

A MAGYAR GABONAEXPORT SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI TRENDJEI

THE TRANSPORTATION TRENDS OF THE HUNGARIAN GRAIN EXPORT

SZERB ANDRÁS BENCE PhD-hallgató

DR. CSIMA FERENC egyetemi docens

Kaposvári Egyetem Gazdálkodástudományi Kar

Abstract

The agriculture is one of the traditional sectors of the Hungarian national economy even if its importance decreased after the Soviet regime collapsed and during the transitional period of the 90's as well. The export-import balance of the sector has shown positive numbers during the past years and the sector has contributed positively to the country's foreign trade balance. The different grain and oil seed products of the Hungarian agriculture are solving as important raw materials for both the domestic and the regional agro food sector. The huge volume of the different agricultural bulk products has significant effect on the national industry. In Hungary in case of bulk product transportation when we are speaking about export, the players of the sector should take into consideration the road, the rail and river transport options. In the paper the authors examine the actual situation and trends which are visible in case of the transportation of the Hungarian grain products' export during the past decade with the help of the data of different forwarders and statistical offices.

1. Bevezetés

A mezőgazdaság a magyar gazdaság egyik tradicionális szektora hosszú évszázadokra visszatekintve. Az elmúlt évtizedek során azonban jelentősen csökkent a szerepe a hazai nemzetgazdaságban, hasonlóan más kelet-közép-európai országhoz. A 20. század Szovjet Unióban eltöltött évtizedei alatt az országban viszonylag stabil és fejlett élelmiszeripar és mezőgazdaság alakult ki, ami azonban a rendszerváltáskor darabjaira hullott. Ezt követően számos változáson ment keresztül hazánk és ezzel egy időben az ország mezőgazdasága is. A 90-es évek privatizációja után még szinte magához sem tért a szektor, mikor az Európai Unióhoz való csatlakozási szándék miatt újabb változásokkal kellett szembe nézni. Az utóbbi években további jelentős változások történnek a hazai mezőgazdaságban, mely ismét instabillá és nehezen tervezhetővé teszi a jövőt a szektorban dolgozók számára. A mezőgazdaságot érintő változások ellenére is a hazai mezőgazdaság regionális megítélésben stabilnak mondható és annak export import mérlege a viszontagságos évek ellenére pozitív. Magyarországnak a relatív kis földrajzi mérete és a nagymértékű export függősége miatt fontos, hogy kövesse a globális és az Európai Unió trendeket, annak ellenére, hogy nehéz hosszú vagy akár középtávú előrejelzésekbe is bocsátkozni, hiszen a mezőgazdaság tekintetében egyre szélsőségesebb időjárással, változó klimatikus viszonyokkal, magas fluktuációjú nyersanyagárrakkal és folyamatosan változó makrogazdasági és mezőgazdasági politikákkal kell a szektornak szembe néznie.

2. A gabonatermesztés aktuális helyzete hazánkban

A magyar mezőgazdaság az ország viszonylag kis méretéhez képest az elmúlt években az Európai Unió mezőgazdasági termésének 2%-ot állította elő. Amennyiben csak a növénytermesztést nézzük, a számok még vonzóbbak, hiszen 2015-ben elérte a 2,4%-ot, ami az állattenyésztéssel szembeni dominanciáját mutatja a növénytermesztésnek a szektoron belül.¹ A növénytermesztés mindig is a magyar mezőgazdaság húzóágazata volt, mely az elmúlt évek során tovább erősödött a szektoron belül. A növénytermesztés sikeressége nagyban befolyásolja az egész hazai mezőgazdaság sikerességét.² A növénytermesztésen belül a gabona termékek vetésterülete és a learatott termésmennyisége a legmeghatározóbb. A hazai vetésterületet vizsgálva látható, hogy a kukorica és a búza 40–40%-kal messze a legnépszerűbb gabonatermék a piacon. A volumenek szempontjából azonban a magasabb hozamok miatt a kukorica dominanciája figyelhető meg, hiszen 47% körüli a részesedése a piacból, melyet a búza követ 38% és az árpa 10%-kal.³ 2016-ban a hazai termelők szinte minden gabonanövény esetében átlagon felüli termést tudtak betakarítani a földekről, ezért még átlagos átmenő készletekkel számolva is nagy termésmennyiség lesz elérhető a piacon a 2016/17-es termésévben. Búza esetében több mint 5 millió, árpa esetében nagyjából 1,5 millió és kukoricánál több mint 8 millió tonnás termés várható.⁴

A hazai trendek alakulása követi a nemzetközi trendeket, hiszen a globális piacokon szintén a kukorica és a búza, a rizs mellett a piacot vezető és meghatározó három termék közé tartozik.⁵ Bár az előrejelzések szerint az árak tekintetében csak stagnálás várható a piacokon, a termékek dominanciája nem változik az előttünk álló években. A gabonatermékek és a rizs ára 2020-ig stagnálást vagy gyenge emelkedést mutat, míg az olajnövények esetében várható a legnagyobb emelkedés a közeljövőben.^{6,7} A volumenek tekintetében az aktuális adatok alapján mind hazánkban, mind globális szinten magas hozamokkal és összességében nagy terméssel számolnak a különböző szervezetek. A 2016/17-es szezonban a globális gabonatermés várhatóan megközelíti a 2070 millió tonnát, amihez hozzáadva a több mint 490 millió tonnás előző évről átmenő készleteket, globálisan az emberiség történetében először 2500 millió tonnás terméssel számolnak a szakértők.⁸

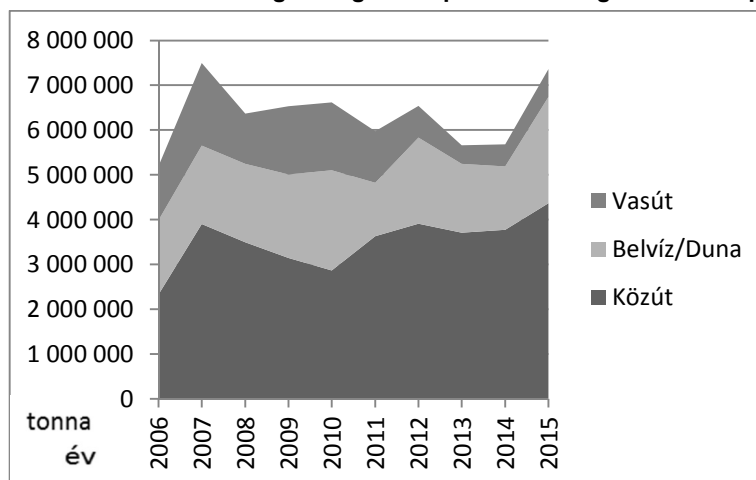
3. A magyar gabonaexport szállítványozási lehetőségei és trendjei

A gabona termékek esetében a szállítási láncok szempontjából beszélhetünk közvetlen és összetett áruszállítási rendszerekről, melyek megteremtik a feladók és a címzettek közötti áruáramlási kapcsolatot.⁹ Közvetlen szállítás esetében egy egytagú láncról beszélünk, amikor a feladó és a címzett között a szállítás egy szállítójárművel történik (közút, vasút). Összetett szállítás esetében több szállítójármű köti össze a feladót és a címzettet és több közlekedési ágazat működik együtt a szállítási igények kielégítése érdekében.

A magyar gabonatermékek szállítványozásával kapcsolatban elmondhatjuk, hogy az esetek döntő többségében ömlesztett áruk mozgatásáról beszélhetünk. A tanulmány korábbi részében már bemutatott volumenek mozgatása hazánkban a három hagyományos áruszállítási rendszerrel történhet. A gabona termékeket közúton, vasúton és belvízi szállítványozással is mozgatni lehet Magyarországon, ennek köszönhetően elmondhatjuk, hogy a szektor logisztikai szempontból jól kapcsolódik a nemzetközi infrastrukturális hálózatokba.¹⁰ Belföldön a mezőgazdasági árumozgatás jellemzően közúton történik, míg az export esetében jelentős a vasúton és a belvízen mozgatott árumennyiség is. Ahogy az a 1. ábrán látható, a három szállítványozási formának nagy volumeningadozással kell szembe

néznie, hiszen közel 2 millió tonnás különbségek figyelhetők meg akár egymást követő naptár év között. A hazai gabonaexport esetében a közút dominanciája figyelhető meg az elmúlt 10 év adatai alapján, amelyet az elmúlt években a belvív, majd a vasút követ a volumenek szempontjából.

1. ábra. A Magyar gabonaexport megoszlása a szállítványozási formák szerint
Figure 1. The distribution of the Hungarian grain export according to the transportation forms

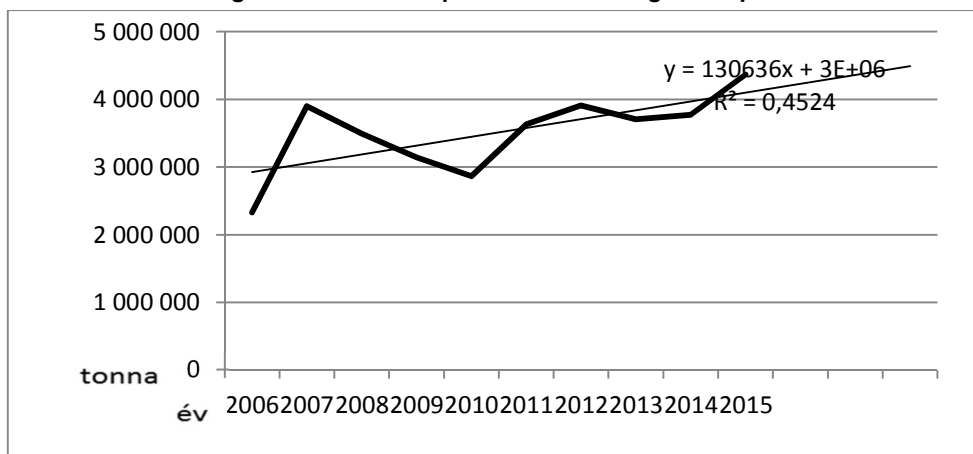


Forrás: Saját szerkesztés az MGTKSZ (2016b) adatai alapján

3.1. Közút

A közúti áruszállítás általános jellemzője, hogy elsősorban viszonylag rövid távolságon való áru mozgatás esetében gazdaságos, ami a gabona termékek esetében jellemzően a belföldi és a regionális piacok elérhetőségét teszi lehetővé a hazai gabonaszektor szereplői számára. A közúti gabonafuvarozásra jellemző továbbá, hogy közvetlen áruszállítási formáról beszélünk, amely jól alkalmazkodik a fuvaroztatók igényeihez és viszonylag rövid idő alatt képes a termékeket eljuttatni a feladótól a fogadóig. A hátrányai között azonban fontos megemlíteni, hogy a tarifák akár adott naptári éven belül többször is változhatnak, egyszerre nagy árumennyiség mozgatására nem képes és a vasúti, valamint a belvízi szállítványozási formákhoz képest nagyobb az élőmunka igénye. Ezen kívül a közút esetében számolni kell az esetleges korlátozásokkal és tilalmakkal melyek hatással lehetnek erre a szállítványozási formára, továbbá meg kell említeni a környezeti hatásoktól való nagymértékű függőséget is.¹¹ Ahogy azonban a 2. ábrán látható az elmúlt évtized adatai alapján növekvő trend figyelhető meg a közúti szállítványozás esetében, amikor a hazai gabonaexport volumeneit vizsgáljuk. Az előrejelzések szerint évi 130 636 tonnával több ömlesztett gabonát fognak exportálni Magyarországról a következő 3 év során közúti szállítványozás segítségével.

2. ábra. Közúti gabonaexport szállítványozási trendek
Figure 2. Road transport trends of the grain export

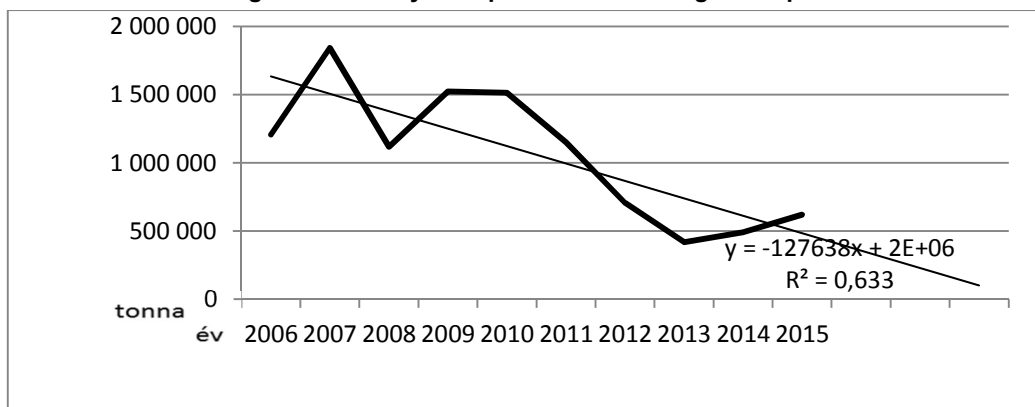


Forrás: Saját szerkesztés a KSH (2016b) és az MGTKSZ (2016b) adatai alapján

3.2. Vasút

A vasúti szállítványozás általános jellemzője, hogy a közúttal ellentétben viszonylag hosszabb távolságon érdemes alkalmazni a kedvező megtérülés érdekében. Előnyei között fontos megemlíteni, hogy egyszerre nagy mennyiségű ömlesztett gabona szállítványozását teszi lehetővé a vasút, ami a mai magyar viszonyok között ezer és ezer egyszáz tonna árut jelent, szemben a közúton fuvarozható huszonnégy tonnás mennyiségekkel. A nagyobb távolság és árumennyiség következménye, hogy az áru fajlagos energia igénye és a környezetet terhelő hatása alacsonyabb, mint a közút esetében. A vasúti szállítványozás kedvező tovább a jól kalkulálható tarifarendszer miatt is, hiszen az esetek többségében ezeket naptári évre adják a szállítványozó cégek. A szállítványozási formát érintő külső hatások (elsősorban az időjárás) vegyesen értékelhetőek. Maga a vasút viszonylag független a külső hatásoktól, ám az esetek többségében kombinált fuvarozás szükséges vagy a felrakó vagy a kirakó hely iparvágány hiánya miatt, ezért elkerülhetetlen a közútra jellemző tulajdonságok figyelembe vétele. A vasútra és így a kötött pályás fuvarozási formára jellemző negatív tulajdonság, hogy a vonalhálózat sűrűsége és annak minősége elmarad a közútétól. Az áruk fuvarozási ideje viszonylag hosszú, illetve rugalmassága korlátozott a megrendelői oldal irányába.¹² A már említett pozitív és negatív tulajdonságok ismeretében vizsgálták a szerzők az elmúlt évtized adatait és trendjeit. A 3. ábrán jól látható, hogy a kétezres évek derekán még jelentős gabonamennyiség hagyta el hazánkat vasúton, ám 2010 után jelentős csökkenést mutatnak a számok, ezért a trendvizsgálat eredményei is csökkenő tendenciát mutatnak és jeleznek előre az előttünk álló néhány évre. A mélypontot a 2013-as év adatai mutatják, amikor alig érte el a négyszázezer tonnát az éves gabona-exportunk.

3. ábra. Vasúti gabonaexport szállítványozási trendek
Figure 3. Railway transport trends of the grain export

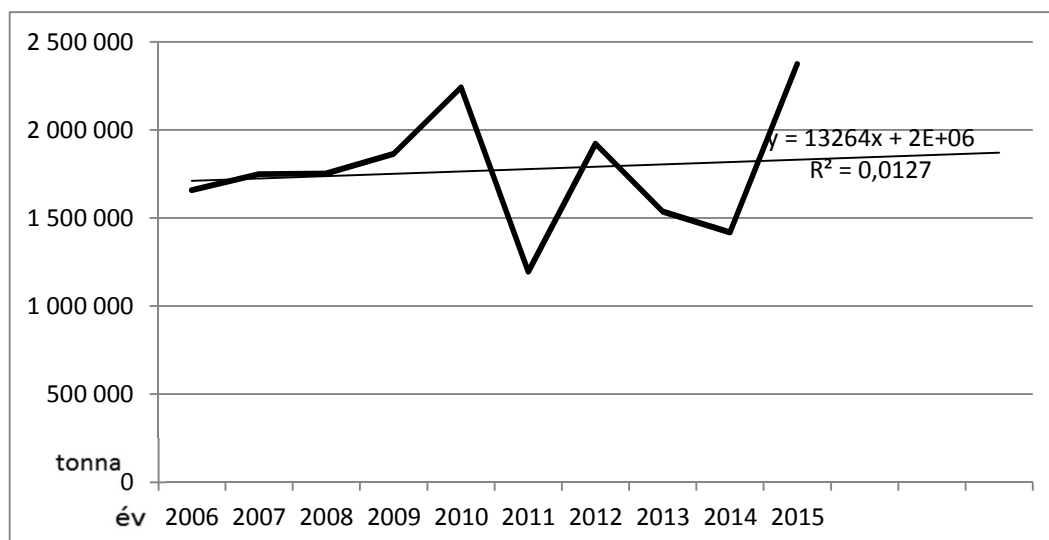


Forrás: Saját szerkesztés a KSH (2016b) és az MGTKSZ (2016b) adatai alapján

3.3. Belvíz

A belvízi szállítványozás Magyarországon a gabona termékek esetében mindössze egy folyóra korlátozódik, amely nem más, mint a Duna. Általános jellemzője a szállítványozási formának, hogy viszonylag nagyobb távolságok és nagy árumennyiségek mozgatása esetén előnyös az alkalmazása, ezért más hazai folyók nem alkalmasak a gabonatermékek gazdaságos fuvarozására. A belvízi fuvarozás pozitív tulajdonságai között fontos megemlíteni, hogy a vasúthoz hasonlóan nagyobb távolságok esetében kisebb a fajlagos energiaigénye, illetve a környezet terhelő hatása.¹³ Annak ellenére, hogy a Duna hazánkban az egyetlen alternatíva a vízi szállításra, stratégiaileg nagyon fontos szerepe van a szektorban, hiszen ez Európa egyetlen vízi útja, mely lehetővé teszi a kontinens áthajózását a Rajna-Majna-Duna-csatorna részeként. Magyarországon továbbá fontos említést tenni a fejlődő kikötőhálózatról is, mely lehetővé teszi a volumenek emelkedését a belvízi gabonaexport esetében. Negatív tulajdonságok is párosulnak azonban a Dunai gabonaexporthoz, hiszen minden esetben szükséges a kombinált fuvarozás, illetve hosszú az termékek célba érkezésének ideje és a rugalmasság szintén korlátozottabb a megrendelői oldalirányában, akár csak a vasúti szállítványozás esetében. Nagymértékű függőséggel kell továbbá számolni a környezeti hatásokkal szemben, illetve korlátozások és tilalmak nehézséget okozhatnak. Az időjárástól való nagymértékű függőség kockázatot jelent a gabonakereskedelem számára és nagymértékű volumeningadozással jár az export esetében. A 4. ábrán is jól látható, hogy nagy különbségek figyelhetők meg évről évre a belvízi fuvarozás esetében, ezért bár a trendek enyhén növekvő tendenciát mutatnak, ezen előrejelzések megbízhatósága alacsonynak mondható.

4. ábra. Belvízi gabonaexport szállítványozási trendek
Figure 4. Inland waterway transport trends of the grain export



Forrás: Saját szerkesztés a KSH (2016b) és az MGTKSZ (2016b) adatai alapján

4. Összegzés

A szerzők véleménye a tanulmány alapján az, hogy a gabonaszektor nagy kihívás elé állítja a különböző szállítványozással foglalkozó vállalatokat, hiszen évről évre nagy különbségek figyelhetők meg a potenciálisan exportálható árualap tekintetében. Mivel hazánkban rendelkezésre áll mind a három gabona szállítványozására alkalmas fuvarozási forma, ezért azok egymást kiegészítve tudják kielégíteni az export által támasztott szállítványozási keresletet. Úgy gondoljuk, hogy a trendeknek megfelelően a közút dominanciája a közeljövőben is meghatározó marad a gabonaexport esetében, mely elsősorban annak rugalmasságával indokolható a többi szállítványozási formával szemben. A vasúti szállítványozás a csökkenő trendek ellenére a szerzők szerint nagy potenciállal rendelkezik, ám ezek kiaknázása érdekében drasztikus változások szükségesek a szektorban. A belvízi szállítványozás rejti magában talán a legnagyobb lehetőséget és az esetenként magas export volumenek a szektor hajlandóságát és nyitottságát is jelzik a Dunai export irányába, ám a volumenek ingadozásának csökkentése érdekében közös megoldás szükséges a szektorban dolgozó minden szereplő részéről, továbbá a hiányzó infrastrukturális fejlesztések kivitelezése sem várthat magára. A Magyar gabonaszektor stabil hazai és regionális helyzete azonban a szállítványozó cégek számára is megnyugtató jövőképet jelenthet az előttünk álló évekre nézve.

Jegyzetek

1. KSH (2016a): A mezőgazdaság szerepe a nemzetgazdaságban, 2015.
2. Benkő János, Husti István (2001): A mezőgazdasági logisztika sajátos feladatai: a növénytermelési ráfordítások racionális tervezése és nyomon követése. Logisztikai Évkönyv. Magyar Közlekedési Kiadó. Budapest. 11–18. old.

3. KSH (2016b): Táblák (STADAT) – Idősoros éves adatok – Mezőgazdaság.
4. MGTKSZ (2016a): Őszi munka jelentés (október).
5. Szerb András Bence, Csima Ferenc (2016): The Situation of the Hungarian Wheat from the Grain Trading Point of View in 2016, International Conference on Eurasian Economies, Kaposvár, 29–31 August 2016., Proceedings 82-87. old
6. OECD/Food and Agriculture Organization of the United Nations (2014): OECD-FAO Agricultural Outlook 2014, OECD Publishing
7. Popp, J. and Potori, N. (2010): Nemzetközi agrárpiaci kilátások 2010, Agrárgazdasági Kutató Intézet. Budapest. 14–20. old.
8. ICG (2016): Grain Market Report.
9. Földesi P. és társai (2006): Logisztika I–II., HEFOP 3.3.1-P.-2004-09-0102/1.0 pályázat
10. Szegedi Zoltán (1999): Logisztika menedzsereknek. Kossuth Kiadó. Budapest. 145–155. old.
11. Szegedi Zoltán, Prezenszki József (2003): Logisztika-menedzsment. Kossuth Kiadó. Budapest. 117–198. old.
12. Földesi Péter és társai (2006): Logisztika I–II., HEFOP 3.3.1-P.-2004-09-0102/1.0 pályázat
13. Szegedi Zoltán, Prezenszki József (2003): Logisztika-menedzsment. Kossuth Kiadó. Budapest. 117–198. old.

Felhasznált irodalom

- Benkő János, Husti István (2001): A mezőgazdasági logisztika sajátos feladatai: a növénytermelési ráfordítások racionális tervezése és nyomon követése. Logisztikai Évkönyv. Magyar Közlekedési Kiadó. Budapest. 11–18. old.
- Földesi Péter és társai (2006): Logisztika I–II., HEFOP 3.3.1-P.-2004-09-0102/1.0 pályázat
- International Grains Council (2016): Grain Market Report, Letöltve: <http://www.igc.int/downloads/gmrsummary/gmrsumme.pdf>
- KSH (2016a): A mezőgazdaság szerepe a nemzetgazdaságban, 2015, Letöltve: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mezo/mezoszerepe14.pdf>
- KSH (2016b): Táblák (STADAT) – Idősoros éves adatok – Mezőgazdaság. Letöltve: https://www.ksh.hu/stadat_eves_4_1
- MGTKSZ (2016a): Őszi munka jelentés (október). Letöltve: <http://www.gabonaszovetseg.hu/hirek.php?c=4191>
- MGTKSZ (2016b): Export-import, Letöltve: <http://www.gabonaszovetseg.hu/informaciobazis.php?m=exportimport>
- OECD/Food and Agriculture Organization of the United Nations (2014): OECD-FAO Agricultural Outlook 2014, OECD Publishing
- Popp, J. and Potori, N. (2010): Nemzetközi agrárpiaci kilátások 2010, Agrárgazdasági Kutató Intézet. Budapest. 14–20. old.
- Szegedi Zoltán (1999): Logisztika menedzsereknek. Kossuth Kiadó. Budapest. 145–155. old.
- Szegedi Zoltán, Prezenszki József (2003): Logisztika-menedzsment. Kossuth Kiadó. Budapest. 117–198. old.
- Szerb András Bence, Csima Ferenc (2016): The Situation of the Hungarian Wheat from the Grain Trading Point of View in 2016, International Conference on Eurasian Economies, Kaposvár, 29–31. August 2016., Proceedings 82–87. old.