

# LOGISZTIKAI

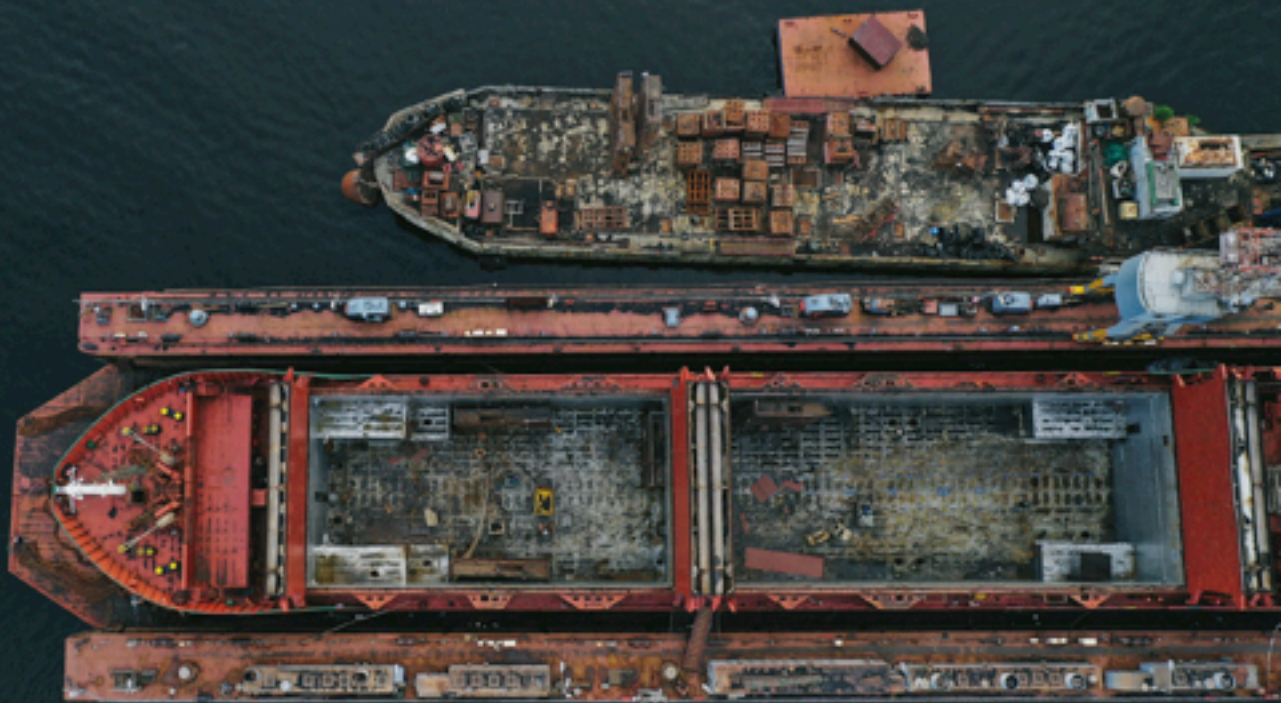
TRENDEK ÉS LEGJOBB GYAKORLATOK

VII. évfolyam 1. szám 2021. november



## Ellátási láncok a koronavírus-válság idején

Vállalatvezetési kultúrák a gyakorlatban



# Tartalom

Főszerkesztő:

Prof. Dr. Oláh Judit

Főszerkesztő helyettes:

Dr. habil Kozma Tímea

Szerkesztőbizottság elnöke:

Prof. Dr. Popp József

MTA levelező tag

Szerkesztőbizottság elnök helyettes:

Kossa György

Gróf Tisza István Debreceni Egyetemért

Alapítvány kuratórium elnök

Megjelenésért felelős igazgató:

Dr. Tóth Róbert

A tudományos folyóirat szerkesztőbizottsága:

Prof. Dr. Benkő János – egyetemi tanár,  
MATE

Prof. Dr. Heidrich Balázs – rektor,  
egyetemi tanár, BGE

Prof. Dr. Illés Béla – egyetemi tanár, ME

Prof. Dr. Koltai Tamás – egyetemi tanár,  
BME

Prof. Dr. Oláh Judit – egyetemi tanár, DE

Prof. Dr. Szegedi Zoltán – egyetemi tanár,  
SZE.

Prof. Dr. Zéman Zoltán – egyetemi tanár,  
MATE

Dr. Egri Imre – főiskolai tanár, NYE

Dr. Gyenge Balázs – egyetemi docens,  
szakvezető, MATE

Dr. habil. Harangi-Rákos Mónika –  
egyetemi docens, DE

Dr. habil Harsányi Endre – egyetemi  
docens, DE

Dr. habil Hágén István – egyetemi  
docens, EKE

Dr. habil Kása Richárd – tudományos  
főmunkatárs, BGE

Dr. habil Kozma Tímea – egyetemi  
docens, BGE

Dr. Kurucz Attila – egyetemi docens, SZE

Dr. Lakatos Péter – egyetemi docens,  
NKE

Dr. habil Pataki László – egyetemi  
docens, MATE

Dr. habil Pónusz Mónika – egyetemi  
docens, KRE

Dr. Sisa Krisztina – főiskolai docens, BGE

Dr. Szijártó Boglárka – számviteli  
mesterszak mentora, BGE

Dr. Túróczi Imre – főiskolai tanár, NJE

Vajna Istvánné Dr. Tangl Anita –  
egyetemi docens, MATE

## Előszó

**Kossa György, ITK Holding Zrt.** . . . . . 2

**Popp József:** Oláh Judit, a Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok folyóirat főszerkesztője az MTA doktora lett . . . . . 3

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.3

## Ellátási lánc szekció

**Can Ertugrul – Kozma Tímea:** A koronavírus hatása a globális ellátási láncokra . . . . . 5

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.5

**Dobra Péter – Jósvei János:** OEE trendek különböző technológiák esetében az autóiipari gyártás területén . . . . . 12

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.12

## Logisztika és kereskedelem szekció

**Péterfi Csaba – Mészáros Zoltán – Gyenge Balázs:** Visszutas logisztika hatékonyságának mérése és elemzés. . . . . 17

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.17

**Földi Kata:** Kereskedelmi márkás és akciós áruk beszerzési gyakorlata FMCG piaci üzletláncoknál . . . . . 27

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.27

**Szabó Endre – Balogh Antal – Magda Róbert:** A beszerzés szerepe a versenyképességben, egy autóiipari szereplő példáján keresztül . . . . . 31

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.31

**Kovács Tünde – Bittner Beáta – Nábrádi András:** Platform alapú gazdaság megítélése logisztikai vállalatok körében . . . . . 37

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.37

## Általános vállalati szekció

**Gál István – Lencsés Enikő:** A távol-keleti vállalatvezetési kultúra hatása a vállalatirányítási folyamatok változására. . . . . 40

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.40

**Eke Zsolt:** Gépjárműbiztosítások a válságok ideje alatt . . . . . 43

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.43

**Szamosköziné Kispál Gabriella – Serfőző Sándor:** A pandémia hatása a budapesti közösségi közlekedésre . . . . . 49

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.49

**Horváthné Kőkény Annamária – Szentesi Ibolya:** Online számla és annak könyvelői háttere . . . . . 54

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.54

## LOGISZTIKAI

TRENDEK ÉS LEGJOBB GYAKORLATOK

Alapító:  
**Dr. Karmazin György †**

BI-KA Logisztika Kft.  
alapító tulajdonosa

A Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok kereskedelmi forgalomban nem kapható, zárt terjesztésű szaklap. Megjelenik évente 2 alkalommal.

ISSN 2416-0555 (Nyomtatott) · ISSN 2560-0362 (Online)

Főszerkesztő: Prof. Dr. Oláh Judit. Főszerkesztő helyettes: Dr. habil Kozma Tímea.

A szerkesztőség címe és elérhetőségei:

5000 Szolnok Városmajor u. 23.

Telefon: +36 30 4224 117; +36 20 480 4177 · E-mail: logisztikaitrendek@gmail.com

Felelős kiadó: BI-KA Logisztika Kft.

Az aktuális lapszámban szereplő szócikkek a kiadvány hivatalos online-felületén érhetőek el.



# Gépjárműbiztosítások a válságok ideje alatt

Eke Zsolt

doktorandusz

Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar, Széchenyi István Gazdálkodás- és Szervezéstudományok Doktori Iskola

E-mail: zsolt.eke\_68@aol.com

## Absztrakt

Jelen tanulmányban arra vállalkozom, hogy rövid történeti áttekintést követően megmutassam a hazai gépjárműbiztosítási ágazat sajátosságait a különböző válságok időszaka alatt azt követően, hogy a piac liberalizációja az 1990-es évek elején megtörtént. Elemzésem kiterjed a globális gépjárműbiztosítási üzletág adatain túl a kötelező gépjármű-felelősség és a casco ág jellemzőire is, azok változására. Pillantást vetünk a díjbevételi adatokra, a szerződésszám alakulására és az átlagdíjakra, és arra, hogy azok miként reagáltak a kedvezőtlen makrogazdasági hatásokra. Megvizsgálom, hogyan reagált a gépjárműbiztosítási üzletág a 1999-2000-as dot.com buborék a 2008-as globális pénzügyi válságra, a 2012-15-ös mediterrán válságra, illetve napjaink koronavírusos okozta negatív hatásokra. Egy átlagos hazai biztosítási piaci résztvevő elmúlt 4 éves, fuvarozókat érintő idősoros káradatai alapján elemzem a meglévő adatokat statisztikai oldalról SPSS programcsomag segítségével, valamint a Covid-19 pandémia hatásait a hazai szállítmányozási iparágra.

## Abstract

In this study, after a brief historical overview, I will demonstrate the specificities of the domestic car insurance sector during the period of various crises, after the liberalisation of the market took place in the early 1990s. In addition to the data of the global car insurance business, my analysis also covers the characteristics of compulsory motor liability and casco branch and their changes. We will take a look at the fee income data, the development of contract numbers and average fees, how they reacted to adverse macroeconomic effects. I will examine how the vehicle insurance business reacted to the dot.com bubble in 1999-2000, the global financial crisis of 2008, the Mediterranean crisis of 2012-15 and the negative effects of today's coronavirus. Based on the over 4 years of time-series damage data of the average domestic insurance market participant, I will analyse the existing data from the statistical side using the SPSS suite, as well as the effects of the Covid-19 pandemic on the domestic transport industry.

### Kulcsszavak:

válságok, gépjárműbiztosítási üzletág, idősorok, Covid-19

### Keywords:

crises, car insurance business, timelines, Covid-19

DOI: 10.21405/logtrend.2021.7.1.43

## 1. Bevezetés

A szállítmányozás és a fuvarozás két egymástól jól elkülöníthető fogalom. Nagyon fontos az, hogy ezeket elkülönítsük egymástól. A szállítmányozást végző szervezet az áru fizikai mozgatásával foglalkozik, feladata az fuvarozói feladatok megtervezése és megszervezése. A szállítmányozás tehát szellemi foglalkozás, amihez szükségesek logisztikai, földrajzi, jogi, és nem kis mértékben nyelvi és szervezői képességek is. A tevékenység célja az, hogy az adott szállítási feladatokat a lehető legnagyobb hatékonysággal oldják meg. Ebbe bele tartozik az adott áru szállítására megfelelő gépjármű szerelvény, sofőr, de az optimális útvonal kiválasztása is. Utóbbi esetben nemcsak a megteendő távolság, az ahhoz szükséges menetidő, hanem sokszor helyi sajátosságok, biztonsági szempontok és a vonatkozó szabályzók betartásának a lehetősége is nagy szerepet játszik. Nem utolszó szempont, hogy a lehető legkevesebb legyen az az út, amely során az adott jármű nem szállít rakományt (Magyary, 2005).

A fuvarozó fentiekkel ellentétben az áru fizikai mozgatásával foglalkozik, vagyis a rakomány eljuttatásával A-ból B helyre, azaz a megrendelőtől a címzettig. Ezt a tevékeny-

get mindkettő elláthatja, de a speciális szak tudás és tapasztalat igénye, a kevés költség és kockázat miatt a feladat kiszervezésre kerülhet professzionális fuvarozóhoz (Novák, 2008). Történeti szempontból a szállítmányozás és a fuvarozás eredete is az ókorig nyúlik vissza, a kereskedelem megindulásához köthető. Az első időszakban az áruter melők saját kockázatukra végezték árujuk szállítását, és megállapodás alapján a vevők is vállaltak hasonló feladatot. Ahogy telt az idő, a kereskedelem cizellálódott és az egyre több szempontot kellett figyelembe venni az áruk biztonságos célba juttatásához. Utóbbi nem volt egyszerű feladat, lévén az ókor és középkor időszakában a közigazgatás és a közbiztonság gyermekcipőben járt, így jövedelmező foglalkozás volt egy-egy gazdag karaván kifosztása. Ez időre tehető aállítás kiszervezése, mely az ezzel foglalkozó társadalmi csoportoknak, törzseknek jelentős gazdagságot hozott (Horváth-Karmazin, 2014).

A technikai fejlődés új és új szállítóeszközök igénybevételét tette lehetővé, a legősibb kialakítású vízi és szárazföldi szállítóeszközök, hajók és szekerek után a gőzgép, majd a robót motor felfedezése a vasút kialakulását,



**1. ábra: A Jordániában Krisztus előtt épült Petra fontos karavánutak csomópontjában helyezkedett el.**

**Forrás: internet 2021**

majd a repülés felfedezését és elterjedését is lehetővé tette. Manapság a vasút és a gőzgép feltalálásával a szállítóeszközök soha nem várt sokszínűsége vált jellemzővé olyan hatalmas járművek megjelenése mellett, mint a 2. és 3. ábrán látható *HMM Algeciras* teherhajó vagy az *Antonov A-225* teherszállító repülőgép.



**2. ábra: A világ legnagyobb kereskedelmi teherhajója a HMM Algeciras, kapacitása 517 millió tonna, 23.964 TEU, azaz konténer.**  
**Forrás: internet 2021**



**3. ábra: A világ legnagyobb teherszállító repülőgépe, az Antonov AN-225-ös, teherbírása 250 tonna.**  
**Forrás: internet 2021**

A jelenlegi eszközök sokszínűsége által szinte minden szállítási feladat megoldható, akár a szállítandó teher szempontjából, akár a megteendő utat tekintve. Az alapanyagok, félkész- és eladásra kínált késztermékek a világ bármely pontjára eljuthatnak, olyan rövid idő alatt, mint idáig soha. A szállítmányozás, fuvarozás így járult hozzá a globalizált világ kialakulásához, melyben ma élünk, és ami már nem is létezhetne nélküle (Desmond 2019; Kozma et al., 2015; Tóth et al., 2017a,b).

Biztosítási szempontból a jelen tanulmányban szereplő fogalmak definiálása is szükséges.

A gépjármű ágazat (Motor) foglalkozik a biztosítási területen a gépjárműbiztosításokkal beleértve azok értékesítésével, a szakkezeléssel és a kárrendezéssel. Két nagy módozatsoportot ölel fel, a kötelező gépjármű-felelősség biztosítási (MTPL, M3PL) és a Casco (Casco) biztosítási módozatokat (Czegle, 1994). Előbbi kötelező jellegű, és a gépjárművel másnak okozott károk fedezetére szolgál, vagyis mikor egy közlekedési esetben a károkozó gépjármű azonosításra kerül, a keletkezett dologi és személysérülésses károk az arra érvényben lévő KGFB biztosítás alapján kerülnek rendezésre (Sheperd, 1992). Ideális esetben az okozó a kárt elismeri, és kisebb értékű személysérülés nélküli esetek hatósági eljárás nélkül az elismerést

tartalmazó „betétlap” átadásával rendeződhetnek (Pataky, 2019). Most erre az európai baleseti bejelentő „kék-sárga” nyomtatvány szolgál, de létezik már könnyen kezelhető, a kárbejelentést is magába foglaló applikáció is. A Casco biztosítás a lopáskárok mellett az úgynevezett saját hibás balesetek esetén térít, azaz, ha ellopják az autónkat vagy mi magunk vétünk hibát, abban tudunk arra támaszkodni (Maier-Biela, 1998).

## 2. A vizsgált válságok

Az 1999-2001 évek időszakára volt jellemző a dot.com buborék. Lényege az volt, hogy 1995 után a világban az internetes, információtechnológiával foglalkozó piaci vállalkozások nagyarányú előre törésére számított a piac, ezért jelentős összegek kerültek befektetésre az iparágba, azok tőzsdei árfolyama folyamatosan növekedett. Sok tőzsdén több tízszeres árfolyamemelkedés volt tapasztalható. Sok újonnan alakuló információtechnológiai cég árfolyama ötletek és épkezésláb piaci stratégia nélkül emelkedett az egekbe. 1999-2000-re egyértelművé vált, hogy ezen cégek legtöbbje a várt eredményt nem tudta realizálni, a tőzsdei árfolyamok jelentősen visszaestek és ennek következtében sok befektető óriási veszteséget realizált (Gast, 2016).

A 2006-2008-as pénzügyi világválság a kontroll nélküli ingatlanpiaci túlhitelezés és a fedezet nélküli másodlagos, harmadlagos instrumentumok felszaporodása okozott problémát mind az ingatlanpiacon mind a pénz- és tőke piacokon. Sok bank, pénzügyi vállalkozás csődöt jelentett vagy kénytelen volt más cégekkel való összeolvadásra, illetve bizonyosak állami mentőcsomagoknak köszönhetően fennmaradásukat (Farkas, 2012).

A 2012-15-ös mediterrán válság a 2008-as világválságra és egy hosszabb távú egyensúlytalanságra vezethető vissza. Ezt tetézte még a 2010-es években Európa felé meginduló menekülthullám (2015), amely a régióra, elhelyezkedése miatt meghatározóan negatív hazással bírt. Ez az államadósság alakulásában, a GDP-ben, a hozamokban és a befektetési hajlandóságban mind meg-



**4. ábra: A válságok hatása: a világ GDP-jének alakulása 1960-tól. Forrás: Csizsárik et al. 2021**

mutatkozott (Palotai-Szabics, 2018).

A COVID-19 pandémia hatásáról azt gondolom nem szükséges sokat írni, hiszen nap mint nap látjuk, hogyan gyengíti a világgazdaságot, hogyan nehezíti az áruk és a munkaerő szabad mozgását, hogyan csökkent a termelést. Látjuk azt is, hogyan borít sötét leplet mindennapjainkra, hisz nincs olyan család a világon, amely ne lenne érintett valamilyen formában a vírus hatásaiban, valamelyik családtagja biztosan elkapta a fertőzést és szerencsés esetben elkerülve a halálesetet (Marinov-Marinova, 2020).

A 4. ábrán azt láthatjuk, hogy az 1960 utáni válságok milyen hatással voltak a világ GDP-jének alakulására. Látható az olajválságnak, a keleti blokk összeomlásának, valamint a „dot.com” buboréknak a hatása is, de a legmarkánsabban a 2008-as pénzügyi válság nyomta rá bélyegét a világ össztermelésére, mintegy 2.5%-os csökkenéssel. A jelenleg is folyamatban lévő koronavírus válság hatását szintén le lehet olvasni az ábráról, de még nem látjuk mekkora a teljes negatív hatás.

### 3. Anyag és módszer

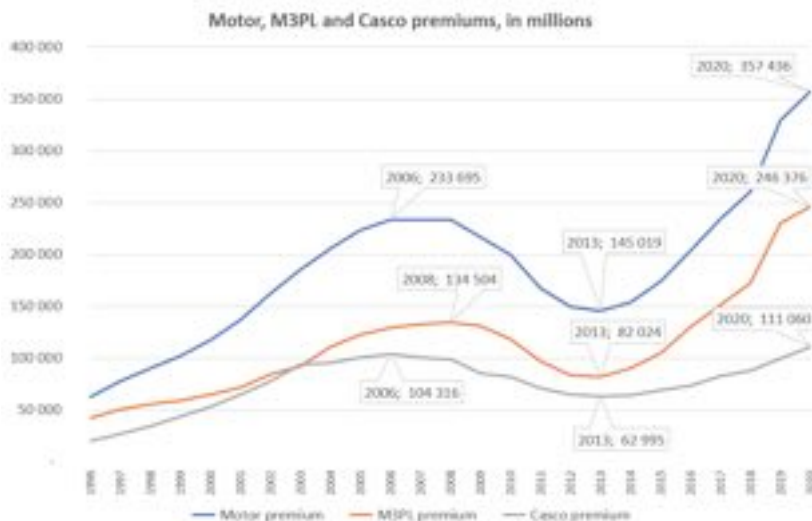
A tanulmány elkészítéséhez egyrészt a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) által kiadott, és nyilvánosan elérhető biztosítási évkönyvek adatait vettem figyelembe (díjbevétel és szerződésszám adatok), illetve azok alapján saját számításokat végeztem (átlagdíjak). A fuvarozói károk adatainak forrása az egyik közepes hazai biztosító, ami üzleti titkot képez, ezért bemutatásában a konkrét adatok helyett az időszaki változásokat, trendeket mutatom be. A kimutatásokat a Microsoft Excel 2102-es verziójával, valamint az IBM SPSS programcsomag PAWS Statistics 18 Release 18.0.0 verziójával végeztem (Sajtos-Mitev, 2007). A káradatok modell-dekompozíció elemzéséhez a Forecasting/Seasonal decomposition, majd a Forecasting/Sequence Charts parancsokat használtam.

## 4. Eredmények, következtetések

### 4.1 Gépjármű ágazat elemzése

Első esetben nézzük meg a gépjármű üzletág, emellett a kötelező gépjármű-felelősség biztosítás (KGFB) és a Casco ág éves díjbevételei miként alakultak.

Az 5. számú ábra alapján szembeötlő, hogy a gépjármű üzletág díjbevételére a 2008-as



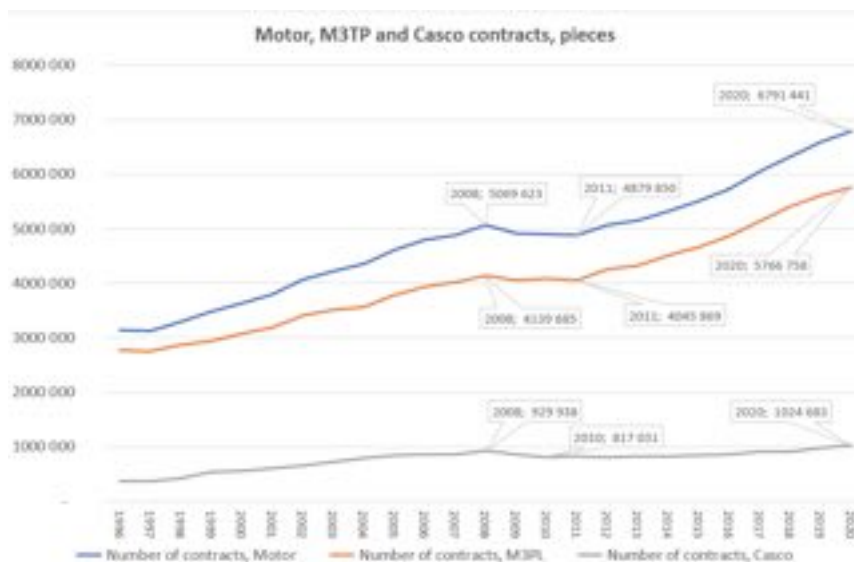
**5. ábra: A gépjármű (Motor), a kötelező gépjármű-felelősség (M3PL), és a Casco biztosítások kumulált díjbevételei, 1996-2020.**

**Forrás: MABISZ adatok alapján saját szerkesztés**

pénzügyi válság hatott jelentősen, az összevont díjbevételt tekintve a 2006-os 233,7 milliárd Ft-os csúcsot követően, 2013-ban volt a mélypont, mindössze 145 milliárdos díjbevétellel. Látható a grafikon alapján az is, hogy a Casco díjbevétel érzékenyebben reagált a válságra, korábban elindult a díjbevétel visszaesése, mint a KGFB esetében, ami mögött a Casco biztosítások önkéntes jellege húzódik meg. A „dot.com” buborék hatása nem vehető észre az ágazati bevételeken, és a mediterrán válság is legfeljebb csak mint a 2008-as válságot elnyújtó, azt kiterjesztő tényező jelenik meg. A Covid hatása a KGFB adatokon mutatkozik meg: a grafikon meredeksége a 2019-2020-as

évekre láthatóan csökken. Az adatokat látva felvetődik a kérdés: a 2008-as válság hatására ilyen mértékben visszaesett volna a gépjármű szerződések száma? A válság világgazdasági hatásai rendkívül nyitott gazdaság lévén, itthon is azonnal jelentkezve, az ügyfelek tömegesen mondták volna fel szerződéseiket?

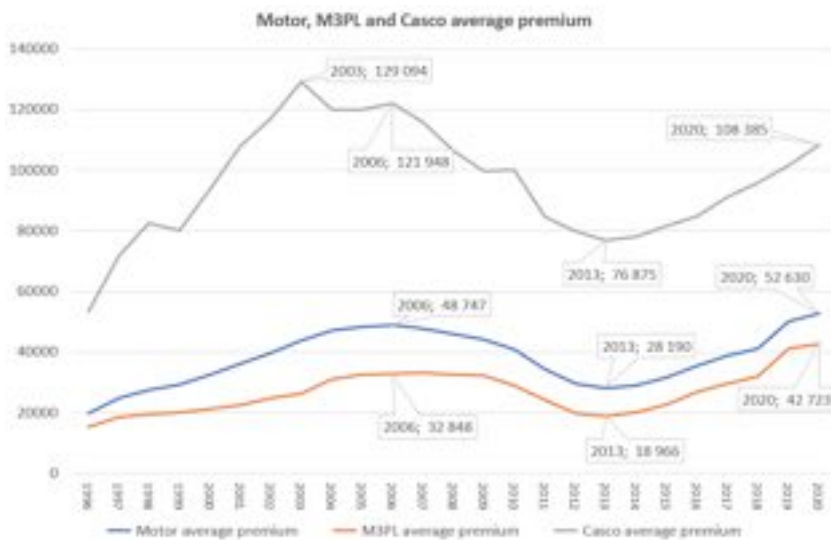
A 6. számú ábrát, a szerződésszámok változását látva azonosítható, hogy 2008 és 2011 között volt néhány százalékos visszaesés a mennyiségekben, de ez nem csoda, hiszen a 2008-as válság hatására az új autó értékesítése 2010-re, a 2008-as mennyiségek harmadára esett vissza. Ezzel együtt egyértelmű az ábra alapján, hogy a díjbevételek



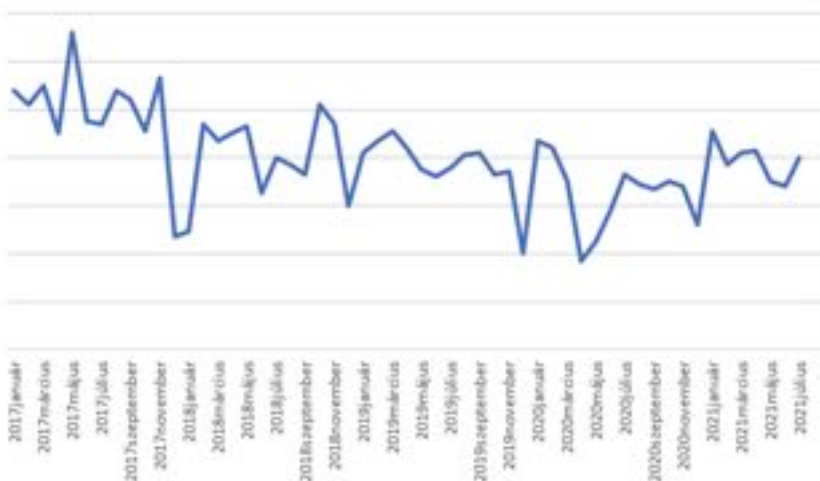
**6. ábra: Év végi szerződésszámok a gépjármű üzletágban, a KGFB és a Casco területen.**

**Forrás: MABISZ adatok alapján saját szerkesztés**

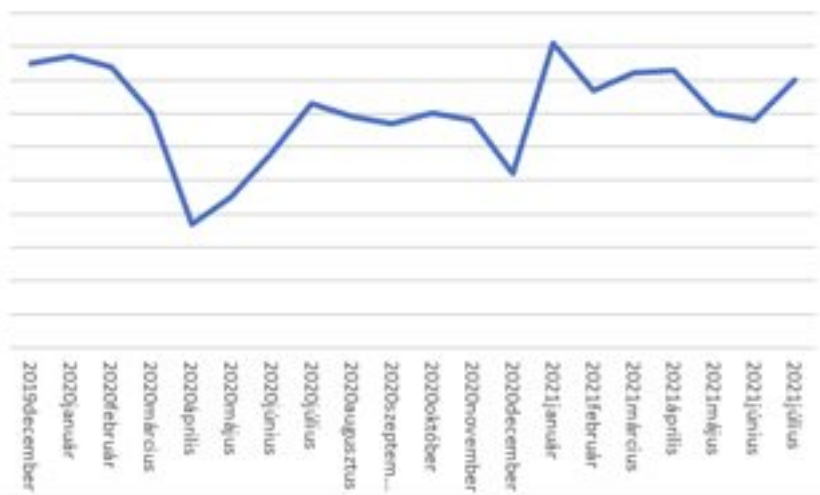




**7. ábra: A gépjármű üzletág valamint a kötelező gépjármű-felelősség és a casco ág átlagdíjai**  
**Forrás: Saját szerkesztés**



**8. ábra: Közúti fuvarozói káradatok 2017 január-2021 július**  
**Forrás: Saját szerkesztés**



**9. ábra: Közúti fuvarozói káradatok 2019 december-2021. július**  
**Forrás: Saját szerkesztés**

visszaesésének nem a szerződésszám csökkenés az elsődleges oka. A kumulált díjbevétel és a szerződésszámok változását látva a díjbevétel visszaesésének egy magyarázata lehet csak, az átlagdíjak csökkenése. Ezt láthatjuk valóban a 7. számú ábrán: az ágazat átlagdíja 48.747 Ft-ról 28.190 Ft-ra esett vissza 2006 és 2013 között, a 2006-os érték 58%-ára.

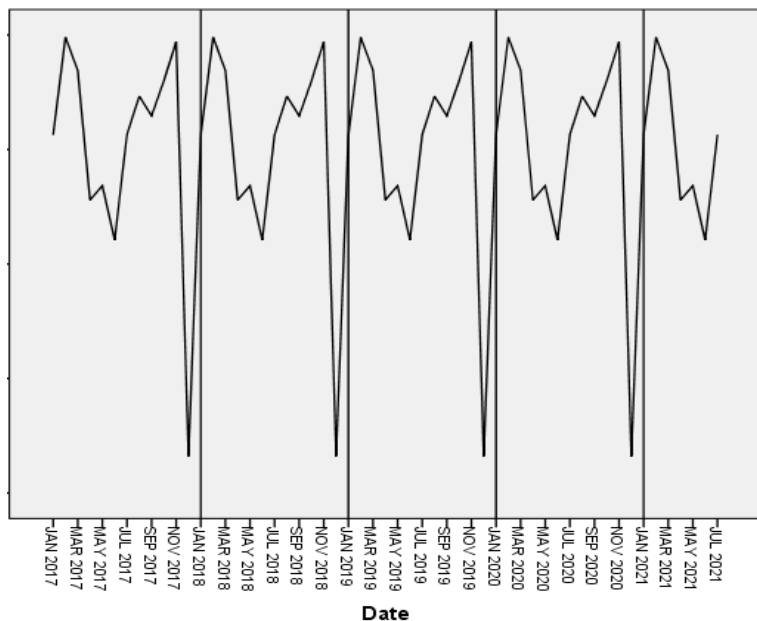
Hasonló arányban csökkent a KGFB és a Casco ág átlagdíja. Érdekes megfigyelni, hogy a Casco ág átlagdíja 2003-ban volt a legmagasabb, azt követően történt egy jelentősebb, mintegy 9 ezer forintos csökkenés, majd újra lassú emelkedés volt tapasztalható. E változás a „dot.com” buborék válság hazai hatásaival magyarázható, a veszteség realizálása a kisbefektetői kört is érintette, mely érzékenyen hatott a keresleti oldalra: a nagyobb önrészt, kevesebb fedezetű, olcsóbb Casco szerződés iránti kereslet nőtt meg.

A Covid-19 hatása a KGFB átlagdíjakon is látható, a görbe meredeksége, csakúgy, mint a kumulált díjbevétel esetén, csökkent. Összességében az állapítható meg, hogy a válságok a biztosítási szerződések számára kisebb hatással vannak, a biztosítással rendelkező ügyfelek annak szükségességét ezen időkben is átérzik, de a válságok hatására realizálódott elszennvedett veszteségek, a jelentős egzisztenciális bizonytalanság és a jövőre vonatkozó negatív várakozások az olcsóbb biztosítási formák keresletét növelik meg. Ez a kötelező gépjármű-felelősség biztosítás esetén megnyilvánul az évfordulói biztosítótváltás intenzitásának növekedésében, és a Casco biztosítások esetén olcsóbb, nagyobb önrészt és kisebb fedezetet adó szerződési csomagok választásában. Természetesen ehhez az is szükséges, hogy a kínálati oldal ezt támogassa, ami abban az időben az üzleti eredmények fenntartása érdekében, a piaci részarány csökkenésétől való aggodalomtól vezérelve olykor az üzletág profitabilitásának veszélyeztetése mellett is megtörtént.

## 4.2 Közúti fuvarozói káradatok elemzése

Az adatok 2017 január és 2021 július közötti időszakra állnak rendelkezésre, tartalmazzák az adott biztosító társaság állományába tartozó, nemzetközi szállítást is lebonyolító közúti fuvarozók káradarabszámait a kár bekövetkezésének időpontja szerinti havi idő-sorban.

A teljes idősor változása a 8. számú ábrán látható. Jelen tanulmány célja ezen adatok



**10. ábra: A szezonális hatása a dekompozíciós eljárásban**

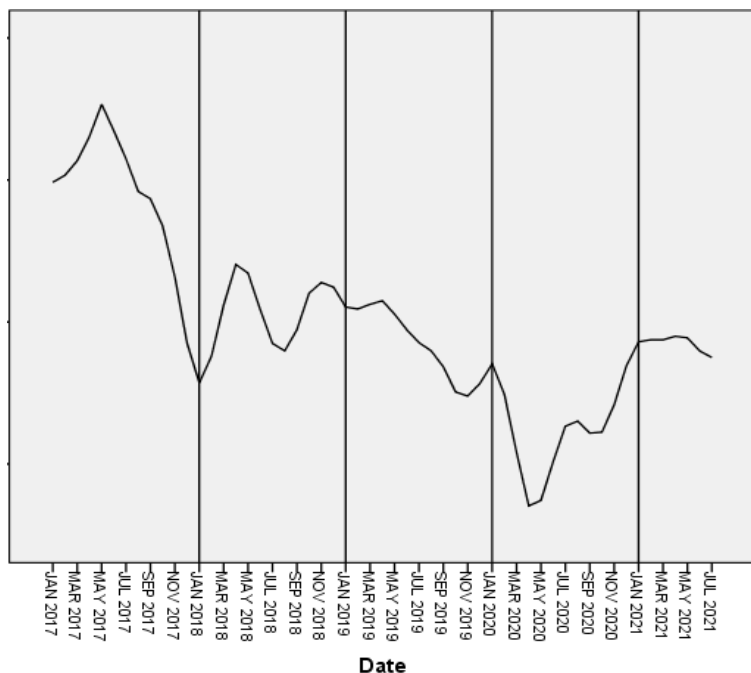
**Forrás: Saját szerkesztés**

alapján a COVID-19 pandémia hatásának elemzése a közúti áru fuvarozásra. A járvány jelenlétével terhelt időszak nyers adatai a 9. ábrán láthatóak. A káradatok konstans kárgyakoriság mellett a szállítmányozói, fuvarozói üzletág intenzitására adnak tájékoztatást, amin keresztül le lehet követni a koronavírus-járvány hatásait.

Az adatokat tekintve vélelmezhető szezonális, ettől és a véletlen hatástól meg kell tisztítani az adatokat az elemzés érdekében.

Modell-dekompozíciót végeztem az időszoron, a kilengések amplitúdójára tekintettel additív módszerrel (Székely-Barna 2002).

A 10. ábrán jól látható, hogy valóban erős szezonális azonosítható az adatsoron: év közepén kisebb, év végén nagyobb mértékű csökkenés, év elején és az év vége előtti időszakban viszont emelkedés tapasztalható. A nyári visszaesések oka a szabadságolási időszak, illetve ezzel összefüggésben a termelőüzemek leállása, az év végiek szintén



**11. ábra: A szezonális hatástól és a véletlen hatástól mentesített adatsor, a trend görbe**

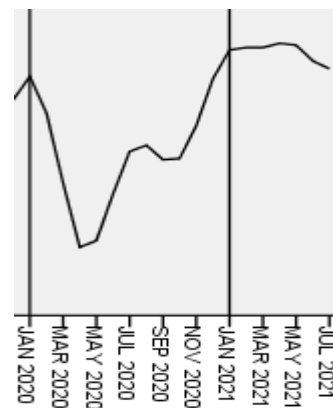
**Forrás: Saját szerkesztés**

az ünnepek miatti hosszabb leállásokra vezethetőek vissza. Utóbbit viszont jelentős felfutás előz meg, az ünnepek előtti jelentős kereslet kielégítése érdekében, ami az első negyedév végén megismétlődik.

A 11. ábrán látható a valós trend görbe, ami az azonosított szezonális hatástól és a véletlen hatástól mentes, azaz kész az elemzésre. A jelen tanulmány célja a koronavírus hatásának elemzése, ezért ez az időszak kerül most vizsgálat alá.

A 2019 december és 2021 július közötti adatokat tartalmazó 12. számú ábra kiválóan mutatja, hogy a 2020. márciusi koronavírus intézkedések milyen hatással voltak a közúti áru fuvarozásra. A jelentős visszaesés okai a határellenőrzések visszaállítása, az áthaladások pandémiás szempontoknak történő alárendelése (hungrail.hu/2020/04/29/). A közúti áru fuvarozás volumene a legnagyobb mértékben azokban a szegmensekben csökkent, ahol az ipari termelés az intézkedésekre visszavezethetően visszaesett (www.timocom.hu/blog).

Sok területen a távmunka, a home office bevezetése nem lehetséges, így például kereslet alapján termelő autógyárak és a hazánkban nagy potenciállal rendelkező autóiipari beszállítás, de emellett a bútort-, és ruháipar, a szórakoztató, élvezeti cikkek előállítás is jelentős mértékben lecsökkent. Visszaesett az építőipar teljesítménye is. A Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. adatai alapján 2020. március második felében a releváns kategóriában az előző évihez képest 210 ezerrel kevesebb áthaladás történt, azaz a tehergépjárművek ennyivel kevesebb szállítást bonyolítottak le (www.portfolio.hu/gazdasag/20200422). Egyes számítások szerint a pandémia első hullámában a szállítmányozói-közúti áru fuvarozói iparág visszaesése



**12. ábra: A trend görbe a koronavírus időszaka alatt**

**Forrás: Saját szerkesztés**

50-70%-ra volt tehető. A májusi mélypon-  
tot követően az enyhítéseknek is köszön-  
hetően az ágazat tevékenysége megéln-  
kült, majd az őszi újabb szigorítások sajnos  
megint visszaesést eredményeztek. Év végé-  
re viszont az ágazat intenzitásának sikerült a  
2020 januári szintre emelkednie, és azt kö-  
vetően csak az utóbbi egy-két hónap hozott  
csökkenést. Ez a pandémiás intézkedések  
mind magasabb fokú összehangolásának  
az eredménye, illetve annak, hogy a közúti  
szállítványozók, fuvarozók alkalmazkodva  
a helyzethez kidolgozták a negatív hatáso-  
kat leginkább kiküszöbölni képes eljárásokat  
(mlszksz.hu).

## 5. Összefoglalás

Jelen publikációmban arra vállalkoztam,  
hogy megmutassam a biztosítási ágazaton  
belül a gépjármű üzletág, és azon belül a  
kötelező gépjármű-felelősségi és a Casco ág  
hogyan reagált az utóbbi 30 évben történt  
legnagyobb globális válságokra. A biztosítási  
üzletági adatok az éves díjbevétel és az  
év végi szerződésszám, és az ezek alapján  
számított átlagdíj voltak, a vizsgálat ezek  
változását célozta elemezni a négy globális  
világválság idején (a „dot.com” buborék, a  
2008-as nagy pénzügyi, a 2012-es mediter-  
rán országokra kiterjedő válság, valamint  
a Covid-19 pandémia összefüggésében).  
Eredményként azt találtam, hogy az üzlet-  
ágra, a KGFB és a Casco ágra azonosan a  
2008-as pénzügyi válság volt markáns ha-  
tással, a kumulált díjbevétel jelentősen visz-  
szaesett, kismértékben a szerződésszámok,  
legnagyobb mértékben az átlagdíjak radikális  
csökkenése miatt. A negatív hatást 2013  
után az ágazat fel tudta dolgozni és azóta fo-  
lyamatosan növekszik mindhárom paramé-  
ter, a díjbevétel, a szerződések száma és az  
egy szerződésre átlagosan fizetett éves díj is.  
A kutatásom másik iránya egy közepes ha-  
zai biztosítótársaság elmúlt 4 évre vonat-  
kozó, nemzetközi szállítást is végző közúti  
áru fuvarozókra vonatkozó havi idősoros ká-  
radatai elemzése abból a célból, hogy kimu-  
tassam a koronavírus járvány ezen iparágra  
gyakorolt hatását, hiszen a káradatok válto-  
zása és az iparág működési intenzitása kö-  
zött konstans kárgyakorosság mellett szoros  
összefüggés van. Az elemzés érdekében az  
idősort additív modell-dekompozíciós eljá-  
rásnak vettem alá, ami eredményeképp az  
adatsort a szezonális és véletlen hatás nélkül  
tudtam vizsgálni. Ez alapján tisztán látható  
volt a 2020 márciusi intézkedések drasztik-  
us hatása, majd egy emelkedést követően

a 2020 őszi intézkedések újra visszavetették  
az iparág intenzitását. Azt követően viszont  
folyamatos növekedés látható, csupán az  
utóbbi két hónapban tapasztalható némi  
csökkenés.

A kutatásom jövőbeni iránya a szállítma-  
nyozói, közúti fuvarozói iparág és a gép-  
járműbiztosítási ágazat összefüggéseinek  
további vizsgálata, mélyebb elemzése, a két  
szektor egymásra gyakorolt hatásának rész-  
letes feltérképezése.

## 6. Felhasznált irodalom

- Czegle Tibor (1994): Gépjárműbiztosítástan, CZT Budapest,
- Csizsárik-Kocsir Ágnes – Varga János – Garai-Fodor Mónika (2021): A múlt és a jelen pénzügyi válságainak ismerete a pénzügyi oktatás függvényében, Pénzügyi Szemle 2021/2 p. 215-233
- Desmond, Kevin (2019): A History of Delivery Vehicles, McFarland, Jefferson
- Farkas Beáta (2012): A világgazdasági válság hatása az Európai Unió régi és új kohéziós tagállamaiban, Pénzügyi Szemle 2012/1 (p. 52-68.)
- Gast, Nico (2016): Die „Dotcom-Blase”. Ursachen für den Misserfolg von Internetunternehmen, GRIN Verlag, München
- Horváth Annamária – Karmazin György (2014): Nemzetközi közúti áru fuvarozás és szállítványozás, Akadémiai Kiadó Zrt Budapest
- Kozma Tímea – Gyenge Balázs – Tóth Róbert (2015): Ellátási lánc controlling, CONTROLLER INFO 3:3 pp. 15-23.
- Magyary István (2005): Szállítványozási ismeretek, KRF Gyöngyös
- Maier Karl – Biela Anno (1998): Die Kaskoversicherung, C. H. Beck, München
- Marinov A. Marin – Marinova Svetla T. (2020): Covid-19 and International

Business, Routledge, Oxfordshire

- Novák Nándor (2008): Árutovábbítási technikák, technológiák, NSZFI Budapest
- Palotai Dániel – Szabics András Zsolt (2018): 5+1 ábra a magyar válságkezelés eredményeiről a mediterrán régióval szemben, Növekedés.hu/elemezések 2018. dec. 11.
- Pataky Tibor (2019): A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozása és továbbfejlesztésének lehetőségei, HVG Orac, Budapest
- Sajtos László – Mitev Ariel (2007): SPSS kutatási és adatelemzési kézikönyv, Alinea Kiadó, Budapest
- Shepherd Mike S. (1992): Gépjármű felelősségbiztosítás, BKE Budapest
- Székely Mária – Barna Ildikó (2002): Túlélőkészlet az SPSS-hez, Typolex Kiadó, Budapest
- Tóth Róbert – Szijártó Boglárka – Mester Éva – Túróczi Imre (2017a): A vállalkozások belső és külső finanszírozási gyakorlata – A pénzügyi controlling finanszírozást megalapozó döntések. CONTROLLER INFO 5 : 2 pp. 28-33.
- Tóth Róbert – Mester Éva – Túróczi Imre – Kozma, Tímea (2017b): A rövid ellátási lánc, valamint a helyi termékek szerepe a vidéki gazdaság erősítésében. A FALU 32 : 2 pp. 33-41.
- <https://mabisz.hu/evkonyvek/>
- <https://hungrail.hu/2020/04/29/a-koronavirus-jarvany-hatasa-a-szallitmanyozasra/>
- <https://mlszksz.hu/a-vasuti-es-az-intermodalis-fuvarozas-lehet-a-pandemia-nagy-nyertese/>
- <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20200422/koronavirus-valsag-magyarorszagon-az-orszag-verkeringeset-is-megbenitotta-a-jarvany-427508>
- <https://www.timocom.hu/blog/koronavirus-jarvany-hatasai>

