



Karmos Gábor

● Az első jeleket mikor lehetett érzékelni?

– Makroszinten a piaci körülmények első lényeges változása Magyarországon a 2004. május 1-jei uniós csatlakozásra tehető, illetve a liberalizáció utáni időszakokra. Az európai uniós statisztikák szerint 2000-hez képest 2006 végéig a magyar fuvarozók 2,2-szeresére növelték az áru-tonna-kilométer teljesítményüket az Európai Unió piacán, ez óriási emelkedés. Ilyen fejlődési, gyarapodási ütemet ebben az időszakban talán még a lengyel fuvarozók értek el. Vitathatatlan, hogy mi nagyon alacsony bázisról indultunk. Vagyis 2004-et megelőzően a kontingentált engedélyezési rendszer alapján körülbelül 10 ezer jármű vett részt a nemzetközi fuvarpiacon. Viszont a nemzetközi fuvarpiacon részt vevő járművek száma, illetve a vállalkozások száma ez időszak alatt 3 és félszeresére nőtt. Gyakorlatilag erre lehet visszavezetni azokat a mikroszintű válságokat, amelyeket a fuvarozóvállalkozások megélték, megélnék. A fuvarpiaci díjak jelentős romlása az elmúlt négy évben erre a változásra vezethető vissza. Azaz költség-növekedés mellett díjcsökkenés következett be, amit a vállalkozások nagyon nehezen tudtak tudni feldolgozni: nullszaldóssá vagy veszteségesse váltak.

● A makrogazdasági környezet, a totális vilápiaci válság hogyan hat a nemzetközi közúti fuvarozásra?

– A magyar gazdaság teljesen nyitott, a magyarországi GDP-nem több mint 50 százalékka külkereskedelmi forgalom révén realizálódik. A nemzetközi fuvarozás pedig a külkereskedelmi forgalom, illetve a gazdaság elsődleges tükré. Nagy termelés-visszafogás, recesszió várható Európában. Drágulnak a hitelek, bezárnak üzemek, csökken a külkereskedelmi forgalom, melyet a

bőrükön érzékelnek majd a nemzetközi fuvarozásban résztvevők, tovább romlanak a keresleti és kínálati viszonyok.

Jelenleg is nagyobb a kínálati oldal, tehát több a rendelkezésre álló fuvarozási kapacitás, mint a fuvarozandó áru mennyisége, és ez várhatóan tovább romlik. Az elmúlt évekre jellemző volt, hogy ősszel jóval nagyobbak voltak a fuvarozási teljesítmények, mint az év többi évszakában. Ez az idei évre már nem volt jellemző, tehát a nemzetközi fuvarozók már most érzékelik a világgazdasági válság bizonyos hatásait, ennek erőteljesebb begyűrűzése a jövő tavaszra várható. Minden gazdasági elemző szerint Nyugat-Európában is gazdasági recesszió valószínűsíthető, ami valamennyi fuvarozót érint. A magyar fuvarozókat a nyitott gazdaságunk miatt meg még inkább. Ha erre nem készülnek fel a vállalkozók, nagyon komoly problémák lehetnek.

● Hogyan lehet erre felkészülni?

– Például úgy, hogy nem növelem a kapacitásomat, hanem a lehetőség szerint visszafogom, továbbá értékesíteni kell a szabad kapacitású járműveket.

● Jó, de kinek? Hiszen másutt is ez a probléma.

– Ezért mondom, hogy válság lesz makrogazdasági szinten is. A problémát az jelenti, hogy a szakmának nincs erre meg a megoldási receptje. Tisztában kell lenni azzal, hogy a közúti fuvarozási tevékenység egyfajta gazdasági kiszolgáló tevékenység. Ha nincs fuvarozandó áru, akkor hiába vannak a járművek. Ezeknek a járműveknek a döntő többsége finanszírozott jármű. A finanszírozások, a devizahitelek is drágulnak, ha egyáltalán hozzájutnak ezekhez a vállalkozások. Vagyis minden begyűrűzik a vállalkozások szintjére.

● Van erre átmeneti megoldás, és ha van, akkor mi?

– A kapacitás-visszafogás lehetne – szerintem – az egyetlen megoldás. Más kérdés, hogy egy ilyen kapacitás-visszafogást a vállalkozások csak mikroszinten tudnak eldönteni. Ezt nem lehet sem állami, sem érdek-képviseleti szinten kezelni.

MKFE HÍREK KAPACITÁS- ÉS BERUHÁZÁS-VISSZAFOGÁS

A totális vilápiaci válságról

MAKROGAZDASÁGI VÁLTOZÁSRA MIKROSZINTŰ VÁLASZOK

A közúti közlekedési fuvarozási piac makrogazdasági szintű vizsgálatakor az elmúlt 15-20 évben volt ok az optimizmusra, mind a piaci szereplők, mind pedig a magyar fuvarozók piaci részesedésének alakulása szempontjából is. Jelenleg azonban rendkívül kritikus helyzet elé néz a közúti fuvarozási szakma Európa-szerte, de Magyarországon ez hatványozottan jelentkezik majd – vélekedik Karmos Gábor, az MKFE főtárhelyettese, utalva a jelenlegi pénzügyi és gazdasági válságra.

● Megítélése szerint mikor emelkedik majd fölfelé a gazdaság?

– Ezt a gazdasági elemzők sem tudják megmondani. Erre én sem vállalkozom, de hogy a 2009-es és a 2010-es év is kritikus lesz mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi fuvarozási piac szempontjából, az már most valószínűsíthető. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a magyarországi aktuális politika is úgy döntött, hogy a gazdasági növekedésnél ma fontosabb a stabilizáció. Az eredetileg tervezett adó- és járulékcsoökkentés sem valósul meg, így nem élénkül majd a gazdaság. Makroszinten az elmúlt hónapokban még rendben volt a helyzet, csak mikroszinten volt gond. Most azonban már makroszinten is jelentkezik a probléma, és ez visszahat a mikroszintre, azokra a vállalkozásokra, ahol fölélték a tartalékokat. Amire képesek voltak a vállalkozások 2004 után mikroszinten, ott a tartalékok mára elfogytak. Tartok attól, tömeges válsághelyzet alakul ki a fuvarozási piacon.

● Tudna valamilyen javaslattal élni a vállalkozók felé?

– Maximálisan fogják vissza a beruházásokat, főleg ha ezek külső forrás bevonásával vihetők csak véghez, mert képtelenek lesznek a külső forrásokat törleszteni. Eladósodnak és tönkremennek, ha a továbbiakban is főlvállalnak külső finanszírozású fejlesztéseket.

● Vajon a világ nem tanult az 1929–1933-as nagy gazdasági világválságból? Nézetem szerint a tankönyvek, a közgazda-

sági szakirodalom talán meg tudja, meg tudná adni a választ erre a mostani jelenségre.

– Időbe telik, amíg ez megoldódik. A közúti fuvarpiac különösen „kihegyezett” terület, hiszen itt csapódik le minden. Vagyis valamennyi hatás a közúti közlekedési szolgáltatásokban érzékelhető majd. Ezt kell megérteni a piac szereplőinek, ehhez a makrogazdasági változashoz meg kell találni a mikroszintű válaszokat. A mikroszintű válaszokat azonban csakis és kizárólag a vállalkozások tudják megadni.

Kíváncsún lenne a jelentős kapacitáscsökkentés a magyarországi fuvarpiacon, tehát ha jelentősen csökkenne mind a jármű-, mind pedig a tonnkapacitás. Hogy ezt mikroszinten hogyan tudják a vállalkozások megoldani, erre nincs meg a receptem. Gondolnodni kellene a szakmának e válsághelyzetben az EU által engedélyezett piaci beavatkozási intézkedéseken. El kell gondolkodni azon, hogy átmenetileg fel lehetne vagy fel kellene függeszteni a szakmához jutás feltételrendszerét, nem szabad új vállalkozásokat engedni erre a piacra, korlátozni kell a kapacitásnövekedést állami beavatkozással. Ilyen technikák léteznek Nyugat-Európában is. Sőt léteznek olyan technikák is, például a hajózási területén, melyeknél állami forrásokból ösztönözik a kapacitások csökkentését.

B. Lengyel A.

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226