

Vezetői összefoglaló

2005 első felében folytatódott a 2003 második felében megkezdődött pozitív folyamat, vagyis a külkereskedelmi kapcsolatok tovább élénkültek az Európai Unió tagországaiban. Ehhez hozzájárult az új, közép-kelet-európai tagállamok külkereskedelmének növekedése is, amely az uniós átlag feletti mértékben nőtt. Ennek köszönhetően a régió részaránya egyre nagyobb hányadot ér el.

A KKE-országokból – és így Magyarországról is – származó áruk értéke folyamatosan nő, és ehhez kapcsolódóan a logisztikai szolgáltatók szerepe is megnövekedett. Az áruszállítási-logisztikai piac évek óta kétszámjegyű mértékben nő, ami jól tükrözi a piac dinamikáját.

Az olaj világszintű árának emelkedésével a fuvarozók költségei is emelkedtek. Az olajár növekedése tartós folyamatnak tűnik, amely tényezővel mindenképpen számolnia kell a piac szereplőinek.

2005 első felében az áruszállítás Magyarországon főként a nemzetközi szállítások kiemelkedő, közel 25%-os növekedésének köszönhetően ért el egy jelentős bővülést. A növekedés meghaladta a 18%-ot és évvel továbbra is meghaladja a növekedés az elmúlt évek átlagát (2,5-4,5%).

Továbbra is érvényesül az a tendencia, hogy a közút szerepe egyre nagyobb az áru fuvarozásban, és mindez főként a vasút visszaszorulásával párosul. Azonban a nyugat-európai közlekedési munkamegosztási adatokat vizsgálva az látható, hogy még jelenleg is jelentős az eltérés a hazai és az EU-s adatok között, a közút részesedése hazánkban több mint 15%-ponttal elmarad az uniós átlagtól.

A közút térnyeréséhez hozzájárult, hogy jelentős infrastrukturális beruházásokra (gyorsforgalmi úthálózat bővülése) került sor az elmúlt években, és várhatóan ez a tendencia folytatódik idén és 2006-ban is.

A logisztikai szolgáltató központok esetében meg kell említeni, hogy négy helyszínen (Budapest, Debrecen, Sopron és Székesfehérvár) jelentősnek mondható centrum alakult már ki, a többi hét körzetben azonban erőteljesebb fejlesztésekre volna szükség. Várhatóan ugyanis a vidéki logisztikai centrumok iránt is egyre nagyobb igény várható a budapesti centrumok mellett.

A piacon igen jelentős a kisvállalkozók (illetve egyéni vállalkozók) szerepe, főként a közúti teherfuvarozásban. Az EU-csatlakozás, a nagyobb verseny azonban csökkenti az egyéni vállalkozások részarányát, és a jövőben is ez a folyamat várható. A legnagyobb szereplők ugyanakkor képesek lehetnek regionális szereplőkké válni, amelyet Magyarország kedvező földrajzi adottságai is indokolnak.

Azonban a veszélyek között meg kell említeni, hogy a többi – főként visegrádi – újonnan csatlakozott tagállam fuvarozói erős versenyt teremtenek a hazai vállalkozások számára. A kétoldalú áruforgalomban mind a lengyelek, mind a szlovákok esetében a másik fél dominál.