

Az e-útdíj bevezetése versenyhátrányba hozza a fő felvevőpiactól távol lévő kelet-magyarországi vállalkozásokat, és azon keresztül is fuvar költség-növekedést generál, hogy csökkenteni a hazai fuvar kapacitásokat - derült ki az 51. közgazdász vándorgyűlés logisztikai szekciójában.

A főként a hátrányos helyzetű régiókban tevékenykedő, egyjárműves fuvarozó családi vállalkozások tönkemenetelét, a keleti ország rész versenyképességnek romlását is eredményezheti az e-útdíj, hiszen minél messzebből indulnak a hazai lakossági fogyasztás 70 százalékát adó Győr-Balaton-Budapest térségbe, annál nagyobb költségeket viselnek - vélte Szabó Zoltán, a Ghibli Kft. ügyvezetője. Aláhúzta: akár 50-szeres költség növekedést is okozhatott egy-egy belföldi fuvarozónak az e-útdíj bevezetése.

Egy belföldi, havi 8 ezer kilométert évi 11 hónapon át teljesítő négytengelyes jármű útdíja a használati rendszer bevezetése előtt évi 235 ezer forintot tett ki, ami jelenleg - autópályahasználattal számolva - meghaladja a 11,4 millió forintot. A cégnél azt tapasztalták, hogy szeptemberben már annyi megrendelés érkezett, hogy azt kapacitások híján nem tudták mind teljesíteni. A megrendelések növekedésének az lehet az oka, hogy másutt "eltűntek" a teherautók, vagyis a teljes hazai fuvarozói kapacitás szűkült a használati rendszer útdíj hatására: a vállalkozók egy része átállt az EU-n belüli szállításokra, mások pedig befejezték tevékenységüket. Ez a kapacitás csökkenés már a közeljövőben fuvar díj emelkedést eredményezhet Szabó Zoltán szerint.

A keleti ország részben tevékenykedők romló belföldi versenyképessége kapcsán Csonka Endre, az Első Pesti Malom Zrt. vezérigazgatója megemlítette, hogy a kecskeméti Univer Zrt. az első két e-útdíjas hónapban közel 18 százalékkal nőttek, a Bonduelle Kft. 20 százalék fölötti növekedésről számolt be, de a fővárosi Buszesz költség növekedése is eléri a 10 százalékot. A

Pannontej Zrt.-nél 13 százalékos költségnövekedést eredményezett az útdíj, ami évi 30-50 millió forint pluszt jelent - mondta Srei Tibor, a társaság supply chain igazgatója. Jelenleg 5-10 forintot tehet ki egy liter tej árában az útdíj, de egyes vállalkozásoknál akár 20 forint is összejöhet. (A tejiparban a takarmány szállításának költségei is beépülnek az árba, nem beszélve a termelőktől történő begyűjtés, a csomagolóanyagok szállításához kapcsolódó tételekről, illetve a késztermék kiszállításáról.)

Hozzátette: a kereskedelmi láncok nem fogadják el az útdíjra hivatkozó áremelési szándékot, illetve azzal érvelnek, hogy nem kérnek alacsonyabb árat sem azért, hogy a termékek szállítására eső útdíjat kompenzáltassák. Ennek ellenére a világpiaci tejárak növekedését követve van lehetőség az áremelésre - míg nemrég még lehetett 120-130 forintos UHT-tejrel találkozni a polcokon, addig jelenleg már 170 forint körül van az ár -, és ebből futja az útdíjra is. Amint fordul a világpiac, napi gondot fog jelenteni a tejipari gyártók számára az útdíj.