek során a szállítványozó összekapcsolja az áruáramlatokat, a sok kis küldeményt teljes rakományokká fogja össze és kihasználja a rendelkezésre álló fuvareszközöket. A törvény értelmében bizományos, aki saját nevében, de ügyfelei számára köt fuvarozási és egyéb szolgáltatási szerződéseket. A piaci követelmények az elmúlt években lényegesen megváltoztak. Új gazdasági hatalmak jelennek meg, a világkereskedelem liberalizálódik, az ügyfelek fő üzleti tevékenységükre összpontosítanak, ami teljesen új lehetőségeket nyit meg a szállítványozási ágazat számára. A szállítványozó átalakul logisztikai fővállalkozóvá. Sok ügyfél részben vagy egészben megszünteti a beszerzési, elosztási vagy a szemétszállítási logisztikát azért, hogy fő szakterületére koncentráljon.

## Nem elég csak fuvarozni

A szállítványozó, ill. a logisztikai szolgáltató számára ez azt jelenti, hogy már nemcsak fuvarozási tevékenységeket végez, hanem a fuvarozástól függetleneket is.

Az értéknövelő szolgáltatások, értéknövelő logisztika vagy kontrakt logisztika néven a szállítványozók a következő szolgáltatásokat kínálják:

- kommissiózás,
- címkézés,

- csomagolás,
- ruhavasalás,
- kikészítés,
- minőség-ellenőrzés,
- számlázás,
- konfekcionálás,
- végellenőrzés,
- készülékszerelés a fogyasztónál,
- javítási és karbantartási szolgáltatás,
- megrendelések adminisztratív munkái,
- dokumentáció stb.

A szolgáltatási paletta színesítése természetesen nem csupán a nem szállítási tevékenységekre vonatkozik. A piac megköveteli azt is, hogy a szállítmányozó ne csak megszervezze a szállítást, hanem a szállításért a felelősséget, tehát egyfajta fuvarozói felelősséget is vállaljon. A szállítványozó ily módon úgy áll az ügyféllel szemben, mintha saját maga végezné a szállítást, tehát szerződő fuvarozóvá válik.

A végrehajtó fuvarozóval szemben gyakran vállalja a kihasználási kockázatot. Manapság a szállítványozó, ill. logisztikai vállalatoknál gyakran előforduló szerep a „hajó nélküli hajótulajdonos” (NVOCC = Non Vessel Operating Common Carrier = hajót nem üzemeltető közös fuvarozó), „repülő nélküli légitársaság” vagy „saját teherautóval nem rendelkező kamionos”.

A szállítványozó fuvarközvetítőtől átalakult logisztikai fővállalkozóvá.

## **A fuvarozók és integrátorok versenye**

De nemcsak a szállítványozói ágazat alakult át, az egész áru gazdaság is megváltozott. A korábbi fuvarozók gyakran a szállítványozó, ill. logisztikai vállalatok irányába fejlődnek és logisztikai fővállalkozóvá válnak. Ebbe a változásba a raktározási ágazat is bekapcsolódik. Sőt szövetségük levonta a következtetéseket és két évvel ezelőtt beolvadt a Svájci Szállítványozó és Logisztikai Vállalatok Szövetségébe, a mai Spedlogswiss-be.

A szállítványozók versenye tehát már nem csak az ágazaton belül folyik. Ma versenytársak a fuvarozók, a raktárházak, az integrátorok, sőt a nagy fuvaroztatók kihelyezett szállítványozási részlegei is. Tevékenységükben ezek az ágazatok már alig különböznek egymástól. Mindenesetre a küldemény nagysága még megkülönböztető kritérium ugyanúgy, mint a futár, expressz, csomagküldő (Kurir-, Express-, Paketdienst, KEP) vállalkozások esetében. Az ágazati hovatartozás gyakran még rányomja a bélyegét az üzemmenetre. Így az integrátorok már nem azzal tűnnek ki, hogy minden egy kézben van, ez ugyanis már régen nincs így, hanem azzal, hogy folyamataik lényegesen karcsúbbak, mint a hagyományos szállítványozóké és így egy alkalmazott több küldeményt dolgoz fel. Ennek az az oka, hogy sokkal szűkebb üzleti területre összpontosítá-

nak. Például csak meghatározott tömegű és méretű küldeményeket vesznek át, nem vállalják a veszélyes küldeményeket vagy az utánvétet stb.

Az ágazati elnevezések ma már pusztán történeti eredetűek vagy a kívánatos piaci megjelenésben gyökereznek.

Így nemrégiben olvasható volt, hogy egy újonnan alapított amerikai cég virtuális integrátornak nevezte magát. Hosszabb gondolkodás után rá lehet jönni, mi is van mögötte. A cég nem más, mint egy egészen szokásos szállítványozó. Erre mondják: „a ruha teszi az embert”.

## **4PL és logisztikai tanácsadók**

Mi is tulajdonképpen egy 4PL (4th Party Logistics Provider = 4. szektorbeli logisztikai szolgáltató)?

A 4PL olyan szolgáltatást végez, amit tulajdonképpen a fuvaroztató szállítási vagy szállítványozási osztályának kellene teljesíteni. Így Németországban néhány sikeres 4PL kihelyezett szállítványozási osztályból jött létre, mint például a Lufthansa Technik Logistik GmbH. A mai értelmezés szerint egy negyedik szektorbeli logisztikai szolgáltató saját és más szervezetekből fogja össze a képességeket, forrásokat és technológiákat, hogy az ellátási lánc (Supply Chain) részére átfogó megoldásokat fejlesszen ki és működtessen.

Erőssége abban van, hogy nem kell saját szállítási és raktározási kapacitással rendelkeznie, és hogy semleges (vagy semlegesnek kellene lennie), így rugalmas, ha az ügyfelek üzleti folyamataihoz kell igazodni.

Mint sok minden, ez a kezdeményezés is az Egyesült Államokból ered, ami kritikus beállítottságú szakemberek szerint inkább egy új adóráfordítást jelent és ezáltal jelentős többletköltséget okoz.

Bár a 3PL-hez, vagyis az integrált szolgáltatások szállítványozójához viszonyított valódi különbség kicsi, valószínűleg növekedni fog ezeknek a 4PL-eknek és a logisztikai tanácsadóknak a jelentősége. Ennek oka egyrészt az, hogy egyre elterjedtebb a külső fuvaroztatók alkalmazása, másrészt a szállítványozó és logisztikai szakemberek hiánya a fuvaroztató vállalatok középvezetésében.

A legtöbb 4PL és logisztikai tanácsadó nem szakértője minden területnek. Így a 4PL a piacot csak „letapogatja” és megpróbálja megtalálni a fizikai árulogisztikai, adatfeldolgozási vagy bármely más terület mindenkor legkedvezőbb szolgáltatóit.

## **Globális szereplők, kis- és középvállalkozó szállítványozók**

Az ágazati hovatartozásnál sokkal fontosabb a globális szereplők, illetve kis- és középvállalkozó szállítványozók szerinti megkülönböztetés.

A globális szereplők az egész világra kiterjedő hálózatot tartanak fenn. Nem utolsó sorban azért törekszenek erre, hogy szerephez jussanak a szállítási költségek alakításában. Ebből csaknem kötelezően következik szállítási termékeik szabványosítása. A kontrakt logisztika területén a nemzetközi cégek partnereiként lépnek fel, valamint pénzügyi erejüknek és az információtechnikának köszönhetően ezeket a jövőben is ki tudják szolgálni. Bár a kis és közepes logisztikai vállalatoknak nincs saját hálózata, azonban gyakran erős kétoldalú forgalmi összeköttetésekkel rendelkeznek. A testre szabott szolgáltatással lépést tudnak tartani a nagyokkal. Sokan a meghatározott földrajzi rendeltetési helyekre szakosodás mellett „réstermékek” előállítására álltak rá. Az ilyen réstermékekre lehet példa:

- nehéz áruk szállítása,
- textillogisztika,
- borlogisztika (részben kereskedelemmel együtt),
- növény-, ill. virágszállítás,
- papírlogisztika stb.

Azok a kis és közepes szállítványozó vállalatok fogják a vevőket továbbra is magukhoz kötni, akiknek nincs szükségük a globális szereplők hálózatára és akik nagy jelentőséget tulajdonítanak a személyes vevő–szállító kapcsolatnak.

A semleges 4PL-ek, akiknek az a feladata, hogy ügyfeleik részére megtalálják a legjobb szolgáltatót, éppen ezért egyre inkább a közepes szolgáltatókkal keresik a kapcsolatot.

Elképzelhető az is, hogy a kis és közepes szállítványozók a nagyok hálózatát is igénybe veszik, de az is, hogy a globális szereplők a kis és közepes szállítványozókat alvállalkozóként foglalkoztatják azért, hogy az ügyfeleknek a helyszínen testre szabott szolgáltatást kínálhassanak.

Összességében a kis- és középvállalkozások, de a nagy szállítványozó és logisztikai vállalatok jövőbeli kilátásait is nagyon jónak lehet nevezni.

## **A svájci szállítványozók kockázatai...**

A kis- és középvállalkozásoknak az jelenti a legnagyobb veszélyt, ha nem tudnak kitörni eddigi szerepükből: A „me-too-forgalom” (magyarán „ugyanazt csinálom, mint a többiek”) nem hoz elég nyereséget ahhoz, hogy jövőjüket biztosítsák. A kreativitás, rugalmasság és az elhatározott stratégia tervszerű végrehajtása olyan tulajdonságok, amire a jövő vállalkozójának is szüksége van.

Svájc esetleges EU-csatlakozását inkább kockázatnak, mint esélynek tekintik (annak ellenére, hogy ágazati szinten a gazdaság élénkülését jósolják). A megítélés elsődleges oka a vámkezelésből származó bevételek kiesése. A vámkezelés területén a szállítványozó vállalatok több mint 95%-a érintett. Mintegy 1200 vámbevallóval foglalkoznak.

Az EU-határok megszűnésének további következménye, hogy a vámkezelés elmaradásával a gyűjtőforgalom összességében lényegesen alacsonyabb szintre esne vissza és az eddig a szállítványozó által uralt üzletág fuvarozó üzletággá válna. Másképpen fogalmazva: az eddigi alvállalkozók, a közúti árufuvarozók a szállítványozók közvetlen versenytársaivá válnának.

Az áruforgalom fejlődésének vonatkozásában kockázatként emlegetik gyakran a vasúti és közúti infrastruktúra egyre több szűk keresztmetszetét is. Kétségtelen, hogy megnehezíti a szállítványozó életét a „percrekés” (just-in-time) szállítás. Ugyanígy akadályozó tényezőnek tekintik az egyre szigorúbb biztonsági, környezetvédelmi és közlekedési szabályozást is.

## **...és lehetőségei**

A fentebb vázolt nehézségek egy része, mint az infrastruktúra szűk keresztmetszetei vagy a nagyfokú és bonyolult szabályozottság éppen a szállítványozó logisztikusok igénybevétele mellett szól. Minél összetettebbek, nehezebbek és drágábbak az eljárások, annál inkább szükség lesz képzett szakemberekre. Ez egy esély az ágazatnak még akkor is, ha népgazdasági és rendészeti szempontból ellenintézkedésekre lenne szükség.

További előny a szállítványozó és logisztikai ágazat részére a visszafordíthatatlan globalizáció. A kommunikáció az utóbbi években az informatika fejlődésének köszönhetően egyre gyorsabb és az esetek többségében hatékonyabb lett. A fizikai árumozgatás azonban az elmúlt 30 évben végbement gyorsulási szakasz után (légi szállítás, gyorsabb és jobb közúti infrastruktúra stb.) már azzal fenyeget, hogy újból lassúbb lesz és így ismét növekszik az információ- és az árumozgás sebessége közötti különbség.

Töretlen tendencia az is, hogy a kereskedelem és az ipar visszavonul fő tevékenységi területére, hogy csökkentse tőkéje és egyéb forrásainak lekötését. Ennek gyakran üzemgazdasági szempontból is van értelme, mert a szinergiák ezen a területen rendszerint jobban érvényesíthetők a szállítványozó logisztikusoknál, mint a fuvaroztatóknál. Ehhez jönnek még a logisztikával kapcsolatos szakismereti előnyök olyannyira, hogy az iparban és a kereskedelemben a „megcsinálni vagy megvenni?” (make or buy?) döntések során a jövőben is inkább a „megvenni” részesesítik előnyben.

## **Képzés mint beruházás**

Az esélyek nem valósulnak meg saját maguktól. Ki kell használni azokat. A szállítványozó és logisztikai ágazatnak szüksége van a jövőben megtérülő beruházásokra, azaz meg kell teremteni a feltételeket ahhoz, hogy ezeket a kedvező lehetőségeket ki lehessen használni. Ez elsősorban az alkalmazottak továbbképzését jelenti. A Spedlogswiss, a Svájci Szállítványozó és Logisztikai Vállalatok Szövetsége nagy erőfeszítéseket tesz ezen a területen.

A kereskedelmi tudományok újraértelmezésében első fronton harcol a szállítmányozói szakismeret magas színvonaláért, és azért, hogy az elméletet kis- és középvállalatokra is alkalmazni lehessen. Ezzel azt kívánják elérni, hogy továbbra is sok szállítmányozó vállalat kínáljon szállítmányozói képzést. Az erőfeszítések gyümölcsözőek. Ezt igazolja az is, hogy a Spedlogswiss saját modellkurzusával oktathat és vizsgáztathat.

A 2002-ben a Szövetség a teljes szállítmányozó szakmai és vezetőképzést átdolgozta és a svájci vizsgáztatási rendhez igazította.

A képzés és továbbképzés az ágazat sikerének kulcsa. Csak azok a vállalatok lesznek sikeresek, amelyek a legbonyolultabb folyamatokat is kezükben tudják tartani.

**(Jurasits Jánosné)**

Kurrus, P.: Die Rolle des Spediteurs in der Zukunft. = Fördertechnik, 71. k. 12. sz. 2002. p. 32–35.

Lufthansa Cargo: Spedituer der Lüfte. = Materialfluss, 2002. 7–8. sz. p. 46–49.