

Szabó László<sup>1</sup>

## Milyen szolgáltatásokat ajánlanak fel a logisztikai szolgáltatók Zala megyében?

LOGISZTIKA – INFORMATIKA – MENEDZSMENT

volume 3 • number 1 • március 2018 • pp: 74-82

DOI: [10.29177/LIM.2018.1.74](https://doi.org/10.29177/LIM.2018.1.74)

### Összefoglaló

A logisztikai szolgáltatók által nyújtott tevékenységek köre az utóbbi években kibővült, miközben egyre több elvárásnak is meg kell megfelelniük. A kutatásom célja a logisztikai szolgáltatók regionális szintű vizsgálata volt. Ebben a cikkben varianciaelemzéssel megvizsgálom a logisztikai szolgáltatók által felajánlott szolgáltatások időbeni változásait, azaz a felajánlási profil jellegét, vagyis a múltban, a jelenben nyújtott, illetve a jövőben nyújtani kívánt szolgáltatásokat.

**Kulcsszavak:** logisztikai szolgáltatás, logisztikai szolgáltató, varianciaelemzés, Zala Megye

### Abstract

What services are offered by logistics service providers in County Zala?

Abstract

The range of activities provided by the logistics service providers expanded in recent years, as they have to comply with more and more requirements. My research aim was to investigate the logistics service providers in regional level. In this paper I examine with analysis of variance the temporal changes in the services offered by the logistics service providers, that is the nature of the offered profile, namely the combination of the offer in the past, present and future.

**Keywords:** logistics service, logistics provider, ANOVA, County Zala

---

<sup>1</sup> PhD, Egyetemi adjunktus, Pannon Egyetem Gazdaságtudományi Kara

## Bevezetés

A logisztika szerepe a mai világban vitathatatlan, a modern társadalmak civilizációs folyamatai nyomán a termelés és a fogyasztás térben és időben szétválik. (Barótfi, 2001, p. 24) A vállalatok logisztikai feladataik jelentős hányadát, vagy akár egészét más vállalatokkal, vállalkozásokkal végeztetik el. A logisztikai feladatok kiszervezése egy hosszabb folyamat eredménye, mellyel párhuzamosan a logisztikai szolgáltatást végző vállalkozások fejlődéséről beszélhetünk. Ugyanakkor az utolsó pár év gazdasági változásai olyan környezetet teremtettek, amely alapjaiban érinti a logisztikai szolgáltatók működését, egyszerre lehetőség egy adott térségben a logisztikai szolgáltatások megléte, ugyanakkor elvárás is a megrendelőik részéről.

### 1. Logisztikai szolgáltatások

Napjainkban az ügyfelek igényei és azok gyors változása jellemzi a logisztikát. (Galkin – Dolia – Davidich, 2017, p. 1188) A gyártók és a külső logisztikai szolgáltatók közötti együttműködés az iparban és a kereskedelemben egyaránt a napi munka fontos részévé vált (Gubán – Kovács, 2017, p. 114). Ez az együttműködés lehet egyszerűen hagyományosan szűk, vagy másfelől összetett logisztikai szolgáltatásokat megcélozván széleskörű. Ezek alapján az igénybevett szolgáltatások az összetettség szempontjából két csoportra oszthatók:

- egyszerű;
- összetett.

Egyszerű, alacsony szintű logisztikai szolgáltatás például egyedi raktározás a tárolási szűk keresztmetszet feloldása érdekében, vagy egyszerű külső csomagoló szolgáltatás, szállítás A helyről B-be, ezek régóta fellelhetők. Az összetett, magas szintű szolgáltatások integrált tevékenységek végzéséhez köthetők. A magas szintű logisztikai szolgáltatások különböző típusú logisztikai tevékenységekből állnak, ideértve ezek koordinálását és irányítását is. Ilyen például a harmadik fél bevonásával végzett elosztás, aminek keretében a külső partner végzi a szállítást, raktározást, csomagolást, anyagkezelést, készletirányítást és az elosztási erőforrás tervezést. (Kovács, 2004, pp. 304-305.) A szolgáltatások – még azok is, amelyek igen sok embert szolgálnak ki – mindig igazodnak a szolgáltatást éppen igénybevevőhöz, az egyedi igényeihez.

Minden egyes megrendelő kiszolgálása egyedi eset, a többitől eltérő. (Kovács, 2001, p. 27) Az ügyfélközpontúság az igazán piacorientált szervezeteket áthatja, a logisztikai szolgáltatók területén is történtek erre vizsgálatok, például Ellinger és társai (2008).

Adott tekintetben a kereskedelmi logisztikai szolgáltatások fejlesztésének két fő változata lehetséges:

- 1) A termékpálya bármely szakaszán saját fejlesztésben megvalósított logisztikai megoldásokról beszélhetünk.
- 2) Logisztikai szolgáltatók igénybevétele, ebben az esetben számos olyan művelet kikerül a vállalatból, amely a termelés, értékesítés, feldolgozás részét képezte korábban.

Mindkét megoldásnak vannak előnyei és veszélyei is. (Tátrai, 2010, p. 24)

Ráadásul sok esetben adott területeken például az intermodális áruszállítási és logisztikai szolgáltatások esetében a fejlesztéséhez szükség van:

- a közlekedési infrastruktúra (közúti/vasúti pályák) fejlesztésére;
- a különböző közlekedési alágazatok kapcsolatát megteremtő kombinált forgalmi (röviden kombi-) terminálok (konténer-, Ro/Ro-, Ro/La-, huckepack-terminálok) fejlesztésére;
- az intermodális szállításhoz szükséges szállító-eszközök (speciális szállítójárművek, konténerek, csereszekrények) beszerzésére. (Tarnai, 2006, pp. 7-13.)

Ugyanakkor megállapíthatjuk, hogy a logisztikai szolgáltatók partnerkapcsolatainak különböző szintjei jöttek létre az elmúlt időszakban, melyek folyamatosan fejlődnek és új kapcsolati formák jönnek létre. Az alapvető szolgáltatást nyújtó logisztikai szolgáltatók általában szállítási és raktározási szolgáltatást végeznek, de a megrendelők sok esetben további hozzáadott értéket jelentő logisztikai szolgáltatásokat is igényelnek még. (Gelei, 2013, p. 296) A logisztikai tevékenységet nagyon sok vállalkozás szervezi ki, mivel nem tekintik kulcsfontosságú képességnek, emiatt a logisztikai feladatok ellátására arra specializálódott vállalkozások jöttek létre, melyek nagyfokú hatékonysággal végzik el a rájuk bízott anyagmozgatási feladatokat. (Vörös, 2010, p. 356) Napjainkban a logisztikai szolgáltatásokat sokan még elsősorban olyan árunak tekintik, ahol az ár az elsődleges (Ceniga – Sukalova, 2015, p. 163), úgy gondolom ez az általánosítás túlzó, talán csak az egyszerű alapszolgáltatások igénybevétele esetén beszélhetünk erről. Egy logisztikai szolgáltatást igénybe vevő cégnek biztosnak kell lennie abban, hogy az igényeit (szükségleteit) a választott cég megérti. (Meidutė-Kavaliauskienė – Aranskis – Litvinenko. 2014, p. 330) Az utolsó években fontos kérdéssé vált, hogy adott esetben kormányzati támogatással a logisztikai ipar, mint iparág dinamikusabbá váljon. Erre többek között az ázsiai gazdaságokban is láthatunk példát. (Park – Lee, 2015)

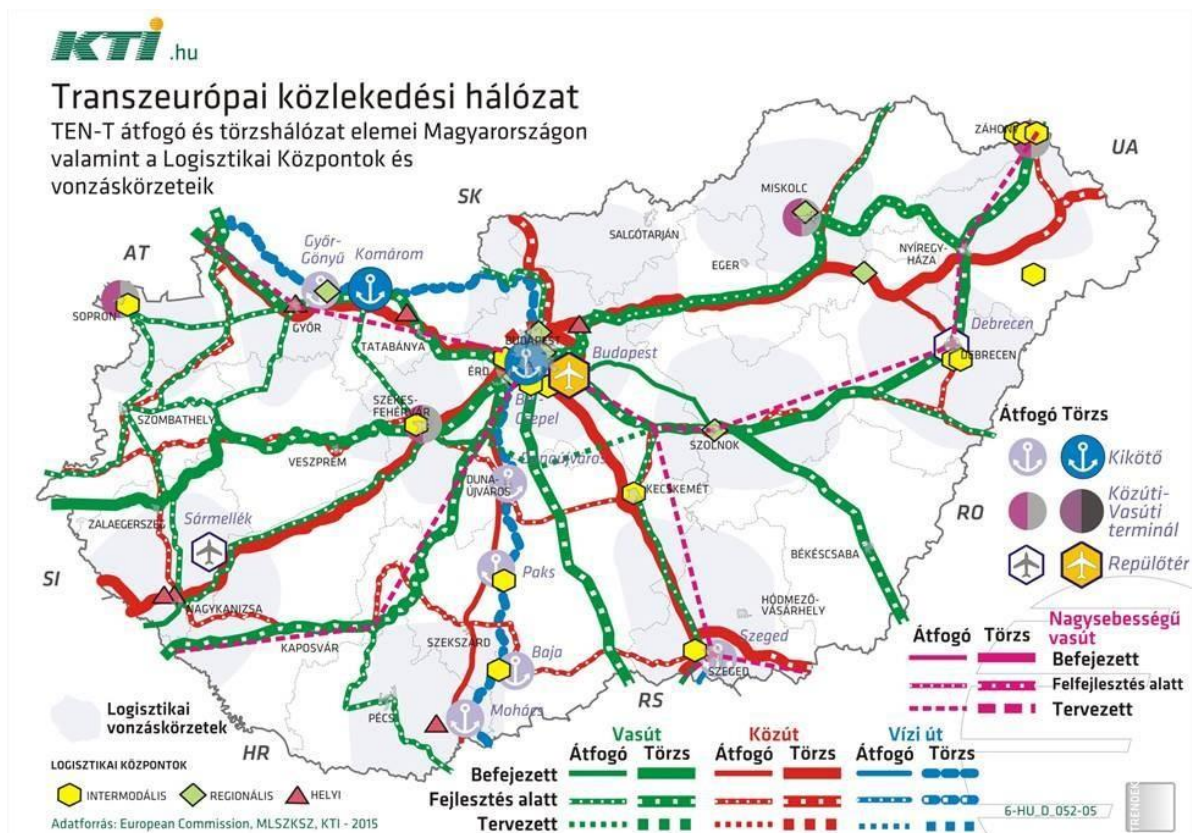
## 2. Zala megye, a vizsgált régió és makrogazdasági környezete

A megye helyzetéről röviden: Zala megye a Dunántúl délnyugati részén helyezkedik el. Keletről Veszprém, délről Somogy, északról Vas megye, nyugatról pedig a horvát és szlovén határ szegélyezi. Győr-Moson-Sopron, és Vas megyével Zala alkotja a nyugat-dunántúli régiót. Lakosságának változását a 1. táblázat mutatja, a 2011-es népszámláláskor ez 282179 főt jelentett.

1. táblázat: Zala megye lakossága (KSH)

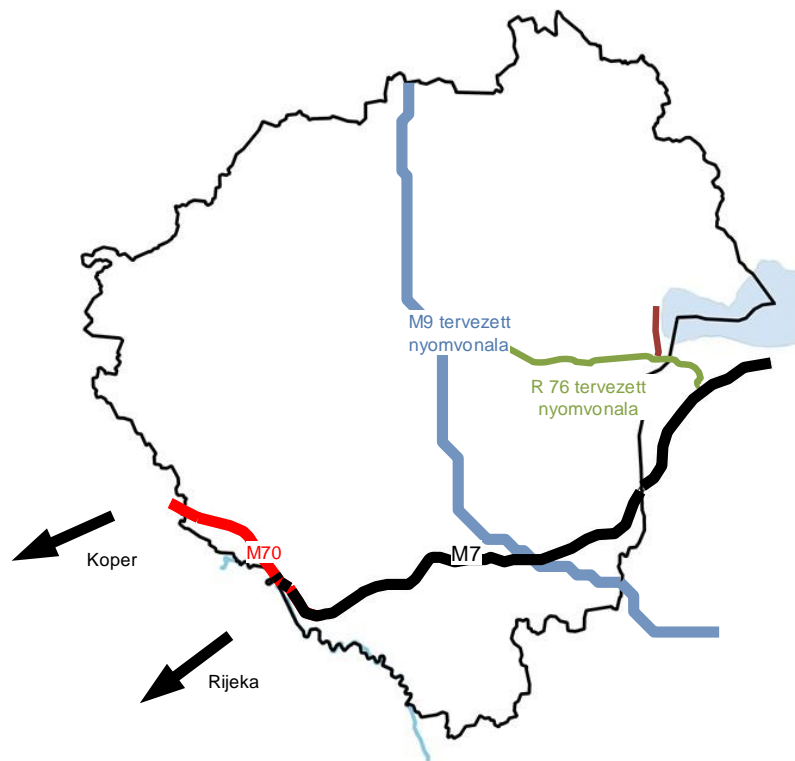
<u>Év</u>	<u>Lakosság (fő)</u>
<u>1980</u>	<u>317298</u>
<u>1990</u>	<u>306398</u>
<u>2001</u>	<u>297404</u>
<u>2011</u>	<u>282179</u>

Az 1980-as évek vége, az 1990-es évek eleje átalakulást hozott a megye korábbi gazdaságában, mely a 2000-es évek elejére stabilizálódott, ugyanakkor a 2008-ban kezdődő gazdasági válság hatására több nagyobb vállalat is jelentősen leépítette kapacitását. A megye adottságai ugyanakkor nem rosszak. Horvátországgal és Szlovéniával közvetlenül határos, és Ausztria is elérhető közelségben van. Öt főváros 250 kilométeres sugarú körön belül van.



1. ábra. A transzeurópai közlekedési hálózat elemei Magyarországon (kti.hu)

A TEN-T hálózat V. korridor közúti szakasza nyugat-keleti irányban áthalad Magyarországon, az V. folyosó szerves része a megyén áthaladó M7 autópálya, és az M70 autótút. (1. és 2. ábra) Közel van több nemzetközi forgalmat bonyolító kikötő: Fiume (Rijeka), Koper, Trieszt. Ezek együttesen képesek lehetnek ellensúlyozni az északi-tengeri kikötőket. Középtávú terv az M9. A megyén átfut az országos vasúti hálózat több eleme (Budapest, Pécs, Szombathely). Zala Megye 2013-as Területfejlesztési koncepciója is megállapítja, amit a korábbi kutatások is alátámasztottak, hogy Zala megye nagy részének elérhetősége kedvezőtlen, de az M7-es autópálya és a magyar – horvát - szlovén- összeérő gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés eredményeként a magyar-horvát-szlovén határ mentén logisztikai zóna alakulhat ki (pl. a Müller kereskedelmi lánc logisztikai bázisa), ahol a Letenyei, Nagykanizsai térség telephelyi adottságai a szomszédos országokéval versenyeznek. Figyelemre méltó, hogy jelentős a logisztika súlya Zalaegerszeg gazdaságában is, annak ellenére, hogy földrajzi fekvése és közlekedési kapcsolatai nem tűnnek jelenleg ideálisnak ehhez a funkcióhoz. A kombinált áru fuvarozás nem számottevő. Nagykanizsán és Lentiben ennek feltételei kiépültek, de a jelenlegi piaci körülmények között a szolgáltatás igénybevételére nincs számottevő igény.



2. ábra: Zala megye a főbb nemzetközi közutak tükrében (saját szerkesztés)

Az európai kelet-nyugati irányú tranzitforgalom nagy részének átvezetése komoly gazdasági előnnyel jár. Az Európai Unió közös gazdasági közösségbe, közös régióba helyezi a különálló országok kistérségeit. A kiegészítő szolgáltatások terén sok fejlesztési lehetőség van, amik gazdasági és anyagi hasznot jelentenének. (Ács – Szabó, 2014, p. 25) Az áruforgalom tekintetében Zala megye fontos közúti kapocs lehet a tengeri kikötők és Közép-Európa között. A sármelléki repülőtér lehetőséget biztosít a légi teherfuvarozásra, ami a mai világban, ahol az átfutási idő egyre fontosabb tényező, komoly súllyal bírhat.

Versenyképességi tényezőnek tekintem a földrajzi elhelyezkedést, ám ki kell hangsúlyoznom, hogy mindez csak magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatásokkal aknázható ki.

A logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozásokra vonatkozóan Zala megye tekintetében a 2. táblázatban látható adatsor állt rendelkezésre, viszont az én kutatásom a Zala megyében szolgáltatást nyújtó cégekre vonatkozott, míg a KSH részéről a Zala megyében bejegyzett cégek ilyen jellegű tevékenységi köre érhető „csak” el. A KSH részéről azt a tájékoztatást kaptam, hogy pontosan a kutatási szempont szerinti adatbázissal nem rendelkeznek.

2. táblázat: Logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozások száma Zala megyében (2012.dec.31.) (KSH)

TEÁOR szám	Vállalkozások száma (db)
52== Raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység	80
521= Raktározás, tárolás	8
5210 Raktározás, tárolás	8
522= Szállítást kiegészítő tevékenység	72
5221 Szárazföldi szállítást kiegészítő szolgáltatás	14
5222 Vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás	1
5223 Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás	2
5224 Rakomány-kezelés	10
5229 Egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás	45

A kutatás kezdetén 121 vállalkozást kerestem meg, melynek során 64 teljesen kitöltött kérdőívre tettem szert, melyek közül a kutatás szempontjából 53 db volt felhasználható. Az elemzéseket ezeken végeztem el.

### 3. A logisztikai szolgáltatások varianciaelemzése

A kérdőívekre kapott válaszok alapján elvégeztem a varianciaelemzést, ennek segítségével két vagy több sokaság átlagai közötti kapcsolatot vizsgálhattam. A vizsgálatnak a múltban nyújtott, a jelenleg elérhető, illetve a jövőben nyújtani kívánt szolgáltatások képezték az alapját. Jelen esetben a varianciaelemzést három sokaság átlagainak vizsgálataként végeztem el.

3. táblázat: A varianciaelemzés homogenitása a szolgáltatások esetén (saját szerkesztés)

Test of Homogeneity of Variances			
Szolgáltatások			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
,049	2	156	,952

A varianciaelemzés vizsgálati eredményeit a következő táblázatokban, illetve ábrákon láthatók. A homogenitásvizsgálat 0,952-es szignifikanciaszintet mutat, a varianciaelemzés szignifikanciaszintje 0,713.

4. táblázat: Varianciaelemzés (ANOVA) szolgáltatások (saját szerkesztés)

ANOVA					
Szolgáltatások					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	16,843	2	8,421	,339	,713
Within Groups	3874,264	156	24,835		
Total	3891,107	158			

A kapott válaszok alapján megállapítható, hogy a szolgáltatások számában nem terveznek változást a vállalatok. A részletes adatok vizsgálata továbbá azt is megerősíti, hogy a szolgáltatások összetételében sem várható változás. Ennek okait célszerű lenne a továbbiakban vizsgálni, hogy elégedettség, változtatás képtelenség, a vevői igények változatlansága vagy más tényező okozza.

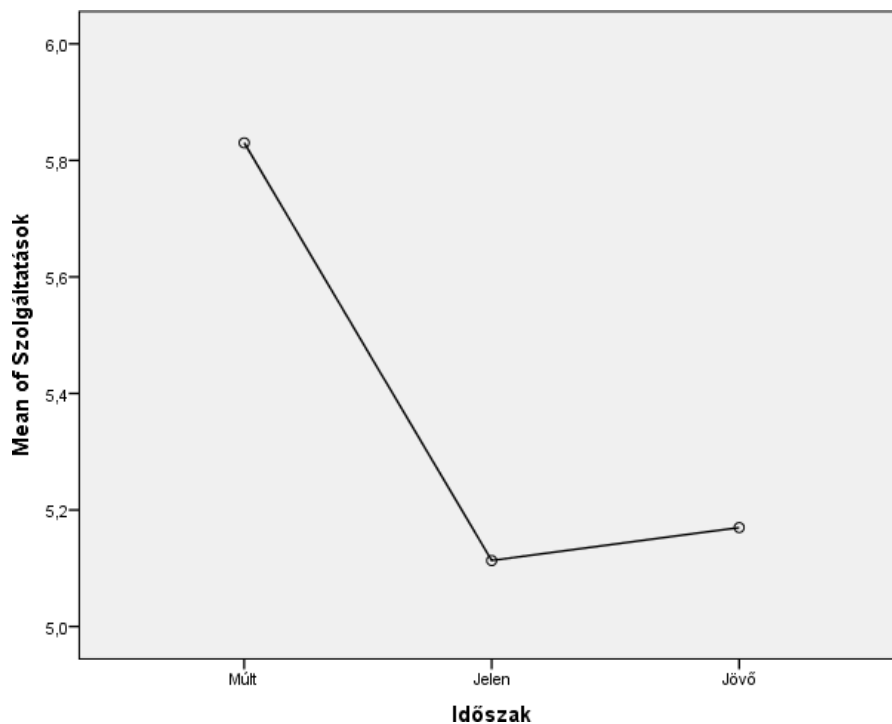
5. táblázat: Leíró vizsgálatok a szolgáltatások esetén (saját szerkesztés)

Descriptives								
Szolgáltatások								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Múlt	53	5,83	4,839	,665	4,50	7,16	0	22
Jelen	53	5,11	4,722	,649	3,81	6,41	0	20
Jövő	53	5,17	5,366	,737	3,69	6,65	0	25
Total	159	5,37	4,963	,394	4,59	6,15	0	25

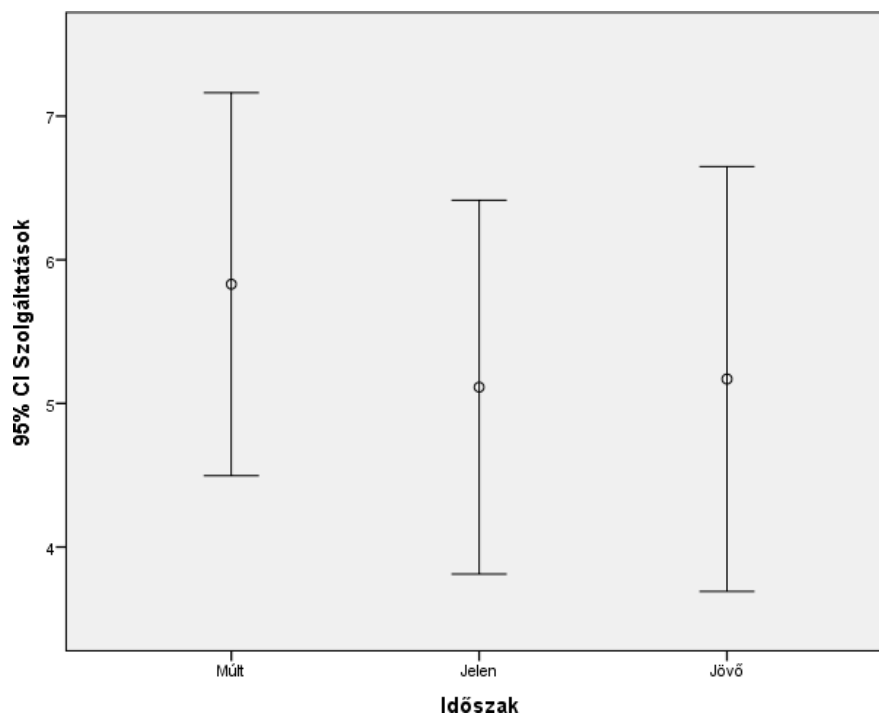
6. táblázat: Többszörös összehasonlítás a szolgáltatások esetén (saját szerkesztés)

Multiple Comparisons							
Dependent Variable: Szolgáltatások							
	(I)		Mean		95% Confidence Interval		
	Időszak	(J) Időszak	Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	Lower Bound	Upper Bound
<b>LSD</b>	Múlt	Jelen	,717	,968	,460	-1,20	2,63
		Jövő	,660	,968	,496	-1,25	2,57
	Jelen	Múlt	-,717	,968	,460	-2,63	1,20
		Jövő	-,057	,968	,953	-1,97	1,86
	Jövő	Múlt	-,660	,968	,496	-2,57	1,25
		Jelen	,057	,968	,953	-1,86	1,97
<b>Tamhane</b>	Múlt	Jelen	,717	,929	,826	-1,54	2,97
		Jövő	,660	,993	,880	-1,75	3,07
	Jelen	Múlt	-,717	,929	,826	-2,97	1,54
		Jövő	-,057	,982	1,000	-2,44	2,33
	Jövő	Múlt	-,660	,993	,880	-3,07	1,75
		Jelen	,057	,982	1,000	-2,33	2,44

A következő ábrákon látható, hogy a nyújtott szolgáltatások számának átlaga minimális eltérést mutat, különösen igaz ez a jelenlegi és a jövőbeni szolgáltatásokra, másrészt a három minta szórása is közel azonos intervallumban található.



3. ábra. Múltbeli, jelenlegi és jövőbeli szolgáltatások (saját szerkesztés)



4. ábra. Múltbeli, jelenlegi és jövőbeli szolgáltatások száma (saját szerkesztés)

Az elmúlt évtizedben a logisztikai vállalkozások próbálták a meglévő infrastruktúrájukat folyamatosan fejleszteni, ezáltal a megrendelőknek magasabb színvonalú logisztikai szolgáltatást felkínálni. A gazdasági válság Zala megyében a logisztikai szolgáltatókat is érintette, visszaesett a kereslet, a vállalkozások azóta óvatosabban fejlesztettek, a kapacitásbővítés nem volt napirenden.



## Összegzés

A korábbi években végzett vizsgálatok során még a szolgáltatások jövőbeni bővítése elsődleges cél volt a megyében található logisztikai szolgáltató vállalkozásoknál, a gazdasági válság a térségben működő termelő vállalatokat érzékenyen érintette, ami jelentős hatással volt a logisztikai szolgáltatókra is. Témáját tekintve a szolgáltatások piacát vizsgáltam, ahol az áramlás input és output oldalán egyaránt a megrendelők vannak. A szolgáltatók szolgáltatási struktúrájában való különbséget sok esetben a szolgáltatások egymáshoz viszonyított aránya jellemezte.

Összességében a logisztikai szolgáltatókra irányuló regionális kutatást végeztem a Zala megyében logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalkozások körében melyről megállapítást nyert, hogy a logisztikai szolgáltatók által felajánlott logisztikai szolgáltatások száma nem mutat változó képet, ennek egyik fő oka a logisztikai szolgáltatások piacán tapasztalható túlkínálat.

## Felhasznált irodalom

- [1] Ács, T. – Szabó, L. (2014): M70 autóút szerepe és hatása a közlekedési hálózatokban, *Logisztikai Híradó XXIV. évf. 1. szám* pp. 24-26.
- [2] Barótfi, I. (2001): *Szolgáltatástechnika*, Mezőgazda Kiadó, Budapest
- [3] Ceniga, P. – Sukalova, V. (2015): Future of Logistics Management in the Process of Globalization, *Procedia Economics and Finance* 26, pp. 160 – 166. doi: 10.1016/S2212-5671(15)00908-9
- [4] Ellinger, A. E. - Ketchen Jr., D. J. – Hult, G. T. M. – Elmadağ, A. B. - Richey Jr., R. G. (2008): Market orientation, employee development practices, and performance in logistics service provider firms, *Industrial Marketing Management* 37, pp. 353–366. doi:10.1016/j.indmarman.2007.01.002
- [5] Galkin, A. – Dolia, C. – Davidich, N. (2017): The role of consumers in logistics systems, *Transportation Research Procedia* 27, pp. 1187–1194. doi: 10.1016/j.trpro.2017.12.010
- [6] Gelei, A. (2013): *Logisztikai döntések – fókuszban a disztribúció*, Akadémiai kiadó, Budapest
- [7] Gubán, M. – Kovács, Gy. (2017) Miklós Gubán, György Kovács: Industry 4.0 conception, *Acta Technica Corviniensis – Bulletin Of Engineering* 10:(1), pp. 111-114.
- [8] Kovács, Z. (2001): *Termelésmenedzsment*, Veszprémi Egyetemi Kiadó, Veszprém
- [9] Kovács, Z. (2004): *Logisztika*, Pannon Egyetemi Kiadó, Veszprém
- [10] Meidutė-Kavaliauskienė, I. – Aranskis, A. – Litvinenko, M. (2014): Consumer satisfaction with the quality of logistics services, *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 110, pp. 330 – 340. doi: 10.1016/j.sbspro.2013.12.877
- [11] Park, H. G. – Lee, Y. J. (2015): The Efficiency and Productivity Analysis of Large Logistics Providers Services in Korea, *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 31(4), pp. 469-476. doi: 10.1016/j.ajsl.2015.08.008
- [12] Tarnai, J. (2006): A logisztikai szolgáltatások fejlődése a délkelet-európai térség országaiban, in *BME OMIKK LOGISZTIKA vol. 11. no. 6.* pp. 7–13.
- [13] Tátrai, A. (2010): Az élelmiszergazdasági disztribúció egyes logisztikai összefüggéseinek vizsgálata, *Doktori Értekezés, SZIE, Gödöllő*
- [14] Vörös, J. (2010): *Termelés- és szolgáltatásmenedzsment*, Akadémiai Kiadó, Budapest