

A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁS KIHÍVÁSAI NAPJAINKBAN

Oláh Judit

Absztrakt: Kutatásomban megvizsgáltam a közúti fuvarozás és szállítmányozás magyar gazdaságban elfoglalt helyét és annak jelentőségét, ismertetve a belföldi és nemzetközi áruszállításra vonatkozó szabályozásokat, azok fontosságát a hatékony szállítmányozás érdekében. Hangsúlyt kapnak a szállítmányozási tevékenység során jelentkező kihívások, amelyekkel csak megfelelő ismeretek birtokában képesek megbirkózni a fuvarszervező szakemberek. Megvizsgáltam az utóbbi években lezajló változásokat és az azokhoz való alkalmazkodás lehetőségeit, módjait. Elemeztem a 2013-ban bevezetett elektronikus útdíj hatásait az ágazatra, annak előnyeivel és nehézségeivel együtt.

Abstract: The relevance and importance of the road transportation and forwarding were investigated detailing the regulation relating to the inland and international transportation of goods, and their significance for the sake of efficient transportation. Challenges appearing during the transportation processes were emphasized, which have to be coped with by experts only with special knowledge. The changes of the past years and moreover, the opportunities and methods were examined for harmonizing with them. The effects of the electronic toll introduced in 2013 were analyzed on the sector altogether with its advantages and difficulties

Kulcsszavak: közúti szállítmányozás, fuvarozás, közút, elektronikus-útdíj

Keywords: road transportation, forwarding, public road, electronic toll

1. Bevezetés

A napjainkra jellemző felgyorsult információáramlás, fokozódó verseny és a technológiai fejlődés egyre nagyobb kihívások elé állítja az emberiséget, amelyek megkívánják az egyének megfelelő felkészültségét területről függetlenül. A logisztikai folyamatok szervezése és továbbfejlesztése mindennapi feladat, állandó az idővel való versenyfutás. Magyarországon az elmúlt években lezajló gazdasági és technológiai változások a szállítmányozás területén is jelentős kihívásokkal szembesítették az ágazat szereplőit. A legtöbb vezető a logisztikai költségek csökkentésében látta, vagy látja a megoldást, ami első körben segítette is a vállalatokat a versenyben maradásban, azonban az is nyilvánvalóvá vált, hogy szükség van fejlesztésekre, mivel hosszú távon csak ez tesz egy vállalatot sikeressé.

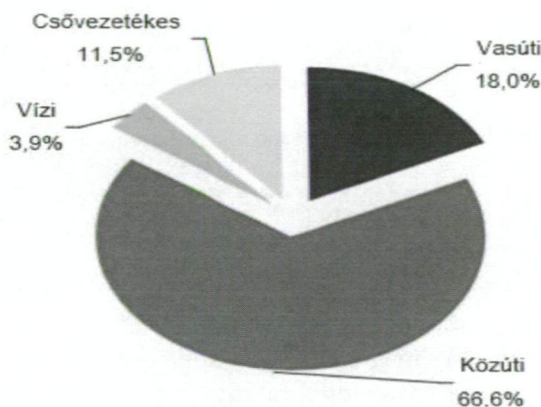
2. Közúti áruszállítás

A közúti fuvarozás szerepe jellemzően az 1990-es évektől növekedett a vasúti szállítások háttérbe szorulásával. A hirtelen felgyorsult gazdaságban az elsődleges szempont a gyorsaság lett, ami a vasúti szállításokra nem volt jellemző, továbbá az újonnan létrejövő üzlethálózatok, gyárak és logisztikai központok nagyon kis számban rendelkeztek a vasúti szállításokhoz szükséges iparvágánnyal. A közút

napjainkban is jelentős túlsúlyt képvisel a magyar áruszállításban, habár részesedése évek óta fokozatosan apad. Az Európai Unió célkitűzése, amit az ún. Fehér Könyvben fogalmazott meg, hogy a háromszáz kilométert meghaladó távolság esetén, az áruszállítást a közútról a vasútra és egyéb szállítási módokra kell áttéríteni. 2030-ra 30%-ot és 2050-re 50%-ot kell kiváltani más szállítási módokkal. Bár a közúti fuvarozásnak vannak a legmagasabb környezetszennyezési paraméterei, az utóbbi években egyre inkább domináns „zöld” gondolkodásmód ellenére is ez a fő árutovábbítási mód Európában.

A Központi Statisztikai Hivatal 2012-es adatai alapján a magyar szállítási ágazat tulajdonképpen megkezdte az elmozdulást ebbe az irányba. Habár a módoszatok közül továbbra is messze a közúti részesedése a legnagyobb, részaránya a volument tekintve 2010 óta folyamatosan csökken. Míg 2010-ben az áruk 71,4%-át szállították közúton, addig egy évvel később 68,1%-át, 2012-ben pedig csak 66,6%-át (KSH, 2013) (1. ábra).

1. ábra: Az áruszállítási teljesítmények megoszlása árutonna-kilométer alapján



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (2013)

A közúti áruszállítás számos előnnyel bír, hiszen sűrű hálózattal rendelkezik, megvalósítható vele a háztól házig szállítás, átrakás nélkül, így az átrakásból adódó sérülési kockázatok is minimálisak. Széles áruskála szállítható vele, rugalmas, igény esetén könnyen módosítható az útvonal (Földesi, 2006). Ugyanakkor a gazdaságos szállítási távolságot a szakirodalom 750 km-re becsüli. Ezt a Központi Statisztikai Hivatal, 2012-es adatai is alátámasztják, hiszen az átlagos közúti szállítási távolság belföldön 70,4 km, a nemzetközi fuvarozásban pedig 702,1 km volt 2012-ben.

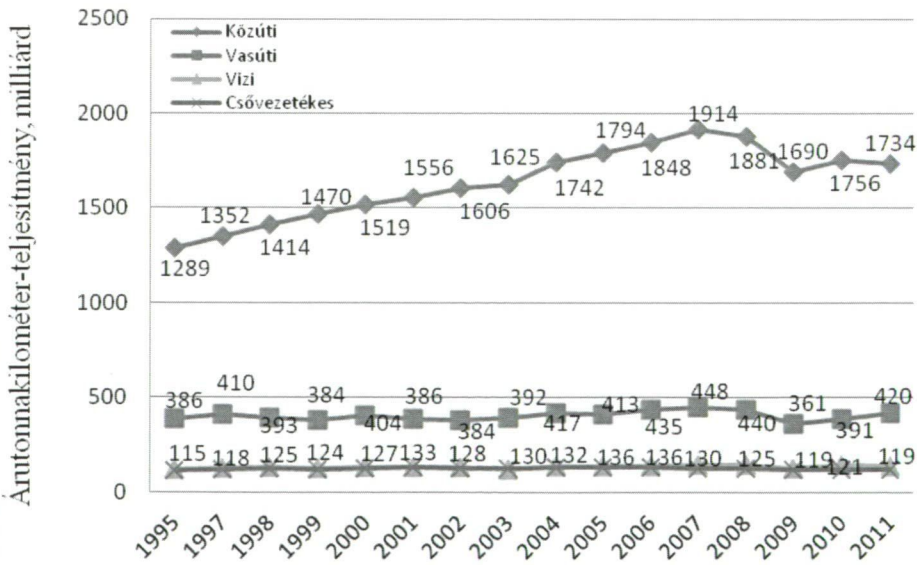
Az előnyök mellett azért természetesen hátrányai is vannak ennek a szállítási módnak, amelyek a szállítmányozás szempontjából a következők lehetnek (Dankó, 2009):

- Nagy várakozási idők, kamionstop, határátkelők, balesetek miatt.

- Az úthálózat túlterhelt, zsúfolt és balesetveszélyes, a közutak forgalma folyamatosan növekvő tendenciát mutat.
- Tömégárak fuvarozása nem gazdaságos.
- A többi közlekedési ágazathoz képest leginkább élőmunka igényes.
- Nincs kötött díjszabás, fuvaronként alku tárgyat képezheti a fuvardíj.
- Függ az időjárás viszonyoktól, télen megnövekedhetnek a szállítási határidők.
- Rakomány tömeg (maximális 40 tonna), és méret korlátok.
- Bizonyos áruféleségek csak szigorú jogszabályi előírások betartásával továbbíthatók.
- Útvonal használati díjak, behajtási engedélyek a szállítás költségeit növelik.
- Környezetszennyezés, kibocsátott gázok.
- EU-n kívüli országokba közlekedési engedély köteles.

2012-ben a különböző áruszállítási módzatokban 249 millió tonna árut mozgattak meg. Ez 7,4%-kal kevesebb az előző évinél, ami illeszkedik a 2009 óta tartó csökkenő trendbe. Az árutonna-kilométeres teljesítmény eközben csupán 1%-kal mérséklődött, ami arra utal, hogy kevesebb árut szállítottak nagyobb távolságokra, azaz nőtt a nemzetközi szállítás részaránya. Magyarország fő partnerei a kiviteli forgalomban – az előző évvel megegyező sorrendben – Ausztria, Németország, Olaszország, Szlovákia és Románia. A behozatali forgalomban a volumen tekintve Németországból érkezik a legtöbb áru, míg Szlovákia megelőzte Ausztriát, Románia pedig Olaszországot a 2011. évi sorrendhez képest (KSH, 2013).

2. ábra: Áruszállítási teljesítmények szállítási módok szerint, EU 27



Forrás: KSH (2012) alapján saját szerkesztés

A közút szerepe az Európai Unióban (EU) is számottevő, hiszen a teljes európai áruforgalom közel 70%-a tehergépjárműveken történik (2. ábra). Az ábrán a piaci tendenciákat megfigyelve láthatjuk, hogy az EU 27 országában, mind árutonna kilométerben, mind árutömegben visszaesés tapasztalható a 2007 utáni időszakban. A 2009-es jelentős csökkenés azt mutatja, hogy a gazdasági világválság az áruszállítás piacát is érzékenyen érintette Magyarországon és Európában egyaránt.

3. Az áruszállítási piac helyzete Magyarországon

Hazánkban a földrajzi adottságok miatt a közúti áruszállítás a legelterjedtebb szállítási módozat. A közúti áru fuvarozást főtevékenységként végző vállalkozások 2012-ben összesen 1 086 milliárd Ft-os árbevételről adtak számot, ami a teljes fuvarozási piac árbevételének 78%-a. A teljesítmény korábbi évekhez viszonyított növekedését vélhetően elsősorban a harmadik országok közötti fuvarozások növekedésével érték el a piaci szereplők. A szállítmányozási és logisztikai terület 9 milliárd Ft-os növekedést ért el 2011-hez képest, 623 milliárd Ft-ot realizálva.

A közúti áruszállításban 2012-ben a cégek száma 8 830 volt, ebből 824-en foglalkoztattak tíznél több munkavállalót. Az ágazatban alkalmazásban állók létszáma növekedett a korábbi évekhez képest. A 10 főnél több munkavállalót alkalmazó cégek adják a realizált árbevétel csaknem 80%-át és foglalkoztatják az alkalmazottak 58%-át. Az ágazati profit tekintetében elmondható, hogy míg korábban ez szinte teljes egészében a nagyobb cégeknek volt köszönhető, addig 2012-ben már a profit 18%-át követelték maguknak a tíz vagy annál kevesebb főt foglalkoztató cégek. A közúti áru fuvarozók nyereségének pozitív alakulását valószínűleg az e tevékenységre jellemző járműlizingek visszaszorulása okozta. Jelentősen nőtt a hatékonyság is, hiszen míg 2008-ban 18 millió Ft jutott egy alkalmazottra, addig 2012-ben már 22,5 millió Ft volt az egy főre jutó árbevétel. Ugyancsak javult a forgalomarányos nyereség (adózás előtti eredmény a forgalom százalékában).

A szállítmányozási és logisztikai ágazatban 2012-ben 1 970 cég tevékenykedett, az átlagos foglalkoztatott létszám pedig 13 844 fő volt. Az elért forgalomnövekedés közel 30%-át, a 10 legnagyobb cég adta. Az ágazati sajáttőke 13%-kal volt magasabb 2012-ben a korábbi évhez képest (Navigátor, 2014).

A közúti áru fuvarozók tekintetében elmondható, hogy a vállalkozások száma 2012-ben jelentősen csökkent. Sokuk a gazdasági helyzet és a bizonytalan jövőkép áldozatának tekinthető - olvasható a NIT (Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete) 2012-es szervezeti és gazdasági beszámolójában (II). 2011 végén még tízezer fölött volt a kizárólag belföldre érvényes engedéllyel rendelkező vállalkozások száma, egy évvel később ez a szám már nem érte el a nyolcezeret sem, a nemzetközi relációban dolgozó vállalkozások száma viszont alig mérséklődött. Folytatódik a járműpark-koncentráció, ami a 2008-2009-es válság első évétől vált

jellemzővé. 2011 végén egy fuvarozó vállalkozás átlagosan 3,8 járművet tartott üzemben, egy évvel később 4,2 járművet.

4. Vállalati környezet elemzése

Környezeten a vállalati rendszerre ható tényezők összességét értjük. Azon hatásokat, feltételeket, elemeket, amelyek befolyásolják a vállalat (és a vállalatot alkotó személyek, csoportok) viselkedését, mozgásterét. A XXI. századtól egy úgymond turbulens környezet jellemző, hiszen szinte egész iparágak alakulnak ki és tűnnek el akár néhány év alatt. A vállalkozást körülvevő környezet réteges szerveződésű, ahol a széles környezetre (világgazdaság, nemzetgazdaság) a cégnek nincs ráhatása

A PEST (Political – Politikai, Economic – Gazdasági, Socio-cultural – Társadalmi és Technological – Technológiai környezetet) elemzés során a vállalkozásra ható hosszabb távú környezeti tendenciákat vesszük számba és strukturáljuk. Ezáltal megragadhatóvá, kiemelhetővé válnak azok a fontosabb tényezők, amelyek befolyásolhatják a stratégiai döntéseket. Cél megtalálni a jelen és jövő azon környezeti tényezőit, amelyek a vállalkozás szempontjából meghatározóak (Chikán, 2008).

Politikai környezet:

- 2014-ben parlamenti választások Magyarországon, a kormány törekvése, hogy az ország ipari termelési központtá váljon. (A magyar ipar a GDP 23%-át teszi ki, szemben az EU-átlag 15%-kal).
- A gazdasági kapcsolatok építése, megállapodás Törökországgal, a feltörekvő indiai gazdasággal kapcsolatokat építeni.
- A bankszektor tulajdonviszonyainak átalakítása (bankszektor 50%-a hazai tulajdonban legyen).
- A munkát terhelő adók csökkentése, a fogyasztást terhelő adókra való áttérés.
- Az utóbbi években kiszámíthatatlanul változó jogi szabályozások: Polgári törvénykönyv változása 2014. március 15.
- 2013-ban bevezetésre került az útdíj, ami a logisztikai költségek növekedésével járt.
- A használt járművek káros anyag kibocsátásának határértékeit szabályozó rendeletek (2009-től Euro V, 2014. szeptembertől (tervezett) Euro VI bevezetése).
- A belföldi áruszállítás versenyképességének javítása érdekében az uniós minimumra csökkentették a légrugós járművek adóját, illetve mérséklődtek a helyi iparüzési adóterhek, hiszen az útdíj 7,5%-a levonható a fizetendő helyi iparüzési adóból.

Gazdasági környezet:

- A gazdasági válság nehezen lassan túllép a világ, de ez a magyar GDP alakulásán csak fokozatosan fog megérezni.
- Az állami beruházások hatására erősödött az építőipar.
- A külső konjunktúra (legfőképp a nyugat-európai, főleg a német gazdaság élénkülésének) hatására átmenetileg javult az ipari termelés (elsősorban autóipar).
- A lassú gazdasági növekedés ellenére a vásárlóerő-paritás az európai átlagnak csak 38,9%-a. A Globális Versenyképességi Index rangsora szerint Magyarország a 2011-ben elfoglalt 47. helyéről 2013-ra a 60. helyre esett vissza, és a prognózis szerint 2014-re a 63. helyezés várható.
- Hosszú fizetési határidők, rossz fizetési morál a belföldi áruforgalmazás területén.
- A kisebb cégek nehezen jutnak finanszírozáshoz, például forgóeszköz hitelhez.
- Az EU által támogatott fejlesztési programok nem megfelelő kihasználása, több esetben az önrész hiánya miatt (pl. Gazdaságfejlesztési Operatív Program támogatásainak igénybevétele).
- Erősen hullámszó forint árfolyam.
- Az IMF (International Monetary Fund) 2014-es magyar inflációs várakozását 0,9%-ra csökkentette.
- Az üzemanyag árak növekedése.
- Infrastrukturális fejlesztések: Közlekedési Operatív Program célkitűzései.
- Jövedékiadó-visszatérítés, a kereskedelmi gázolaj-ár magyarországi bevezetése.

Társadalmi környezet:

- A szakma és az oktatás közötti kommunikáció hiánya, aminek eredménye, szakképzetlen munkaerő.
- Kevés a gyakorlott, tapasztalt szállítmányozó szakember.
- Kommunikációs problémák, az idegen nyelvismeret Magyarországon nem elég elterjedt.
- Magas munkanélküliség egyes régiókban és elsősorban a kistérségeken.
- A munkaerő mobilitás alacsony szintje.
- Tévhit, félretájékoztatás, információhiány, újdonságtól való félelem.

Technológiai környezet:

- A versenyképesség romlása az elavult fuvarozói géppark miatt, magasak az új járművek beszerzési költségei.
- A kisméretű cégek körében alacsony a szállítmányozók informatikai támogatása, annak ellenére, hogy széles a támogatási megoldások skálája.
- Kevés a minősítéssel rendelkező cégek száma, a nemzetközi vállalatok viszont elvárják a minősítéseket.

- A technológia fejlődésével nem fejlődnek az ágazati részvevők, kevés a megújuló járműpark, nem frissítik vagy cserélik az elavult technikai eszközöket (GPS, számítógépek).
- Lassan halad a mobil eszközök adta lehetőségek kihasználása, mivel a területen dolgozók csak kis része tudja ezeket az eszközöket kezelni.

5. Előzmények és az e-útdíj bevezetésének körülményei és hatásai

Magyarországon a kormány és az érdekképviseltek már 2005 óta folytattak tárgyalásokat az e-útdíj bevezetésével kapcsolatban. Ennek legfőbb oka az, hogy míg a magyar fuvarozók kötelesek voltak e-útdíj fizetésére több európai országban, addig a külföldi tranzitáló járművek viszonylag olcsón vehették igénybe a magyar utakat. A tervek szerint Magyarországon 2008 januártól vezeték volna be a használattal arányos elektronikus díjrendszert az autópályákon. Az EU 2007-ben elfogadott irányelvei szerint a 3,5 tonna össztömeg feletti járművekre 2009 júliusától kellett bevezetni az útdíjat. Az EU területén belül jelenleg kétféle rendszer létezik. Az egyik a mikrohullám alapú GO-BOX rendszer, ami például Ausztriában is működik. A járművek szélvédőjére kell rögzíteni egy eszközt, amelyet a díjellenőrző kapuknál lévő szerkezet olvas le. Előnye, hogy a fedélzeti egység olcsó és használata egyszerű, hátránya viszont az, hogy sok útmenti berendezésre van szükség, ezért a rendszer telepítése igen költséges. A másik rendszer műholdas technológián alapszik, ez kevesebb infrastruktúrát igényel, hátránya viszont, hogy nagyságrendekkel drágább a felhasználók számára.

Magyarországon az utóbbi rendszert vezeték be, de a német utakon is ezzel a technológiával szedik be az útdíjat (Vakhalné, 2008).

Az országos közúthálózat forgalmi teljesítménye hazánkban 2000 és 2010 között majdnem 40%-kal növekedett. Ez az úthálózat jelentős minőségbeli romlásához vezetett. Míg a korábbi években a fejlesztések finanszírozására inkább hazai források álltak rendelkezésre, addig az utóbbi években kizárólag EU-s forrásokat lehet bevonni a javítási költségek fedezésére. A költségvetésnek így nagy problémát jelentett az úthálózat karbantartása (Kuklai, 2013a).

A rendszer végül 2013. július 1-jén lépett életbe hazánkban. A hosszas tárgyalások ellenére, mégis meglepetésként érte a hazai fuvarozókat az e-útdíj bevezetése, ugyanis nem volt lehetőségük tesztidőszakra és sokan a technikai feltételeket sem tudták biztosítani a kért időpontra. A két héttel a tervezett indulás előtt beérkező számtalan reklamáció és panasz miatt kétségessé vált az e-útdíj bevezetése, végül július 1-jén elindult az új díjfizetési rendszer. Az érdekképviseltek szerették volna, ha a fokozatosság elvével vezeték be a rendszert, azaz először csak a 12 tonna feletti járművek után kell alacsonyabb díjat fizetni, de erre sem került sor. Hazánkban két és fél hónapjuk volt az érintetteknek a felkészülésre, míg Németországban két és fél évig tartott a tesztidőszak. A vállalkozóknak tehát a felgyorsított bevezetéssel és az irreálisan magas árakkal volt a legnagyobb problémájuk (a hazai e-útdíj mértéke megegyezik az Ausztriában

fizetendőével és ennél az összegnél Európában csak Svájc területén kell többet fizetni az úthasználatért) (Rojkó, 2013). Azonban az Európai Bizottság is felfigyelt arra, hogy a rendszer túl rövid idő alatt indult el: „a magyar hatóságok az uniós véleményezés előtt életbe léptették az útdíjrendszert, holott az uniós előírások előzetes értesítést követelnek meg, mégpedig hat hónappal a bevezetés előtt” (I2).

A Bizottság szintén kifogásolta a díjtételeket, miszerint azok nincsenek összefüggésben az infrastrukturális költségekkel, túl magasak, és kiszámításuk nehezen átlátható. Az Európai Bizottság mégsem talált kivétlnivalót a rendszerben, sőt, a viszonylati jegyet, mint magyar újítást, a többi tagállamnak is átvételre ajánlotta (I3). Az e-útdíj sikeres bevezetése a magyar innovációt és szakértelmet dicséri, hiszen az állam mellett sok hazai kis- és középvállalkozás vett részt a projekt kivitelezésében (Seszták, 2014).

Az új rendszer sajátossága a használatarányos útdíj fizetése, ami előnyt jelenthet azok számára, akik kevesebbet használják az utakat. Kormányzati szempontból pedig a kategóriák szerinti besorolás és a köztük lévő díjkülönbségek meghatározásának fő célja az volt, hogy ösztönözze a fuvarozókat, a járműpark megújítására, aminek gazdaságélénkítő hatása is van.

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. (ÁAK) által kihelyezett eszközökkel figyelik meg a fizetős útszakaszokon, hogy a járművek eleget tettek-e kötelezettségüknek. 74 darab fixen rögzített kapu, valamint 45 darab mobil, járművekbe telepített egység segíti az ellenőrzést. A rögzített eszközöket országszerte elszórtan, illetve a határállomásokon helyezték el, míg az autókkal bármely útszakasz megfigyelhető.

Ezek a berendezések lehetővé teszik a forgalom megállás nélküli ellenőrzését. A kihelyezett kamerák minden járműről két felvételt készítenek: egyet, amelyen a teljes szerelvény látszik és egyet, amelyen a rendszám. Ezen felül a műszer az áthaladó járművek legfontosabb adatait is rögzíti. Azonban akik a fedélzeti egységen keresztül intézik az útdíj befizetését, azok bárhol és bármikor ellenőrizhetőek függetlenül attól, hogy van-e a közelükben ellenőrzőpont (Krausz, 2013).

A belföldi áru fuvarozás területén azonban az e-útdíj bevezetésének hatására az eddigi költségek a többszörösére emelkedtek, hiszen a szabályozás elsősorban a 7,5 t össztömeget meghaladó járműveket érintette. A bevezetés előtt érvényben lévő díj szabást a 1. táblázat szemlélteti.

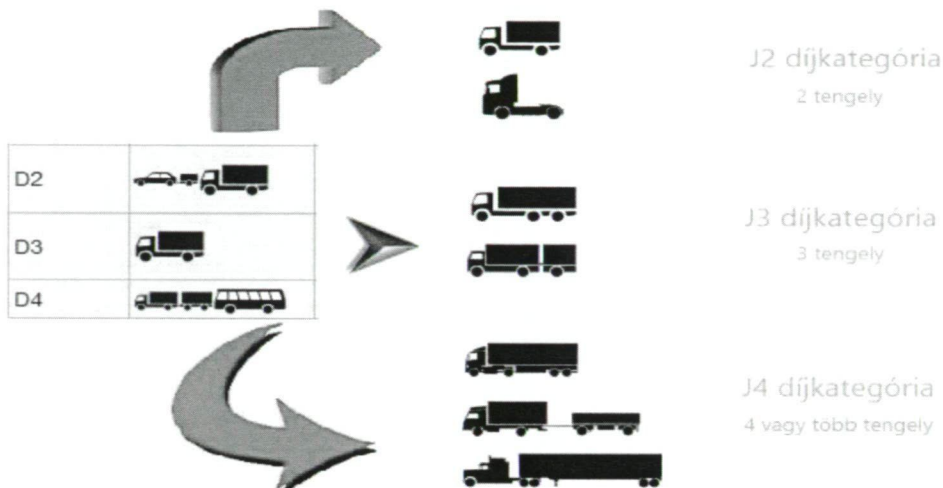
1. táblázat: Magyarországi autópályák, autóutak és főutak használati díjai 2012-ben

kategória	napos	heti	havi	éves
D1	-	2.975 Ft	4.780 Ft	42.980 Ft
D2	3.375 Ft	8.255 Ft	13.970 Ft	123.975 Ft
D3	3.375 Ft	12.600 Ft	20.370 Ft	184.985 Ft
D4	3.375 Ft	15.875 Ft	25.785 Ft	234.950 Ft

Forrás: I4

2013-tól a megtett úttal arányos díjfizetés mértéke a használt úttípustól (autópálya, autótút vagy főút), a gépjármű kategóriájától (J2, J3, J4) és környezetvédelmi besorolásától is függ. A járműkategóriák átalakítását a 3. ábra szemlélteti. A korábbi D2, D3, D4-es kategóriákat átalakították a J2, J3, J4-es díjkategóriára.

3. ábra: Új díjkategóriák 2013-tól



Forrás: I5

Ugyanakkor a korábbi rendszerhez képest csoportokat hoztak létre a környezetvédelmi besorolások szerint (2. táblázat). A C csoportba sorolhatóak az EURO I-es környezetvédelmi kategóriába tartozó járművek. Ezek fizetik jelenleg a legmagasabb útdíjakat, mivel ők a leginkább környezetszennyezők. A második, B csoportba az EURO II-es besorolású autók kerültek egy alacsonyabb díjmértékkel. Az A csoportba pedig az EURO III, vagy annál jobb besorolásba tartozó járművek tartoznak a legkedvezőbb díjakkal.

A 2. táblázatban látható, hogyan változtak az éves költségek a bevezetés hatására egy korábban D4-es kategóriába sorolt nyerges járműszerelvény esetén (5 tengely, 40 t, 2,55 x 4 x 16,5 m). Ha éves szinten 120 000 km megtett úttal számolunk, akkor 2013 júliusa előtt a kilométerenkénti útdíj mértéke 1,96 Ft volt, amely a jelenlegi szabályozás mellett, besorolástól függően, 54-130 Ft/km-t jelent. Megállapítható, hogy az elektronikus útdíj bevezetésének hatására az úthasználatért fizetendő díj mértéke jelentősen emelkedett.

2. táblázat: 2013. július 01-től J4-es díjkategória (4 vagy több tengelyes jármű) díjak összehasonlítása

2013. július 01-től J4-es díjkategória			
Környezetvédelmi kategória	A >= Euro III	B Euro II	C Euro I
Főúton	54 Ft/km	68 Ft/km	81 Ft/km
Autópályán	87 Ft/km	108 Ft/km	130 Ft/km
Éves megtett távolság	120 000 km		
Környezetvédelmi kategória	A >= Euro III	B Euro II	C Euro I
Főúton (éves ktg.)	6 480 000 Ft	8 160 000 Ft	9 720 000 Ft
Autópályán (éves ktg.)	10 440 000 Ft	12 960 000 Ft	15 600 000 Ft
2013. július 01 előtt D4-es díjkategória			
Napos	Heti	Havi	Éves
	3 375 Ft	15 875 Ft	25 785 Ft
			234 950 Ft

Forrás: Saját szerkesztés, I5

Ez egyes fuvarozóknak átmeneti likviditási problémát okozott, abból kifolyólag is, hogy az útdíj bevezetésekor csak előre fizetésre volt lehetőség, a kisebb cégek pedig nem tudták ezt előfinanszírozni. Ezért a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ) 2014 januárjától megteremtette az utólagos útdíj fizetés lehetőségét a megbízhatónak ítélt ügyfelek részére. Ez a konstrukció a stabil vállalkozásoknak lehetővé teszi, hogy akkor egyenlítsék ki a számlájukat – akár heti, kétheti vagy havi elszámolással – miután használják a díjköteles útszakaszt.

Emellett a kormány az áru fuvarozók számára egy államilag támogatott forgóeszközhitel konstrukciót dolgozott ki. Az Állami Autópálya Kezelő Zrt-nél regisztrált kis-és középvállalkozások az általuk üzemeltetett, útdíj fizetésre kötelezett gépjárművekre, járművenként maximum 1 millió Ft-os, rulírozó jellegű – azaz visszafizetés esetén ismételen, akár többször is igénybe vehető – forgóeszközhitelt igényelhetnek az Útdíj Hitelprogram keretében. A konstrukció segít áthidalni az úthasználat előtt fizetendő útdíj, és az akár 90 nappal később befolyó fuvardíj megérkezéséig tartó, likviditási nehézségeket okozó időszakot (I3).

Mivel az ágazatban igen nagy az árverseny, és a szolgáltatási díjak egyébként is alacsony szinten mozogtak, így egyértelmű volt a költségek áthárítása. Ezért az útdíj bevezetéséről, annak hatásairól és az ehhez kapcsolódó áremelési javaslatról az ügyfeleket időben értesítették. Nagy hangsúlyt fektettek a kommunikációra, azonban az áremelkedés elfogadtatása nem volt zökkenőmentes. Az is problémát okozott, hogy az útdíj rendszer év közben indult, így a megbízók egyfelől azzal érveltek, hogy ez a díjtétel bizonyára már előre beépítették a 2013-as árakba, másfelől pedig a következő évi ártárgyalásig szerették volna kitolni az áthárítást. A fuvardíj-emelés végül sikeresen ment végbe, több mint 80%-ban tudta a cég

átterhelni a költségeket a megbízókra. Ezt azonban rengeteg munka előzte meg: új ajánlatokat kellett készíteni, szerződéseket újratárgyalni, sőt azzal a problémával is szembesültek, hogy több kisebb fuvarozó nem tudta előfinanszírozni az új terhet, ez pedig alvállalkozói szinten a rendelkezésre álló közúti fuvarszközök csökkenéséhez vezetett. Így a bevezetést követő átmeneti időszakban nagyobb időráfordítást igényelt a fuvarfeladatok szervezése, optimalizálása.

6. Az e-útdíj és az iparüzési adó kapcsolata

Az útdíj és az iparüzési adó viszonya nem egyszerű. A helyi adókról szóló 1990. évi C. törvény 40/A.§-át módosította a 2013. évi CIII. törvény 22.§ (1) bekezdése, mely hatályba lépett 2013. július 1-től. Eszerint a székhely, illetőleg a telephely szerinti önkormányzathoz az adóévre fizetendő iparüzési adóból, legfeljebb azonban annak összegéig terjedően levonható az adóalany által ráfordításként, költségként az adóévben elszámolt, az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díj (útdíj) 7,5%-a. Azonban fontos megjegyezni, hogy az iparüzési adóból nem lehet levonni az autópálya matricáért fizetett ellenértéket és a külföldi autópályák, autóutak használatáért fizetett útdíjat sem.

A fuvarozók részéről gyakran felmerül, hogy az útdíjat tovább kívánják számlázni a vevő részére, melynek kettős haszna lehet:

6.) A fuvarozás költségeinek jelentős növekedését tovább tudják hátrítani.

7.) Az úthasználati szolgáltatást közvetített szolgáltatásként kezelhetik az iparüzési adó meghatározásakor. Ez azonban nem lehet automatikus, figyelni kell a számla kiállításakor.

Miután az e-útdíj nem adókötelezettség, hanem egy szolgáltatás igénybevétele, a helyi adó törvényi előírásainak a figyelembevételével lehet közvetített szolgáltatás is. Ehhez az kell, hogy az e-útdíjat fizető társaság a belföldi vagy külföldi megrendelőjével írásban kötött szerződésben állapodott meg, hogy az e-útdíjat részben vagy egészében külön tételben a fuvar megrendelő felé továbbszámlázhatja és ténylegesen is továbbszámlázza.

Ekkor az e-útdíjként fizetett összeg, illetve annak arányos része közvetített szolgáltatásnak minősül, és mint ilyen, csökkenti a helyi iparüzési adó alapját (I6).

7. Az e-útdíjfizetési rendszer gyenge pontjai a fuvarozók szemszögéből, javaslatok a problémák megoldására

Az e-útdíj bevezetése Magyarországon nem volt zökkenőmentes. Legnagyobb hiányossággként a tesztidőszak elmaradását említik az érintett vállalkozók. A rendszer gyors bevezetéséből adódó kellemetlenségek és fennakadások szintén a fuvarozókat terheltek.

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE) nem sokkal az e-útdíj bevezetése után azonnali kezdeményezéssel fordult Németh Lászlóné fejlesztési miniszterhez, miszerint a használatarányos útdíj-rendszer hibáit orvosolni kell.

Ezek közül az egyik legfontosabb intézkedés az útdíj definíciójának módosítása lenne. A jelenlegi definíció: „az útdíj az útdíj-köteles elemi útszakasz megtételéért fizetendő, általános forgalmi adót is magában foglaló, a megtett úttal arányos úthasználat alapján az útdíj-szedő által kivetett díj.” Azonban a fuvarozók tapasztalata szerint a 6 500 kilométer díjfizetésre kötelezett útszakasz használatarányos megtételéhez a 2 075 elemi útszakasz kevés, hiszen sorozatosan tapasztalhatók a meg nem tett kilométerek utáni befizetések.

A viszonylati jegyet igénybe vevő mikrovállalkozások esetében problémát okoz az, ha telephelyükön felrakodnak, a legközelebbi jegyvásárlási lehetőség szabálytalanul közlekednek. Ennek elkerülése érdekében az MKFE javaslata az, hogy a mikrovállalkozásoknak a regisztrációt követően lehetősége legyen megjelölni legalább három, a környezetükben lévő viszonylati jegyértékesítő pontot, hogy az odáig tartó útszakaszon ne büntessék őket (Kuklai, 2013b).

Az elektronikus fizetési mód is számos fuvarozónak okozott bosszúságot mindamellet, hogy anyagilag is terhes volt számukra a rendszer beindulása. Számos panasz érkezett az egyenlegfeltöltésre, előfordult 2–3 napos átfutási idő is. Márpedig folyamatosan figyelni kell az egyenleget, hiszen ha elfogy az egység a rendszerből, azonnal büntethető a jármű. Gyakori volt a túlszámlázás, bizonyos útszakaszok többszöri figyelembevétele, amely hibák ahhoz vezettek, hogy a feltöltéseknek lényegesen meg kellett haladniuk az előre kalkulált útdíj összegét. Nem lehetett látni a pénzmozgást, csak az egyenleg változását és utóbbiból találgatni azt, hogy mennyi a felhasznált pénzösszeg. A felsorolt fizetéssel kapcsolatos problémák az idő előrehaladtával csökkentek, de teljesen nem szűntek meg.

Az útvonaltervezés is sok bosszús percet okozott a sofőröknek. A fedélzeti eszköz ugyanis egy előre eltervezett útvonalat kalkulál, amely alapján történik az útdíj végleges összegének kiszámítása. A rendszernek azonban vannak hiányosságai, úgymint nem ismeri jó néhány nagy ipari park címét és kerülővel tervez, amelybe plusz fizetős szakasz is beleesik, vagy nem veszi figyelembe a súlykorlátozást és tiltott területre irányítja a járművet. Legjelentősebb problémája viszont az MKFE-hez érkező panaszokból leszűrve az, hogy nem engedi a rendszer az útvonal, illetve a célállomás megváltoztatását. Azaz megengedi, de az előre befizetett pénzből nem kapnak vissza. Tehát ha több le- és felrakó hely van az országban, vagy változik a cím, a célállomás, változik maga az útvonal is, a rendszerben nem szerepel olyan opció, hogy az előre befizetett útdíjből a fuvarozó visszakapjon és a tényleges úthasználat után fizessen. Ez egyébként ellentétes a hazai és nemzetközi fuvarozási szabályokkal is, amelyek lehetővé teszik, hogy az áru feladója utólagos rendelkezési jogával éljen, tehát jogában áll például a célállomást megváltoztatni.

A sofőrök, akik saját bőrükön tapasztalták a rendszer indulásakor kialakult zűrt, a hiányos tájékoztatást említik egyik legfőbb problémaként. A benzinkutaknál

az alkalmazottak sokszor nem tudtak a sofőrök segítségére lenni, a viszonylati jegy váltására alkalmas kioszkokat nem tudták használni, illetve megfelelő nyelvű tájékoztatót sem tudtak kiadni. A külföldi sofőrök arra panaszkodtak, hogy hivatalos állami szervektől semmilyen tájékoztatás nem érkezett a magyarországi e-útdíj bevezetéssel kapcsolatban, egyedül az MKFE információi alapján az IRÚ-tól (International Road Transport Union) tudtak előzetes hírekhez jutni (Krausz és Horváth, 2013).

8. A műszaki és informatikai eszközök fejlődésének hatásai a közúti szállításra

Az elmúlt 10–15 évben több olyan technikai eszköz is megjelent a piacon, amely támogatja az áruszállítás folyamatát, a szervezést, a nyomon követést, vagy figyeli a jogszabályok betartását.

Az informatikai fejlettséget illetően jelenleg még elég nagy a szakadék az ezen a területen tevékenykedő, nagyobb vezető cégek és a többséget alkotó, kis és középvállalatok között. Nyilvánvaló kiindulási pont egy olyan globális IT (információs technológia) szállító megtalálása, amelynek gyakorlata van a web- vagy felhőalapú hosting területén is. Ajánlatosabb eleve olyan rendszert telepíteni, amely már alaphelyzetben testre tudja szabni a teheráru-fuvarozásával kapcsolatos feladatokat, a vámeljárást vagy a szállítmányfigyelést. A felhőalapú számítástechnika (cloudcomputing) vagy a web-hosting irányába történő elmozdulást a tökehiánnyal küszködő vállalkozások „kényszerítették ki”, ily módon elkerülve a jelentős költségeket, amelyek a hagyományos telephelyen működő informatikai rendszerekkel együtt járnak, beleértve az ezeket felügyelő szakszemélyzet bérét is. Ez jó példa arra, hogy milyen módon járulhat hozzá a gyenge gazdasági környezet a technológiai fejlődéshez.

Jelenleg a vállalati együttműködések során az adat és információ a legkülönbözőbb kommunikációs csatornákon (telefonon, papíron, emailben, faxon) áramolhat a felek között. Egyesek fejlett vállalatirányítási rendszerekkel rendelkeznek, és közvetlenül kapcsolódnak más vállalatok hasonló rendszereihez, de ez nem széles körben elterjedt.

Magyarországon az elektronikus útdíj bevezetésével egy időben jelent meg az On Board Unit (OBU) fedélzeti egység, amely a használatarányos útdíj fizetést segíti. Az OBU észleli, ha a fuvarozó díjköteles úton tartózkodik, és a gépjármű regisztrált beállításai alapján (melyet a www.hu-go.hu oldalon regisztrálhat) automatikusan kifizeti a megfelelő összeget. Az OBU használata sokkal előnyösebb, mint az útdíj fizetésére szintén alkalmas viszonylati jegy, mivel így a valóban megtett útszakaszok után az egyenlegből vonják le. A viszonylati jegy esetében az előre megtervezett útszakaszra előre kell fizetni, ami ha útközben módosul, akkor nincs mód visszaigénylésre. A módosult útszakaszra pedig új viszonylati jegyet kell váltani, ami többletköltséget jelent.

Az Electronic Data Interchange (EDI) - vagyis elektronikus adatsere - üzleti dokumentumok (pl. megrendelések, számlák) küldését és fogadását teszi lehetővé

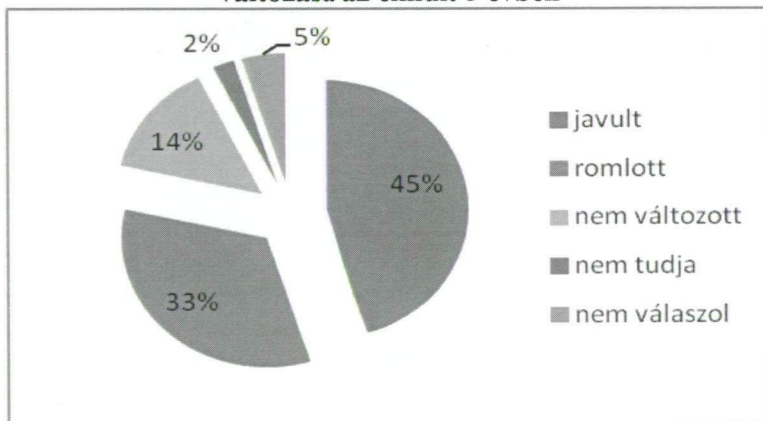
üzleti partnerek számítógépei között, meghatározott formátumban. Ezek szigorúan strukturált üzenetek számítógépek között, emberi közreműködés nélkül. Az EDI az üzleti partnerek elektronikus dokumentumainak küldésére és fogadására vonatkozó szabványnak tekinthető. Ezek alapján megállapítható, hogy a fenti eszközök alkalmazása pontosabb, költséghatékonyabb és gyorsabb információáramlást tesz lehetővé, amely hosszú távon a vállalat versenyképességét is növeli.

9. A szállítványozó piac kérdőíves vizsgálata

A szállítványozó piac vizsgálata akkor lehet teljes körű, ha maguktól az érintett cégektől kapunk információkat. Annak érdekében, hogy felmérjem az ágazatban dolgozók véleményét a piac jelenlegi helyzetéről, a verseny alakulásáról, illetve az arra ható tényezőkről, egy online kérdőíves kutatást végeztem. Célcsoportjaim a közúti fuvarozás és szállítványozás területén működő magyar kis- és középvállalkozások voltak. 56 válasz érkezett, 60%-ban 10 főnél kevesebb alkalmazottat foglalkoztató cégektől.

Az áruszállításban tevékenykedő cégek gazdasági helyzetének változását az elmúlt 5 évben a 4. ábrán szemléltetem.

4. ábra: Az áruszállításban tevékenykedő cégek gazdasági helyzetének változása az elmúlt 5 évben



Forrás: Saját felmérés, 2014

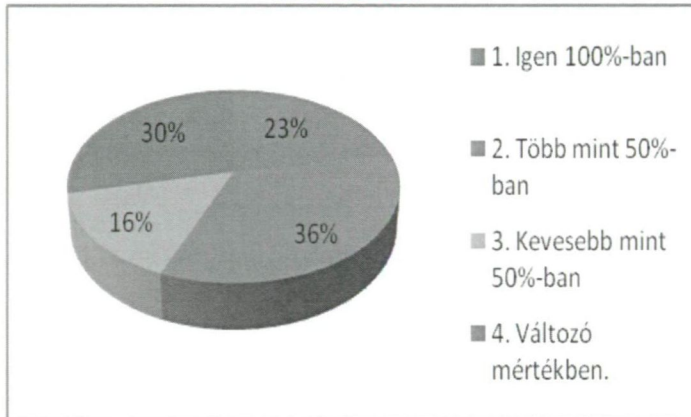
A felmérés alapján a cégek 45%-a ítélte meg úgy, hogy javult a vállalatuk versenypozíciója, 33% szerint viszont romlott a helyzetük. Ez az arány azt mutatja, hogy a gazdasági válság nehezen lassan sikerül túllépni, azonban egyes cégek még mindig nehézségekkel küzdenek. Ennek oka lehet a szállítási volumen visszaesése, illetve az is, hogy a fizetési fegyelem csökkenése emelkedő költségekkel párosult.

Itt elsősorban az elektronikus útdíj bevezetésére kell gondolni. Ugyanakkor a növekvő fuvardíjak okán a megbízók egyre inkább az olcsóbb megoldásokat keresik, kiélezve ezzel a versenyt a szállítványozók és a fuvarozók között.

Véleményem szerint azoknál a cégeknél ahol javulás következett be, a növekedés a piacról kieső versenytársak megbízásainak megszerzésével magyarázható.

Az e-útdíj rendszer bevezetésével az úthasználatért fizetett díjak a sokszorosára emelkedtek, ezért fontosnak tartottam megvizsgálni, hogy mindez hogyan hatott a cégek költségszerkezetére, milyen mértékben tudták érvényesíteni az útdíj költségeket a közúti áruszállítók (5. ábra).

5. ábra: Milyen mértékben tudták érvényesíteni az útdíj költségeket közúti áruszállítók?



Forrás: Saját felmérés, 2014

A válaszokból kiderült, hogy a megkérdezett vállalkozások 23%-a 100%-ban, valamint 36%-a több mint 50%-ban áthárította az útdíjat a megbízókra. A gyakorlat azt mutatja, hogy a 2013. július elsején bekövetkezett bevezetés mindezt nagyban nehezítette, mivel a megrendelők igyekeztek kitolni az áthárítást a 2013 év végéig, az új ártárgyalásokig, vagy azzal vádolták a fuvarozókat, hogy az útdíjat már előre beépítették az aktuális árakba. Másik fontos tényező, hogy a megrendelő csak a saját rakomány útvonalára hajlandó többletköltséget fizetni.

Az útdíjjal kapcsolatban azt is vizsgáltam, hogy a fuvarozók hogyan tudták megfinanszírozni az előre fizetésből adódó hirtelen jött terheket. Mint kiderült, a válaszadók 61%-ának nem volt szüksége külső segítségre, 11% pedig hitelt vett fel.

A Nemzetgazdasági Minisztérium az Útdíj Hitelprogram kidolgozásával igyekezett segíteni a kis- és középvállalkozókat. Azonban, mint a válaszokból is látszik, ez nem volt igazán vonzó a cégek számára, ráadásul a program jókora késéssel indult. Bizonyos esetekben előfordult még, hogy a megbízók az útdíjat előre kifizették. Ebben az esetben viszont fontosnak tartom megjegyezni, hogy mindez csak hosszú távú üzleti kapcsolatok esetében működőképes.

A piaci változásokhoz való igazodás és a hatékonyság egyik fontos területe az új technológiák követése és alkalmazása, illetve a megfelelő információ áramlás biztosítása. Ezért fontosnak tartottam megvizsgálni, hogy milyen informatikai háttérrel és vállalatirányítási rendszerrel rendelkeznek az áruszállítást végző cégek.

A válaszadók 65%-a számítástechnikai ellátottságát, fejlettségét közepesnek ítélte, fuvarszervezést támogató informatikai rendszerrel azonban csak 14% rendelkezik. Jórészt saját, egyedi igényeiknek megfelelő programokat használnak, míg egy kis részük a piacon megvásárolható „dobozos” szoftvereket alkalmazza.

Az informatikai ellátottság aránya azonban összességében igen alacsonynak mondható. A fejlődés irányait maguk a cégek is látják, hiszen arra a kérdésre, hogy véleményük szerint milyen logisztikai tendenciák vannak megjelenőben a magyar piacon, a legtöbben az információs és kommunikációs technológiák általánossá válását, illetve a fejlett logisztikai rendszert, mint versenyelőnyt jelölték meg. Az informatikai fejlettség alacsony szintje vélhetően a vállalatok költségstruktúrájának összetételében keresendő. A legtöbben előtérbe helyezik az adók, üzemanyag, útdíj és a karbantartási költségek fedezését, amelyek a jellegükből adódóan szükségesek a működéshez. Az informatikai fejlesztések azonban az esetek többségében háttérbe szorulnak, mivel ezek befolyásolhatóak vagy elhalaszthatóak.

Ez az eredmény nem sokban különbözik az NRC Kft., 2012-es kutatási eredményeitől. Az ötven főnél kisebb cégek 61%-ánál a cégvezetők az informatikát nem tartják stratégiai területnek. A magyar kisvállalkozások költségstruktúrájában 2%-ot jelent az informatika. Az ötven főnél kisebb magyar cégek vezetői közül minden nyolcadik cégvezető gondolja, hogy a cége fejlett IT-megoldásokat használ. A felmérésből kiderül, hogy az ötven főnél kisebb cégek 58%-a öt évnél is korosabb számítógéppel rendelkezik, ez igaz a szoftverekre is, hiszen azokat javarészt a gépekkel együtt vásárolták (17).

Az ágazatban megfigyelhető tendenciákat vizsgálva a válaszadók úgy vélik, hogy a jövő bizonytalansága miatt egyre többen fognak felhagyni a fuvarozással és szállítmányozással. Ezt a tendenciát a NIT (Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete) 2012-es szervezeti és gazdasági beszámolója is alátámasztja, mely szerint 2012-ben a közúti árufuvarozásban jelentősen csökkent a vállalkozások száma. 2011 végén még tízezer fölött volt a kizárólag belföldre érvényes engedéllyel rendelkezők száma, egy év múlva viszont már nem érte el a nyolcezeret sem. Mivel a nemzetközi relációban dolgozóknál alig volt csökkenés, ezért arra lehet következtetni, hogy a tendencia főként a belföldi fuvarozást és szállítmányozást érinti.

A fejlesztések, befektetések irányát tekintve költséghatékonyságot növelő, illetve a szolgáltatások minőségének javítását célzó intézkedésekben látják a cégek a fejlődés lehetőségét. Az egyre élesebb versenyben, ahol az ügyfelek a korábbinál jóval körültekintőbben kalkulálnak, még több ajánlatot kérnek be egy-egy fuvarfeladatra, a lehető legolcsóbb megoldást keresve, a költségek csökkentése a piaci pozíció javulását eredményezheti. Emellett a cégek minőségi szolgáltatások nyújtásával lesznek képesek magukat megkülönböztetni a konkurenciától.

10. Összegzés

A vizsgálat során megállapítottam, hogy Magyarországon a szállítási teljesítmények tekintetében 2009 óta megfigyelhető csökkenés, főként a belföldi áruszállítás volumenének visszaesésével magyarázható, aminek fő oka a fuvarozók versenyképességének romlása. Ez elsősorban abból adódott, hogy a fizetési fegyelem csökkenése emelkedő költségekkel párosult. A költségek tekintetében az elektronikus útdíj bevezetésének hatásaira fordítottam kiemelt figyelmet, hiszen ez a tényező jelentős többletterhet rótt a vállalkozásokra, és az előre finanszírozás is többeknek problémát okozott. A fuvarozók helyzetének alakulása a szállítmányozókat is jelentős mértékben befolyásolta, hiszen a megbízások teljesítésénél legtöbb esetben alvállalkozókra támaszkodnak. Az elektronikus útdíj bevezetésével olyan mértékben nőttek a költségek, hogy a nagy árverseny miatt már addig is alacsony árak következtében, ennek akár részben történő nem áthárítása is veszteséget jelentett volna fuvarozónak és szállítmányozónak egyaránt.

Az áthárítás során azonban jelentős problémát okozott a rendszer év közbeni indulása, hiszen a megbízók egyfelől azzal érveltek, hogy ez a díjtétel bizonyára már beépítették a 2013-as árakba, másfelől pedig a következő évi ártárgyalásig szerették volna kitolni az áthárítást. Az ágazat támogatásának szükségességét a kormány is felismerte, hiszen az elmúlt években több intézkedés is született. A Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ) 2014 januárjától megteremtette az utólagos útdíjfizetés lehetőségét, a kormány pedig egy államilag támogatott forgóeszközhitel konstrukciót dolgozott ki, amely segít áthidalni az úthasználat előtt fizetendő útdíj, és a sokszor hónapokkal később befolyó fuvardíj megérkezéséig tartó, likviditási nehézségeket okozó időszakot. Ezen lépések hatásait a közúti fuvarozás és szállítmányozás területén működő magyar kis- és középvállalkozások körében vizsgálva arra a megállapításra jutottam, hogy többségük mégsem élt ezzel a lehetőséggel. Feltehetően a szigorú hitelminősítési követelmények miatt.

Véleményem szerint a felgyorsult információáramlás korszakában a cégek informatikai fejlettsége szintén hatással van a versenyképességre. Megvizsgálva a kérdést, az derült ki, hogy jelentős lemaradás tapasztalható ezen a téren. A magyarázat feltehetően a vállalatok költség szerkezetének összetételében keresendő, hiszen azoknál a cégeknél, amelyek pénzügyileg instabilak, a fejlesztések háttérbe szorulnak. Ez azonban sajnos egy ördögi kör, mivel a változásokhoz való alkalmazkodás és versenyben maradás legfontosabb területei a termék- és szolgáltatás innováció, az új technológiák, valamint az üzleti folyamatok optimalizálása.

A jövőbeli fejlődés iránya lehet a kommunikációs eszközök összekapcsolása a vállalatirányítási rendszerrel, továbbá az elektronikus adatcsere alkalmazása, amely lehetővé tenné, hogy a megrendelő folyamatos jelentést kapjon az áru helyzetéről, meghatározott időközönként, mindezt emberi közreműködés nélkül.

Összességében elmondható, hogy a jól szervezett folyamatok növelik a cég hatékonyságát és a megbízó elégedettségét, a fejlett technológiai háttér, a piaci

trendek naprakész ismerete és a kellő rugalmasság együtt pedig, a siker és a versenyképesség fenntartásának kulcsa lehet.

Irodalomjegyzék

- Chikán A. (2008): *Vállalatgazdaságtan*. Aula Kiadó Kft., Budapest.
- Dankó L. (2009): *Marketing-logisztika*. Miskolci Egyetem Marketing Műhely, Miskolc.
- Földesi P. (2006): *Logisztika I-II. jegyzet*. Széchenyi István Egyetem, Győr.
- Központi Statisztikai Hivatal (2013): Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2102. *Statisztikai tükör*, 7 (96.), 1–10.
- Krausz J. (2013): Az e-útdíj túl van a harmadik hónapon. *Autó közlekedés*, Budapest. 25. 2013. november 4. 6–7.
- Krausz J., Horváth G. M. (2013): E-útdíj: a pénzbeszedés működik, a rendszer kevésbé. *Autó közlekedés*. 2013. 25. augusztus 2. 7–13.
- Kuklai K. (2013a): Stratégiai megállapodás. *Autó közlekedés*. 25. 2013. augusztus 2. 3.
- Kuklai K. (2013b): Konfliktusok helyett megoldandó feladatok. *Magyar Közlekedés*. 21 (13), 3.
- Navigátor (2014): 22 (3)
- Rojkó J. (2013): Az e-díj nem lehet más, mint a fuvar költség része. *Magyar Közlekedés*. 21 (11). 5.
- Seszták M. (2014): Egyéves az e-útdíjrendszer. *Navigátor*. 22. (7–8) 30.
- Vakhalné P. M. (2008): *Nemzetközi szállítmányozási és fuvarozási szakismeretek II*. PC-Line Stúdió Kft. Budapest.
- 11: NIT (Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete) 2012-es szervezeti és gazdasági beszámolója. <<http://www.nit.hu/index.php/rolunk/kueldetes-misszio>>
- 12: HVG: Eljárással fenyegeti Magyarországot Brüsszel az e-útdíj miatt In: <http://hvg.hu/gazdasag/20130904_Eljarassal_fenyegeti_Magyarorszagot_Bruss#rss>
- 13: Magyar Nemzet Online: Az Európai Bizottság is ajánlja a magyar újítást In: <<http://mno.hu/gazdasag/az-europai-bizottsag-is-ajanlja-a-magyar-ujitast-1196978>>
- 14: Adó online: Kovácsné Á. J. Az e-útdíj és az iparüzési adó. <<http://ado.hu/rovatok/ado/az-e-utdij-es-az-iparuzesi-ado>>
- 15: Magyarországi autópályák, autótutak és főutak használati díjai 2012-ben. <<http://autopalya.hu/>>
- 16: Új díjkategóriák 2013. <<http://www.nemzetiutdij.hu/>>
- 17: Az útdíj hitelprogram - kedvezményes hitel, még egyszerűbben. <<http://www.utdijhitel.hu/>>
- 18: Informatikai öskorban dolgoznak a magyar kisvállalkozások. <http://nol.hu/gazdasag/informatikai_oskorban_dolgoznak_a_magyar_kisvallalkozasok-1448343>