



H-7400 Kaposvár, Béke u. 3.

Régióigazgató: Keller Gábor

**Logisztikai szolgáltatások térszerkezetének kategorizálása
(Tanulmány)**

Annak érdekében, hogy a hazai logisztikai fejlesztési koncepcióban a funkciók területi megosztására vonatkozó kérdések pontosításra kerülhessenek, szükség van a logisztikai térségek többszemponútú (multikritériumos) értékelésére, tipizálására, s ennek alapján infrastrukturális hálózatbeli szerepük meghatározására. A következők ennek módszertani háttérére tesznek javaslatot a legújabb nemzetközi tapasztalatokból kiindulva.

A nemzetközi szakirodalom nem ad egyértelmű definíciót, a térbeli kereteket lefektető logisztikai térség fogalmára. Az alkalmazott értelmezések leginkább a logisztikai tevékenységek koncentrációjával, illetve az áruszállítási/disztribúciós csomópontokkal hozzák összefüggésbe azokat. A logisztikai térségeket azonban ezeken túl további lényeges paraméterek is jellemzik, amelyek meghatározzák a régió jellegét, funkcióját. Annak érdekében, hogy a hazai logisztikai fejlesztési koncepcióban a funkciók területi megosztására vonatkozó kérdések pontosításra kerülhessenek, szükség van a logisztikai térségek többszemponútú (multikritériumos) értékelésére, tipizálására, s ennek alapján infrastrukturális hálózatbeli szerepük meghatározására. A következők ennek módszertani háttérére tesznek javaslatot a legújabb nemzetközi tapasztalatokból kiindulva.

A logisztikai térségeket alapvetően négyféle szempont alapján célszerű vizsgálni:

1. a régió közlekedési-logisztikai infrastrukturális ellátottsága;
2. a logisztikai szolgáltatások iránti igény a térségben;
3. a logisztikai szolgáltatások kínálata a térségben;
4. a régió külső – szabályozási, gazdasági, stb. – környezete.

A megfelelő közlekedési-logisztikai infrastruktúra megléte alapvető feltétele a térség azon képességének, hogy áruáramlatokat és disztribúciós feladatokat bonyolítson le. Ezzel kapcsolatban elemezni kell a szárazföldi (vasúti, közúti és vízi) közlekedési hálózatok, a tengeri és légi kikötők, az áruáramlatokat transzformáló terminálok, valamint a logisztikai/ipari parkok régióbeli tulajdonságait. A közlekedési hálózatoknál, azok mennyiségi (hossz, sűrűség) és minőségi (teherbírás, átbocsátó képesség) jellemzőinek feltérképezése mellett, érdemes figyelmet fordítani az útvonalak nemzetközi áruforgalmi folyósokhoz (pl. TEN korridorokhoz) viszonyított pozíciójára, azokhoz való kapcsolataira, továbbá az egyes szállítási módok teljesítményére (tonna, tonnakilóméter, kombinált szállítási egység). A tengeri és légi kikötők lényeges jellemzője az árukezelési/átbocsátási kapacitás, amelyet többnyire tonnában, vagy

kombinált szállítási egységben fejeznek ki. Ezen túl fontos, hogy a kikötő megfelelő szárazföldi (vasúti, közúti, vízi) közlekedési kapcsolatokkal is rendelkezzen.

A terminálokat általában a szerint csoportosítják, hogy hány szállítási mód képviselteti magát területükön. Ennek alapján

- unimodális (egy domináns alágazat, általában közút),
- bimodális (két alágazat, általában közút és vasút) és
- multimodális (három, vagy több alágazat)

terminálokat különböztethetünk meg. E típusokba osztáson túl főbb értékelendő jellemzőik az alábbiak:

- tulajdonforma (közforgalmú, magán, vegyes);
- a létesítmény mérete (területegység, pl. ha);
- árukezelési kapacitás (pl. átrakó berendezéseké, tároló területeké);
- forgalom (tonna, kombinált szállítási egység; ügyfelek, relációk, kezelt áruk összetétele).

A logisztikai/ipari parkok olyan üzleti ingatlanok, ahol koncentráltan jelennek meg logisztikai szolgáltatásokat (is) nyújtó és/vagy igénybevevő vállalatok/vállalkozások, így régióbeli jelenlétük növeli a térség logisztikai potenciálját. Jellemző paramétereik:

- a park mérete (területegység, pl. ha);
- a parkban jelenlévő üzleti tevékenységek megoszlása, forgalma;
- a betelepült üzleti szereplők jellege (KKV, multinacionális vállalat, stb.).

A logisztikai szolgáltatások régióbeli keresletét egyrészt a jelenlévő ipari, kereskedelmi és mezőgazdasági szektorok teljesítménye, s ebből levezetett árutovábbítási igénye, másrészt a térség fogyasztási volumene és szokásai határozzák meg. Lényeges annak figyelembe vétele, hogy az egyes iparágak, fogyasztói klaszterek eltérő logisztikai szolgáltatásokat igényelnek, így megismerésük a térség megfelelő irányba történő fejlesztésének alapvető feltétele. Például, míg a gépjárműipar az adott időre történő szállítást preferáló „éppen időben” elv (just in time) mentén szervezi üzletmenetét, addig a kereskedők az egyre nagyobb kiszállítási gyakoriságot helyezik előtérbe. Egyre inkább nagyobb szerephez jutnak a termék előállításban hozzáadott értéket képviselő logisztikai tevékenységek (pl. (át) csomagolás, (össze) szerelés) is, amelyek főként az elektronikai, számítástechnikai és speciális gépjáratási szektorok regionális disztribúciós központjaiban jelentkeznek igényként.

A regionális árutermelési jellemzők olyan mutatókkal írhatók le, mint például a gazdasági szektorok/tevékenységek megoszlása, forgalma, szállítási igényessége, generált és fogadott áruáramlatai (ezen belül belföldi és nemzetközi). A lokális fogyasztói piac jellegére (méret, jellemző áruk/szolgáltatások) ugyanakkor a népesség számából, kormegoszlásából, sűrűségéből, foglalkoztatottságából és jövedelméből – vagy tágabb értelemben az egy főre jutó GDP-ből – lehet leginkább következtetni.

A logisztikai szolgáltatások adott térségbeli kínálatát a jelenlévő logisztikai szolgáltatók által művelt tevékenységek, működtetett ellátási rendszerek, és létesítmények tulajdonságaiból lehet megítélni. Az alábbi paraméterek vizsgálata indokolt:

- logisztikai szolgáltatók jelenléte: szolgáltatók száma, üzleti súlya, szolgáltatási profilja;
- a logisztikai szolgáltatók által művelt tevékenységek: szállítás, szállítmányozás, raktározás, készletgazdálkodás, pénzügyi és információs szolgáltatás, tanácsadás, termelést segítő kiegészítő tevékenységek (ún. hozzáadott értékű szolgáltatások);
- a logisztikai szolgáltatók hálózati integráltsága: a térségi szolgáltatók és létesítményeik mennyire részesei a regionális, nemzeti és nemzetközi ellátási láncoknak, azokhoz milyen a kapcsolatuk, bennük milyen szerepet töltenek be, logisztikai központjaik milyen konszolidációs vagy elosztási feladatokat látnak el;
- termináli szolgáltatások, különösen a jelentősebb nemzetközi áruforgalmi központokhoz (általában nagy kikötőkhöz) történő eljutási lehetőség tekintetében: a terminálüzemeltető által biztosított menetrendszerű multimodális közlekedési kapcsolatok gyakorisága, kapacitása, igénybevételének körülményei/feltételei.

Itt azt is érdemes elemezni, hogy a logisztikai szolgáltatások kínálata mennyiben áll összhangban a kereslet által támasztott követelményekkel. Mennyiségi/minőségi túlkínálat esetén racionalizáció/átstrukturálás, míg ellenkező esetben extenzív (volumenbeli) vagy intenzív (színvonalbeli) kapacitásbővítés szükséges.

A logisztikai térség külső környezete alatt egyrészt a régió töke- és betelepülő vállalat vonzó képessége, másrészt annak közlekedési-logisztikai stratégiája/politikája értendő. Azt, hogy az adott régió mennyire biztosít kedvező feltételeket különféle termelő/szolgáltató és logisztikai tevékenységek megtelepedésére és gazdaságos működtetésére olyan mutatókkal lehet mérni, mint például a munkaerő költsége és képzettsége, a disztribúciós költségek színvonala, vagy az adózási rendszer vállalkozóbarátsága.

A kedvező befektetési körülményeken túl az is meghatározó tényező, hogy a regionális közlekedéspolitikai – illetve annak végrehajtása – mennyiben biztosítja a szükséges infrastruktúrafejlesztések koncepcionális és finanszírozási háttérét, illetve mennyire elkötelezett az érdekeltek (magán és közösségi partnerek) konszenzusán alapuló integrált logisztikai stratégia kialakításában és gyakorlati adaptálásában. Mindez a szükséges politikai/stratégiai dokumentumok és kapcsolódó végrehajtási jogszabályok/rendeletek rendelkezésre állásán, s a konkrét (megvalósult, folyamatban levő és tervezett) fejlesztések/kezdemenyyezések intenzitásán mérhető le.

2. A multikritériumos értékelés alkalmazása a döntés előkészítésben

Az előbbieken meghatározott négy kategória mentén, az egyes mutatók/paraméterek számszerű és kvalitatív értékelésével bármely logisztikai térség jellemzése elvégezhető, sőt a különböző régiók logisztikai szempontú összehasonlítására is mód nyílik. További finomításra is van lehetőség, amennyiben az egyes kritériumok különféle döntéshozói preferenciák mellett súlyozásra kerülnek. Modellezéses leképezéssel érzékenységvizsgálatok (adott paraméterek változtatásának hatása az összeredményre) is végezhető.

A hazai logisztikai régiókról egyelőre nem áll rendelkezésre olyan teljes alapadatbázis, ami lehetővé tenné azok kialakított szempontrendszer szerinti részletes elemzését. Magyarországról – mint nemzeti szintű logisztikai térségről – nemzetközi összehasonlításban az alábbi általános megállapítások tehetők a négy fő kritérium tekintetében:

1. infrastruktúra: a rendelkezésre álló közlekedési infrastruktúra hálózat mennyiségi paraméterei (hossza, sűrűsége) általában véve megfelelő, s pozitívumként értékelhető a számos, országon áthaladó nemzetközi közlekedési folyosó (TEN + TINA) is. Az infrastruktúra minőségi jellemzőiben – pl. közutak teherbírása, gyorsforgalmi utak alacsonyabb aránya, vasútvonalak sebességi és vízi utak hajózhatósági korlátozásai – ellenben tapasztalható némi lemaradás, amelynek ledolgozása viszont a magyar közlekedéspolitika egyik lényeges eleme. Kontinentális jellegünkől kifolyólag tengeri kikötővel nem rendelkezünk, központi nemzetközi repülőterünk áruforgalma pedig egyelőre elmarad a nyugat-európai versenytársakétól. Áruforgalmi terminál hálózatunk aránylag kiterjedt, ugyanakkor csak kevés – többnyire főváros környéki – terminál nevezhető teljes funkcionalitással üzemelőnek. Hasonlóak mondhatók el az ipari/logisztikai parkokról is;

2. logisztikai kereslet: a logisztikai szolgáltatások iránti keresletet meghatározó ipari-kereskedelmi tényezők tekintetében – a nemzetgazdasági teljesítmény és az ipari termelés növekedésének tükrében – ígéretes a fejlődés, ugyanakkor még aránylag alacsony a magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások iránti igény (ezeket érdemes ösztönözni). A fogyasztói potenciál terén, az alacsony fajlagos jövedelmeknek és az egyre kedvezőtlenebbé váló népességi tendenciáknak köszönhetően jelentős az elmaradás Európa fejlettebb régióihoz képest, ami csak lassan, fokozatosan dolgozható le;

3. 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 zöme is a fővárosban kerül előállításra, s az igények is inkább a hagyományos raktározási-szállítási folyamatok lebonyolítására irányulnak. Ugyanakkor az offenzívabb kínálati politika esetleg felkelthetné a ma még csak látens, komplexebb logisztikai kiszolgálást előtérbe helyező keresletet;

4. 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 hiány tapasztalható a szakmunkaerőben, ami a képzési rendszer munkaerő piaci igényekhez igazításával orvosolható. Az adózási rendszer szerkezete – nemzetközi összevetésben – szintén a vállalkozásokat ösztönző irányba látszik fokozatosan elmozdulni. A közlekedéspolitika megfelelő hangsúlyt fektet a hiányzó infrastrukturális elemek kiépítésére, ám ezek tényleges megvalósítása a források rendelkezésre állásának függvénye. A logisztika és a kombinált szállítás a magyar közlekedéspolitika szerves része, a vonatkozó fejlesztési koncepciók kidolgozása (aktualizálása) – a korábbi eredmények bázisán – folyamatban van.

3. A logisztikai térségek tipizálása

A korábbiakban megállapítottuk, hogy a logisztikai térségek a multikritériumos értékelési módszer segítségével összevethetővé válnak. Ugyanakkor nem szabad megfeledkezni arról, hogy a logisztikai régiók rendszerén belül különféle szinteket, fajtákat kell megkülönböztetni a szerint, hogy az egyes térségek milyen funkciót/szerepet töltenek be a komplex ellátási láncban. Ebből következően a kiválasztott térségek összehasonlítása csak abban az esetben értelmezhető, ha azonos szintű/fajtájú elemek értékelési eredményeinek egymás mellé állításáról van szó. Mindez megköveteli a logisztikai térségek különböző csoportosítási lehetőségeinek feltárását, amit azok tipizálásával végzünk el.

A nemzetközi szakirodalomban háromféle tipológia fordul elő a leggyakrabban:

1. a közlekedési csomópontok szerinti,
2. az áruforgalmi központok szerinti és a
3. nemzetközi áruforgalomban betöltött funkció szerinti osztályozás.

Az első csoportosítás elsődlegesen a vizsgált terület közlekedési jellemzői szerint differenciál, s másodsorban vesz figyelembe olyan addicionális tényezőket, mint a kapacitás, a kezelt áruk fajtái, a földrajzi orientáció vagy a tulajdonviszonyok. Itt a közlekedési-logisztikai csomópontok három fő fajtáját különböztetik meg:

- komplex tengeri kikötő;
- komplex légi kikötő;
- multimodális szárazföldi közlekedési csomópont.

Ez a rendszerezés alapvetően az infrastrukturális és a logisztikai kínálati szempontok szerint értékeli, de nem veszi figyelembe a keresleti és a külső környezeti elemeket.

A második osztályozás földrajzilag kicsi területekre, gyakorlatilag egyes létesítményekre koncentrál, lényegében csak a kínálatot alapul véve. Nem fedezhető fel az integrált, régióra kiterjedő megközelítés, ami a keresleti, tágabb infrastrukturális és külső környezeti elemeket is magában foglalja. Az azonosított típusok a következők:

- városi terminálok: kizárólag közúti kapcsolattal rendelkező, közúti átrakást végző, városon belül elhelyezkedő létesítmények, amelyek fő feladata a nagytávolságú áruáramlatok kisebb egységekre történő lebontása, kiszolgált területre történő elosztása;
- áruforgalmi központok: bi- vagy multimodális áruszállításra fókuszálnak, hangsúlyos feladatuk az átrakás. Nemzetközi vagy regionális orientációjúak;
- ipari/logisztikai parkok: ezek a létesítmények nemcsak szállítási funkciókat látnak el, hanem ipari területként is hasznosulnak. Tovább differenciálhatók a szerint, hogy a betelepülők között elsősorban a szállításgényes, avagy inkább a speciális kiszolgálást igénylő iparágak képviseltetik magukat;

- speciális logisztikai területek: légi áruszállítási központok, tengeri kikötők.

Végül a harmadik tipizálás a vizsgált térségeknek a nemzetközi ellátási láncban betöltött szerepe szerint csoportosít, s figyelembe veszi mind a négy fő értékelési szempontot. Az ennek alapján definiált térségtípusok az alábbiak:

- főkikötő régió nagy tengeri vagy légi kikötővel;

- alkikötő régió kisebb jelentőségű tengeri vagy légi kikötővel;

- hátország régió nemzetközi funkcióval: nemzetközi közlekedési csomópont, ami jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik adott főkikötőkhöz (lehetőség szerint relatíve közel is van hozzájuk) és azokra ráhordó viszonylatokat működtet;

- hátország régió regionális funkcióval: a főkikötőtől aránylag távol elhelyezkedő, de jelentős régiós központ funkcióval rendelkező térség.

Mivel ez a rendszerezési eljárás feleltethető meg leginkább a komplex értékelési módszernek, az egyes típusok fő jellemzőit – a négy értékelési kritérium szerint – a továbbiakban ennek alapján tárgyaljuk.

A főkikötő és alkikötő régiókra egyaránt jellemző a jelenlévő logisztikai szolgáltatók nagy száma és tengeri/légi szállítmányozásra, hálózati és raktározási szolgáltatásokra specializálódása. A keresleti oldalt a tengeri vagy légi szállítást igénybevevő iparágak (vegyipar, olajipar, acélipar, illetve high-tech alkatrészgyártás) és a közeli nagy fogyasztóbázis képezi. A külső környezet tekintetében jellemző az integrált logisztikai stratégia/politika megléte, ugyanakkor az egyes régiók gazdasági attraktivitását a helyi és nemzeti tényezők határozzák meg, így az nem uniformizálható. Az infrastruktúrájánál inkább multimodális terminálok, nagy ipari/logisztikai parkok és a régió nemzetközi közlekedési-szállítási folyosók mentén/csomópontjában helyezkedik el. A főkikötő régiók központi eleme a jelentős tengeri vagy légi kikötő, ami főképp interkontinentális forgalmat bonyolít. Ezzel szemben az alkikötő régiók tengeri vagy légi kikötője döntőrészt kontinentális forgalmú.

A nemzetközi funkciójú hátország régiókban olyan logisztikai szolgáltatók koncentrálódnak, amelyek nemzetközi ellátási láncok résztvevői. A keresletet elsősorban a jelenlévő ipari és nagyobb fogyasztói bázis alkotja. A multimodális infrastruktúra, s a központi terminál adott, ami biztosítja a kapcsolatot, ráhordó szerepet a fő- és alkikötő régiók irányába. A régió nemzetközi szállítási folyosók mentén fekszik, s ipari/logisztikai parkokkal rendelkezik. A térség fejlesztési koncepcióját integrált logisztikai stratégia jellemzi. A regionális funkciójú hátország régiók nagyjából az előbbi tulajdonságokkal rendelkeznek, az alábbi eltérésekkel:

- a jelenlévő logisztikai szolgáltatók többsége nemzeti szinten működik;

- az ipari és fogyasztói bázis korlátozottabb lehet;

- az infrastruktúra bimodális és inkább nemzeti orientációjú;

- a logisztikai stratégia nem feltétlenül integrált, inkább a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére koncentrál.

Az egyes térségtípusok erősségeit összehasonlítva megállapíthatjuk, hogy a főkikötők olyan közlekedési csomópontok, amelyek széleskörű szállítási kapcsolatrendszerrel rendelkeznek: interkontinentális, rövidtávú tengeri és kontinentális téren egyaránt, a ráhordást-elosztást különböző szállítási módokkal kiszolgálva. A nagy áruáramlatok lebonyolítására hatalmas terminálkapacitást építettek ki, hogy képesek legyenek az egyre növekvő – főleg konténerben érkező – forgalom kezelésére. A háttérben meghúzódó ipari-logisztikai bázis általában újabb és újabb befektetéseket generál.

Az alkikötők tipikusan olyan régiók, amelyek rendelkeznek a – főkikötőkhöz képest mérsékeltebb – áruáramlatok lebonyolítására alkalmas terminál kapacitással és közlekedési infrastruktúrával. Arra törekednek, hogy megfelelő kapcsolatot alakítsanak ki a főkikötőkkel, hogy minél több forgalmat vonzzanak. A meglévő ipari és logisztikai háttér általában elegendő arra, hogy akár önállóan (is) fenntartsa működésüket, illetve új betelepülők megjelenését segítse. A főkikötőkhöz képest a leglényegesebb eltérés az, hogy az alkikötők közlekedési kapcsolatrendszere kevésbé kiterjedt: kevesebb interkontinentális és kontinentális viszonylat, kisebb áruáramlatok.

Amíg a fő- és alkikötő régiók jellemzően olyan áruáramlatokat kezelnek, amelyek áthaladnak rajtuk, a hátszág térségek inkább az áruáramlatok kiinduló és célpontjait képezik. A hátszág régiók termináljai gyakran menetrendszerű viszonylatokkal kiszolgált kapcsolatban állnak a fő- és alkikötők központjaival. A regionális funkciójú hátszág térség nagytávolságú közlekedési kapcsolatai általában egy-két nagyobb, közeli központi régióra korlátozódnak, míg a nemzetközi funkciójú hátszág régió ennél szélesebb körű ellátási hálózatot üzemeltet.

4. A tipizálás alkalmazása a döntés előkészítésben

A logisztikai fejlesztési koncepció kialakításakor, s azon belül is főképp az infrastruktúra és a fejlesztési térségek pozicionálásakor tekintettel kell lenni az alternatívák többszemponútú értékelésére, továbbá arra, hogy az intézkedési tervek az egyes logisztikai térségtípusok szerint differenciálva kerüljenek megállapításra. Ehhez nyújtanak támpontok az alábbi általános következtetések:

- a főkikötők már eleve kiterjedt szállítási-logisztikai hálózatot működtetnek. Itt a legfontosabb kihívás az, hogy e térségek továbbra is képesek legyenek az egyre növekvő árutovábbítási és disztribúciós igények magas színvonalú kielégítésére, amiben viszont akadályozhatja őket a rendelkezésre álló terület korlátozottsága. A verseny is egyre élesebb az egyes főkikötők között. Az előbbi tényezőknek arra kell ösztönöznie a főkikötőket, hogy minél több alkikötővel és hátszág régióval működjenek együtt stratégiai szövetségben, leosztva a megnövekvő feladathalmaz egy részét;

- az alkikötőknek elsősorban arra kell törekedniük, hogy egy kiválasztott főkikötő aktív partnerei legyenek (pl. az előbb említett stratégiai szövetségben), ami által újabb forgalmat vonzhatnak. Ezzel azonban kapacitásaikat is folyamatosan a növekvő igényekhez kell igazítaniuk. Másrészt fontos a saját ipari-logisztikai háttér erősítése is, ami a befektetési környezet kedvezőbbé tételével valósítható meg;

- a nemzetközi funkciójú hátszág régiók esetén a saját ipari és fogyasztói bázis generálja az árutovábbítási és kezelési igények döntő részét. Az igények növekedésével lépést kell tartani a kapacitások terén, különösen a nagytávolságú nemzetközi kapcsolatok – ráhordás fő- és alkikötőkre – biztosítása tekintetében, de a más kisebb csomópontok/régiók kiszolgálása esetén is. Mivel a keresletet döntően a helyi/környéki

igények határozzák meg, különös hangsúlyt kell fektetni az érintett magán és közösségi partnerek érdekeinek összehangolásával készített, a régió elérhetőségének és közlekedési kapcsolatainak javítására fókuszáló integrált logisztikai stratégia előállítására és gyakorlatba ültetésére;

- a regionális funkciójú hátszág régióknál a logisztikai kereslet élénkítésének kell a középpontban állnia. Itt tehát elsősorban a külső környezeti tényezőkben – pl. komparatív költségelőnyökben – rejlő lehetőségek, kiaknázására kell törekedni, amit a befektetési klíma további kedvezőbbé tétele támogathat leginkább. Persze nemcsak az ipari-kereskedelmi vállalatok, de az őket kiszolgáló logisztikai szolgáltatók betelepülését is elő kell segíteni, hogy a kínálat lépést tartson a kereslettel. Végül itt is fontos az integrált logisztikai stratégia alkalmazása, amelynek azonban ebben az esetben elsősorban a kereslet, s csak másodsorban a kínálat növelésére kell fókuszálnia.

Ha Magyarországot, mint egységes logisztikai térséget tekintjük, a fenti osztályozásból leginkább a nemzetközi funkciójú hátszág régió jellemzői illeszthetők rá, így az e típushoz megfogalmazott irányelveket célszerű alapul venni a fejlesztési koncepció elméleti megalapozásakor. Természetesen ezt tovább kell differenciálni az országon belül lehatárolt logisztikai térségek speciális körülményeinek megfelelően: e szerint bizonyos kiemelt hazai régiókra – pl. a fővárosra és környékére – a nemzetközi, míg a többire általában a regionális hátszagra vonatkozó elveket célszerű adaptálni. Hosszabb távon esetleg az is elképzelhető, hogy – megfelelő fejlesztések és forgalomvonzás esetén – központi repterünk akár alkikötő funkciót is betölthet a kelet-közép-európai térségben.

A bemutatott módszertan hozzájárulhat a logisztikai stratégiai koncepció – azon belül is a logisztikai térségek, központok kijelölésének, fejlesztési sorrendjének/igényének – egzaktabb megalapozásához. Annak érdekében viszont, hogy a módszer gyakorlati alkalmazásából származó döntés előkészítési potenciál kiaknázható legyen, szükség van a magyar logisztikai infrastruktúrára vonatkozó egységes elveken felépített, részletes adatbázis fokozatos létrehozására.

Az előzetes értékelést összefoglalva az mindenesetre megállapítható, hogy hazánk – mint logisztikai térség – legfőbb erőssége a kedvező gazdasági-szabályozási környezetben rejlik, amit továbbra is fenn kell tartani adekvát gazdaságpolitikai intézkedésekkel, programokkal (képzés, köztehermérséklés, szakstratégia alkotás és megvalósítás). Infrastrukturális háttérünk mennyiségileg általában megfelelő, minőségileg még felzárkóztatásra szorul. A logisztikai szolgáltatások kereslete és kínálata egyelőre az alapvető tevékenységekre koncentrált, s túlzottan a központi régiót helyezi előtérbe. Itt olyan ösztönzési rendszer kidolgozása és bevezetése indokolt, ami elősegíti a nagyobb hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások iránti kereslet és kínálat kialakulását, illetve a szolgáltatók főváros centrikusságának oldását, a lemaradó helyzetben lévő logisztikai régiók felzárkóztatását.



Keller Gábor pénzügyi közgazdász
Az MLBKT-MLE
Tanúsított Logisztikai Szakértője
Régióigazgató