

Fleischer Tamás

LOGISZTIKA: TRENDEK ÉS MÍTOSZOK

Ez a rövid áttekintés azt vizsgálja, hogy vajon közelebb jutunk-e az áruszállítások környezetbarát és energiatakarékos lebonyolításához azáltal, ha az árumozgásokat a ma elgondolt logisztikai rendszerek keretében szervezzük meg. Biztosítékot jelent-e a logisztikai rendszerben való kezelés a környezetbarát megoldásokra? Illetve, milyen logisztikai rendszerek alkalmasak erre, és milyenek nem? A kérdéskör tanulmányozásához áttekintettük a logisztika (ellátási láncok) mai fejlődési trendjeit, és ezt szembesítettük az itthon szorgalmazott megoldásokkal, majd ennek alapján vontunk le következtetéseket.

1. Világtrendek, megatrendek

Korunknak kétségkívül egyik legátfogóbb trendje a globalizáció kialakulása, illetve az erre történő reagálás – ideértve a hatások tudomásulvételétől az annak való ellenállás megkísérléséig a legkülönbözőbb állami, vállalati, civil vagy egyéni stratégiákat.

1.1. Friedman (2006) új könyvében tíz olyan egymásra épülő tényezőt sorol fel, ami a globalizáció mára kialakult formájának az alapját biztosítja. E tényezők közül egy politikai, öt információtechnológiai és négy logisztikai jellegű. Alább valamennyi tényezőt felsoroljuk, de kiemeltük közülük a logisztikai folyamatok közvetlen alapját képező elemeket. (Áttételesen természetesen a többi tényező is nélkülözhetetlen alapját jelenti a logisztika mai formájának). Ezek

- (1) a berlini fal leomlása (azaz a politikai cezúra megszűnése),
- (2) az internet megjelenése (vagyis az információs hardver globálissá válása),
- (3) a szoftverek kompatibilitásának megteremtése (azaz a munkafolyamatok együttműködésének lehetősége, háttérének szabványosodása),
- (4) a nyílt forráskódok megjelenése (azaz a szoftverek fejlesztésének társadalmasítása),
- (5) a fázisfeladatok kiszervezésének lehetősége (tehát a szolgáltatási tevékenységek munkafolyamat-csomagokra bontása),
- (6) a gyártási folyamat kiszervezésének lehetősége,
- (7) az ellátási láncok kialakulása (vagyis az üzemek közöttivé vált gyártási folyamat szállítási háttérének megteremtése),
- (8) az *insourcing* (azaz a szállítási láncba integrálódó termelő/szolgáltató tevékenységek kialakulása),
- (9) a keresőmotorok (vagyis az információkhoz való hozzáférés új alapokra helyeződése),
- (10) a mobil kommunikáció kiterjedése (azaz a vezetékről történő eloldozódás).

1.2. Az öt informatikai feltétel azt tette lehetővé, hogy a föld bármely pontján hozzáférjünk az információhoz, kompatibilisek legyünk kódolásával, sőt saját szükségleteink szerint alakítani is tudjuk az információkezelés eljárásait. Az erre ráépülő logisztikai forradalom fáziscsomagokra tagolta a termelési és a szolgáltatási tevékenységeket, megszüntette az egymásra épülő tevékenységek korábbi szoros helyhez (és egymás közelségéhez) kötöttségét, globális méretűvé növelte a termelés helyét, és végül a tevékenységek közé szerveződő szállítási folyamat helyett a szállítási folyamatba szerveződő tevékenységekké módosította a folyamatok összességét. Az utóbbi összefüggést úgy is megfogalmazhatjuk, hogy a termelés helye által meghatározott szállítás helyett a szállítási lánc által meghatározott termelési fázisok alakultak ki.

1.3. Két korábbi analógia is kínálkozik ez utóbbi folyamatra. Üzemen belül korábban is a gyártási folyamat fontos racionalizálását jelentette, ha az egyes gyártási fázisokat térbelileg sikerült a technológiai sorrendnek megfelelően elhelyezni. Itt azonban a gyártási technológiai folyamat volt a meghatározó, ehhez kapcsolódott a minimális anyagmozgatás megteremtésének igénye. A példák a konyha berendezésétől a futószalag menti termelésig sorolhatók. A másik példa a városi közlekedés. Nálunk a hatvanas-hetvenes évtizedek, nyugatabbra már az ötvenes tekinthető az autós eufória időszakának, amikor fő városrendező elvvé vált a városnak az autóközlekedés kívánalmaihoz való igazítása. Ez megfogalmazható úgy is mint az eredetileg a közlekedés által kiszolgált célpontok világának (azaz a város életének) a hozzáidomítása a (gépesített, autós) áramlási folyamat logikájához – még nem globális, csak városi, nagyvárosi léptékben. Erre a korszakra azóta már mint tévútra és mint a városi szövet rombolásának az időszakára emlékszünk vissza, következményeit pedig ma is nap mint nap megéljük.

1.4. A változások következtében a gyártott termékek hozzáadottérték-összetétele is megváltozott: egyrészt általában megnőtt a termékek szolgáltatástartalma, ezen belül is (és most ez a témánk) megnőtt a termék előállításához és a fogyasztóhoz való eljuttatásához szükséges tevékenység szállítási hányada.

1.5. Mind a munkaerő, mind a nyersanyag, mind pedig a szállítás nyomott áron kerül bele a „globális” termékekbe. Az előállító számára a munkaerő és a nyersanyagok költségében elért megtakarítás fedezi a többlétszállítás jelenlegi költségeit, miközben egyik esetben sincsenek megfizetve a termékkel felmerülő externális költségek. A fenntarthatóságot szem előtt tartó, hosszabb távon kalkuláló elszámolásban egyrészt nyilvánvalóan a munkaerő és a nyersanyag költségei is kevésbé polarizálódhatnak a világ országai között (és ekkor az ebben elérhető megtakarítás eleve kevesebb többlétszállítást fedezne), másrészt a szállítással járó externális költségek megfizetése – a szállítást drágítva – ugyancsak abba az irányba hatna, hogy a mai szállítások jelentős része gazdasági szempontból is irracionálisnak bizonyulna.

2. Európai szállítási trendek, változási irányok

2.1. Lukács és Pavics (2006) megállapították, hogy mind az EU 15, mind az EU 25 esetében a közlekedési részarány a teljes energiafőhasználás mintegy 30 százaléka. Bár ennek az energiának a felhasználására döntő részben a hajtóművekben, a mozgás fizikai létrehozása során kerül sor, a felhasználás sikeres csökkentéséhez nem elegendő a folyamat végén, a (jármű)technológia szintjén beavatkozni, hanem ennél átfogóbb szemléleti váltásra van szükség.

A VÁLTOZÁST ELŐIDÉZŐ TÉNYEZŐK EGY LEHETSÉGES CSOPORTOSÍTÁSA	Új technológiai lehetőségekből adódó megoldások	Rendszerszintű átrendező alapozó megoldások
Közlekedési eszközökre, létesítményekre vonatkozó változtatások	Jármű, motor, abroncs, üzemanyag, pálya stb. változtatása	Az egyes közlekedési módok közötti arányok átrendeződése
A közlekedést meghatározó tényezők változtatása	Szabályozás, irányítás, szervezés korszerűsítése	A közlekedés által kiszolgált térség folyamatainak átrendeződése

2.2. Ennek megfelelően a közlekedés energiafelhasználásának csökkentésére három intézkedéscsoportot különítenek el. Elsőnek a technokratának nevezett irányt, amelyik a technológia segítségével a jármű, a motor, az abroncs, a pálya jellemzőit, jellegzetesen a hardver elemeit kívánja javítani. A javuló fajlagos értékek hatására azonban felemészti az a tény, hogy ez az irány elmulasztja a rendszerszintű változtatásokat, sőt éppen ezzel elősegíti a korábbi folyamatok fennmaradását, megerősödését. A másik, szerkezetinek nevezett irány a közlekedési módok közti váltást tekinti céljának. Harmadikként jelenítik meg az igények csökkentésének célkitűzését (helyi gazdaság, közeli munkalehetőség, kompakt település vegyes zónákkal). Az ugyanide sorolható szállításracionalizálási lehetőségeket érdemes egy külön, negyedik

iránynak tekinteni, ahol is a technológiának a közlekedés szervezési és irányítási tevékenységeiben való alkalmazásáról van szó. A négy irányt alább egy táblázatban is összefoglaljuk.

2.3. Külön-külön mindegyik irányról elmondható, hogy nem elég abban önmagában változást végrehajtani, mert a többi irány változatlanlansága esetén az elért javulás könnyen visszarendeződik. Éppen a több fronton kialakítható előrelépés koordinálásához van szükség az átfogó logisztikai szemléletre, ahol a szállítási folyamatokat együtt kezelhetjük a szállítás iránti igényeket előlédézó jelenségekkel, valamint a következményként kialakuló hatásokkal.

3. A logisztika szemléletváltása

Úgy tűnhet, minden rendben van. Egyfelől a közlekedés energiafelhasználásának csökkentésére (és általában fenntarthatóságának biztosítására) átfogó logisztikai szemléletre van szükség. Másfelől a globalizációnak részben alapjaként, részben következményeként létrejött egy új, teljes szállítási láncok megszervezésén alapuló logisztikai gyakorlat. Azt a kérdést kell csak feltenni, vajon egybeesik-e ez a két tendencia, tehát azonos irányba húz-e a gyakorlatban kialakult logisztika, valamint a kítűzött célokhoz, azaz a környezeti korlátok betartásához szükségesnek ítélt átfogó szemléletű logisztika.

3.1. Azt állítjuk, hogy ahogy általában is a közlekedéssel kapcsolatos szemléletmód, úgy a logisztikai szemléletmód is jelentős változásban van. A logisztika mára kialakult eszköztára egyaránt felhasználható hagyományos szemléletű közlekedési célkitűzések, törekvések támogatására, azok hatékonyabb végrehajtására, illetve az attól eltérő, a fenntarthatósági szemléletű célkitűzésrendszer elérését segítő folyamatok indukálására.

3.2. Ebben a vonatkozásban a logisztikai eszköztár hasonlóan viselkedik, mint általában a technológia. Nevezetesen mindaddig, amíg a modernizációs törekvések egyértelműen a „gyorsabban, messzebbre, nagyobbab” típusú közlekedésfejlesztést igényelték, a technológiai fejlődés rendre létrehozta az ennek megfelelő járműveket, pályákat, berendezéseket. Nem a technológia önfejlődése, hanem ehhez képest külső szempontok, a társadalmi és környezeti korlátok szorítása vezetett oda, hogy a mindent megoldó domináns közlekedés helyett egyre inkább a környezetével összhangban lévő közlekedés kialakítása válik elérendő céllá.

3.3. A logisztika szemléletmódja egyrészt az üzemeken belüli anyagmozgatás, majd az üzemek közötti áruszállítás megoldandó problémaköréből nőtt ki. Míg az anyagmozgatásban racionális szervezési lépés a termelési folyamatnak a folyamatláncba való igazítása, addig üzemeken kívül mikroökonómiai szinten adottnak tekintett pályákon és adott célpontok közötti szállítási feladatokat kellett kezdetben megoldani. A szállítandó volumen jelentős koncentrálódására volt ahhoz szükség, hogy a fuvarozói érdekekhez kapcsolódó közlekedési létesítmények kialakítása is napirendre kerülhessen. Erre először a raktározási, tehát jellegzetesen csomóponti feladatok adtak lehetőséget. A következő lépésben a csomóponti feladatok bővíthettek egyszerűbb értéknövelő szolgáltatásokkal, majd termelési fázisok odatelepülésével, mígnem a tevékenységek koncentrálódása nyomán egyes csomópontok szolgáltatásokat nyújtó központokká, új szállítási célpontokká nőnek fel. Ezek a központok, a hubok a méretgazdaságosság elvére épültek, vagyis létrejöttük egyik alapja az, hogy a tevékenység végzése akkor gazdaságos, ha kellően nagy sorozatok kezeléséről lehet szó.

3.4. A tapasztalatok egy olyan korszakban alakultak ki, amikor az áru kezelése, azonosítása, útjának szervezése bonyolult emberi munkát igényelt, miközben az áru továbbítása nagymértékben tudott a korszerű közlekedési technológiákra támaszkodni (nagyobb sebesség, nagyobb egyenrakomány, nagyobb távolságra, több lóerővel, nagyobb teherbírású pályákon). A szállításnak ez a növekvő lehetősége és a termelést szorító gazdasági tényezők hatására a korábbi egy üzemben való gyártási folyamat térbelileg széthúzódik, az egyes termelési fázisok széttelapulnak. Kialakul a „virtuális vállalat”, ahol a virtuális kifejezés nem a cyberteret jelenti, hanem azt, hogy a több helyszínen folyó termelést úgy próbálják láncba szervezni, hogy a korábbi termelési láncra emlékeztessen. Ezért az egyes fáziselemek termelőit szorosan összekapcsolják, lényegében leképzik az üzemeken belüli vertikális kapcsolatokat, és az válik a logisztika feladatává, hogy a korábbi belső anyagmozgatás helyett hasonló zavartalanlansággal szolgálja ki a most már nagy távolságra került fázistevékenységeket. Ezt

nevezik Wong és társai (2003) szorosan kapcsolt (*tightly coupled*) szállítási láncnak. Addig működik megfelelően, amíg viszonylag kisszámú, nagyméretű partner működik együtt, tartós, hosszú távú kapcsolatban, stabil stratégiai partnerségben, nem változó körülmények között. A partnerek között erős a kölcsönös függés, a kapcsolati háló lényegében kizár másokat. Mindezeket együtt érzékelteti tehát a virtuális vállalat kifejezése.

3.5. Az infotechnológia párhuzamos fejlődése nélkülözhetetlen volt ahhoz, hogy a mai logisztikai szervezési módozatok kialakulhassanak. Ugyanakkor az a logisztikai hardver (a *hubok* rendszere), ami ehhez kiépült, részben egy korábbi időszak szállítási megfontolásain alapszik. Ebben a modellben az áru fizikai jelenléte, helyben történő raktározása még elengedhetetlen volt ahhoz, hogy annak további sorsáról dönteni lehessen. Azok a technológiai lehetőségek azonban, amelyek ma már lehetővé teszik a rakományok nyomon követését, egyedi azonosítását, nemcsak a szállítások megbízhatóságát és kiszámíthatóságát képesek megnövelni, de azt is lehetővé teszik, hogy az áruk fizikai összegyűjtése nélkül is közvetlenül diszponálni lehessen felettük. Így felmerül, hogy valóban indokolt-e a szállítási racionalitás jelszavával gyűjtőközpontokba utaztatni hatalmas készleteket, s nem éppen azzal érhető-e el megtakarítás, ha kiiktathatók ezek a fölös kerülok.

3.6. A technológiai lehetőség mellett a szállítási racionalitás is megkérdőjelezheti a nagy *hubok*ba koncentrálódás szorgalmazását. Míg a szállítási költség csökkenése önmagában a koncentrálódást, nagy logisztikai központok kialakulását hozná magával, a készletezési költségek figyelembevétele ennek ellene dolgozik, kialakul a *trade-off* a készletezés és a szállítás költségeinek alakulása között, ami nagyszámú, de kisebb decentralizált raktár kialakulását segíti elő. A fenntarthatósági szempontok ugyancsak a nagy szállítással járó koncentrált logisztika ellen szólnak, és pártolják a decentralizált, kevésbé technokratikus logisztika kialakulását. Ez összességében oda vezethet, hogy teljesen újraformálódik az a logisztikai mintázat, amely mára a világban kialakult, és egy sokkal finomabb hálózati séma kerül előtérbe.

3.7. A váltást azonban megnehezíti, hogy a koncentrált raktárakra ráépült a szolgáltatói és termelői tevékenység. Noha ez a tevékenység éppen azért települt oda, mert (a szállítási racionalitás miatt) ott várakozott az áru, mostanra a helyzet megfordulni látszik, és ez a tevékenység részben éppen egy irracionálissá vált szállítási mintázat fennmaradását segíti elő. Kiépült rendszerek esetén ezt a fajta pályafüggést gyakran kénytelenek vagyunk tudomásul venni, hiszen kész létesítmények nem szüntethetők meg, nem telepíthetők át olyan könnyen, ahogy egyébként a megváltozott szállítási logika megkívánná. Az tehát tudomásul vehető, ha a megépült logisztikai létesítmények kötöttségei miatt a szállítások szervezése csak jelentős késéssel képes az új szemléleti modellek irányába mozdulni.

3.8. Ezzel szemben nem hozható fel mentség arra az esetre, amikor a létesítmények még nem épültek meg, és kizárólag azért készülnek a hagyományos szállítás logikájában, mert olyan mintákat követnek, amelyek egy letűnt korszak megfontolásait tükrözik vissza. Ilyen esetben a most elkészülő létesítmények kétszeresen pazarlóak: eleve hibás működési modellt kényszerítenek a fuvarozókra, és nagy valószínűséggel rövidebb lesz az élettartamuk, mint ha az építés idején korszerűnek számító rendszerműködést alapoznának meg.

3.9. Azt természetesen nem lehet ebben az áttekintésben biztonsággal jelezni, hogy a tervezett hazai országos logisztikai rendszereknek milyen modellben kellene megépülniük. Az azonban kijelenthető, hogy nem készült makroszinten olyan hazai tanulmány, amely elébe próbálna menni a már kibontakozó változásoknak. Ezzel kapcsolatban elsősorban arra kell felhívni a figyelmet, hogy az árumozgáshoz kapcsolódó energiapazarlás és a környezeti ártalmak visszaszorítása, azaz a fölösleges szállítások mértékének a csökkentése már ezen a stratégiai előrettekintési szinten el kell (rég el kellett volna), hogy kezdődjön.

4. A logisztika hazai mítoszai

A fentiekben arra helyeztük a hangsúlyt, hogy az információs technológia legfrissebb vívmányaira támaszkodva a még csak tervezés alatt lévő logisztikai elképzeléseket újra kellene gondolni, ahelyett, hogy egyszerűen átvennénk korábbi időszakok technológiájára épített rendszereket. Egy következő szinten azt is érdemes megvizsgálni, hogy ahol viszont átveszünk rendszereket és szlogeneket, ott legalább azon belül racionálisan végiggondoljuk-e a szükségszerű tennivalóinkat. Az alábbiakban a logisztika néhány hazai mítoszát sorravevő összeállításban a magyar logisztikai programoknak – véleményünk szerint – gyakran a hagyományos szemlélet szerint is rosszul vagy hiányosan megalapozott összetevőire hívjuk fel a figyelmet.

4.1. A központi fekvés mítosza

Magyarország fekvése kiváló, de az ország nem megkerülhetetlen! Nálunk valóban találkoznak az észak–déli és a kelet–nyugati áramlatok, ám Münchentől Jekatyerinburgig nincs olyan térség és térségközpont, amelyik nem mondhatná el ugyanezt magáról. (El is mond-ja.) Egyfelől tehát igazságtartalmát tekintve is, ha nem is hamisnak, de szűk látókörűnek tartjuk azokat a szlogeneket, amelyek a kormányzattal az ország fekvésének egyediségét akarják elfogadtatni mint a logisztikai fejlesztések támogatandó voltának fő indokát. („Magyarország fordítókörong”, „híd kelet és nyugat között”, „a Balkán kapuja”, „Magyarország logisztikai központ” stb.) Másfelől, még ha igaz is lenne az egyedülállóan kiemelkedő logisztikai elhelyezkedés, akkor is feltehető a kérdés, hogy vajon valóban ennek a pozíciónak az „eladása” lenne-e a XXI. században az a tevékenység, amire egy ország jövőjét alapozni kell.

4.2. A tranzit mítosza

4.2.1. A tranzitforgalomra a hagyományos szállításcentrikus szemlélet hívei gyakran úgy tekintenek mint a logisztikai szerepkör legfontosabb zálogára, mint olyan forgalomra, ami ha átmegy rajtunk, akkor esély van rá, hogy „megállítható”, és rá lehet a jövő gazdálkodását alapozni. Ez többszörös félreértés. Egy kisvállalkozás alapozhat arra, hogy a nagy forgalomból számára „lepottyanhat valami”, de nemzeti koncepció szintjén a hazai hozzáadott érték előállítását nem lehet a „ha erre jön, talán megállítható a tranzit” elvére építeni. Éppen fordítva, olyan vállalkozások, termelés, szolgáltatások fejlesztésére van szükség, amely miatt célpontként érdemes választani a térséget.

4.2.2. A tranzitforgalomról a valódi logisztikai döntéshozatal máshol történik (nem a tranzitáló szakaszon), ezért itt a hazai értékhozzáadás mindig kiszolgáltatott és esetleges marad. Ezzel ellentétben tehát éppen a hazai célú és a hazai kiindulású forgalomnak, a hazai gazdasági tevékenységhez kapcsolódó logisztikának kell a logisztikai elképzelések középpontjába kerülnie. Az integrált logisztikai gondolkodásnak éppen azt kell biztosítania, hogy az értéknövelő hazai tevékenység összességét áttekintve történjen meg a koncepcionális programok kijelölése.

4.2.3. Egy ilyen komplex programban Magyarország központi fekvése nem azért előnyös, mert rajtunk sok áru „úgyis” áthalad, hanem azért, mert ide tud jönni az, amit az itteni fejlődés igényel. Ami ezen kívül itt akar átmenni, azt is el kell látni, át kell engedni, ki kell szolgálni, de különösebb tragédia abból sincs, ha ennek az árunak egy része nem itt vonul át. Harcolni azért, hogy minél több tranzit rajtunk menjen át kifejezetten fölösleges, káros.

4.3. A megállított áru mítosza

Több dokumentum – és ebben a GKM (2006) tervezete sem kivétel – külön hangsúlyozza, hogy a várhatóan még hosszabb ideig külső uniós határokat (ukrán és szerb határszakasz) keresztező folyosók a hazai logisztika potenciális célterületei, mert itt megállításra kerül a határon a forgalom. Nem állítjuk, hogy ezekkel az irányokkal nem kell törődni, de azért a megkülönböztetett figyelmet éppen ellenkezőleg, a felszívódó belső uniós határok felé volna érdemes fordítani, hiszen ez utóbbi irányokban nő meg igazán – már rövid távon is – az együttműködés és vele, minden bizonnyal, a forgalom is. Nyilván fontos, hogy a vállalkozók érzékeljék azokat az igényeket és lehetőségeket, amelyek a kényszerű schengeni határok körzetében kialakulnak. Egy nemzeti logisztikai stratégiát viszont elsősorban mégiscsak a kölcsönös haszonnal járó tartós együttműködésre, és nem a kényszermegállítástól lecsurránó lehetőségre kell alapozni.

4.4. A magunkhoz ragadható folyosó mítosza

Miközben nagyon fontos, hogy a logisztika számoljon például Záhony adottságaival és lehetőségeivel, ilyen esetben is visszás, ha az ennek érdekében fellépők ahhoz próbálnak kormányzati támogatást szerezni, hogy Szlovákiát és Ausztriát megelőzve, mintegy velük versenyben sikerüljön kapcsolatokat kialakítani az ukrán féllel. Pár évvel ezelőtti statisztikák szerint a FÁK–Európa vasúti áruforgalomnak a fele bonyolódott Lengyelországon keresztül, több mint 20 százaléka Csop–Ágcsernyő és 24 százaléka Csop–Záhony irányban. Nem ahhoz kellene (sanda) együttműködés, hogy a többi folyosó rovására növeljük Záhony szerepét, hiszen hosszabb távon nyilván valamennyi kapcsolat minősége javulni fog, és a földrajzi adottságoknak megfelelő arányok érvényesülnek. Ezt tudomásul véve az tűnne kulturált kezdeményezésnek, ha valamennyi érintett bevonásával arra sikerülne létrehozni valódi együttműködést, hogy a kialakult arányok kölcsönös elfogadásával tényleges munkamegosztás, specializáció alakulhasson ki, és viszonylag stabil viszonyok; a fejlesztések pedig ennek jegyében válhassanak a mainál stabilabban tervezhetőkké.

4.5. Visszaélés az intermodalitás, multimodalitás kifejezéssel – egy szlogen mítosza

4.5.1. Az uniós közlekedéspolitikában az intermodalitás hangsúlyozása egyértelműen a közúti szállítások csökkentésének, az ezt helyettesítő alágazatok helyzetbe hozásának az eszközeként jelenik meg. Ezzel szemben a létesítmény intermodalitására mint támogatási jogcímre való általános hivatkozás teljesen indokolatlan olyan esetekben, amikor a konkrét beruházás éppen a közútra terelt áruszállításokat segíti elő, támogatja meg.

4.5.2. Az unióban is preferált kombinált szállítások rentabilitása a szükségessé váló módváltás/rakodás miatt – még támogatások esetén is – csak a mintegy 5-600 kilométert meghaladó hosszúságú szállítások esetére mutatható ki. Magyarországra vonatkozóan ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag eleve csak az export-, import- és tranzitforgalom jöhet számításba potenciális kombinált forgalomként. Ezekben az esetekben sem mindegy azonban, hogy a hazai szakaszon a kombinált forgalom forgalomnövelő vagy forgalomcsökkentő hatása érvényesül-e. A soproni terminálnál vasútra kerülő kamionok tehermentesítették az osztrák utakat, de ehhez előbb Magyarországon keresztül kellett menniük, hogy eljussanak Sopronba. Nem terhelte volna a felmért napi hatszáz kamion egy része a Győr-Sopron közötti főutat, ha mondjuk Gönyű térségében az M1-es autópálya mellől vasútra kerülhettek volna a járművek. A soproni terminál üzemeltetői azonban kifejezetten ellenérdekeltek voltak abban, hogy Gönyűnél létrejöjjön egy, az ország számára egyébként előnyös, a kombinált közlekedést szolgáló terminál. (A történet végjátéka: Magyarország uniós csatlakozása óta gyakorlatilag megszűnt a soproni terminál forgalma, mert a szabályok csak az unión kívüli fuvarozókat szoríthatták ki a közúti forgalomból, és készíthették ezáltal a ro-la szállítás igénybevételére. Saját fuvarozóira vonatkozóan a közösség nem érvényesít hasonló környezetvédő intézkedéseket!)

4.5.3. A fentiek arra mutatnak példát, hogy a környezetbarátnak számító fejlesztéseket is lehet rossz helyen, rossz struktúrában megépíteni úgy, hogy az építésnek helyet adó térség számára a hatások hátrányosak legyenek: Sopron és az oda vezető 85-ös út esetén például a környezet, a biztonság, az idegenforgalom és az életminőség szempontjai kifejezetten sérültek.

4.6. A logisztikára és közlekedési folyosókra épülő térségfejlesztés mítosza

A „fordítókorong” szerepkör nemzetgazdasági hasznosságát és a hozzá tartozó közlekedési és logisztikai létesítmények állami kiépítésének szükségességét gyakran próbálják alátámasztani olyan érvekkel, miszerint a térség gyorsabb és olcsóbb megközelíthetőségének azért van versenyképességet növelő hatása, mert olcsóbb inputok beszerzése révén hozzájárul a helyi termelők termelési költségei csökkentéséhez, illetve olcsóbb exportálási lehetőség révén elősegíti a helyi termelők piaci rádiuszának megnövelését. Nekünk rá kell azonban mutatnunk arra is, hogy noha mindez igaz, a fentiek nemcsak a támogatni kívánt helyi termelőnek, hanem a nagyobb távolságban lévő más termelőknek a költségeit is csökkentik, illetve azok piaci rádiuszát is megnövelik, azaz a versenytársak versenyképességét is javítják. Az összenyitott nagyobb térben nem a szállítási költség szempontjai fognak differenciálni, de több lesz a versenytárs, és hogy összességében ki lesz a versenyképesebb, azt más tényezők fogják eldönteni. Az integrált szemlélethez hozzá tartozik, hogy az ilyen jelenség-

geket is komplex voltukban kell szemlélni, és a teljes kép alapján lehet eldönteni, hogy indokolt-e közpénzeket az adott folyamat előmozdítására használni.

4.7. A 13+1 nyerő intermodális logisztikai központ mítosza

4.7.1. A kilencvenes években Nyugat-Európa valamennyi nagyobb országában fejleszteni kezdték a nagy áruforgalmi szolgáltató központokat. Alább összefoglaljuk Szegedi és Prezenszki (2003) adatai nyomán, hogy az egyes országok hány ilyen nagy intermodális központ építését kezdeményezték, és mellette jelezzük, hogy népességarányosan Magyarországra hány központ jutna.

Ország	Tervezett LKP	Lélekszám	Népességarányosan
Németország	22 LKP	80 millió	Hu: 3 LKP
Franciaország	9 LKP	50 millió	Hu: 2 LKP
Hollandia	3 LKP	15 millió	Hu: 2 LKP
Spanyolország	20 LKP	40 millió	Hu: 5 LKP
Olaszország	15 LKP	50 millió	Hu: 3 LKP
Portugália	1 LKP	10 millió	Hu: 1 LKP
Görögország	10 LKP	10 millió	Hu: 10 LKP

4.7.2. A fenti példák alapján 3-4 intermodális logisztikai központnál többnek a támogatására aligha van szükség. Ezzel szemben az 1996-os közlekedéspolitika tíz, majd 11 logisztikai központot jelölt meg. A későbbi dokumentumok és a jelenlegi hivatalos előirányzatok is 11 körzetben 13 logisztikai központot emlegetnek, de ebben nincs benne például az a központ, aminek Kóka János miniszter nemrég helyezte el az alapkövét.

4.7.3. Ugyanakkor a GKM (2006) jelenlegi intermodális logisztikai koncepciótervezete függelékében jelzi, hogy léteznek alternatív nézetek, melyek szerint, figyelembe véve a kombinált áruszállítás több száz kilométeres gazdaságos szállítási távolságát, Magyarországon nem indokolt 2-3 országos logisztikai központnál többet előírányozni, és ezeknek is célszerű figyelemmel lenniük a főváros tehermentesítésére, így telepítésük a keleti, illetve a nyugati országrész központjaiban Szolnok és Székesfehérvár térségében lenne kedvező. Örvendetes, hogy az alternatív és a főnyagnak ellentmondó nézetek már bekerültek a tervezet függelékébe, de ennél is lényegesebb, hogy mi fog bekerülni a most készülő NSRK-csomagban lévő logisztikai komplex programba és más, az állami politikát és projekt támogatásokat meghatározó dokumentumokba, és főleg, hogy milyen fejlesztési politika kap ténylegesen támogatást közpénzekből.

4.7.4. Érdemes megjegyezni, hogy a logisztikai központok szerepével és számával kapcsolatban – a korábban írtakat figyelembe véve – kétféle változtatási igény is megfogalmazódott. Egyfelől a létező nemzetközi gyakorlat alapján túlzottnak ítéltető Magyarországon 13 államilag kiemelt központ támogatása. Számuk 2-4-re lenne csökkenthető. Másfelől viszont az új szemléletű logisztika eleve fenntartásait fogalmazza meg a hagyományos logisztikai gondolkodás koncentráló típusú kényszerkapcsolataival szemben. Ez azt eredményezi, hogy a ma logisztikai központokba csoportosított feladatok egy része decentralizálható; a korszerű technológia alkalmazásával nem igényli, hogy az áru fizikailag is végigjárja a hozzá tartozó információval egyébként végigjárandó útvonalat.

4.7.5. A két megfontolás csak látszólag mond egymásnak ellent. Nem arról van szó, hogy a korábban 13 központra tervezett feladatokat kell 2-4 központba összevonni, hanem arról, hogy a logisztikai funkciók egy része nem igényli az áruk korábban elképzelt koncentrációját (itt a fölösleges szállítások kiiktatása jelent energiamegtakarítást), a fennmaradó feladatok pedig kevesebb, de térszerkezetiileg jól megválasztott, a leendő közlekedési folyosók szerepével nagyobb összhangot mutató központokban végezhető el. (Itt az országos térszerkezeti megfontolásoknak, az interregionális folyosóknak és a logisztikai központok helyének összehangolása biztosítja a szállításokkal való takarékoskosságot.) E központokon kívül logisztikai feladatokat számos más helyen is ellátnak: minden

határállomáson, kikötőben, árutovábbításra alkalmas vasútállomáson, áruraktárakban, ipari parkokban, városi áruterítő bázisokon stb. Ezek a helyszíneken is biztosítandó természetesen a korszerű logisztika szervezhetősége által megkívánt információs háttér, azonban ezt nem szabad összekeverni a mindent magában foglaló nagy központi logisztikai bázisok kiépítésére való törekvéssel.

5. Összegző megállapítások

5.1. A fenti írás kiindulásnak tekinti azokat a megállapításokat, miszerint az energiafelhasználó be- rendezések technológiai javításával önmagában elérhető megtakarítások idővel felemészthetők, ha nem sorakozik fel mellé a közlekedés szervezésében, irányításában is az új technológiai lehetőségek alkalmazása, továbbá, ha nem egészül ki mindez a közlekedés integrált kezelésével, ideértve mind a közlekedésen belüli tevékenységek integrációját, mind pedig a közlekedés és az általa kiszolgált tevékenységek integrált megközelítését.

5.2. Az átfogó logisztikai szemléletmód megfelelő keretet biztosít a szállítással kapcsolatba kerülő teljes termelési és szolgáltatási vertikum kezelésére. Ugyanakkor megállapítható, hogy a logisztikai szemléletmód maga is változáson esett át az utóbbi időben, és a hozzá tapadó nézetek és beidegződések maguk is felülvizsgálatra és átgondolásra szorulnak. A logisztikai megoldások korábbi hulláma erősen tevékenységkoncentrált jellegű volt, amit az erre kiépült létesítmények fenn is tartanak. Ugyanakkor az újonnan épülő infrastruktúrák esetében, a mai infotechnológia lehetőségeit végiggondolva, egyáltalán nem szükséges a korábbi minták szolgai követése.

5.3. A hazai logisztikai tervezetek ezen túlmenően is számos elemükben megkérdőjelezhető, végiggondolatlan vagy egyoldalú fuvarozói érdekek alapján összeállított rendszert vázoltak fel, amit indokolt teljesen átfogóan újraértékelni. Kétségsbe vonhatók az olyan, gyakran axiómaként használt állítások, mint hogy Magyarország fekvése egyedülálló előnyöket jelent a logisztikában másokhoz képest, hogy a tranzit fogadására kellene elsősorban a hazai gazdaság jövőjét alapozni, hogy a szomszédkapcsolatokban a kényszeres megállításra, az akadályozott forgalomra és nem a fellendülő együttműködésre kellene a logisztikai koncepciót alapozni, hogy a potenciális stratégiai partnerekkel, a szomszédos országok fuvarozóival szemben állami szinten versenytársként kellene fellépni, hogy az intermodalitás vagy a kombinált fuvarozás feltétlenül és gondolkodás nélkül támogatandó lenne, hogy a logisztikai létesítmények kiépítése feltétlenül és automatikusan térségfejlesztő és lokálisan versenyképesség-javító hatású lenne, és végül, hogy az államnak támogatnia kellene mindazokat a logisztikai központként bejelölt beruházásokat, amellyel néhány éve sikerült telehinteni a térképet.

5.4. A hazai logisztika fejlesztése mindmáig nem használta ki azt az előnyt, ami a gazdaság és a közlekedés közös főhatóságba sorolása nyomán kínálkozott. A logisztika a hazai tervezésben külön közlekedési szakterület maradt, és elmaradt célkitűzéseinek a gazdasági tevékenységekbe/célokba történő integrálása. Ennek következményeképpen a logisztika hazai hivatalosan deklarált céljai közlekedési szakágazati szintre szorítkoznak, és elkülönült ágazati érdekeket, a szállítási volumen növelését tartják kívánatos iránynak, ami kifejezetten ellentmond a korszerű környezetbarát megoldásoknak, valamint átfogóbb gazdasági, társadalmi érdekeinknek.

5.5. Ugyanakkor magának a közlekedésnek a makro irányítási szintjét sem hatja át az átfogó logisztikai szemlélet. A logisztika a hazai közlekedési struktúra formálójá helyett a meglévő hibás struktúra megerősítőjeként funkcionál. Mind a logisztikai központok tervezett rendszere, mind pedig az emögött húzódo külső közlekedési szerkezet és munkamegosztás elképzelései a környezettudatos és a hosszú távú szempontok mellőzését, és helyette a rövid távú szempontok egyeduralmát látszanak bizonyítani.

* * * * *