

CORDULA NEIBERGER

## **Güterverkehrsmarkt Ungarn: Transformation und Internationalisierung**

### **Zusammenfassung**

Das Fortschreiten der wirtschaftlichen Transformation Ungarns hatte einen erheblichen Zuwachs des Warenaustausches mit anderen Ländern und damit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge. Dadurch entwickelte sich ein Güterverkehrsmarkt, auf dem sowohl ungarische Unternehmen auftreten, die in den letzten Jahren dem Privatisierungsprozess unterworfen waren bzw. neu gegründet worden sind, als auch westeuropäische Unternehmen des Güterverkehrsgewerbes. Sie alle bewegen sich in einem unsicheren Markt, da sich die Rahmenbedingungen in den letzten Jahren in unterschiedlicher Weise verändert haben. Dies sind die Transformation der Mittel- und Osteuropäischen Staaten, die Deregulierung und Liberalisierung des westeuropäischen Verkehrsmarktes im Rahmen der Schaffung des EU-Binnenmarktes sowie der Beitritt Ungarns zur EU 2004. Der Beitrag beschäftigt sich mit den Fragen, wie und warum westeuropäische Speditionen unter diesen veränderten Wettbewerbsbedingungen die neuen Märkte Osteuropas erschließen und welche Konsequenzen sich daraus für die Integration der Verkehrsmärkte ergeben, also ob und wie die heute noch national strukturierten Güterverkehrsmärkte zu internationalen Märkten zusammenwachsen.

Es wird verdeutlicht, dass sich neben dem ungarischen Verkehrsmarkt ein zweiter, auf die Tätigkeit multinationaler Unternehmen ausgerichteter Güterverkehrsmarkt herausgebildet hat, an dem die ungarischen Speditionen kaum beteiligt sind. Lediglich ungarische Subunternehmer (Frachtführer) werden aufgrund ihrer günstigen Kostenstrukturen für Transporte herangezogen, höherwertige Dienstleistungen werden von ihnen nicht ausgeführt. Dieser von den internationalen Speditionen geprägte Markt kann andererseits durchaus als gesamteuropäischer Markt bezeichnet werden. Hier werden die Standorte multinationaler produzierender Unternehmen über Ländergrenzen hinweg verknüpft; erst durch die Kenntnisse und Fähigkeiten der international tätigen Speditionsunternehmen ist es möglich, diese Standorte zu einem komplexen, zeitnah arbeitenden Produktionssystem zusammenzuführen.

CORDULA NEIBERGER

## **Hungarian Cargo Transport Market : Transformation and Internationalisation**

### **Summary**

The continued economic transformation in Hungary has resulted in a considerable growth in the traffic of goods with other countries and therefore also a rise in transports. This has stimulated the emergence of a cargo transport market, which features both Hungarian companies that were subject to the process of privatisation, or were founded, over the last few years, as well as companies in the transport sector from Western Europe. They are all operating in an uncertain market, as the general conditions have changed in different ways over the last few years. This includes the transformation of the Central and Eastern European states, deregulation and liberalisation of the Western European transport market within the framework of the creation of a EU domestic market and the EU accession of Hungary in 2004.

The article focuses on how and why Western European forwarding agencies develop the new markets of Eastern Europe under these changed competitive conditions, and what consequences this has for the integration of the transport markets, i.e. if and how the still nationally structured cargo transport markets can grow to form international markets.

It emphasises that, in addition to the Hungarian transport market, a second cargo transport market has emerged through the operation of multinational companies, in which Hungarian forwarding agencies are largely insignificant. Due to their favourable cost structures,

Hungarians are only drawn on as subcontractors (freight carriers) for transports, and they are not called on for higher-quality services.

This market, which the international forwarding agencies dominate, can however be described as a European market. The sites of multinational production companies are integrated across borders. It is the knowledge and skills of internationally operating forwarding agencies that enables the integration of these sites to form a complex, fast-operating production system.

**Key words:**

Hungary  
Transformation  
and internationalisation of forwarding agencies

**CORDULA NEIBERGER**

**La Hongrie et le transport des marchandises: Transformation et internationalisation**

**Résumé**

La poursuite de la transformation économique de la Hongrie a pour conséquence un accroissement considérable des échanges de marchandises avec les pays voisins et une grande importance prise par les transports. Un marché du transport de marchandises est ainsi né sur lequel interviennent les entreprises hongroises qui sont nées de la privatisation durant les dernières années et les entreprises des transports de marchandises en Europe de l'Ouest. Elles opèrent toute sur des bases incertaines car les conditions générales d'encadrement ont été modifiées durant les dernières années et cela de différentes manières, à savoir les mutations dans les pays d'Europe Centrale et d'Europe de l'Est, la privatisation et la libéralisation du marché ouest-européen des transports de marchandises dans le cadre de la création du marché intérieur de l'UE et l'adhésion de la Hongrie à l'UE en 2004.

L'article porte sur les modalités d'adaptation des entrepreneurs de transport ouest-européens aux nouvelles conditions concurrentielles sur les nouveaux marchés est-européens, les conséquences sur l'intégration des marchés de transport des marchandises, c'est-à-dire les possibilités et les modalités de création de marchés internationaux des marchandises, alors que les structures sont de nos jours nationales.

L'auteur montre qu'à côté du marché hongrois des transports de marchandises s'est créé un autre marché marqué par l'intervention des entreprises multinationales auquel les entrepreneurs de transport hongrois ne sont pratiquement pas partie prenante. Seuls les sousentrepreneurs

hongrois (voituriers) sont sollicités parce qu'ils pratiquent des prix plus intéressants, mais ils sont exclus des services dits nobles.

Ce marché dominé par les sociétés de transport internationales peut néanmoins être considéré comme un marché commun européen où les implantations des entreprises de production opérant à l'échelon multinational sont reliées les unes aux autres au delà des frontières. Ces implantations des entreprises de production ne peuvent être rendues cohérentes dans un système de production rationnel et complexe que par la connaissance du terrain et les capacités des entreprises de transport internationales.

**КОРДУЛА НЕЙБЕРГЕР**

**Рынок грузовых перевозок Венгрии: трансформация и интернационализация**

**Резюме**

Следствием успехов экономической трансформации в Венгрии был существенный рост товарообмена с другими странами и возросший таким образом объём перевозок. В результате имело место развитие рынка грузовых перевозок, на котором появились как венгерские транспортные предприятия, прошедшие в последние годы процедуру

приватизации или организованные заново, так и западноевропейские предприятия грузового транспорта. Все они вращаются на нестабильном рынке, поскольку его рамочные условия в последние годы различным образом менялись. Это включает трансформацию центрально- и восточноевропейских государств, ослабление регулирования и либерализацию западноевропейского рынка перевозок в рамках создания внутреннего рынка Евросоюза, а также вступление Венгрии в ЕС в 2004 г. В статье рассматриваются вопросы, как и почему западноевропейские транспортные предприятия осваивают новые рынки Восточной Европы в этих изменившихся конкурентных условиях и какие в результате этого последствия возникают для интеграции рынков перевозок, т.е. будут ли и как сегодняшние ещё пока национальные рынки грузовых перевозок интегрироваться на международном уровне.

Показано, что наряду с венгерским рынком перевозок в стране формируется второй, связанный с деятельностью международных транспортных предприятий рынок грузовых перевозок, на котором венгерские организации представлены слабо. Лишь венгерские субподрядчики (грузоперевозчики), благодаря своим более дешёвым структурам, участвуют в транспортных перевозках, более дорогие услуги ими не осуществляются.

Этот рынок, лицо которого определяется международными транспортно-экспедиционными агенствами, может быть вполне охарактеризован как общеевропейский.

Здесь транснациональные производственные предприятия осуществляют глобальные связи и лишь в результате деятельности компетентных международных транспортно-экспедиционных агентств можно связать эти предприятия в комплексную функционирующую на современном уровне производственную систему.