

VERES LAJOS:^{*}

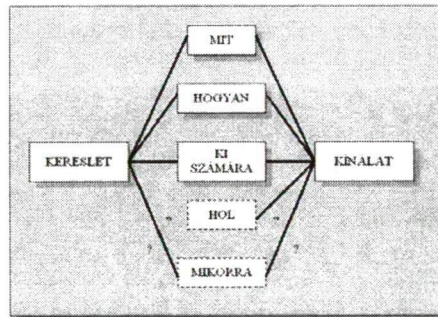
Kihívások Kelet-Közép-Európa logisztikai versenyében

Abstract

Logistics is playing a more and more important role nowadays. The first part of the study deals with the theoretical background of this interdisciplinary science. In the second part we present how logistics can foster regional development by Middle European, mainly Hungarian case studies.

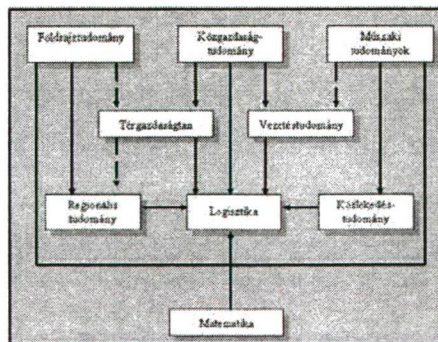
A logisztika, mint interdiszciplináris tudomány

A közgazdaság klasszikus elméletei „egy pont” gazdaságot feltételeztek, ahol az erőterek áramlása szabad és korlátlan, a piaci szereplők azonos feltételek között működnek. A gazdaság térbeli kiterjesztése és területi differenciálódása a telephely választás bonyolultabbá válása stb. létrehívta a térgazdaságtan tudományát, s ettől kezdve a tér-idő-távolság dimenziói nemcsak a szállítás, hanem a telephelyválasztás és sok más gyakorlatban felvetődő feladat megoldási alapjává vált.



1. ábra. A közgazdaságtan régi és új dimenziói (Forrás: A szerző saját szerkesztése)

A közgazdaságtan régi dimenziói mellett megjelent a „hol és mikor” kérdés, melyre a piaci szereplők választ kell, hogy adjanak.



2. ábra. A logisztika, mint interdiszciplináris tudomány (Forrás: Szerző saját szerkesztése)

^{*} Dr. PhD. Veres Lajos közlekedési-gazdasági mérnök, regionális gazdaságtan PhD., főiskolai tanár, a Közgazdaságtudományi Intézet igazgatója, Dunaujvárosi Főiskola.

A logisztika hagyományosan építkezik a műszaki tudományokból (vállalati aspektus) és a földrajztudományokból (szállítási útvonalak, katonai alkalmazások stb.). A piaci verseny erősödésével, a többszörösen bővített ellátási lánc kialakulásával a logisztika mind erőteljesebben támaszkodik a közgazdaságtudomány diszciplínáira. Miközben a logisztika épít a szervezés- és vezetéstudomány (és ehhez kapcsolódóan a rendszerszemlélet, valamint a szervezetszociológia diszciplínákat is), valamint a közlekedéstudomány eredményeire mára már nem nélkülözheti a térgazdaságtan és a regionális tudomány elméleti és alkalmazott kutatási módszereit sem. A műszaki alapok és műszaki orientáció mellett tehát, a logisztikában megjelent a közgazdasági tudomány szemlélet, amely előtérbe helyezi a vállalatok, szervezetek versenyképességét, innovációs képességét.

A logisztika minden részterülete, minden „tudáseleme” szorosan épít a matematika, azon belül is a gazdasági matematika eredményeire, lehetőségeire.

A logisztika térhódítása

Az egyre élesedő piaci versenyben a hangsúly a termelés szervezésre helyeződött, melynek során a logisztika, mint az optimalizálás eszköze a fejlett piacgazdaságokban már a 80-as években az üzemi gyakorlat részévé vált. Később a logisztika fogalmát az üzemgazdaságtanon túl egyre erőteljesebben kötötték minden olyan folyamathoz is, amely a tér, illetve az idő áthidalását valósította meg.

A logisztika, talán legtagabb értelmezését, a Kirsch által megfogalmazott definíció adta. E szerint a logisztikát a termelő és a nem termelő területekre egyaránt lehet értelmezni. Kirsch ezen túl a logisztikát rendszeren belüli és rendszerek közötti folyamatokra nézve is vizsgálja, melyben megkülönbözteti az anyagok (alapanyagok és késztermékek) az energiák, az információk és a személyek áramlását. A logisztika feladata általános folyamat- és rendszerszemléletben az áramlások alakításának, irányításának, szabályozásának hatékony megvalósítása.

A logisztika alkalmazhatósága tehát túllépett a primer szektor (kitermelés); a szekunder szektor (feldolgozás) szféráján és elérte, átlépte a tercier szektor (elosztó, termelői, társadalmi és személyi szolgáltatások); valamint a quaterner szektor (tudomány, kultúra) hatásmegzgyéjét.

Az „emberközpontú” és tudásintenzív szolgáltatások az utóbbi évtizedekben a makro szintek mellett egyre intenzívebben térségi (regionális) alapon szerződnek: kereskedelmi; infokommunikáció szolgáltatások; oktatás (regionális tudásközpontok, Területi Integrált Szakképző Központok – TISZK); pénzügyi szolgáltatások, energia szolgáltatások, egészségügyi szolgáltatások (Regionális Klaszterek, Kistérségi Egészségügyi Rendszer stb.); turisztikai szolgáltatások (Regionális Idegenforgalmi Bizottságok, Borutak, Falusi Turizmus Szövetség stb.); közlekedési szolgáltatások (közlekedési szövetségek, közlekedési térségek stb.)

A teljesség igénye nélkül hangsúlyozandó, hogy a regionális politika, a regionalizáció térhódításával a logisztika számára új alkalmazási lehetőségek nyíltak meg mind hazánkban, mind Európában egyaránt.

A tér legyőzése

A távolság vagy újabban „gyorsuló” világunkban a tér legyőzésének lehetséges eszközei; a közlekedés fejlesztése; a telekommunikáció „térhódítása” vagyis a logisztika tárgyát képező tárgyak információinak továbbítása, feldolgozása és átalakítása, ezáltal is módosítva a közlekedési és mobilitási igényeket; és maga a mobilitás csökkentése.

Miközben a közgazdaságtudomány a piaci működés egyik alapfeltételének tekinti a munkaerő, a tőke, az áruk korlátlan, szabad áramlását a valóságban a mobilitásnak korlátai is vannak, ugyanakkor ezek a korlátok a globalizációval együtt oldódnak is.

A munkaerő szabad áramlásának a korlátai közül kiemelendők a térbeli helyzetváltoztatás korlátai, amelyek az idő távolsággal, a költségtávolsággal és a hálózati hiányosságokkal jellemezhetők. A hálózati hiányosságok a terek valamennyi szintjén vizsgálhatóak és értelmezhetőek.

A jogi korlátok a személyek szabad mozgásának, a munkavállalásnak és a letelepedésnek a korlátait foglalják magukban.

Az ingatlanpiac oldaláról közelítve a munkaerő szabad áramlását a következő tényezők korlátozzák: az átmeneti szálláshelyek hiánya, a bérlakáskínálat hiánya, a lakásárak és a fizetőképes kereslet diszharmoniója.

A munkaerő áramlásának vizsgálatakor nem hagyhatók figyelmen kívül a kulturális tradíciók, amely tényezői a munkakultúra különbözőségei; az ingázás szokásai, időkorlátai; a költözési szokások; és végül az idegenekkel szembeni befogadókészség.

Mobilitás tendenciái és korlátai

A távolságlegyőzés feltételei lényegesen jobbakká lettek a közlekedés technológiai forradalma nyomán, a közlekedési eszközök három alapvető jellemzője tekintetében:

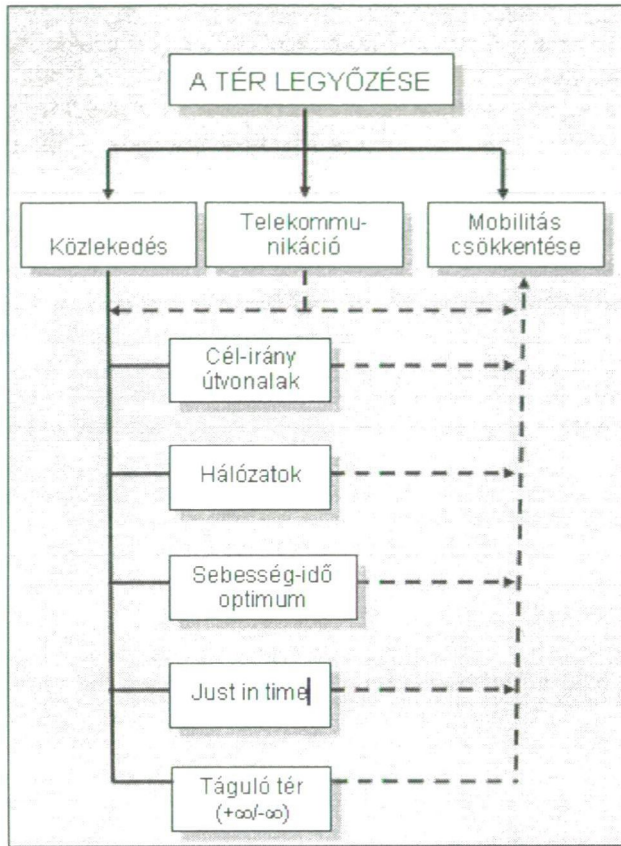
- A szállítóképeség folyamatosan növekedett (50–60 tonnás kamionok, 8–10 ezer tonnás ércszállító tehervonatok, félmillió tonnás olajszállító tartályhajók, 100 tonnánál nagyobb súlyt vagy félezer utast szállítani képes óriásrepülőgépek).
- A járművek sebessége megtöbbszöröződött (350 km/h sebességű szupervasutak, 2200 km/h sebességű szuperszonikus repülőgép, 160 km/h sebességű autók az autópályák egyes szakaszain).
- Az előbbi két jellemzőtől és sajátos műszaki tulajdonságoktól befolyásoltan alakult, azaz erősen megnövekedett a különféle közlekedési eszközök hatósugara (13–15 ezer km-t megszakítás nélkül megtevő repülőgépek).

A termelési-értékesítési kapcsolatok távolságuk szerint hierarchikus rendszert képeznek:

- Az önellátó üzem csak saját kebelén belüli (a mezőgazdaságban, a földeket és a gazdasági épületeket is magába foglaló lakóhely közötti) primitív közlekedési rendszert tart fenn;
- A piacgazdasághoz kapcsolódó üzem az üzemen belülin kívül olyan közlekedési rendszert is igényel, amely a regionális piaccal (mezőgazdasági cikkek felvásárló és feldolgozó helyeivel, árverések színtereivel) összeköti, de kapcsolódni kell az országos és nemzetközi kapcsolatok rendszerébe is.

Ezek a hierarchikusan alárendelt térkapcsolatokon kívül a világgazdasági kapcsolatok más dimenziót képeznek, kiterjedtebb keretet adnak az egymástól nagyobb távolságra fekvő, különböző nagyságrendű és irányító erejű piacok közötti nagyon differenciált csere számára.

A közlekedési technika fejlődése azonban nagy távolságokban, akár interkontinentális viszonylatokban is látványos változásokhoz vezetett az agrárgazdaságban, a mezőgazdasági piacok szinte világméretűvé válásában. A trópusok által elválasztott térségek között és egyéb több ezer km-es viszonylatban először a fagyasztási technikának, a hűtőhajóknak köszönhetően vált lehetővé a romlékony élelmiszerek (hús, tojás, tejtermék, gyümölcs – elsősorban banán) tömeges tengeri szállítása. Újabban a légi szállítás is bekapcsolódott a piacok nemzetköziesedésébe (vágott virág, gyümölcs, palánta, naposcsibe, tenyészállat, versenyló és még sokféle nagy értékű anyag tartozik a cargo körébe).



3. ábra. A tér legyőzése (Forrás: Szerző saját szerkesztése)

A világkereskedelem kibontakozásával, helyi nyersanyaglelőhelyek kimerülésével, valamint a komparatív előnyöknek a termelésben való fokozottabb érvényesítésével és végső soron a már régóta tartó, de korunkban totálissá váló fokozottabb és tudatosodó globalizáció eredményeként távolabb kerültek a beszerzési és értékesítési piacok a feldolgozóipari üzemektől, illetve a fogyasztóktól, aminek következménye a szállítási távolságok látványos növekedése lett, ahogy a külkereskedelmi forgalom (az áruexport) jóval gyorsabban nőtt mint a termelés. Az a tény, hogy a külkereskedelem tárgyát képező áruk súlya egészen az 1970-es évekig gyorsabban nőtt, mint az értékük, így a súlyra vetített fajlagos szállítási költségek alapján elvileg mind drágábban lettek volna szállíthatók, ennek ellenére a valóságban a szállítási költségek indexének tendenciózus süllyedésével (a szállítási technika fejlődésének, termelékenyebbé válásának eredményeként) az egyes áruk „hatósugara” (azaz értékesítési területük sugara) nagyobb lett.

A személyközlekedésben hasonló folyamat ment végbe; itt az „internacionalizálódás” elsősorban két tényezőnek köszönhető:

A termelésben, az üzleti életben a multinacionális cégek térnyerésével, a nemzetgazdaságok külgazdasági orientálódásának fokozódásával, az így indukálódó üzleti célú nemzetközi utazások számának megtöbbszöröződésével, továbbá

Tömegét tekintve az előbbinek a sokszorosát kitevő nemzetközi turizmus soha nem képzelt méretű kibontakozásával, a fizetőképes fogyasztói társadalomra jellemző külföldi

üdülések által keltett tömeges (európai viszonylatban évente több tízmillióz kitevő) utaszállítási igényel, mégpedig döntően É-D irányban, Germán- és Latin-Európa között, a Mediterráneum üdülőrégiói felé irányulóan.

Figyelemreméltó arányváltás következett be a személyközlekedés és a teherszállítás teljesítménye között. Az ipari forradalmak korában, a XVIII. sz. végétől az 1960/70-es évekig a teherszállítás teljesítményei [mind súlyvolumenben, (tonnában), mind a távolságlegyőzést is figyelembe vevő tonnakilométerben] gyorsabban növekedtek mint a személyközlekedésé. Az utóbbi évtizedekben azonban a fejlett országokban alapvetően megváltoztak az arányok, a személyközlekedésben lett gyorsabb a növekedés, ami a termelés fajlagos anyag- és energiahordozó-szükséglete mérséklődésének és ennél is jobban a kisvállalatok szaporodásának a szövevényessé vált társadalmi-gazdasági kapcsolatoknak, de legfőképpen a szabadidő-eltöltéssel kapcsolatos mobilitás rendkívüli méreteket öltésének tulajdonítható.

Az innováció és tudás áramlásának akadályai

Természeti környezet: a területek eltérő jellege, az azok közötti természeti eltérések, és különbözőségek gátolják az újdonságok terjedését, azok eljutását egyik központból a másikba.

Kulturális, mentális akadályok: a különböző kultúrával, ismeretekkel, hagyományokkal rendelkező emberek, népcsoportok más és más módon fogadják be az újdonságokat, a kulturális, vallási, fogyasztási, életmód-tradíciók korlátozzák azok elterjedését.

Politikai akadályok: a politikai rendszer jellege, annak nyitottsága vagy éppen zártsága korlátozza az újdonságok megjelenését és terjedését.

Finanszírozási akadályok: a pénzügyi eszközök hiánya nem teszi lehetővé, hogy megtörténjen egy-egy újdonság létrehozása, vagy annak átvétele és használata.

Infrastrukturális vagy fizikai akadályok: a terjedést gátolja az infrastruktúra fejlettsége, a települések kapcsolatának, a centrumok elérhetőségének hiánya.

Emberi, vagy humán akadályok: az egyének ismeretei, képzettsége, alacsony, nem képes az újdonságokat befogadni, adaptálni, vagy azokat packépesen előállítani.

A fenntartható mobilitás

Fenntarthatónak tekinthető az a fejlődési pálya, ami utódaink számára is garantálja a környezetvédelmi szempontból egészséges, szociálisan igazságos, gazdaságilag megvalósítható működést. Fenntartható fejlődésről ugyanakkor csak abban az esetben beszélhetünk, ha mindhárom elem – a környezetvédelmi, a szociális és a gazdasági is – egyensúlyban van.

A fenntartható mobilitás környezetvédelmi aspektusai ebben az összefüggés rendszerben a nem megújítható források hatékonyabb felhasználását, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését („0”, vagy alacsony emissziójú közlekedési eszközök alkalmazását) jelentik a közlekedés racionális igénybevételével, tekintettel a területfelhasználás szempontrendszerére is.

A fenntartható mobilitás szociális (társadalmi) aspektusai tekintettel vannak a lakosság növekvő számára (különösen a városiasodás problematikájára), az idősödő társadalomra, a mozgásukban korlátozott személyek utazási igényeire, a biztonságos, mindenki számára elérhető – és megfizethető – az egészségre nem ártalmas, a torlódások miatt kiszámíthatatlan eljutásoktól mentes mobilitásra.

A fenntartható mobilitás gazdasági aspektusai olyan feltételrendszert jelentenek, amely az intermodálisan hatékony közlekedési hálózatok és rendszerek kialakításának ösztönzése révén – a szabályozási és finanszírozási konstrukciókat is beleértve – a legkisebb össztársadalmi ráfordítások mellett a legnagyobb hasznot, a hosszú távú fenntarthatóságot szolgálják.

2020-ig azzal lehet számolni, hogy a városi mobilitási igények világviszonylatban 50%-kal nőnek. A világ lakosságának fele már most városokban él, és ez a tendencia csak fokozódni fog a jövőben, Európában a városlakók aránya jelenleg 75–80%, Magyarországon „még csak” 65%.

A logisztikai távolság

A tér legyőzésének mindhárom fő megvalósítási tevékenységében (közlekedés, telekommunikáció, mobilitás csökkentése) a logisztikának fontos szerepe van. Mindemellett, hogy ennek megfelelően kialakult a közlekedési logisztika, az információs telekommunikációs rendszerek logisztikája, valamint a hálózatok és rendszerek logisztikája, szükséges hangsúlyozni, hogy a logisztika képes együttesen is kezelni a három alrendszert. Ennek megfelelően a tér valamely A pontjából B pontba való eljutáshoz szükséges döntések sorozatát a logisztika:

- stratégiai és rendszerszemléletben kezeli;
- különböző lehetséges útvonalak változatait együttesen vizsgálja, keresi az optimális megoldást;
- a megközelíthetőségi feltételeket komplexen vizsgálja (térbeli, időbeni és minőségi feltételek);
- képes a különböző közlekedési, szállítási módok kombinált kezelésére;
- képes a közlekedési hálózatok nyújtotta lehetőségek értékelésére, az útvonalak és csomópontok kapacitás és költség elemzésére;
- számos szempont együttes érvényesítésével (mint például az áru épségének megőrzése, az értékvesztés kiküszöbölése, optimális multimodális mix) a lehatásosabb megoldást keresi;
- célfüggvényként a költségek minimalizálását és a további, kiegészítő tevékenységek hozzáadott érték maximalizálását értelmezi.

Ezen összetett értelmezésből fakadóan a logisztikai távolság nem egyezik meg az időtávolsággal, hiszen nagyobb szállítási idő is kialakulhat amennyiben a minőségi és azon belül is a biztonsági feltételek azt megkövetelik, és nem egyezik meg a költségtávolsággal sem, amelyben a kiválasztott útvonal egyben áruszállításra ad lehetőséget, vagy további értéknövelő tevékenységek végzésére.

A logisztikai távolság lényegesen nagyobb lehet földrajzi értelemben, mint a hagyományos szállítási útvonalak távolsága, amelyben az indokolják gazdasági, környezeti és egyéb megfontolások (Erdősi ex verbis).

A logisztikai távolság fogalma a következőképpen adható meg:

A logisztikai távolság a különböző közlekedési módok és megközelíthetőségi feltételek együttes vizsgálata során stratégiai és rendszerszemléletben kiválasztott útvonal távolsága, amely megtételével optimalizáló hozzáadott érték alakul ki.

A logisztikai távolság bevezetésével és széleskörű alkalmazásával új értékek (környezet állapota, biztonság, minőség, megbízhatóság, gyakoriság stb.) jelennek meg, amelyek átalakítják a hagyományos értékstruktúrát. E folyamatban a logisztika egyre jelentősebb értéknövelő tényezővé válik.

Globalizáció és logisztika

A világgazdaságban lezajló folyamatok jelentős hatást gyakorolnak a logisztika fejlődésére is. A piacok globalizációja nyomán jellemzővé vált, hogy ma már a világ minden táján ugyanazokat a márkatermékeket ismerik és vásárolják, amelyek mindenütt ugyanabban a minőségben, hasonló áron és szolgáltatással állnak a vevők rendelkezésére. Ezzel összefüggésben megjelentek az egész világra kiterjedő disztribúcióhoz (global distribution) kapcsolódó, magasan integrált logisztikai lebonyolítási rendszerek is. A globalizálódó piachoz igazodva a vállalati beszerzés az egész világot átfogó beszerzési diszpozíciókat (global sourcing) eredményezett. Ezekhez olyan logisztikai megoldásokat rendeltek hozzá, amelyek a nemzetközi piaci versenyképesség növekedéséhez segíti a vállalatokat.

A piacok globalizációja lehetővé teszi a termelők számára a nemzeti piacok méreteit meghaladó termelési volumen előállítását, elősegítve a méretgazdaságosságban rejlő lehetőségek kiaknázását. Az így adódó előny azonban csak az értékesítéshez és a beszerzéshez járuló ún. globális logisztikai megoldások segítségével tartható fenn. Úgy is megfogalmazható tehát, hogy a logisztika a globalizáció egyik meghatározó elemévé vált.

A kommunikáció fejlődése előfeltétele volt a globalizáció és a globális logisztika kialakulásának. A műholdas műsorszóráson keresztül biztosítani lehetett, hogy ugyanazon termék a világon mindenütt, egyidőben reklámozható legyen. A szolgáltatásban alkalmazott szatelitrendszerek pedig az egész világra szóló diszpozíció technikai feltételét teremtik meg, és általuk megvalósíthatóvá válik az egész világot átfogó árukövetés is.

Az elektronikus adatsere strukturált üzeneteinek kidolgozásával, szabványosításával elérhető, hogy a logisztikai folyamat minden résztvevője, a nyelvi különbségek ellenére kommunikálni tudjon egymással. Az okmányok egységesítése s adattartalmuk elektronikus úton történő továbbítása, valamint a vonalkódrendszer és az egységes számozási rendszer elterjedése az áruk útjának további meggyorsítását eredményezi a nemzetközi folyamatban. Mindez tovább tágitja a logisztika alkalmazásának hatókörét is.

A nemzetközi kereskedelemben és a külföldi tőkebefektetések előtti akadályok fokozatos leépítése, a vámok és nem tarifális korlátozások csökkentése az árukereskedelemben, valamint a szolgáltatás-kereskedelem liberalizálása irányába tett lépések a nemzetközi kereskedelempolitikában ugyancsak jelentősen hozzájárultak a globális logisztika fejlődéséhez (GATT Uruguayi Forduló).

A globalizációs folyamatokban olyan logisztikai megoldásokra van szükség, amelyek a korábnál szélesebb körben lépik túl a nemzeti kereteket. A globalizáció a logisztikai szolgáltatókat illetően magasabb minőségi színvonalon dolgozó, az egész világot átfogó hálózattal rendelkező, tökeerős szolgáltatók részvételét kívánja meg, amelyek már a globális piac igényeinek megfelelően képesek tevékenykedni a globális disztribúció, illetve a globális beszerzés szolgálatában.

A globalizáció ösztönzőleg hat a logisztika fejlődésére, ugyanakkor a logisztika fejlődése, elterjedése a globalizáció feltétele, hiszen csak a megfelelő logisztikai megoldás segítségével valósítható meg a globális jelenlét.

A globalizáció fogalma a 60-as és a 70-es évek fordulóján jelent meg, amikor a Római Klub jelentése következtében egyre több, a Föld sorsáért aggódó tudós, környezetvédő

kezdett el foglalkozni a globális környezeti problémákkal. Az eredeti jelentés arról szólt, hogy világunk mára, ill. akkorra „összeért”, a környezetszennyezés sem helyi, hanem határokon túlnyúló probléma lett, az emberi tevékenységnek a bolygóra kiterjedő hatásai vannak.

Emberek, javak, termékek mobilitása, szállítása alapvető feltétele a gazdasági fejlődésnek, növekedésnek. E tekintetben a huszadik század áttörést hozott, azt s lehet mondani, hogy a közlekedés egyfajta aranykorává lett. A személyközlekedés, mobilitás, és az áruszállítás volumenei minden elképzelést felülmúlóan növekedtek. A század végére az emberiség jelentős része számára, akik korábban életüket szülőhelyükön, vagy legfeljebb százkilométeres körben éltek le, jelentős hivatás és szabadidős mobilitás vált elérhetővé. Ugyanakkor nyersanyagok, késztermékek váltak széles körben elérhetővé világszerte.

Az elérhetőség természetesen nagy egyenlőtlenségeket mutat a világban, a közlekedési expanzióban messze nem egyformában vettek, vesznek részt az egyes régiók, népesség csoportok. A fejlett országok polgárai számára jóformán megszűntek az akadályok, míg a fejlődő, elmaradott térségekben szinte alig változott valami évtizedek alatt, s ezek a különbségek országokon belül is jelentősek.

A növekvő mobilitás, elérhetőség előnyei, gazdasági, életszínvonalbeli haszna mellett jelentős negatív elemek is megjelentek, és erősödtek. Közvetlenül a torlódások, az emissziós, elsősorban légszennyezési hatások és balesetek jelentik a legfontosabb hatásokat, de a természeti erőforrások, nyersanyagok, zöldterületek, az ökoszisztéma fokozott igénybevétele, és azok hosszú távú következményei vetik fel az alapvető, megoldandó kérdéseket.

Globális közlekedési tendenciák

Az 50-es évek eleje, és a 90-es évek vége között, amikor a világméretű közlekedési expanzió végbement, az egy főre eső személyközlekedés, mobilitás, mintegy háromszorosára növekedett, de figyelembe véve a demográfiai növekedést is, a megtett utaskilométerek ebben az időszakban nyolcszorosára növekedtek. Egyetlen motorizált közlekedési mód sem tekinthető környezetbarátnak, bár a vasút, és a hajózás jelentősen alacsonyabb környezeti hatással jár, mint a leginkább terhelő közúti és légi közlekedés.

A fenntartható fejlődési fogalmak jóval messzebbre vezetnek, mint a növekedés és a környezet viszonya, a környezeti és a fejlődési kategóriák mellett itt a társadalmi, méltányossági, igazságossági szempontok is szerepet kell, hogy kapjanak. A fenntartható fejlődés, és az ehhez kapcsolódó fenntartható közlekedés, mobilitás egymással összhangban, egyensúlyban kell, hogy legyenek. Itt hármas célt kell megvalósítani:

- a növekedést, egyfajta fenntartható gazdasági fejlődést,
- a környezetvédelmet, ami társadalmi szempontból a generációk közötti igazságosság, a jövőendő nemzedékek jogait is felveti, és
- a generációkon belüli, tehát a mai társadalmi szempontok, a társadalmi igazságosság megvalósítását.

A három célkitűzés egymásnak nem automatikus kiegészítője, sőt azok sok tekintetben ellentmondásban vannak egymással, amire a fenntartható fejlődésen kívül jelzett köztes állapotok – degradáció, stagnálás, torz elosztás – is utalnak. A gyakorlatban a legtöbb fenntartható fejlődési, majd ebből fakadó fenntartható közlekedési megközelítés a növekedés – környezet viszonyrendszerből, skálából indul ki, erre mutatnak az ismert fenntartható fejlődési definíciók. Ez a jellemző a közlekedési megközelítésekben is, ahol a közlekedés gazdasági hatásai és környezeti terhelés kerül elsősorban számbavételre. A másik skála, a

növekedés, fenntartható fejlődés – társadalmi szempontok közötti, egyfelől a társadalomtudományok kérdése, másfelől a közlekedés területén ide tartozik az egyéni és a közösségi közlekedés viszonya, a közlekedési beruházások hatása fejletlen régiókra, ill. egyes lakossági, társadalmi csoportokra. A harmadik viszonyrendszer, a környezeti és a társadalmi szempontok, célkitűzések skálája viszonylag kevés figyelmet kapott, kap, így eddig a közlekedési, fenntartható mobilitási kérdéskörökben is.

A globális – lokális paradoxon

A globális gazdaságot öt meghatározó folyamat alkotja:

- transznacionális (multinacionális, globális) vállalatok terjeszkedése, hálózati szerveződések, amelyek új és újabb értékláncrendszereket hoznak létre sajátos globális-lokális stratégiák mentén;
- gyorsan változó technológiai környezet, azon belül is kiemelkedő a kommunikációs-információs technológiák rohamos ütemű fejlődése;
- nemzetközi integrációk;
- globális pénzügyi rendszerek működése;
- új termelési és szolgáltatási központok alakulnak ki, új gazdasági körzetek jönnek létre.

Miközben adott iparágakban szinte ugyanolyan vállalatok versengenek egymással a Föld bármely térségében a tartós vállalati versenyelőnyök fenntartásában előtérbe került a lokális „beágyazódottság”, a helyi együttműködések szerepe. Ezt az ellentmondást a globális-lokális paradoxon érzékelteti.

A multinacionális vállalatok jellegzetessége, hogy logisztikai tevékenységeiket két szinten alakítják ki. Bizonyos tevékenységek globális szinten működhetnek, míg más tevékenységeket a piachoz közeli „helyi” szinten szerveznek meg.

Globális szinten ellátott logisztikai feladatok:

- termelési és szállítási hálózat kialakítása;
- információs rendszerek kifejlesztése, irányítása;
- készletezési pontok meghatározása;
- beszerzési döntések;
- döntés szállítási ágaknál;
- költség átvállalási döntések;
- a kibocsátás költségeinek ellenőrzése.

Helyi szinten ellátható logisztikai feladatok:

- rendelésmenedzsment;
- raktárgazdálkodás;
- a helyi szállítás megszervezése;
- jövedelmezőségi elemzések;
- a helyi értékesítés menedzsmentje;
- humán erőforrás menedzsment.

A logisztikai funkciók eképpen történő felbontása során előtérbe kerül néhány fontos következtetés. Egyik ilyen fontos következtetés a globális szinten működtetett logisztikai funkciók közül a termelési és szállítási hálózatok kialakítására vonatkozik. A globalizáció felerősítette a hálózatossodást iránti igényt. Ma már nemcsak holonikus szervezetekről beszélhetünk, hanem cél és tevékenység orientált hálózatokról. Virtuális vállalatokról, klaszterekről, s ezek az „együttműködési” formációk létrehozásának célja a hatékonyabb működés, s egyúttal a versenyképesség javítása.

A második következtetés a helyi szinten ellátható logisztikai feladatokkal függ össze. Egyrészt fontos magának az elkülönítésnek a ténye, miszerint pedig „minden ami nem globális” az a helyi szint feladata.

A mezoszint stratégiai felértékelődése

A mezoszint egyfelől makro szint alatti, másfelől pedig több mikroegységet fog egybe. Sajátossága, hogy elég nagy területet (térseget) fog össze ahhoz, hogy stratégiai szerepe legyen a jövő alakításában.

A különböző szintek alkalmazkodási képessége és a jövő alakítása egymással fordítottan arányos. A mikroszint alkalmazkodása magas szintű, ugyanakkor a jövőt alakító képessége. A makro és globális rendszerek alkalmazkodása alacsony szintű, ugyanakkor a jövő alakítására jelentős mértékben hatnak. A működő szervezetek dinamikus nyitott struktúrái a növekvő szabadságfokú rész-szintek növekvő alkalmazkodóképességgel is bírnak, ezért a szervezeti alkalmazkodás fordítottan működik az előzőekben bemutatotthoz képest.

Bizonytalan vagy átmeneti időszakokban a hierarchiák átrendeződnek, a különböző szintek eltérő súllyal hatnak, alakítják a jövőt. Ugyanakkor a kutatók fő megállapítása szerint a legnagyobb fajlagos jövőformáló javulást a mezoszint mutatja. A mezoszint stabilizáló és jövőt alakító képessége attól is függ, hogy mekkora erő, (gazdasági-társadalmi viszonyrendszer) áll mögötte. Ezt mennyiségi és minőségi értelemben is értelmezhetjük (népesség, GDP, településszám, régió és intézményei stb.)

A jövőhöz való alkalmazkodás és annak aktív formálása során a mezoszint kiemelt szerepet kaphat, mert elégséges belső kohéziót tud létesíteni. A belső-endogén potenciál feltárásával, fejlesztésével és hatékony működtetésével a térségi logisztika közvetlenül hozzájárul a régiók, térségek, térségközpontok versenyképességének javításához.

Regionális logisztikai rendszerek kialakítása

A regionalizálásnak kétféle fogalma ismert a (német) területi tudományokban. Ezek közül az egyik a régiónak, mint politikai-adminisztratív szintnek a társadalomirányításban való felértékelődését fejezi ki, tehát összefüggésben van a modern államnak azzal a magatartásával, hogy szelektív módon visszavonul az általa vállalat feladatok intézésétől, és a problémamegoldásban való közreműködést regionális szintre transzformálja. Ezt a folyamatot a központi szintről induló regionalizálásnak is hívják. A regionalizálás egyúttal új intermedialis funkciókat vesz át az állam, az önkormányzatok és a privát szféra között. Vagyis az ágazatilag szerveződő politikai struktúrákba területi integratív és innovációs funkciók, épülnek bele, ami által erősödnek a közigazgatási-politikai döntésekben a területi szemléletű keresztirányú kapcsolatok.

A regionális fejlesztési politika hordozói tehát maguk a régiók, míg a regionális politika állami politika, mely utóbbinak szervesen együtt kell működnie az előbbivel. A regionális

fejlesztési politika olyan jövőképet eredményez, mely regionális fejlesztési koncepciókban programokban ölt testet, s amelyek a területi-helyi akaratképzést eredményeként születnek meg, nem kevéssé a helyi források bevonásának célzatával. A regionális politikának a decentralizáción keresztül horizontálisan illik hatnia, szemben a vertikálisan szerveződő ágazati politikákkal.

Ennek során megvalósul az állami intézmények, a piaci szférát képviselő vállalatok és a polgárok integrálása a regionális politikai döntéshozás során, ami a kooperációs és részvételi politika alapján történik. Ez kitermeli a területi szintű érdekegyeztetés eddig ismeretlen szervezeti formáit, melyek a *partnerség* elvének alkalmazásával hatékonyabbá és eredményesebbé teszik a folyamatot.

A regionalizáció népszerűségének és alkalmazásának térnyerését a következő tényezők egyidejűleg generálják:

- a gazdaság működésének hálózatosodási igénye;
- az EU strukturális és regionális politikája;
- az állam-társadalom viszonyának a decentralizáció jegyében történő újrendezésének kívánalma;
- valamint a politika növekvő legitimációs igénye.

A továbbiakban kiemelésre kerül néhány olyan új regionális rendszer, melyek kialakítása megkezdődött hazánkban.

Az angol és német szervezeti modellek világosan jelzik, hogy a partnerség modern horizontális elvének érvényesülése szükséges, de nem feltétlenül elégséges elve a regionalizációnak, sőt az államszerkezeten belül a hierarchikus struktúrák tekintetében csupán kiegészítő jelleggel tud érvényesülni, azok helyébe nem léphet.

Az utóbbi évtizedben népszerűvé vált az „Európa a régiók Európája” szlogen, amihez mint erőteljesebben tapad a régiók versenyképessége fokozásának követelménye. Ez a jelenség, amely a „városrégiókat”, a régióként értelmezett nagyvárosi agglomerációkat is elérte, nem minden hatásában értékelhető egyértelműen pozitívan. A régiók és agglomerációk azáltal igyekeznek cselekvőképességüket erősíteni a régiók éleződő versenyében, hogy a helyi kormányzás azon struktúráit keresik, amelyek képesek a felmerült súrlódásokat áthidalni és a széttagoltságot funkcionális integrációval helyettesíteni.

A partnerségi „intézményeknek” vagy hálózatoknak lényeges módszertani sajátossága a tárgyalásos eljárás. A konszenzuskeresés metódusát a meggyőzés szolgáltatja. A politikai döntéshozási folyamatokban az információ- és tudáscserének különösen nagy jelentőség jut, ezért tanulási folyamatot, tanulási rendszereket testesítenek meg. Sőt, ki szokták emelni, hogy a hálózatok erőssége abban áll, hogy megnövelik a szakértők, illetve a szakértelem befolyásolási esélyét a regionális politika alakításában.

Magyarországra vonatkoztatva megfogalmazható, hogy a rendszerváltás utáni időszak regionális politikája az Európai Unió strukturális politikájához kapcsolódó intézmények és működési elvek kissé klisészerű átvételét mintázta, miközben a regionalizmus lényegi tartalma a decentralizáció (partnerség, programozás, koncentráció, addicionalitás, átláthatóság) csak korlátozottan tudott gyökeret verni.

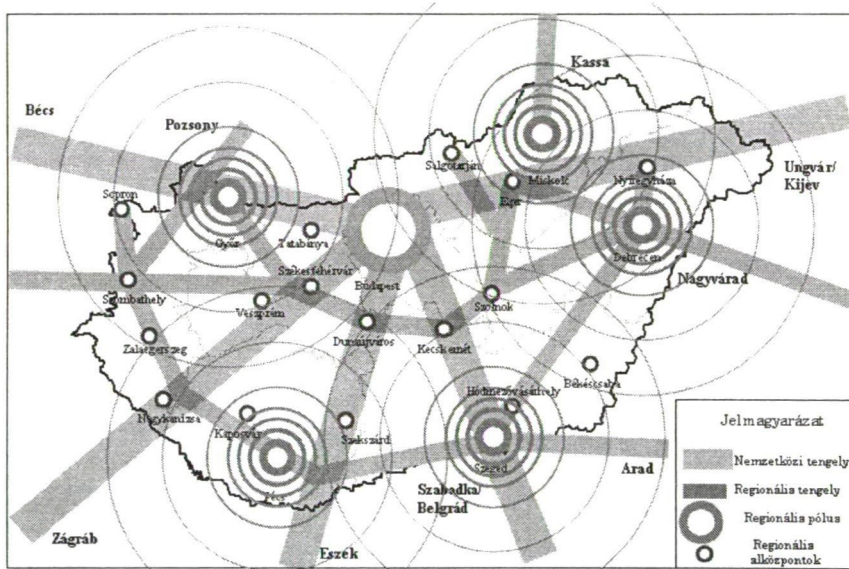
Ha a regionalizálás elvén nyugvó modernizáció a területi irányításban meggyőző mértékű hatékonyságjavulást eredményezne, a túlközpontosított állam lebontását valóságos decentralizáció kísérné és a régiók bevezetésévei nem egyszerűen a közigazgatási szintek száma gyarapodna.

A területfejlesztési politika átfogó céljai 2020-ig: (lásd OTK 2005.)

1. Térségi versenyképesség;
2. Területi felzárkózás;
3. Fenntartható térségfejlődés és örökségvédelem;
4. Területi integrálódás Európába;
5. Decentralizáció és regionalizmus.

Fejlesztési pólusok megerősítése és a városhálózati kapcsolatrendszer fejlesztése:

- Fejlesztési pólusok gazdasági-társadalmi térszervező erejének erősítése;
- Fejlesztési pólusok és a nagyobb városok hálózatos együttműködése;
- Együttműködő térségi városhálózatok ösztönzése;
- Munkaerőpiacok térségi kiszélesítése;
- Nagyvárosi környezeti problémák felszámolása.



4. ábra. Regionális fejlesztési pólusok és tengelyek (Források: OTK 2005)

Az országos és regionális logisztikai centrumok mellett kisebb-nagyobb logisztikai központok is létesültek, főként a főváros és az autópályák mellett. Ezek többnyire spontán módon jöttek létre, és a legtöbb esetben kizárólag közúti áruszállításra alapulnak.

Magyarországról a gyakorlatban elfogadott logisztikai térségi minősítési kritériumok szerint nemzetközi összehasonlításban az alábbi általános megállapítások tehetők:

- infrastruktúra: a rendelkezésre álló közlekedési hálózat mennyiségi paraméterei (hossza, sűrűsége) általában véve megfelelő, s pozitívként értékelhető a számos, országon áthaladó nemzetközi közlekedési folyosó (TEN és TINA) is. Az infrastruktúra minőségi jellemzőiben (pl. közutak teherbírása, gyorsforgalmi utak alacsonyabb aránya, vasútvonalak sebességi és vízi utak hajózhatósági korlátozásai) viszont tapasztalható némi lemaradás, amelynek ledolgozása a magyar közlekedéspolitika egyik lényeges eleme. Kontinentális jellegünkéből adódóan tengeri kikötővel nem rendelkezünk, központi nemzetközi reptölte-

rünk áruforgalma pedig egyelőre elmarad a nyugat-európai versenytársakétól. Logisztikai központjaink hálózata aránylag kiterjedt, ugyanakkor csak kevés – többnyire főváros környéki és néhány vidéki – terminál nevezhető teljes funkcionalitással üzemelőnek. A központok közül szinte valamennyi kapcsolódik a TEN és TINA folyosókhoz (lásd a 2. sz. ábrát), ami alátámasztja (tovább)fejlesztésük aktualitását;

- logisztikai kereslet: a logisztikai szolgáltatások iránti keresletet meghatározó ipari-kereskedelmi tényezők – a nemzetgazdasági teljesítmény és az ipari termelés növekedésének tükrében – ígéretes a fejlődést mutatnak, ugyanakkor még aránylag alacsony a magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások iránti igény. A fogyasztói potenciál terén, az alacsony fajlagos jövedelmeknek és az egyre kedvezőtlenebbé váló népeségi tendenciáknak köszönhetően jelentős az elmaradás Európa fejlettebb régióihoz képest, ami csak lassan, fokozatosan dolgozható le;
- logisztikai kínálat: Magyarországon számos logisztikai szolgáltató van jelen, a legkülönbözőbb szolgáltatásokat nyújtva. A területi lefedettséget tekintve hátrányként értékelhető, hogy az érintett vállalatok, vállalkozások többnyire a főváros környékére telepítik központi telephelyeiket, s tevékenységi körüket is inkább az alapvető logisztikai-szállítási szolgáltatásokra korlátozzák. Igaz, ezzel a kereslethez igazodnak, mivel a gazdasági teljesítmény zömét is a fővárosban állítják elő, s inkább a hagyományos raktározási-szállítási folyamatokat igénylik. Ugyanakkor az offenzívabb kínálati politika esetleg felkelthetné a ma még csak látens, komplexebb logisztikai kiszolgálást előtérbe helyező keresletet;
- külső környezet: a logisztika fejlődését támogató külső tényezők terén hazánk az átlagosnál jobb helyzetben van. A befektetési klíma az alacsony foglalkoztatási és szolgáltatási költségeknek, valamint a képzett munkaerőnek köszönhetően kedvező. Igaz, az utóbbi években már egyre inkább szakmunkaerő-hiány tapasztalható, ami a képzési rendszer munkaerő-piaci igényekhez igazításával orvosolható. Az adózási rendszer – nemzetközi összevetésben és általában véve – a vállalkozásokat ösztönző irányba látszik fokozatosan elmozdulni, ugyanakkor néhány intézkedés kifejezetten hátrányosan érinti a logisztikai-áruszállítói szakmát (pl.: nemzetközileg versenyképtelen vámeljáráás, a logisztikai szolgáltató térítésmentesen köteles helyet biztosítani a vámhatóság részére, vámoltatást követő azonnali import ÁFA befizetés). A közlekedéspolitikai megfelelő hangsúlyt fektet a hiányzó infrastrukturális elemek kiépítésére, ám ezek tényleges megvalósítása a források függvénye. A logisztika és a kombinált szállítás a magyar közlekedéspolitikai, illetve az átfogó fejlesztéspolitikai szerves része.

Az országos jelentőségű logisztikai központokat kijelölő koncepció által lehatárolt térségek (OLSZK-k és vonzáskörzeteik) a négy alapparaméter lokális jellemzői szerint eltérő képet mutatnak. Ennek alapján bizonyos kiemelt hazai térségekre – pl. a főváros és környéke, illetve egyes prosperáló vidéki területek – a nemzetközi, míg a többire – a kiemelt megyeszékhelyi LSZK-kat is beleértve – általában a regionális szerepű kontinentális logisztikai térségekre vonatkozó fejlesztési elveket célszerű adaptálni. A hazai logisztikai rendszer optimális térszerkezetének kialakításakor törekedni kell az előbbi logisztikai centrumok hálózatba fogására, valamint az egyéb logisztikai szolgáltatók/létesítmények intermodális szállítási-logisztikai láncba integrálására. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az intermodális szerepkör az export-import forgalomban, illetve a tranzit forgalom szempontjából lehet inkább jelentős, a nagyobb gazdaságos szállítási távolság miatt.

A logisztikai fejlesztési prioritások meghatározásánál tekintettel kell lenni a nemzetközi versenyhelyzet alakulására is. Magyarország helyzete geopolitikai szempontból kedvező: több országgal határos és több (szám szerint négy) transzeurópai közlekedési folyosó megy át rajta, mint bármelyik szomszédos országon. Különös versenyelőnnyel bír az ország a

Balkán és a Közel-Kelet irányába menő forgalmat illetően, mivel ide az EU-n belül (egyelőre) csak hazánkon átkelve lehet eljutni. E kedvező földrajzi pozíció azonban több oldalról is veszélyeztetett lehet, amennyiben nem áll – időben – rendelkezésre a megfelelő intermodális infrastruktúra és kapcsolódó szolgáltatásrendszer, továbbá az áruszállítási-logisztikai piac zökkenőmentes működését biztosító adekvát szabályozási háttér.

A hazai feltételek elégtelensége és/vagy késedelmes megteremtése alternatív útvonalak például Szlovákián át kelet felé, vagy Ausztrián és az egykori Jugoszlávia utódállamain keresztül délkelet felé, és disztribúciós centrumok igénybevételére ösztönözheti a nemzetközi áruáramlatok szervezőit. Mai ismereteink szerint leginkább az alábbi környező országbeli (részben tervezett, részben már beindult) dinamikus logisztikai fejlesztések jelenthetnek releváns konkurenciát:

- Szlovákiában: Pozsony térsége, illetve a Záhonyhoz hasonlóan vasúti nyomtávvalásra épülő Ágcsernyő (Cierna-nad- Tisou), továbbá azt is meg kell jegyezni, hogy a széles nyomtávú vasút egészen Kassáig kiépített;
- Ukrajnában: a helyi fuvarozók és szállítmányozók szövetsége a határ ukrán oldalán javasolja megvalósítani (ugyan magyar és szlovák részvétellel) a nemzetközi logisztikai központot;
- Romániában: Arad–Temesvár–Nagyvárad körzete;
- Szerbiában: Újvidék–Zenta körzete;
- Szlovéniában: Maribor térsége.

Végül fontos, a hazai áruszállítási-logisztikai fejlesztési irányokat befolyásoló nemzetközi fejlemény lehet a kelet-európai és az adriai kikötők szerepének felértékelődése a nyugat-európai kikötők kapacitásproblémáinak következtében. Ez újabb, hazánkat is érintő áruáramlatok megjelenését vetíti előre, amit az a tény is erősíthet, hogy a távol-keletről érkező áruk e kikötők igénybevételével több ezer km-es útmegtakarítással érhetik el céljukat.

A hazai (intermodális) logisztikai rendszer összefoglaló SWOT (erősség-gyengeség és lehetőség-veszély) elemzését a 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat. A hazai (intermodális) logisztikai rendszer átfogó SWOT-elemzése

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> • évtizedes fejlesztési előzmények, tapasztalatok a kombinált szállítás és a logisztika terén • újjászülető, aktualizált fejlesztési koncepció és támogatási program • részben már működő, egyes elemeiben előremutató megoldásokat is alkalmazó intermodális logisztikai hálózat • kellő aktivitás az innovatív logisztikai szolgáltatók körében • fejlett logisztikai oktatás 	<ul style="list-style-type: none"> • még nem teljesen kiépített intermodális logisztikai infrastruktúra, hiányzó szolgáltatáselemek • az árutovábbítása, ezen belül is hangsúlyosan a vasúti és a vízi szállítás/útvonalak viszonylag alacsony szolgáltatásjellemzői • elégtelen kereslet a korszerű és környezetbarát logisztikai szolgáltatások irány – alacsony környezettudatosság • túlzottan főváros centrikus és csak részben komplex logisztikai kínálat
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> • kedvező geopolitikai helyzet (TEN és TINA korridorok, csomópontok, az EU „kapuja”) • bővülő ipari termelés és külkereskedelem • relatíve alacsonyabb árszínvonal a logisztikai erőforrások – munkaerő, terület, szolgáltatások – terén • általában kedvező szakmai befektetői megítélés 	<ul style="list-style-type: none"> • időbeli, színvonalbeli el-/lemaradás a környező országok releváns alternatívát képező szállítási, logisztikai infrastrukturális fejlesztéseikhez képest • az éleződő verseny kiszoríthatja a felzárkózni nem tudó hazai logisztikai szolgáltatókat • a mai magyar vám- és adórendszer „forgalomelterelő” hatása • a komparatív ár- és költségelőnyök fokozatos leépülése, hiány a szakképzett (végrehajtó) munkaerő terén

Az intermodális logisztika fejlesztési irányai, kormányzati feladatai

A logisztikai szolgáltatások piaca az átlagos gazdaságnövekedési ütem többszörösével bővül, s munka intenzív tevékenységei az előállított hozzáadott érték révén jelentős gazdasági eredményt nyújtanak.

Az intermodális logisztika szakstratégia átfogó célja egy olyan logisztikai rendszer kialakítása, amely az ország kedvező geopolitikai helyzetének környezetkímélő (vasúti és vízi árutovábbítást preferáló) kihasználásával a Kelet- és Dél-Európában irányuló elosztó-gyűjtő központi funkciók ellátására képes. Ez az intermodális logisztikai infrastruktúra kiépítésével és a kombinált áruszállítás részarányának növelésével érhető el.

A trend- és helyzetelemzés következtetése alapján a közlekedéspolitikának olyan keretrendszert kell kínálnia, amelyben az intermodális logisztikai szolgáltatásokat piaci alapon fejleszteni kívánó szolgáltatók releváns alternatívaként kínálhatják integrált megoldásaikat, s egyúttal elérhető az előbbieken megfogalmazott átfogó cél. Az ennek megfelelő eszközrendszer az alábbiakban összegezhető:

1. közvetlenül alkalmazható eszközök:

- az intermodális logisztikai szolgáltató központok alapinfrastruktúrája (főképp áru-konzolidációs terminálok és kapcsolódó út/vasút/víziút hálózati elemek) kialakításának támogatása, a területek kedvező feltételű átengedése;
- a kombinált szállítási eszközpark bővítésének, korszerűsítésének elősegítése (hosszabb távon a kíséretlen megoldások irányába elmozdulva);
- az intermodális logisztikai tevékenységet, ezen belül is hangsúlyosan a kombinált áruszállítást előnyben részesítő, annak kedvező hazai szabályozás;

2. nemzetközi keretek között ellátandó, nemzetközi harmonizációt igénylő koordinációs feladatok:

- aktív intermodális marketing/promóciós tevékenység;
- standardizálás (a nemzetközi követelmények szerint):
 - intermodális szállítási egységek;
 - szerződési feltételek, dokumentumok és felelősségi viszonyok, árubiztonság; információcsere, adatmodellek;
 - képzési rendszerek, munkakövetelmények;

3. kapcsolódó szabályozási és közlekedésfejlesztési teendők:

- az áruszállítási-logisztikai piac hatékony működését segítő szabályozási környezet kialakítása – akadályok lebontása;
- az alternatívát biztosító vasúti és vízi áruszállítás feltételeinek javítása: infrastruktúrafejlesztés, hozzáférés biztosítása a vasúti pályához és létesítményeihez, hatékony kapacitáelosztás;

4. hosszabb távon megoldást jelentő átfogó intézkedéscsomagok:

- az externális hatásokat internalizáló, használati arányos és egységes közlekedési árképzés és díj szedés fokozatos bevezetése, ami valós értékítéleten alapuló szállítási módválasztást tesz lehetővé a fuvarpiacon;
- környezetvédelmi, műszaki és szociális szabályozás fokozatos szigorítása az áruszállításban.

A fejlesztési igényeket előzetesen értékelve megállapítható, hogy azok egy része – különösen a különféle szabályozási és harmonizációs feladatok elvégzése – nemzetközi koordinációt igényel. Itt a hazai fejlesztéspolitika alapvetően befogadó, illetve magyar körülményekre adaptáló szerepet tanúsíthat. Más esetekben – pl. a logisztikai infrastruktúra fejlesztési prioritásainak kijelölése – már inkább kezdeményezőként léphet fel, de itt is ügyelve a nemzetközi kapcsolódási pontok (pl. páneurópai áruáramlat prognózisok, transzeurópai hálózati preferenciák stb.) tekintetével. A fejlesztési intézkedések implementálása viszont minden esetben alapos előkészítést és ágazatközi egyeztetést igényel, továbbá feltételezi a várható hatások nemzetgazdasági szintű értékelését, mérlegelését.

Az intermodális logisztikai fejlesztéseknél szükséges és elvárható kormányzati szerepvállalás meghatározásakor alapvetően kell tekinteni, hogy az állam elsősorban az olyan feltételek biztosításában működjön közre, amit a piac – gazdaságossági, technológiai, stb. szempontok miatt – önmagában nem tud megoldani, ugyanakkor jelenlétük/meglétük elengedhetetlen a magas színvonalú és környezetkímélő logisztikai-áruszállítási szolgáltatások elvégzéséhez.

Funkcionális megközelítésben az alábbi szolgáltatásnyújtási keretfeltételek kialakítása, jobbítása támogatandó az intermodális áruszállítás-logisztika terén:

- *külső logisztikai infrastruktúra kiépítése, fejlesztése*
 - vasúti hálózati csatlakozás kiépítése, fejlesztése: logisztikai központok csatlakozó vágánya, iparvágánya;
 - közúti hálózati csatlakozás kiépítése, fejlesztése: intermodális logisztikai központok autópálya, főút stb. csatlakozása;
- *belső logisztikai infrastruktúra kiépítése, fejlesztése:*
 - intermodális terminálok és belső infrastruktúra kiépítése, fejlesztése: intermodális logisztikai központon belüli átrakó eszközök/létesítmények, utak, közművek (víz, elektromos energia, gáz, csapadék- és szennyvízelvezetés, telekommunikációs és gyengeáramú hálózat), terület rehabilitáció;
 - a logisztikai szolgáltatási tevékenységhez szükséges eszközpark kiépítése, fejlesztése: intermodális logisztikai központon belüli épületek, létesítmények, a hozzájuk tartozó gépek és berendezések, információs rendszerek, elektronikus adatsere és okmányáramlás;
- *intermodális szállítóeszközpark fejlesztése:*
 - kombinált áruszállításhoz alkalmazható speciális vasúti szállítóeszközök beszerzése, korszerűsítése: konténerszállító teherkocsik, zsebes és kosaras kocsik (esetleg még Ro-La kocsik);
 - kombinált áruszállításhoz alkalmazható speciális vízi szállítóeszközök beszerzése, korszerűsítése: Ro-Ro hajók.

A térszerkezeti megközelítés alapvetően az országos jelentőségű, intermodális logisztikai szolgáltató központok (és vonzáskörzeteik) hálózata aktualizált térbeli preferenciáinak kijelölését igényli, vagyis azt, hogy melyek a leginkább fejlesztendő OLSZK-k és/vagy logisztikai régiók. E tekintetben (egyelőre) nem alakult ki egységes hazai szakmai álláspont, ami megnehezíti a konkrét prioritások megadását.

A különféle makrogazdasági, illetve üzleti-piaci indíttatású logisztikai rendszerfejlesztési irányzatok javaslatait, továbbá az általános területfejlesztési célokat is figyelembe véve térszerkezetiileg kiemelt területeket képeznek a tartós EU határ menti, általában elmaradottabb infrastruktúrájú, nemzetgazdasági és üzleti szempontból is perspektivikus, de egyúttal a fejlesztések időbeli elcsúszásából adódó nemzetközi pozícióvesztéssel fenyegetett logisz-

तिकai régiók, központok. Esetükben a fő cél az, hogy a hazánkat elérő áruáramlatok az itteni intermodális transzformációs pontokon minél nagyobb arányban a környezetet kevésbé terhelő szállítási módok felé kerüljenek áterelésre. Ezt az a tény is támogathatja, hogy az EU – nem EU határátmeneteken a verseny még korlátozottabban jelentkezik, így adott a lehetőség a beavatkozásra, szemben az EU-n belüli határátmenetek kiélezett versenyhelyzetével.

Irodalomjegyzék

Veres (2004): Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában Hazai Zrt; Budapest.

Veres (2006): Stratégiaalkotás és programkészítés a területfejlesztésben Hazai Zrt, Budapest.

Veres (2008): Térségi logisztika; Dunaújvárosi Főiskola; Dunaújváros 2008.

OTK (2005): Országos Területfejlesztési Koncepció; OGY 97/2005. (XII.25) OGY Határozat.