

## A FUVARÓZÓI KIVÁLASZTÁS EGYES BIZTONSÁGI SZEMPONTJAI

### CERTAIN SECURITY ASPECTS OF THE ROAD CARRIER SELECTION

LÁNYI MÁRTON

(ORCID: 0000-0001-8867-0292)

[mlanyi@freemail.hu](mailto:mlanyi@freemail.hu)

#### **Absztrakt**

A cikk célja felmérni a Magyarországon tevékenykedő közúti fuvarozók biztonság tudatosságát. A téma minden eddiginél aktuálisabb, hiszen a magyar külkereskedelem jelentős része Európán belül zajlik. A közúti szállítások részaránya folyamatosan növekszik a vasúti szállításhoz képest. Ebből következik, hogy a legtöbb áru közúton jut el a célállomásra. Európában, az egy évben közúti szállítás közben árubiztonsági kérdéskörrel összefüggésbe hozható kár Euro milliós nagyságrendűre nőtt [1]. A cikk rámutat a biztonság tudatosság kialakulásának alapvető összefüggéseire, legyen az vállalat méret, korábbi tapasztalat vagy egy megrendelő nagyvállalat rendszer szemléletű logisztikai stratégiája.

**Kulcsszavak:** biztonság tudatosság, felmérés, fuvaros, rendszerlogisztika

#### **Abstract**

The purpose of the article is to measure the security awareness level of the road carriers acting in the Hungarian market. The topic is getting very actual as the largest portion of the Hungarian foreign trade is handled within Europe. The proportion of the road haulage in relation to the rail freight volumes is getting higher. Based on these facts it is obvious that most of the shipments in foreign trade are travelling on road. The claims caused by security incidents during road transportation in Europe rose to Euro millions per year [1]. The article deals with basic questions and correspondences of evolving security awareness that can be a result of an earlier experience, the size of the company or a customer with a systemized logistics approach strategy.

**Keywords:** security awareness, carrier, measurement, systemized logistics

A kézirat benyújtásának dátuma (Date of the submission): 2017.02.28.  
A kézirat elfogadásának dátuma (Date of the acceptance): 2017.05.08.

## BEVEZETÉS

A mai kor biztonsági kérdéseire választ keresve, kiválasztottam azt a területet, amely szerves része a mindennapjainknak, a legtöbb áru, küldemény kapcsolódik hozzá és fokozottan ki van téve bűncselekmények elkövetésének. Ez a terület a közúti fuvarozás. Az áru fuvarozáshoz kapcsolható biztonsági kockázatok nem merülnek ki az áru eltulajdonításában vagy megrongálásában. A tevékenységben felmerül többek között személyi és ellátási biztonság is. Példaként, a Calais-ban migránsok által megtámadott gépkocsivezető<sup>1</sup> esetét elemezve, ahhoz, hogy az elkövetők a gépjárműbe bejussanak tönkre kellett tenniük a pótkocsi zárszerkezetét, később a vezetőfülke ablakát is betörték, ezáltal a fuvarozás közben közvetlenül esett kár. A gépjárművezető bántalmazásával személyi biztonsági kérdés is felmerül. A migránsok raktérben tartózkodása az esetek többségében árukárral is jár, ahogy a rakomány tetején mozognak a csomagolás teteje benyomódik, szennyeződik. Saját tapasztalat, hogy ezeket az küldeményeket, amennyiben átjutnak a csatornán, Nagy-Britanniában zár alá veszik, majd mikor az áru felszabadul tetemes késéssel kerül kiszállításra. A címzett jellemzően áruvizsgálat nélkül a teljes rakomány visszafordítása mellett dönt, ez különösen méltányolható amennyiben a migránsok a küldeményt levizelték, de gyakran ürülék is található a raktérben. Ilyen esetekben már egy kereskedelmi bizalmi viszony is sérül, illetve könnyen kialakulhat ellátási zavar.

Kutatásom célja a fuvarozók biztonság tudatosságának vizsgálata. Mennyire jelenik meg folyamatainkban, biztosítási szerződéseinkben, illetve a fizikai biztonságtechnikai eszközök alkalmazásában a biztonság, mint alapérték.

Terjedelmi okokból a kutatás egy részét fogom ebben a cikkben bemutatni, mely a vállalatok általános paramétereinek vizsgálatából és a biztosítási feltételek meglétének ellenőrzéséből állt. A két témakör vizsgálata következtetések levonására alkalmas, de a mélyebb összefüggések megállapítása és modell készítés csak a kutatás további szakaszában várható.

## KUTATÁSI MÓDSZERTAN

A kérdőíves felmérések pozitívuma Rubin és Babbie [2] szerint, hogy az egy jól általánosítható eredményre vezet, mindamelllett, hogy alkalmas nagy alapsokaság jellemzőinek vizsgálatára és részletes elemzésére. A kérdőívek hiányossága, hogy önbeszámolókat tud csak összegyűjteni, azok érvényessége jellemzően alacsony. A kutatásom kiterjed a fuvarozók által önbevallással megadott információk elemzésére, valamint az interjúk során feltárt összefüggések kontextusba helyezésére.

A mintavétel során nem törekedtem az általános magyar fuvarozói kört reprezentáló minta létrehozására, sokkal inkább olyan vállalatokra koncentráltam, melyek adott időszak alatt egy logisztikai vállalatnál alvállalkozási szándékkal megjelentek.

### **Kvantitatív kutatás: Subco Vetting Form<sup>2</sup>**

A kutatás kvantitatív részében egy hazai és nemzetközi környezetben is tevékenykedő, a világ élvonalába tartozó logisztikai szolgáltató<sup>3</sup> által használt, auditálást megelőző kérdőívekre adott válaszokat elemzem statisztikai módszerekkel. A vállalat gyakorlata, hogy egy új alvállalkozó felvételét megelőzően bevizsgálja azt egy több szempontú kérdőív segítségével.

<sup>1</sup> Az eset 2016 szeptemberében nagy sajtó nyilvánosságot kapott.

<sup>2</sup> Alvállalkozói kiértékelő lap

<sup>3</sup> Kühne-Nagel Kft

A kérdőív alapja egy az adatgyűjtést követő személyes ellenőrzésnek. A kérdőívek minden audit előtt kiküldésre kerülnek, abban az esetben is, ha az egy ismételt auditálási eljárás. Az eljárás megismétlésére jelentős hiányok feltárása esetén, illetve már foglalkoztatott fuvarozók időszakos újraellenőrzésekor kerül sor. A vállalat 2012 és 2014 közötti időszakban felvett 101 kérdőívét vizsgáltam, tekintet nélkül arra, hogy a vállalatot később alkalmasnak találták-e az együttműködésre. 2014 után fokozatosan bevezetésre került egy online regisztrálási rendszer, mely azonban a vizsgált paraméterek tekintetében másképpen fogalmaz meg kérdéseket, így az arra adott válaszokat nem lehet teljesen egybevetni az előző időszak adataival. A 101 darabos minta éppen elég nagy, ahhoz, hogy alapvető összefüggéseket megállapíthassunk, de bizonyos szegmensekben nem megfelelő a minta nagysága ahhoz, hogy reprezentatív felmérésnek tekinthessük.

A biztonságtudatosság méréséhez használt kérdőív rendelkezik az objektivitás több alapfeltételével is. Az egyik a kiértékelési objektivitás, mely szerint az értékelt már kitöltéskor szembesül a mérés várható eredményével. A Subco Vetting Form ugyanis úgy van felépítve, hogy nem megfelelő válasz esetén (alacsony biztosítási limit, folyamat hiánya) az adott kérdés háttere pirosra változik és a kérdés szekció fejlécében a szekcióhoz tartozó kiértékelés „failed”-re, azaz nem megfelelőségre változik. Az értékelt innen azonnal értesül, hogy mely pontokban várható, hogy javító intézkedést kér a kiértékelő. A kiértékelési folyamat alapja a zárt végű kérdésekre adott feleletválasztós válaszok. Nyitott végű, esszéisztikus kérdés csak az első, általános szekcióban található és a korábbi biztonsági események leírására irányul. A zárt végű kérdések ugyancsak az objektivitást erősítik, oly módon, hogy azok kiértékelése azonnal nyilvánvalóvá is válik, az értékelőnek nincs lehetősége attól eltérni. Az egyértelműség biztosítása az objektivitás egyik legfontosabb előfeltétele. [3] Az értékelő személyéből fakadó szubjektív szándékok megjelenését a fentiek miatt kizártnak tartom.

Az értelmezési objektivitást a kérdőív a minél egyszerűbb kérdés megfogalmazással biztosítja. A kérdések egyértelműen kérdeznak rá, hogy a kérdés tárgya létezik-e. A válasz lehet igen vagy nem. Például, „Van-e írott toborzási folyamat?”, amennyiben a válasz igen, azt ellenőrzésként később be lehet kérni, ha a válasz nem, akkor a kérdés alapszíne pirosra változik. További kérdés típus az, amely egy összegre kérdez rá: Gépkocsivezetők száma DiDb<sup>4</sup>-ben? Ilyen esetekben a válasz egy természetes szám. A kérdőív hosszantartó alkalmazása során az értékelő nem tapasztalta, hogy az abban foglalt kérdések megértése nehézséget okozna, igazolva, hogy a kérdőív közérthető és biztosítja az értelmezési objektivitást.

Adatfelvételi objektivitás alatt a tesztelési helyzet pontos meghatározását értjük. A vizsgált vállalatok mind azonos környezetből és azonos helyzetben töltötték ki a kérdőívet. Mindegyik vállalat partnerségi kapcsolatba akart kerülni és ez által megbízásokat akart elnyerni a kérdezőtől. A kérdőívre adott válaszokat tehát nem torzította a válaszadó szándéka az együttműködésre. Más kérdőíveknél jellemző az alacsony válaszadási hajlandóság, mert a kérdőív szándéka valamilyen összefüggés általános feltárása. A válaszadó nem feltételez semmilyen előnyt a kérdőív kitöltésével. Ebben az esetben a kérdőív célja a megfelelőség vizsgálata. A válaszadás ezért nagyarányú. A mögöttes válaszadói szándék miatt, az esetleges torzítások ezért mind csak pozitív előjelűek lehetnek. Nem életszerű, hogy ebben a helyzetben a fuvarozók saját folyamataikat vagy a beépített biztonságtechnikai eszközök létezését

---

<sup>4</sup> DiDb kártya: gépjárművezetők szakmai előéletét igazoló, pozitív diszkrimináción alapuló adatbázisban regisztrált munkavállalók azonosítására szolgáló mágneskártya. Jelenleg a regisztráltak létszáma több mint 24000 fő.[4]

letagadják. A válaszokat elektronikus formában kell megküldeni, az értékeltnek korlátlan ideje van a kitöltésre.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a kérdőív eredménye kizárólag a vizsgált vállalat tulajdonságai alapján jöttek létre, függetlenül a kérdőívet megalkotó piaci szereplőtől. Az objektivitás a több szempontú kiértékelés alapján: egyértelműen megállapítható.

### **Kvalitatív kutatás: Interjú**

A kérdőíves felmérés kiegészítéseként, az eredmények pontosabb vizsgálata érdekében kvalitatív kutatási eszközt, mélyinterjúzást is alkalmaztam. Az interjú célja az volt, hogy feltárja annak okait, hogy az egyes vállalatcsoportok eredményei miért nem illeszkednek egymáshoz. A feltételezett magyarázatokat az interjú során értékeltettem, valamint a beszélgetések alapján további okokat is feltártam. Az interjúk a logisztikai vállalat biztonsági vezetőjével és minőségügyi vezetőjével készültek.

### **A kutatásban résztvevő vállalatok bemutatása**

A vizsgált időszakban (2012-2014) felvett kérdőívekre válaszolók köre határozza meg a kutatásban résztvevőket. A futárszolgálatokat, azok eltérő jellegű munkavégzése és a tevékenységhez kötődő elvárások különbözősége miatt nem vizsgáltam. A kiválasztás további kritériuma volt ezért, hogy a fuvarozó lásson el raklapos teherfuvarozási tevékenységet. A kérdőívekből kivettem a teljesen érvénytelen választ adókat is.

A 101 kiértékelő lapból 88 felelt meg a kritériumoknak, mely összesen 66 céget takar, ebből 17 kétszer, 4 háromszor és 1 vállalat négyszer került auditálásra. A vizsgált sokaság jármű darabszáma összesen 935, átlagosan 14. A munkavállalói létszám 1322, átlagosan 20. A vállalatonként üzemeltetett jármű darabszám 1 és 85 darab között van.

A vállalatok jellemzően magyarországi bejegyzésű Kft-k, ez alól 8 szlovákiai bejegyzésű Sro és 4 egyéni vállalkozó, illetve Bt a kivétel.

Az adatok hibaellenőrzése során felszínre kerültek hibás adatok, például 0 jármű darabszám, vagy kevesebb gépjármű vezető, mint jármű, illetve több járművezető, mint alkalmazott. A hiányzó vagy nem koherens adatokat egyéb forrásokból pótoltam, ilyen az Opten<sup>5</sup> adattár, vagy korábbi vállalati bemutatkozó anyagok. A logikának ellentmondó adatokat kijavítottam.

## **A KUTATÁS EREDMÉNYE**

Korábbi kutatások kimutatták, hogy a hazai vállalati szereplők ellátási lánc és kockázatmenedzsment eszköz használatban jelentősen eltérnek. Nagy és Venter 2010-es műhelytanulmányában többek között arra a megállapításra jutott, hogy létezik egy egymástól jól elkülöníthető Fejlett és Fejletlenebb vállalati klaszter. Továbbá, „a Fejlett vállalati klaszter is csak erős közepes értékeket mutatott az egyes eszközök adaptálásában, és azok közül is elsősorban az információ megosztás és a költség, teljesítménymérés igazán jó, az anyagáramlási eszközök használata e klaszter esetében is gyengébb”, fejtik ki tanulmányukban [5]. Bár Nagy és Venter az árukibocsájtási, úgynevezett áruoldalt vizsgálta, a kutatásomban az adatok elemzése már első lépésben is jól láthatóan analóg eredményt hozott. A közúti fuvarozóknak is két fő csoportra, azon belül is két-két alcsoportra oszthatóak.

---

<sup>5</sup> Opten: cégtár, céginformációs adatbázis

## **Vállalati méret szerinti bontás**

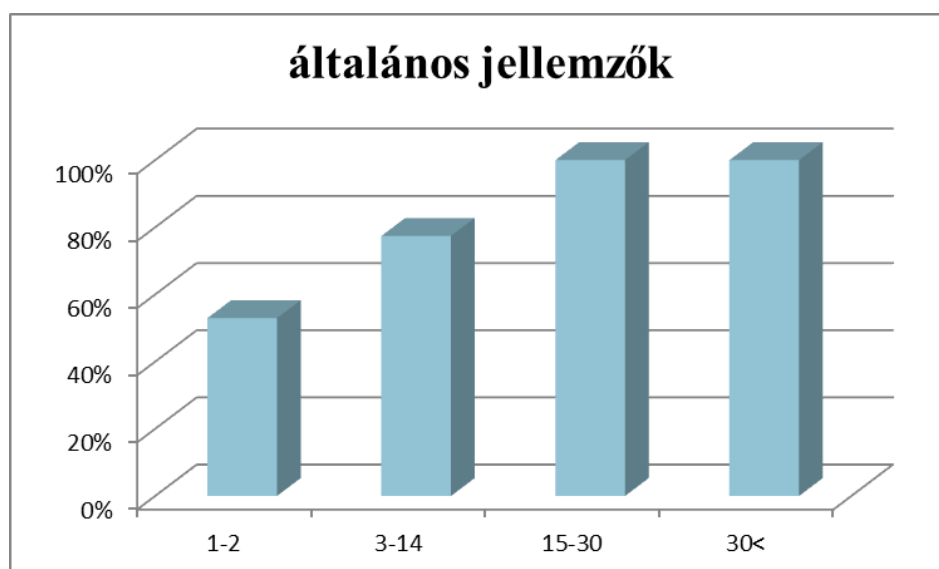
Fuvarozó vállalatoknál a legjellemzőbb paraméter a járművek darabszáma. Arra törekedtem, hogy találjak olyan jármű darabszám szerinti vállalatcsoportosítást, amely egyértelműen szétválasztja a felmérésben résztvevőket, azok biztonság tudatossági szintje alapján. A kutatás során azt találtam, hogy a következő csoportosítás szignifikáns korrelációt mutat, ezért jelen cikkben a továbbiakban így alkalmazom:

- 1.csoport: 1-2 járművel rendelkező társaságok: jellemzően a tulajdonos, illetve annak közeli hozzátartozója a gépkocsivezető, az ügyintézés is ők végzik.
- 2.csoport: 3-14 járművel rendelkező társaságok: a tulajdonos már ritkán vezeti a járműveket, a társaság már elindult a vállalattá válás útján, megjelennek az irodai alkalmazottak, saját tulajdonú telephely jellemzően nincs.
- 3.csoport: 15-30 járművel rendelkező társaságok: jellemző, hogy már megjelenik a saját telephely, a vállalatnak már komoly referenciái vannak, a tulajdonos jó tárgyaló képességű, magasabb iskolai végzettségű menedzser.
- 4.csoport: 30 fölötti járművel rendelkező társaságok, nem ritkán pénzügyi befektetők is megjelennek, adott régióban fajsúllyal rendelkező vállalkozás. Nagyobb kereslet kielégítésére önmagában is képes.

## **Vállalati egzisztencia vizsgálat**

Az első kérdéskör a vállalat ellenőrzésére szolgál. A szállítványozótól elvárható alapvető gondosság része, hogy meggyőződjön a jogi, tárgyi feltételek meglétéről, valamint vizsgálja a fuvarozó múltbeli tevékenységét, felmérje a várható szolgáltatási szintet. A kérdőív első része referenciák megnevezését, múltbeli káresemények leírását is kéri, azon túlmenően, hogy a vállalkozás azonosításra szolgáló adatokat is meg szükséges adni. A válasz negatív, ha nincs 3 referencia megnevezve, leellenőrizhető, irodai elérhetőségek hiányoznak, adó és cégjegyzékszám nem szerepel.

A válaszadók közül az 1-2 járművel rendelkező fuvarozóknak komoly nehézségbe ütközött a referenciák, irodai elérhetőségek kiadása, illetve azok validálása. Ebben a kategóriában a válaszadók 47%-a került elutasításra. Feltételezem, ezért nagy a kitétsége az ID lopással elkövetett bűncselekményeknek az 1-es csoportban. Az ID lopás egy elkövetési módszer, az elkövetők egy létező gazdasági szereplőnek álcázva magukat, az ő nevével visszaélve követik el a bűncselekményt. A mellékelt ábrán (1.ábra) látható még, hogy a 3-14 járművel rendelkező vállalatok 23%-a sem tudott értékelhető választ adni az alapvető kérdésekre. Az összes fuvarozó átlagosan 77%-ban mutatott pozitív eredményt.



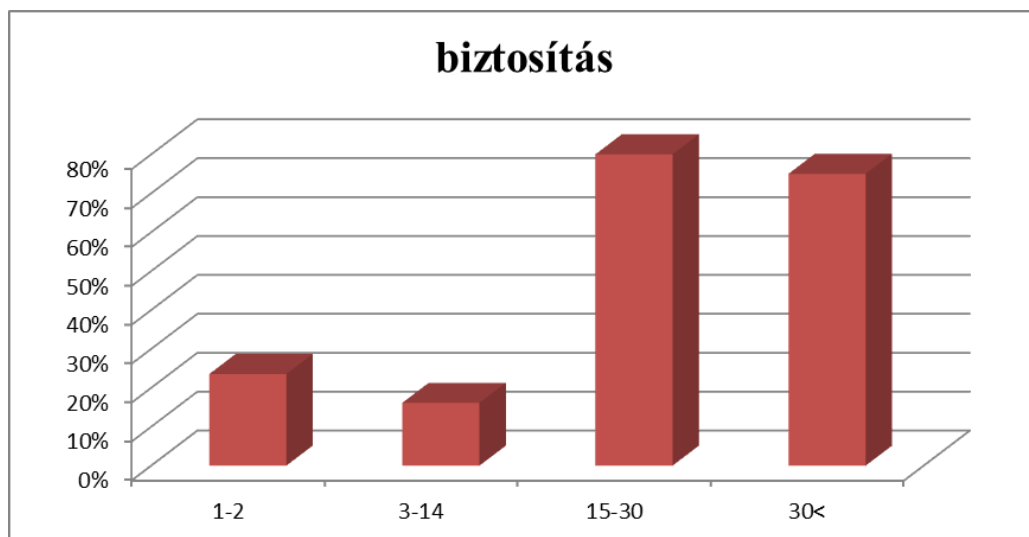
1. ábra Vállalati egzisztenciakérdésekre adott pozitív válaszok

### CMR<sup>6</sup> biztosítási fedezet vizsgálata, az egzisztencia vizsgálat visszaellenőrzése

A közúti áru fuvarozói felelősség a CMR egyezmény alapján 8,33 SDR<sup>7</sup> /kg. A vizsgálat tárgya, hogy a fuvarozó rendelkezik-e megfelelő fedezettel. A fedezetet helyesen úgy lehet megállapítani, hogy a maximális raksúly és a 8,33 SDR (jelenleg 10,36 EUR) szorzatát vesszük, melyet összevetünk a biztosítás által eseményenként térítendő összeggel. Ezt a vizsgálatot ma már a legtöbb fuvaroztató rutinszerűen végzi. Jelen vizsgálat viszont egy összetettebb képet vizsgált, ezért a kérdőívben rákérdeztünk a biztosítás egyéb feltételeire, nevesítve, hogy térít-e szándékosság, vagy véletlen gondatlanság esetén. A logisztikai vállalat ebben a szekcióban ellenőrzi a vállalat által az első részben megadott információkat. A vizsgálat kiterjed az adószámok, telefonszámok és referenciák telefonos vagy adatbázis segítségével végzett validálására. A két éven belül alapított vállalatok negatív besorolás alá kerültek, nagyobb kockázati kitettségük miatt. A válaszok kiértékelését a 2. ábrán szemléltetem. A fuvarozók két egymástól élesen elkülöníthető csoportba tartoznak. Az 1-14 járművel rendelkező és az annál többet foglalkoztató vállalatok között szignifikáns a különbség. A kisebb vállalatok csupán 20%-nál volt pozitív az eredmény, míg a 15 jármű felett üzemeltetők 78%-nál. Az összes vizsgált fuvarozó közül 35%-nak volt megfelelő a CMR biztosítása úgy, hogy a vállalati egzisztencia kérdések visszaellenőrzése is pozitív volt.

<sup>6</sup> CMR: Nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésekről szóló egyezmény. Az Egyezmény 1961.07.02-án lépett hatályba, ma már szinte minden európai ország csatlakozott hozzá. Magyarország 1970.07.28-i hatállyal, az 1971. évi 3. számú törvényerejű rendelet hirdette ki.[6]

<sup>7</sup> SDR: kosárvaluta, (angolul Special Drawing Rights, azaz „Különleges Lehívási Jogok”) a lehetséges igény szabadon használható pénzneme a Nemzetközi Valutaalap (IMF) tagjainak.[7]



2. ábra Biztosítási fedezet vizsgálatra adott pozitív válaszok aránya

## KÖVETKEZTETÉSEK

A kutatás jelenlegi fázisában csak részeredményt tudok összegezni. Összefüggést találtam a vállalatméret és a biztonságtudatossági szint között. Ez alapján a kisebb járműparkot üzemeltetők (1-es és 2-es csoport) kevesebb tudatossággal rendelkeznek, mint nagyobb versenytársaik. Az interjúk megerősítették azt a feltevést, hogy ezen vállalkozások többnyire nem is feltételezik egy biztonsági esemény bekövetkeztét, vagy könnyelműen bíznak annak elmaradásában. Erre a tényre mutat rá, hogy nem rendelkeznek megfelelő biztosítással. Egy esemény hatása a vállalat pénzügyi kitettsége és mérete miatt, gyakran csődhelyzetbe kényszeríti.

Az 1-2 járművel rendelkezők esetében az egzisztencia vizsgálatok 47%-ban negatív eredményre jutottak, ennek magyarázata a kis vállalatméretben keresendő, működésük még nem vállalatszerű. Az interjúk során kialakult kép, hogy ebbe a csoportba tartozó vállalkozók jellemzően korábbi gépkocsivezetők, csekély menedzsment ismerettel.

További kutatásokat végzek a témában annak megállapítására, hogy a biztonságtudatosság kialakulásának vannak-e további feltételei. Feltételezem, hogy nő a tudatosság egy elszenvedett bűncselekmény hatására, illetve vevői nyomásra. Jelen cikknek nem része annak a tudástranszfernek a mérése melyet a megbízó vállalatok nyújtanak a fuvarozóknak. A digitalizációval és a rendszerközpontú logisztikai gondolkodás kialakulásával előállíthatóak jövőbe mutató hatékony megoldások.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] *Reported cargo crime doubles in Europe*, Lloyd's Loading List, online, 17.05.2016, News, [http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Reported-cargo-crime-doubles-in-Europe/66428.htm#.V\\_ZhtXoRpNg](http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Reported-cargo-crime-doubles-in-Europe/66428.htm#.V_ZhtXoRpNg), (17.10.2016)
- [2] RUBIN, A., BABBIE, E.: *Essential research methods for social work*, Belmont, Brooks/Cole, Cengage Learning, 2010, pp.353, ISBN-13 978-0-495-60437-2
- [3] TÓTHNÉ Parázsó L.: *A kutatómódszertan matematikai alapjai*, Eszterházy Károly Főiskola, Médiainformaticai Kiadványok, 2011, online, [http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0005\\_31\\_kutatoismodszertan\\_pdf/31\\_kutatoismodszertan\\_5\\_5.html](http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0005_31_kutatoismodszertan_pdf/31_kutatoismodszertan_5_5.html), (2017.02.27)
- [4] *DiDb system*, DiDb.eu, online, [http://www.didb.eu/en/didb\\_system](http://www.didb.eu/en/didb_system), (17.11.2016)

- [5] NAGY J., VENTER L.: *Az ellátási lánc tudatos folyamat- és kockázatmenedzsmentjének hatása a teljesítményre, 24.számú műhelytanulmány*, Budapesti Corvinus Egyetem, Versenyképesség kutatás műhelytanulmánysorozat, Chikán A., 2010, p.42-43, ISSN 1787-6915
- [6] *CMR Convention*, Wikipedia, online, [https://en.wikipedia.org/wiki/CMR\\_Convention](https://en.wikipedia.org/wiki/CMR_Convention), (17.10.2016)
- [7] *Special Drawing Rights*, Wikipedia, online, [https://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_drawing\\_rights](https://en.wikipedia.org/wiki/Special_drawing_rights), (17.10.2016)