

Bujtás-Kiss Emese, a J.S. Logistics ügyvezetője

„További felvásárlás is szerepel a rövid távú terveink között”



– Miként alakult cégcsoporttá a J.S. Logistics?

– Jerome Schüssler 1997-ben jegyezte be a J.S. Logistik GmbH-t egy kis német faluban, a német-francia-luxemburgi hármashatár közelében. 2003-ban, kifejezetten a francia piacra lépés miatt létrehozta a luxemburgi J.S. Logistics SA-t, mivel Luxemburgban a vállalkozási feltételek mindkét célpiaconál jobbabbak. 2006-ban alapítottuk meg a magyar céget, a kelet-európai beszállítói piac erősödése és az alacsonyabb munkaerőköltségek együttes hatására. Néhány éven belül már egymást követte a cégcsoport további 3 tagja: a spanyol J.S. Logistics szállítmányozó leányvállalat, illetve a diverzifikálás jegyében megalapított J.S. Personal

Service GmbH munkaerő-kölcsönző és a J.S. Industrie Service GmbH gyáron és raktáron belüli anyagmozgatásra. Fontos mérföldkőként említhetem a cégcsoport életében a tengeri és légi szállítással foglalkozó divízió elindulását is. A holding legfiatalabb tagja pedig a J.S. Active Logistics Kft., amely az Active Plus Logistics Kft. 2023-ban lezárt akvizíciójának az eredménye. A J.S. Active Logistics-ban „csak” többségi tulajdonosok vagyunk, illetve kettős az ügyvezetés Horváth László kollégámmal, aki a kisebbségi tulajdonosokat is képviseli. Megtapasztalva a J.S. Active akvizíció sikereit a rövid távú terveink között szerepel további felvásárlás, akár a speciális fuvarozás vagy raktározás területén.

– Hol tart a profiltisztítás, a „tagvállalkozások” működési területének a meghatározása?

– Profiltisztításra nincs szükség. Sőt, a folyamatosan és gyorsan változó gazdasági és politikai környezetben egyre szélesebb szolgáltatási portfóliót kell tudnunk kínálni az ügyfeleinknek. Minél több szalon kapcsolódunk hozzájuk, annál biztonságosabb, hogy a kiélezett versenyben mellettünk döntenek, illetve maradnak. Az uniós politika sokkal erősebben befolyásolja a vállalkozások működésének irányát, mint az az elmúlt 30–40 évben megszokott volt. Így az európai cégeknek is fel kell adniuk a komfortzónájukat, ha nem akarnak egy-egy gazdaságpolitikai irányváltás áldozatává válni.

NÉVJEGY



Bujtás-Kiss Emese a Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Karán nemzetközi üzlet szakirányon szerzett okleveles közgazdász diplomát 2004-ben. Németül felsőfokon, angolul középfokon beszél. Változatlanul motivált ügyvezetője a J.S. Logistics Holding magyar cégeinek 19 év után is. A J.S. Logistics Kft.-t induló vállalkozásból egy csaknem 16 milliárd forint forgalmú, 100 munkavállalót foglalkoztató, a piaci átlagnál magasabb nyereséget hozó céggé fejlesztette, amely Európa legnagyobb gyártóvállalatait szolgálja ki. Létrehozta a magyar logisztikai vállalatok ügyvezetői klubját 6 évvel ezelőtt, negyedéves rendszerességgel találkozzák, ahol a résztvevők megosztják egymással a tapasztalataikat.

– A J.S. Active Logistics Kft. betagozódásával a tavalyi volt az első teljes év az új struktúrában. Hogyan alakultak cégcsoportszinten a 2024. évi számok, illetve hogyan teljesítettek az egyes üzletágak?

– A teljes cégcsoport számait még nem ismerjük pontosan, de hasonlóan sike-

resnek mondható, mint a 2023-as év. A teljes képhez hozzátartozik, hogy már jól látható jelei vannak a német és az összeurópai gazdaság stagnálásának, sőt, egy küszöbön álló recesszióknak is. Hogy ez a forgatókönyv bekövetkezik-e, vagy vissza tudunk fordulni a szakadék széléről, az függ a német és a francia belpolitika, illetve az orosz-ukrán háború alakulásától, valamint az Amerikai Egyesült Államok globális kereskedelmi stratégiájának EU-t érintő céljaitól. A magyar cégeink esetében vegyes a kép: az összforgalmunk tekintetében 20 százalékkal felelt a csökkenés, viszont ennek nagyobb része még egy természetes változás eredménye, nem az EU gazdasági teljesítményének visszaesése okozta azt. A csökkenés jórészt a 2024-ben kifutott projektjeink és a már elnyert, de még el nem indult új megbízásaink nyomában támadt úr. Ez főleg a J.S. Logistics-et érinti, miközben a J.S. Active forgalmát jelentős mértékben sikerült növelni.

– Melyek ma a logisztikai cégek előtt álló legnagyobb kihívások?

– A legnagyobb feladat lekövetni az EU gazdaságpolitikájának drámai gazdasági hatásait. Talán a legegyszerűbb példa a fuvardíjak problémája, amivel 2 éve küzdünk. Hiába a költségek növekedése, a fuvarkapacitás nem csökkent jelentősen, de a fuvarok száma igen. Így az ügyfelek megtehetik – és sajnos meg is teszik –, hogy „vörös óceánt” csinálnak a szektorból, és legtöbbször elutasítók az ártárgyalások során. Ennek eredménye, hogy a költségnövekedésnél sokkal lassabban növekszik a fuvardíj. Sarkítva fogalmazva: jelenleg a megrendelők a beszállítók és szolgáltatók nyereségét veszik el a saját nyereségük védelmének céljából. Ha pedig nekik is jelentősebb áldozatot kell hozniuk a nyereségük csökkenésével, elviszik a gyártást az EU

területéről (mint Európa legnagyobb vegyipari vállalata, a BASF vagy a Volkswagen elektromos divíziója), ami tovább rontja a szektor helyzetét, és „még vörösebbre festi az óceánt”. Más jellegű kihívás, és elsősorban nem tűnik egzisztenciálisnak, mégis az: a gépkocsivezetők átlagéletkora veszélyesen növekszik. Nem tudom, hogy lehet-e találni ma Magyarországon olyan fuvarozócéget, ahol a sofőrök átlagéletkora 50 év alatt lenne. A harmadik országbeli munkavállalók alkalmazása tudna ebben a helyzetben enyhülést hozni, de az új idegenrendészeti szabályozások újabb akadályt gördítenek az utunkba.

– Az elektromobilitásnak mekkora szerepe lehet a haszonjároműpiacon?

– Nehéz az elektromobilitásról nyilatkozni a haszonjároműpiacon illetően. A cégcsoportban ugyan folyik tárgyalás az egyik gyártóval, de csak a német anyavállalatunk mutat visszafogott érdeklődést. Ennek továbbra is az az oka, hogy a gyártók nem tudnak elegendő hatótávot, alacsonyabb önsúlyt biztosító és olcsóbb vontatókat gyártani. Talán egyszer majd a hidrogén-elektromos hibrid lehet versenyképes alternatíva, de jelenleg az a kérdés a realitás, hogy az adott fuvarozó új dízelvontatókat vegyen, vagy tovább használja a régieket.

– Milyen fejlesztéseket terveznek 2025-re?

– Idén további flottabővítésben gondolkodunk, de még ennél is fontosabb, hogy megkezdje a tevékenységét a győri raktárunk. Mindemellett tisztítjuk a megbízói portfóliónkat, felmondjuk a veszteséges vagy nullszaldós munkákat. Szerecsés helyzetben vagyunk, hogy ezt megtehetjük, mert sikerült egy újabb nagy közép-kelet-európai gyűjtőfuvarozási szerződést megnyernünk.

