

Jelen és jövő – szállítmányozási feladatok földön, vízen, levegőben

Seres Marcell

DOI: 10.14267/VILPOL2023.03.23

Az elmúlt időszak egyik vezető témacsoportja a hazai- és világsajtóban a világot behálózó szállítmányozási piacokban bekövetkező változások. Globális ellátási láncokban felmerülő zavarok, fennakadások. Korábban a „just in time” logisztika által megkövetelt gyors, pontos áruszállítást egyre inkább felváltani látszik a „készletező logisztika és áruellátás raktárról”, melyben különösen fontos szerepet kap az áruk földrajzi helyváltoztatása. Tulajdonképpen ez lett a koronavírus által okozott pandémia egyik legnagyobb negatív hozadéka. Hogyan is állnak a szállítmányozási folyamatok, milyen új változásokkal kell szembenézni a piaci szereplőknek és ezzel kapcsolatban milyen munkaerőpiaci változások lehetségesek – erről kérdeztem Makai Évát, az ANY Biztonsági Nyomda Nyrt. szállítmányozási és vámügyi vezetőjét interjúmban.

A szállítmányozás és a fuvarozás, szállítás gyakran keveredik a köznyelvben. A két fogalomnak szoros kapcsolata van egymással, de nem felcserélhetők! Ha le akarjuk egyszerűsíteni: a szállítmányozó végzi a szellemi háttérmunkát, a fuvarozó pedig fizikailag valósítja meg a termék szállítását. A szállítmányozás során tervezési folyamatok történnek, hogy a termék a lehető leggyorsabban és legköltséghatékonyabban érkezzon meg a rendeltetési helyére. Ebben az esetben nem történik árumozgatás, ez a munkafolyamat a fuvarozás – főként a rakodás – során történik földön, vízen, levegőben. Földön, azaz közúton és vasúton, vízen, azaz folyami és tengeri hajózás, levegőben, azaz a személy-, és a cargo, vagyis áruszállítás keretében. Természetesen ezek kombinációját is egyre gyakrabban alkalmazzák, ilyen például a RO-LA terminálokön keresztüli szállítás, amikor a közúti kamionokat vasútra teszik és továbbítják őket.

„Amikor szállítmányozási típusról beszélünk, akkor fontos már a kezdetben megjegyezni, hogy a szállítmányozás munkajogi – HR szempontjából mikor kinek az érdeke kell, hogy érvényesüljön!”

Mint az interjú alanya kifejtette a szállítmányozás területén több érdek feszül egymásnak, amíg a megbízó érdeke, hogy leggyorsabban, legpontosabban és legolcsóbb árszinten érjen célba egy bizonyos szállítmány, addig a fuvarozónak már az lesz az érdeke, hogy üzlete legyen, nyereséget termeljen, kivitelezhető legyen a fuvar és nem utolsó sorban pedig ellenőrizhető legyen biztonsági szempontok alapján is az áruk sorsa.

Ezt követően jön képbe az államigazgatás, amelynek bizonyos politikai és adózási rendszerét tekintve fontos, hogy érvényesüljenek az adópolitikai, jogszabály betartási és betartatási, valamint az ellenőrzési szempontok, melyek folyamánként adóban minél nagyobb összeget tudjon beszedni.

Létezik még egy nagy csoport, akinek az érdekeit a szállítmányozás során minden áron figyelembe kell venni és egyre nagyobb teret hódít: ez pedig a környezetvédelem képviselői. Érdekeik az ökolábnyom és a szén-dioxid kibocsájtásának a csökkentése mellett, a papírról a digitális alapra való átállás is. Makai asszony szerint ugyanis a papírtermékek előállításának és azok

fuvarozása hatalmas mértékű környezeti terhelést jelent a bolygóra nézve, ami egyre jobban sürgeti a digitális adattovábbításra való átállást. Ehhez újabb és újabb műszaki fejlesztések szükségesek – akár szoftver, akár hardware területen.

A szállítmányozási és vámügyi vezető úgy véli, annak érdekében, hogy a szállítmányozás, fuvarok keletkeztetése megtörténjen, olyan feltételeket kell biztosítani az államnak a fuvarozó, a megbízó számára, amilyen feltételek segítségével ez megvalósulhat! Kezdő lépésként szükséges egy olyan publikus, online felülethálózatot biztosítani, amit bármely sofőr el tud érni. Ezalatt természetesen semmiképp nem a sofőrszakma demoralizálása értendő, hanem annak tudomásul vétele, hogy a gazdasági és műszaki fejlődések tekintetében rengeteg szakma teljes mértékben átalakulóban van.

Makai asszony szerint Európában ez a duális képességeknek köszönhető elsősorban, Németországban és Svédországban működik a legkidogozottabban. Ennek a humán erőforrás átalakulás a lényege, miszerint jelen pillanatban bármilyen szakmát is kezdünk el tanulni, elengedhetetlen hozzá az információ-technológiai tudatosságnak a megléte. Ideális példaként a sofőröket említette meg.

„Jelen pillanatban egy sofőrnek a felkészültsége részben a műszaki háttérnek a felkészítésétől kezdve, a vezetési (álló)képességen át egészen odáig kiterjed, hogy tudjon idegen nyelvet beszélni. Továbbá ismerje fel az olyan műszaki készülékek működését, mint az analóg és a digitális tachográf⁵, mobiltelefon, laptop és a táblagép. Ha ezeket nem ismeri fel, kezelni nem tudja, akkor magának a társadalomnak azt a fejlődési lehetőségét vesszük el, hogy egyáltalán valaha is digitalizálni lehessen ezeket a folyamatokat.”

Ma már Magyarországon is több kényszerítő intézkedés történt arra vonatkozóan, hogy a számlákat és a hasonló dokumentumokat egyirányú elektronikus csatornába kössék be. Emiatt vált fontossá az olyan államilag támogatott, kiemelt fejlesztések végrehajtása, mint például az e-CMR, e-fuvarlevél, e-szállítólevél. Jelenleg ezeket a legtöbb esetben ma már startup cégek készítik el az állam megbízásából. Ugyanakkor a különféle nagy logisztikai óriáscégek (lásd: Waberer's⁶ vagy Trans-Sped⁷) erre nem annyira nyitottak. Hozzátette, hogy a probléma oka ott keresendő, hogy míg az egyik óriáscég esetében ezeknek az információtechnológiai fejlesztéseknek a technikai hátterét egy startup vállalkozás végzi, addig az online együttműködésben az egyik nagy mobilszolgáltatóval (pl. Vodafone) képez partneri viszonyt. Itt fontos kiemelni, hogy az átláthatóság hiánya ugyanígy rontja a helyzetet.

⁵ A tachográf – hivatalos nevén menetíró készülék – olyan érzékelő, ami rögzíti a megtett út hosszát, a sebességet, a járművek indulásának és megállásának időpontjait. A tachográf segítségével hatékonyan nyilvántartható a vezetéssel, egyéb munkavégzéssel, készenléttel és pihenéssel töltött idő.

⁶ <https://autopro.hu/szolgaltatok/informatikai-fejlesztest-hajt-veg-re-a-waberers/656069> Letöltés ideje: 2023.05.15.

⁷ <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2022/05/szoftver-ugyesiti-a-trans-sped-soforjeit> Letöltés ideje: 2023.05.15.

„A mai világban, a földön, vízen, levegőben szállítások esetében a legjelentősebben kiemelendő probléma a covid megjelenése után az, hogy semmi nem ott és akkor van, ahol és amikor kellene, ami azonnal további megoldandó feladatot és szervezési folyamatot vet fel.”

Makai asszony úgy véli, hogy mindegy, milyen szállítmányozási formát vizsgálunk, problémák vannak a járvány utáni időkben. Nincsenek közúti sofőrök; üresen állnak a kamionok, komplett flottákat telepítenek parkoló állásokba; a szállítójárművek és eszközök, konténerek a világ tengeri körforgásában nem ott vannak, ahol lenniük kellene, ahol a szállítandó áruk vannak (pl. konténerek Ázsiában a szállítandó áruk Európában, vagy fordítva); matrózok és kikötői rakodómunkások nincsenek, vagy akik vannak, azok képzetlenek, ezért állnak időszakosan nagy európai monstrum kikötők, pedig fontos látni, hogy a szállítmányozás 60%-a a tengeren zajlik. A légiszállítások, légiútvonalak és légi járművek azonnali átalakítása szükséges a megnövekedett cargo-forgalom teljesítéséhez, a személyszállító gépek szabad raktér-kapacitásának bevonása is szükséges a teherszállításba; így a tengeri és a légi fuvaroztatásban is felmerülnek ezek a problémák; a légi-tengeri fuvarozási árszint tartásához, nyereségességi növeléséhez akár kényszerleállítások szükségesek, például szállítójárművek forgalomból történő kivonásával és kényszerparkoltatásokkal (pl. a Lufthansa-flotta leállítása).

Ezzel együtt megjelent az „AV” fogalma már nemcsak a személyszállítás esetében, hanem a teherfuvarozás vizsgálata közben is, mely gyakorlatilag az Autonome Vehicle fogalmát fedi le. Ide tartoznak az e-kamionok és minden, ami az önvezető teherszállítókkal kapcsolatos – fogalmaz Makai asszony. Fontos kiemelni azt is, hogy csak az Egyesült Államok 200 milliárd dollárt fektetett be az ilyen fajta technológia kutatására, vásárlására. Emellett fontos kitérni az elektromos kamionok és szállító eszközök vizsgálatára, melyek esetében sokkal összetettebb helyzetek jelentkezhetnek a mai sofőrök számára.

Miért is fontos ezt megemlíteni? Makai asszony szerint a probléma pontosan ezekben a látszólag nem ennyire ide kapcsolódó kérdésekben rejlik. Hiszen, ha azt mondjuk, hogy önvezető kamion, nem biztos, hogy első kérdésünk a foglalkoztatáspolitikára, illetve a szakmák jövője felé irányulna.

„... a jövő sofőrje, a jövő taxisa, jövő targonca kezelője már nem csak sofőr, targoncakezelő és taxis lesz.”

Sokkal inkább lesz a szakma fókusza szerint a már említett AV technológia szakértője, mondhatni egy energetikai mérnök, aki az AV fókuszú képzését használja majd a jövőben. Makai itt arra gondol, hogy a jövő kamionosa például olyan feladatokkal szembesül, mint a rugalmas akkumulátor tárolás, -töltés, energiagazdálkodás, alkalmazkodó képesség a változó energia-környezethez.

Itt is visszaköszön a digitalizáció és annak fontossága, a szállítási személyzeteknél (hajózási személyzetnél, sofőröknél), hiszen nemcsak az a feladatuk, hogy vezessenek, hanem egy „nagyfokú IT háttérrel is kell, hogy rendelkezzenek”. Makai jóslata szerint, a jövő kamionosa nem egy autóban fog ülni, hanem egy irodából/szobából akár 10-20 kamiont, vagy gépet is tud majd

távolról vezényelni. Sokan megmosolyogják ezt a gondolatot, hogy ez egy futurisztikus álom, pedig nem az. Jelenleg belföldön (Audi, Knorr-Bremse) és külföldön (USA, Svédország, Kína) is komoly pilot projekteken belül már működő logisztika üzemel.

„Többek között ezt a rendszert alkalmazzák például a Bosch-nál is, ami röviden annyit tesz, hogy raktárból raktárba, aránylag csak sima úton közlekednek ezek az e-járművek. Felrakodik, kimegy az autópályára majd leteszi a raktárban. Tehát közlekedik a gyár és a logisztikai központok között. (...) Én azt mondom, hogy 3-5 éven belül ez napi szinten itt lesz.”

Ugyan így az elektromos autózás, például taxival történő fuvarozás vizsgálatában figyelembe kell venni, hogy a jövőben egyre nagyobb elvárási rendszert fog állítani egy cég a sofőrjei felé. Már nem lesz elég a „8 osztály”, hanem sokkal inkább fókuszált tudásra lesz szükség, mely összetett oktatási forma segítségével valósítható meg. Ezzel a véleménnyel ért egyet egy 2017-ben publikált kutatás, mely a munkakör változásával és annak komoly hatásával foglalkozik. Kitér arra, hogy az átképzés fontosságát nem szabad elhanyagolni és egyéb munkakörökben, illetve fejlődési struktúrákban kell gondolkodnia a formálódó gazdaságnak⁸.

„Ha rövid távú célt veszünk, akkor igen, az a rövid távú cél, hogy vezetni tudjanak a sofőrök. Azért, mert a jelenlegi sofőrállomány elöregedett, nyugdíjba mennek, és az utánpótlás nagyon nehéz. A fiatalok nem nagyon akarnak menni ezen helyekre dolgozni, részben anyagi lehetőségek, részben képzési hiányosságok miatt.”

Fontos annak a vizsgálatára is, hogy miként fogják megoldani a már most magas munkaerőhiányt. Makai kiemeli, hogy a jelenlegi rendszerben a megszerzendő jogosítvány komoly anyagi megterhelés a fiatalok számára, valamint a vándor élettel együtt járó, távol az otthontól munka sem könnyíti meg a szakma létszámbéli bővítéseit. Több nagyobb cég is biztosít finanszírozott képzést, ehhez azonban az érvényben lévő pénzügyi, jogi szabályok nem mindig kedvezőek.

Ezen felül fontos azt is látni, hogy a hosszú távú cél az lenne, hogy a képzett sofőr már értsen az új eszközök használatához is. Ahogy Makai is kiemeli, az időkeret szűkös, talán 3-5 év közé teszi a magyarországi helyzet átalakulását ilyen irányba. Tehát a sofőr nélküli vezetés kérdése valószínűsíthetően dominó effektussal renndezi át a logisztikát, beláthatatlan következménnyel.

„Tulajdonképpen megjelennek majd az úgynevezett sofőr nélküli Uber (vagy az ahhoz a szolgáltatáshoz hasonló) flották!”

További problémaként merül fel a sofőr nélküli vezetés esetében, hogy megszűnnek munkakörök/szakmák, például a taxisofőr munkakör. Hiszen minek fizessenek sofőrt, ha az önvezető technológia képes magától erre. Ennek hatása lehet az ingázási idő csökkenésére, a káros üzemanyag kibocsátásra, a biztonságosabb körülmények kialakulása. 1%-os baleseti szám csökkenés az USA-ban például 8 milliárd dolláros költségcsökkentést eredményezne. Makai megemlíti, hogy ez várhatóan hosszabb folyamat, talán 30 évnél nem több, de mégis idő.

⁸ Union of Concerned Scientists. Maximizing the Benefits of Self-Driving Vehicles: Principles for Public Policy. Union of Concerned Scientists, 2017. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/resrep17299> Letöltés ideje: 2023.04.23.

Környezetvédelem szempontjából a parkolók megszüntetése, parkosítása is építi a környezetet. A jövőt vizsgálva egy komoly átalakulást vizionál Makai asszony, aki a magánautó használatának akár teljes megszűnését is elképzelhetőnek tartja. Ugyanígy a logisztikai ágazat is alakul, ha nem fektetnek nagyobb energiákat a robotikába, komoly problémák merülnek majd fel. Viszont a robotika és a mesterséges intelligencia fejlesztésével sokkal inkább kiegyenlítődhet a teher, ami a logisztikára fókuszál. Ahogy már említettük, a terhek enyhülésével az átláthatóság és nyereség is emelkedik. Ehhez záros határidőn belül frissíteni és kiegészíteni kell az oktatási módot, mellyel a jövő fuvarozói személyzetét képzik.