

A logisztika vállalatok versenyképességének elemzése, valamint a pénzügyi kultúrának értelmezése ezen ágazatban



Tóth Róbert

Ph.D. Doktorandusz, Szent István Egyetem Gazdálkodás- és Szervezéstudományok Doktori Iskola,

Nemzetgazdasági Minisztérium, Kereskedelmi Főosztály

E-mail: toth.robort.nemet@gmail.com

Röviden a szerzőről

Tóth Róbert a Nemzetgazdasági Minisztérium, Kereskedelmi Főosztályának munkatársa. A Szent István Egyetem (SZIE) Gazdaság- és Társadalomtudományi Karán szerzett közgazdász oklevelet, pénzügy mesterszakon. Jelenleg a SZIE Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori iskolájában folytatja tanulmányait. Kutatási területei közé a kis-és középvállalkozások finanszírozása, a vállalati és nemzetgazdasági versenyképesség, valamint az ellátásilánc-menedzsment tartoznak. Oktatási tevékenységet végez a Budapesti Gazdasági Szakképzési Centrum több tagintézményében, és olyan tantárgyak oktatását végzi, mint gazdasági és menedzsment ismeretek, vállalati pénzügyek elmélet és gyakorlat, logisztikai ismeretek, vezetési ismeretek. A fenti témakörökben folyamatosan publikál szakmai folyóiratokban és évkönyvekben.

Jelen szócikket Dr. Karmazin György emlékének ajánlom!

Absztrakt

Egy ország versenyképességét összehangolt ipari, termelői, oktatási és logisztikai stratégiával lehet erősíteni. Ha ezen felsorolt elemek közül a logisztika kevesebb szerephez jut, háttérbe szorul, akkor az az ipari fejlődés gyengítését eredményezheti már rövidtávon is. Mindebből következik, hogy a logisztika területén is rendkívül fontos a folyamatos fejlesztési igény és kényszer,

amelyet a jelenlegi világunkat mozgató digitalizációs folyamatok még erőteljesebben kikényszerítik. A versenyképes, erős magyar logisztikai ipar nemcsak a logisztikai szakma érdeke, hanem Magyarország gazdasági fejlődésének alapja, hiszen nélküle rendkívül nehéz megvalósítani az ipari fejlődést. Magyarország logisztikai versenyképességének megőrzése és erősítése tehát nemzetgazdasági érdek, ami a kormányzat és a szakma

összefogását, együttgondolkodását és a szükséges döntések, intézkedések mielőbbi meghozatalát igényli – Ezen kezdeményezéseket a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége, és a Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság is folyamatosan hangsúlyozza.

Kulcsszavak:

digitális megoldások, versenyképesség, folyamatos fejlesztés, gazdaságosság, kultúra

1. Bevezetés

A 21. században, az egyre inkább fokozódó piaci verseny, a globalizáció, valamint a hálózatokká fonódott kapcsolatrendszerek miatt napjainkra nélkülözhetetlenné vált a vállalatok egyedileg is megfogalmazott jövőorientáltsága, az előrelátó, távlatos stratégiaalkotás. A világban komplex folyamatok játszódnak le, s számtalan új kihívás merül fel, amelyek jelenleg még válaszokra várnak. E pillanatban az a legégetőbb kérdés, hogyan tudjuk megtalálni és kifejleszteni azokat a képességeket, illetve erőforrásokat előteremteni a vállalatok számára, amelyekkel segíthetjük versenyképességük kialakításához szükséges stratégiájuk és hálózati koncepciójuk kidolgozását és megvalósítását. Az új nézőpontok adta paradigmák hatékony menedzselése és összehangolása növelheti a vállalati eredményességet, és irányadó módon befolyásolhatja napjaink vállalati

gyakorlatát, – például a szükséges eszközök és a vezetői menedzsment újraformálása terén – mindez pedig hozzájárul a teljes nemzetgazdaság egészének erősödéséhez. A beszállítókkal és vevőkkel kiépített stabil és hatékony partnerkapcsolatok jelentősen befolyásolják a vállalat sikerességét. Felmerül azonban egy alapvető kérdés, vagyis, hogy napjainkban miért is vállalkoznak arra a cégek, hogy gazdasági tevékenységeiket nemzetközi szintre szélesítsék ki. A legfontosabb indíték a növekedés (Túróczy, 2016), valamint a hatékonyságfokozás iránti igény – vagyis a versenyképes pozíció biztosítása. A versenyképesség a gazdaság egy olyan helyzetértékelője, amelyet csak egy sokdimenziós mutatószámként lehet meghatározni. Versenyképes szereplők nélkül versenyképes nemzetállam elképzelhetetlen. A versenyképesség vizsgálataiban azonban nem csupán gazdasági tényezők, hanem a gazdasági rendszert körülvevő környezeti és társadalmi

aspektusok is meghatározó szerepet töltenek be. Ezen ún. puha tényezők szorosan kiegészítik a számszerűsíthető, kemény indikátorokat, ezzel lehetőséget teremtve a fenntartható növekedés, valamint tartós, innovációk sorozatán nyugvó versenyképesség keretfeltételeinek azonosítását. Az innováció jelentős hatással van a nemzetgazdaságra és napjainkban egyre inkább a versenyképesség egyik legfontosabb tényezőjévé vált. Éppen ezek alapján megállapítható, hogy a versenyképességet növelni szándékozó országok kimagasló színvonalú és hatékonyan működő innovációs és pénzügyi rendszereket kell, hogy működtessenek. A gazdaság versenyképességéhez pedig elengedhetetlen egy jól működő pénzügyi rendszer, megfelelő és magas szintű pénzügyi szolgáltatási struktúra, kimagasló pénzügyi kultúra a vállalkozások életében, továbbá a beruházásokhoz, és a működéshez szükséges források megfelelő mértékű biztosítása.

2. Versenyképesség a logisztika tükrében

Felmerülhet a kérdés, miért van szükség versenyre és miért nem csak arra koncentrálunk, hogy az erőforrásainkat hatékonyan használjuk fel? A válasz egyszerű: a gazdasági tevékenység céljából kell kiindulnunk és a mindenki számára érzékelhető kettősségből (Túróczy, 2015;2016). A gazdálkodó szervezetek versenyeznek a számukra optimális piacokért, a különféle erőforrásokért, illetve a vevőkért – ezen kettős megközelítés alapozza meg a vállalatgazdaságtan területéről jól ismert kettős értékteremtés elméletét. Az elmúlt néhány évtizedben erőteljesen teret nyert azon megközelítés is, miszerint a versenyképesség biztosítása érdekében szükséges a vállalati belső folyamatok optimalizálása (Veress et al., 2016; Túróczy, 2014) és annak átszervezése. Ezt a folyamatot erősítette a japán (nagy)vállalatok térnyerésének kiterjedése. Ezek voltak azok a cégek, amelyek a vállalati struktúra „karcsúsítása” révén jutottak vezető pozícióhoz a világpiacra. Természetesen ezen vállalkozások nem csupán a világ keleti részén voltak, vannak jelen; ma már a globalizálódó világ gazdaság rendszerében szinte nem létezik olyan hely, ahol a vállalkozások ne törekednének versenyképességük és hatékonyságuk fokozására. A globalizálódó folyamatok nyitottak teret többek között az ellátási lánc szemléletmód megjelenésének, majd térnyerésének (Kozma, 2017; Kozma-Pónusz, 2016). Ezen szerveződési struktúra gazdasági (és társadalmi) jelentősége ma már szinte minden nemzetgazdaságban, és iparágban megfigyelhető és elfogadott.

A globális versenyhelyzet kieleződése arra ösztönözte a vállalatokat, hogy hazai szinten (belföldön) megerősítsék piaci pozícióikat, és a gazdasági élet szereplőiként megjelenjenek a nemzetközi

piacokon is, megragadva saját erősségüket jelentő képességeiket, amelyek versenyelőnyt biztosíthatnak számukra. A nemzetközi szinten történő gazdasági tevékenységek folytatása, az egyes tevékenységek kiszervezése, ugyanakkor jelentősen alakította át az ellátási láncok struktúráját és a vállalatok ellátási láncban elfoglalt pozícióját. A mai globalizált világban már nem csupán a multinacionális vállalatok élvezik a diverzifikáció nyújtotta előnyöket, hanem a kis-és közép vállalkozások is aktívan részt vesznek a globális értékteremtő láncokban. Mindez fokozza a vállalatok exportképességét is (Karmazin,2014a), amely pozitív hatással van a nemzetgazdaságok összteljesítményére, így a lakosság életszínvonalára is (Tóth, 2016). A nemzetközi szinten is megjelenő vállalatok az innovatív versenyképességi tényezők jelentette kihívásokkal (Oláh – Nagy, 2015; Oláh – Popp, 2016), valamint teljesen újszerű piaci környezettel találják szemben magukat. Ebben jelenthet egy potenciális megoldást az ellátási láncokban való gondolkodás, azok nyújtotta lehetőségek kihasználása, melyhez azonban megfelelő üzleti környezet jelenléte és magas szintű pénzügyi kultúra szükséges.

A logisztika szerepének egyre fontosabbá válása folytán és a logisztikai szolgáltatók szerepvállalásának jelentősége miatt mindenképpen indokolt ezen szektor elemzése, hiszen ennek a szolgáltatói körnek a szerepe a jövő nemzetgazdaságában – a hazai és nemzetközi szakirodalom állításaira hivatkozva (Karmazin, 2014b, 2016;Kuhn-Hellingrath 2013) – egyre fontosabbá válik. A logisztika minden ország gazdasági életében fontos szerepet játszik: az ellátási folyamatban biztosítja a megfelelő tervezést, az áru, szolgáltatás, és információ áramlását, a készletezést, raktározást, csomagolást, hulladékkezelést és hasznosítást a fogyasztói igények minél hatékonyabb

kielégítése céljából. A logisztikai szektor hazai nemzetgazdasági jelentőségét híven tükrözi az ebben a szektorban tevékenykedő körülbelül negyvenezer, döntően kis- és középvállalkozás, amely gazdálkodó szervezetek szolgáltatóként foglalkoznak a logisztikával, ideértve az áru fuvarozást, szállítmányozást és a személyszállítást is. A szektor mintegy 191 ezer munkavállalónak biztosít megélhetést (KSH, 2017). A logisztika Magyarország versenyképességének javításában is kulcsfontosságú tényező, és egyben az egyik legígéretesebb kitérési pontként értelmezhető. Mindezt igazolja az a tény, hogy ezen szektor hozzájárulása a magyar bruttó hazai termékhez mintegy 7,1 százalék, míg a fejlett ipari országokban ez az arány megközelíti a 13 százalékot. A szektor által nyújtott szolgáltatások színvonala, elérhetősége döntő jelentőségű a hazánkba beáramló – vagy az azt éppen elkerülő – áruk, szolgáltatások és befektetések, a gazdaság dinamizálása és a foglalkoztatási lehetőségek bővítése szempontjából (Középtávú logisztikai stratégia, 2014-2020).

Napjainkban folyó jelentősebb kutatások alapján megállapíthatjuk, hogy a különféle együttműködések kerülnek a fókuszba, úgymint a hálózati kapcsolatok, a vállalatokon, iparágakon és nemzeteken átnyúló együttműködések (globális ellátási láncok), a makroszinten, regionálisan és rendszer szinten értelmezett innovációk, a tudás és a fenntarthatóság, valamint a tényeken alapuló kutatási megközelítések. Kása (2016) tanulmányában kiemeli, hogy „korábban egyértelműen a nagy technológiai vállalatok képezték leginkább a vizsgálatok tárgyát, mára ez eltolódott a kisebbek, főleg a KKV szektor felé, ám legújabban még inkább a kis- vagy mikro vállalkozások felé. Megjelentek a kreatív iparágak, a smart megoldások és a dizájnvezérelt vállalatok, legújabban pedig kimutathatóan a startupok. Az innovációk diffúziójának helyébe a kétezres évek óta a hálózati típusú innovációs együttműködések léptek.” Ezen hálózatok létrejötte elsősorban világviszonylatban, azaz több országot érintően értelmezhetőek. A globális gazdaságban a termelési és szolgáltatásnyújtási tevékenységek viszonylag egyszerűen áthelyezhetőek, ezért a kizárólag gyártási helyszínként számon tartott államoknak bizonyos fokú kiszolgáltatottsággal kell szembenézniük. Hosszú ideje már a tőke és – egyes térségekben, így például az Európai Unió



belül – a munkaerő is szabadon áramlik. Komoly probléma azonban, ha ez az áramlás a kutatók, a diplomások és a képzett szakmunkások elvándorlását jelenti. Sajnos Magyarország – Lengyelországhoz, Romániához és Szlovákiához hasonlóan – ezt a negatív folyamatot éli meg. Amennyiben ez a kedvezőtlen tendencia folytatódik, nemcsak a tervezett új ipari beruházások maradhatnak el, hanem a már betelepült cégek elkötelezettsége is csökkenhet a régió országai, köztük hazánk iránt is (Illyés, 2017). Mindezt fontos a hazai a logisztikai ágazatot kiemelten vizsgálni, hiszen mint az korábban megállapításra került, ez az az ágazat, amely jelentős potenciált tartalmaz hazánk egészének versenyképességére. Ebből kifolyólag fontos a megfelelő keretrendszer megteremtése, hiszen a szállításokban rejlik, közvetlenül a közlekedési rendszer, közvetve a társadalom szintjén jelentkező hatékonyságnövelés, valamint a környezetterhelés csökkentése csak akkor valósítható meg, ha ezen piaci feltételek rendelkezésre állnak. Napjainkban a növekedési elméletek területén a fizikai erőforrásokkal szemben sokkal inkább megjelenik a tudás, a kreativitás és az innováció szerepe (Tangl-Vajna, 2016). A piaci feltételek, azaz a megfelelő üzleti környezet – ami a KKV-k növekedésének és virágzásának egyik előfeltétele – mellett a logisztika területén is – úgymint szinte minden más ágazatban – kiemelkedő jelentőségű a humán tőke, mint erőforrás, hiszen a logisztikai rendszerek, és azon belül zajló folyamatok megfelelő működése szempontjából kulcsfontosságú, hogy jól felkészült, a jelen kornak megfelelő ismeretekkel és szakmai tapasztalatokkal rendelkező, a logisztikai innovációkra is nyitott szakemberek álljanak a vállalkozások rendelkezésére. A megfelelő „mennyiségű és minőségű humán erőforrás” biztosításának egyik alapfeltétele egyrészt az oktatási rendszerben keresendő. Optimális helyzetben az oktatási intézmények kellő hangsúlyt helyeznek a pénzügyi, a menedzsment, valamint a logisztikai szemlélet és ismeretek átadására – amely biztos alapját képezheti a hallgatók alapvető ismereteinek elsajátításában. Másrészt elvárásaként fogalmazható meg, hogy a logisztikai tevékenységet végző vállalkozások komoly figyelmet fordítsanak a megfelelő minőségű, a vállalati igényekkel összhangban lévő

gyakorlatorientált képzési tevékenységre. Természetesen nem hagyhatjuk figyelmen kívül a kutatás-fejlesztés kérdéskörét sem. A vállalati szektor K+F-kiadásainak ösztönzéséhez nagymértékben hozzájárul a megfelelő intézményi, infrastrukturális, piaci és üzleti környezet megteremtése (Palotai-Virág, 2016). Az elmúlt egy évtizedben számos olyan új, innovatív megoldás jelent meg a logisztika területén, mely kihívások elé állította a logisztikai piac szereplőit is. A PwC egy 2016-os felmérése szerint, a szállítmányozó cégek mintegy fele tart attól, hogy a digitális kultúra és képzettség hiánya a cégen belül egyszerűen kudarcra ítélné bármilyen innovációt. Az innováció a logisztikában is egy szükséges, elkerülhetetlen és nem önként választott lépés lehet, amely a logisztika ipar kihívásaira valódi és gyors válaszreakciót képezhet, mely természetesen jelentős növekedést eredményezhet a nyereségesség terén. A lehetséges fejlesztések nélkülözhetetlenek ahhoz, hogy a logisztika (és a teljes ellátási lánc) egyes szereplői képesek legyenek lépést tartani versenytársaikkal. A sikerre törő, eredményes működést tartósan elérni kívánó gazdálkodó szervezetek számára az innováció (valamint a kutatás és fejlesztési ráfordítás) tehát kikerülhetetlen. Az azonban, hogy ezek a kutatás-fejlesztés-innováció területén megvalósítandó folyamatok milyen mértékben, minőségben és eredményesen kerülnek megvalósításra, jelentős mértékben befolyásolja a vállalkozások pénzügyi kultúrája. (Folyamatban lévő kutatásom egyik alaphipotézise, hogy azon gazdálkodó szervezetek, amelyek fejlett (formális) pénzügyi kultúrával rendelkeznek, sokkal nyitottabbak ezen beruházások, befektetések megvalósítására.). A technikai haladás minél jelentősebben növeli a termelékenységet, a gazdasági növekedésnek annál nagyobbak kell lennie. Jelenleg a negyedik ipari forradalom világában élünk, amely fókuszában a gépek, technológiák, és szervezetek információs rendszerekbe, hálózatokba történő fonódása húzódik meg. Az „ipar 4.0” koncepció keretein belül korszerű technológiák, a környezethez alkalmazkodni képes stratégiák, azon belül új ismeretbázis, mindezek alapján pedig teljesen új vezetési és szervezési módszerek, szervezeti rendszerek, üzleti modellek jelennek meg. Ezen változásokhoz pedig komoly átalakulásra, modernizációra,

szemléletmód váltásra lesz szükség, melynek kialakításában a mindenkori kormányzatnak kiemelkedően fontos szerepe van. A K+F+I tevékenységekkel természetesen szorosan összefügg a logisztikai folyamatok digitalizációja is, azaz az Ipar 4.0. eszköztárának a logisztikába történő integrálódásai. Az elektronikai ipar magasra teszi a lécet, ha elvárásokról van szó. Teljes informatikai transzparencia, kiemelt árubiztonság, tökéletes állagmegóvás, tervezhető beszerzési logisztika, szünetmentes árukövetés, valós idejű készletinformációk és tūpontos kiszállítási határidők (Supply Chain Monitor, 2017.) jelentik a legfontosabb versenyképességi tényezőket, amelyekre hatással van a digitalizáció. A jövő logisztikájában tehát kiemelkedő szerephez jut az iparág folyamatos fejlesztésének igénye, valamint más iparágak innovációi is, úgymint a járműipari folyamatok – megjelennek az önvezető kamionok, az „okos” logisztikai struktúrák, a drónos szállítási megoldások, a hálózatba kapcsolt járművek stb. Jelentős fejlesztési folyamatok determinálhatók a gépek közötti kommunikáció területén, amely elősegítheti a raktár-logisztikai folyamatok automatizálását, így a hatékonyság fokozását is.

3. A pénzügyi kultúra értelmezése

A 21. században elterjedőben van az a felismerés, hogy a vállalkozás sokkal közelebb áll az élő organizmusokhoz, mint a gépekhez. Egyre többekben tudatosul, hogy a parancs és engedelmesség „kultúrája”, valamint a szakértői tevékenységek centralizálása exponenciális sebességgel butítja el, teszi innovációra alkalmatlanná a szervezeteket. A siker kulcsa az a menedzsment, amely szisztematikusan fejleszti a szervezet önszervező és az önirányító képességeit – olvasható Radó István, az IFUA Horváth & Partners ügyvezetője 2017. januári tanulmányában. Ezen újszerű megközelítés azt is magába foglalja, hogy ahhoz, hogy a menedzsment a jelenlegi kor kihívásaira megfelelő választ adjon (pl. egy tevékenységet vagy folyamatot automatizáljanak) nem elegendő csupán a technikai megvalósíthatóság, rendkívül fontos kérdés, hogy mennyibe kerül a szükséges ezen eljárások kifejlesztése és a vállalkozásban való integrálása. Nem szabad megfeledezni tehát a pénzügyi erőforrások szűkösségéről – azonban itt

már nem csupán a szükséges pénzügyi forrás megteremtésén van a hangsúly, hanem annak ésszerű felhasználásán, strukturális összeállításán, amelyben kiemelkedő szerephez jut a vállalati pénzügyi kultúra. A következőkben röviden összefoglalásra kerülnek a pénzügyi kultúra lehetséges értelmezései. Bárcki-Zéman (2015) szerzőpáros tanulmányában megállapítja, hogy a pénzügyi kultúrának nincsen egységes meghatározása, illetve vizsgálati módszertana, azonban rávilágít arra, hogy a pénzügyi kultúra szintjének mérése kiemelt feladat egy társadalomra és gazdaságra nézve egyaránt, hiszen a társadalom tagjai irányítják, vezetik azt. A pénzügyi kultúra igazi jelentőségére a 2008-ban kibontakozott pénzügyi válság hívta fel a figyelmet (Klapper – Lusardi – Panos, 2012).

A 2008-as globális pénzügyi válságot kiváltó események, illetve az azt követő sorozatos banki botrányok mind a pénzügyi szakma morális romlását igazolják. 2008 őszén szerte a világban negatív gazdasági folyamatok következtek be, vállalatok és bankok egyaránt tűntek el egyik napról a másikra, jelentősen zuhanni kezdtek az árfolyamok. Valószínűleg nem mondhatjuk azt, hogy a vállalatvezetők és bankárok mindenhol rossz döntést hoztak ezen időszakban és ennek hatására történt az árfolyamok negatív irányú elmozdulása, majd 2009 tavaszán pedig csak jó pénzügyi döntések születtek, melynek hatására emelkedni kezdtek az árfolyamok. Napjaink rohamosan változó gazdasági környezetében különösen fontos szerephez jut két tényező: egyrészt a bizalom (Fukuyama, 2007), másrészt pedig a pénzügyi kultúra. A gazdasági szereplőknek számos tennivalója van magatartási és pénzügyi kultúrája megreformálásában ahhoz, hogy vissza tudja szerezni a gazdasági növekedés támogatásában játszott feladata ellátásához elengedhetetlenül szükséges bizalmat (részletesen lásd: Mester et.al., 2016).

A pénzügyi kultúra alatt nem csak az egyének (humán tőke), hanem a vállalkozások pénzügyi kultúráját is értjük, amely az egész társadalom és nemzetgazdaság hangulatát, pozícióját határozhatja meg. Ezt a megközelítést igazolja Habschick és szerzőtársai által 2007-ben elkészített tanulmány, melyben meghatározásra került, hogy a pénzügyi kultúra iránti igény növekedésében alapvetően két tényező képvisel jelentős

szerepet. Egyrészt kiemelik az egyének szükségleteit, másrészt a pénzügyi szektorban bekövetkezett változásokat. Az elmúlt egy, másfél évtizedben globális mértékű gazdasági és társadalmi változások mentek végbe, amelyek alapjaiban véve változtatják meg az egyének és a vállalkozások pénzgazdálkodását. A fentiek alapján látható, hogy a – vállalati szinten értelmezhető – pénzügyi kultúra összefüggésben áll a pénzügyi döntésekkel. Magyar (2012) szerint a pénzügyi kultúra egy összetett folyamat, amely a jó pénzügyi döntések meghozatalához szükséges információk beszerzését és értékelését foglalja magában. Továbbá azt is hangsúlyozza, hogy nemcsak a pénzügyekre vonatkozóan hozunk döntéseket, és a legtöbb döntésünknek van valamilyen pénzügyi hatása. Ezzel a megközelítéssel még inkább kibővíti a pénzügyi kultúra témakörét, így nem csupán a pénzügyi döntések tartozhatnak a témához, hanem az összes olyan döntés, amelynek van pénzügyekre gyakorolt hatása (Botos et.al., 2012). Hung és szerzőtársai (2009) ettől komplexebb megközelítést fektettek le, mely az alábbi tényezőket foglalja magában: a pénzügyi tudás, egyszerű, alapvető pénzügyi fogalmak ismerete, a pénzügyi folyamatok megértési készsége, a pénzügyi tudás alkalmazási készsége és a megszerzett tapasztalatok, a pénzügyi összefüggések és definíciók ismerete, az egyszerű/megalapozott/tudatos pénzügyi döntések meghozatalának képessége. Jól látható, hogy ezen megközelítés sokkal inkább a társadalmi szintre fókuszál, azaz a magánszemélyek pénzügyi kultúrájára.

A fentiekben a pénzügyi kultúrának az általános értelmezése került bemutatásra. Természetesen a logisztikai vállalkozások területén is kiemelkedő szereppel bír, hogy milyen pénzügyi tudatosság, stratégiaalkotás mellett születnek meg az egyes, a vállalat egészére, de sok esetben az egész ellátási láncra hatást gyakorló döntések. Lényegesen befolyásolja a vállalkozás eredményességét és jövedelmezőségét, hogy milyen pénzügyi eszköztárral, és elméleti szaktudással rendelkezik a menedzsment. Tanulmányom következő részében a logisztikai vállalkozásokra kivetített elemzés kerül bemutatásra egy 96 vállalatból álló minta alapján. A kérdőíves felmérésben a vállalatok üzleti környezetét, versenyképességét, a digitális térhódítás lehetőségét, valamint a pénzügyi kultúra értelmezését, annak a

vállalat eredményességére gyakorolt hatását vizsgáltam.

4. Összegzés

A fentiekben bemutatásra került a logisztikai ágazat aktuális versenyképességi helyzete. A téma aktualitása elsősorban a rohamosan változó, globális rendszereknek, kapcsolati hálózatoknak tudható be. A részletezett folyamatok jelentős hatást gyakorolnak (majd) a logisztikai rendszerekre, és ezen magas hozzáadott értékkel rendelkező logisztikai megoldások, folyamatok minden bizonnyal új dimenziókat fognak megnyitni az ágazatban. A folyamatos innováció igénye azonban a jelenlegi világunkban elengedhetetlen minden, a teljes logisztikai/ellátási láncban szereplő vállalat számára. Megállapítható tehát, hogy a vállalati sikeresség leginkább az innovációtól függ, azonban számos szerző rávilágít arra, hogy a sikerhez az innováció csak egy eszköz, hiszen megfelelő projekt és controller eszközök nélkül az innovatív ötlet nem fejlődik tovább és csak egy ötlet marad (Pataki-Tangl, 2017; Túróczi, 2016). Egyértelműen kijelenthetjük, hogy új korszak küszöbén állunk, amelybe az átmenet sikere a technológiáktól, a korszerű vezetői gondolkodástól, és a pénzügyi kultúrának ismeretétől, ahhoz való viszonytól függ. A pénzügyi kultúra fejlesztése a teljes gazdaság, annak minden szereplőjének közös érdeke, ezért közös szerepvállalásra van szükség ezen a területen.

5. Irodalom

- Bárcki J., Zéman Z. (2015): A pénzügyi kultúra és annak anomáliái, Polgári Szemle: Gazdasági és társadalmi folyóirat 11: (1-3) pp. 101-108. pp.
- Botos K. – Botos J. – Béres D. – Csernák J. – Németh E. (2012): Pénzügyi kultúra és kockázatvállalás a közép-alföldi háztartásokban. Pénzügyi Szemle, 3, 291-309. o.
- Fukuyama, F. (2007): Bizalom - A társadalmi erények és a jólét megteremtése. Somogyi, P. (ford.) Európa Könyvkiadó, Budapest pp. 488-489.
- Habschick, M. – Seidl, B. – Evers, J. (2007): Survey of Financial Literacy Schemes in the EU27, Evers&Jung, Hamburg, http://ec.europa.eu/internal_market/finances-retail/docs/capability/report_survey_en.pdf (Letöltve: 2014. szeptember 19.)
- Hung, A. A. – Parker, A. M. – Yoong, J. K. (2009): Defining and Measuring Financial Literacy. Rand Working Paper, http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/working_papers/2009/RAND_WR708.pdf (Letöltve: 2014. szeptember 15.)

- Karmazin Gy.: (2014a): A logisztikai szolgáltató vállalatok gazdálkodási sikertényezőinek és stratégia-választásainak hatása a vállalat eredményességére. PhD értekezés, Szent István Egyetem, Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola, Gödöllő
- Karmazin Gy. (2014b): A logisztikai szolgáltató vállalatok gazdálkodási sikertényezőinek és stratégia-választásának hatása a vállalat eredményességére – Fókuszban a vállalati méret. In: Duleba Szabolcs (főszerk.): Logisztikai Évkönyv 2015, Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 110-115. oldal
- Karmazin Gy. (2016): A logisztikai szolgáltatók stratégiai sikertényezői, Akadémiai Kiadó, Budapest, pp 125-127,
- Kása R. (2016): Hová tart az innováció kutatása? Trendek térben és időben, In.: Logisztika-Informatika – Menedzsment,
- Klapper, L. – Lusardi, A. – Panos, G. A. (2012): Financial Literacy and the Financial Crisis. Policy Research Working Paper. Washington, The World Bank
- Kozma Tímea (2017): Cooperation in the supply chain network, FORUM SCIENTIAE OECONOMIA 5:(3) pp. 45-58.
- Kozma T.– Pónusz M. (2016): Ellátásiláncmenedzsment elmélete és gyakorlata-alapok. Alapösszefüggések a hálózati versenylőnyök és értékláncok mentén. Károly Róbert Kutató-Oktató Közhasznú Nonprofit Kft. Gödöllő, 146-166. p.
- Kuhn, Axel - Hellgrath, Bernd (2013): Supply Chain Management: Optimierte Zusammenarbeit in der Wertschöpfungskette, ISBN 978-3-662-10141-4, pp.1-12.
- Oláh J. - Nagy Gy. (2015): A folyamatos fejlesztés kultúrájának ismertetése egy játékgártó vállalat példáján. Selye-E Studies. Selye János Egyetem Gazdaságtudományi Kar. 2015/10. ISSN 1338-1598
- Oláh J. - Popp J. (2016): Lean Management, Six Sigma and Lean Six Sigma: Possible Connections. ÓBUDA UNIVERSITY E-BULLETIN (ISSN: 2062-2872) 6: (2) pp. 25-31. <http://www.uni-obuda.hu/e-bulletin/issue8.htm>
- Magyar Z. (2012): Pénzügyi kultúra – Közügy vagy magánügy? Gazdasági és Társadalomtudományi Közlemények, 2, 85-93. o.
- Mester Éva, Tóth Róbert, Gyenge Balázs, Kozma Tímea(2016): A bizalom és a pénzügyi döntések szerepe a vállalati gazdálkodásban, In: Vágány Judit, Fenyvesi Éva (szerk.), Multidiszciplináris kihívások, sokszínű válaszok, 2016/2. 160 p. , Budapest: BGE KVIK Közgazdasági Intézeti Tanszéki Osztály, 2016. pp. 94-114.
- Murphy, P. – Daley, J. (2001): Profiling international freight forwarders: an update. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, pp. 152-162.
- Palotai Dániel, Virág Barnabás (2016): Versenyképesség és Növekedés, Magyar Nemzeti Bank, ISBN:2416-2841, pp.76.
- Pataki L., Tangl A. (2017): Az IFRS-ek bevezetésének következményei a vállalkozások számviteli nyilvántartási kötelezettségeire, különös tekintettel a mezőgazdasági vállalkozásokat érintő hatásokra. In: Czegléd Tamás (szerk.) Managementhajó nemzetközi vizeken: Managementship on International Waters. 200 p. Sopron: Soproni Egyetem Kiadó, 2017. pp. 59-73.
- Philip Kotler, John A. Caslione (2011): Kaotika, Manager Kiadó, Budapest, ISBN:978-963-9912-22-9, pp.19.
- Tangl Anita, Vajna István (2016): Megbízhatóbb és olcsóbb vezetői számviteli és kontrollinformáció minőségfejlesztéssel SZÁMVITELI TANÁCSADÓ VIII:(2) pp. 32-36.
- Túróczi I. (2015): Modern vezetői számviteli módszerek, controlling a logisztikában; In: Gyenge Balázs – Kozma Tímea (szerk.) (2015): Folyamatmenedzsment kihívásai; Döntési pontok, kapcsolatok és együttműködési stratégiák a gyakorlatban, Gödöllő, Szent István Egyetem, Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar, Üzleti Tudományok Intézete, Tevékenységmenedzsment és Logisztika Tanszék, ISBN: 978-615-5570-02-5, pp.144.
- Túróczi I. (2014): A pénzügyi- és vezetői számviteli módszerek alkalmazhatósága a vállalatértékelés gyakorlatában, ECONOMICA, 2014, Issue 1, p134-139. 6p.
- Túróczi I. (2014): A számviteli elvek által biztosított szabadság hatása a gazdálkodási folyamatok reális megítélésére, ECONOMICA (SZOLNOK) 7:(2) pp. 51-59.
- Túróczi I. (2016): A versenyképességre ható tényezők a makrogazdaságban és a vállalkozások szintjén, In: Gyenge Balázs, Kozma Tímea, Tóth Róbert (szerk.)Folyamatmenedzsment kihívásai: Versenyképességi tényezők a 21. században. 209 p. Gödöllő: PerfActa, 2016. pp. 37-49. (ISBN:978-963-12-7158-4)
- Vajna Istvánné Tangl Anita, Vajna István (2014): Relationship between Inventory and Value Stream Management, In: Leszek Cichobłaziński (szerk.) New Trends in Management in the 21st Century: Cross-Atlantic Perspective. 135 p. Konferencia helye, ideje: Czestochowa, Lengyelország, 2014.06.12-2014.06.13. Czestochowa: Czestochowa University of Technology, 2014. p. 127.
- Veress Attila, Harsányi Gergely, Pucsek József, Siklósi Ágnes, Sisa Krisztina, Szijártó Boglárka, Török Martina Zsófia: Teljesítmény mérése a vállalati gyakorlatban - Hozam, eredmény vagy cash-flow? In: Gyenge Balázs, Kozma Tímea, Tóth Róbert (szerk.) Folyamatmenedzsment kihívásai: Versenyképességi tényezők a 21. században. 209 p. Gödöllő: PerfActa, 2016. pp. 141-162.
- Zéman Z., Bács Z., Lukács J., Túróczi I. (2016):A pénzügyi kimutatásokból számítható mutatószámok korlátai, Controller Info 4:(2) pp. 13-16.
- Internet-1: <https://www.controllingportal.hu/76-mc-level-mi-var-rank-2017-ben/>, (Letöltés dátuma: 2017. január 20. 17 óra 05 perc)

