

# **SZAKMAI VÉLEMÉNY A MAGYAR LOGISZTIKAI STRATÉGIA (MLS) TERVEZETÉRŐL <sup>1</sup>**

Fleischer Tamás

## **BEVEZETÉS**

A Magyar Logisztikai Stratégia (MLS) számára ígéretes indulást biztosított, hogy elkészítését a Fejlesztéspolitikai Irányító Testület kezdeményezte, és kialakításához a GKM olyan szervezeti kereteket képes biztosítani, ahol a gazdaságpolitikai és mikrogazdasági rálátás ugyanannyira megteremthető, mint a közlekedéspolitikai és szállítványozói szempontok figyelembevétele. Ugyanakkor, jóllehet a konzisztencia-vizsgálat szövege egyaránt összhangban lévőnek jelzi a dokumentumot a Gazdasági Operatív Program és a Közlekedési Operatív Program célkitűzéseivel, az MLS részletesebb tanulmányozása alapján ezt a felhőtlen összhangot megkérdőjelezzük.

„A stratégia végleges verziója megfelel a GKM szabályzatban rögzített stratégiaalkotási követelményrendszernek.”

A Vezetői összefoglaló e zárómondata megfelel a tényeknek, – ugyanakkor meglepetéssel állapítható meg, hogy a stratégiaalkotás formai követelményeit valóban tökéletesen kielégítheti egy olyan tervezet, amely esetében ugyanakkor felmerülhet, hogy kellően átfogó gazdaságpolitikai megfontolások nélkül; elsősorban alágazati szempontok alapján tűzte ki a fejlesztési céljait.

---

<sup>1</sup> Magyar Logisztikai Stratégia (MLS) Tervezet. Készítette Gecse Gergely. 2008. január 23. „Ez a munkaanyag a Kormány álláspontját nem tükrözi.” Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, 62 old.

## A MLS POZICIONÁLÁSA

A MLS nem ismertet olyan általános jövőképet, amelyben szervesen belehelyezné a logisztikára, ezen belül az áruszállítási volumenekre és a logisztikai szervezési összetevőkre vonatkozó várakozásait a magyar gazdaság egészére és a világban elfoglalt helyére vonatkozó elképzelésekbe, vagy akár az uniós stratégiák összefüggésébe. A Vezetői összefoglaló nyitó mondata, mely szerint „*A gazdasági növekedésben, a beruházás-ösztönzésben, a versenyképesség növelésben valamint a negatív környezeti és társadalmi externáliák csökkentésében betöltött potenciális szerepe miatt a magyar Kormány kiemelt jelentőséget tulajdonít a logisztikának*” bár tartalmában aligha vitatható, mégsem alkalmas arra, hogy kellő iránymutatást adjon a stratégiakészítés számára.

Elképzelhető ugyanis olyan gazdasági növekedés, ehhez tartozó olyan kívánatos beruházás-paletta és olyan versenyképesség perspektíva, ahol a kifejezetten a szállítási volumeneket, az anyag- és energiafelhasználást csökkentő logisztikai megfontolásoknak kell „kiemelt jelentőséget tulajdonítani”. Ilyen például egy tudástársadalom irányába fordulatot végrehajtani kívánó gazdaságpolitikának a szemlélete, vagy ilyen a fenntartható fejlődésre vonatkozó megfontolásokat komolyan magába építő gazdaság- és társadalompolitika jövőképe. Természetesen kialakítható olyan gazdaságstratégia is, amelyik a legfejlettebb országokból kiszoruló tevékenységek megszerzésében látja a piaci lehetőséget, és ezért éppen ellenkezőleg, az előbb felsorolt célok által elriasztott beruházások fogadására kíván berendezkedni; ekkor nyilván ennek megfelelő értelmezésben fog a logisztikának „kiemelt jelentőséget tulajdonítani”.

A két esetben közös az, hogy az elvégzendő logisztikai tevékenységet *jól szervezett formában, korszerű technológiával, versenyképesen, a különböző közlekedési módokat átgondolt formában igénybevevő módon* kell elvégezni. A különbség ott jelentkezik, hogy vajon a mindenképpen elvégzendő logisztikai feladatokon túlmenően cél-e az, hogy a szállítási tevékenységből az ország *minél többet* megszerezzen magának, ahogy például a kutatás-fejlesztési tevékenységből szeretnénk. („minél több, annál jobb”) – vagy ellenkezőleg, a gazdaság összességét nézve más súlypontok kialakítására törekszünk, ahol a szállítás jól és korszerűen elvégzendő, de volumenében nem feltétlenül bővítendő tevékenység. Például a hulladékfeldolgozással, szennyvízkezeléssel így vagyunk: korszerűen akarjuk végezni, de nem akarunk hulladékimportáló nagyhatalommá válni. („Minél kevesebb, annál jobb”).

Miközben az MLS fontosnak tartja, hogy pozicionálja a helyét az EKFS-hez, tehát az egységes közlekedésfejlesztési stratégiához képest, (p. 7.) nem teszi meg ugyanezt a gazdaságstratégia összefüggésében, azaz sem a MLS helyét nem jelöli meg a gazdaságstratégiához képest, sem nem ad explicit iránymutatást arra vonatkozóan, hogy hogyan látja a logisztika szerepét a hazai gazdaságpolitikában. (Később rámutatunk, hogy a stratégiából implicit módon kiolvashatók bizonyos tendenciák.)

Míg az EKFS szintjére emelt pozíció azt sejtetné, hogy a logisztikáról, mint a helyváltoztatás szervezésének általános megfontolásairól lesz szó, a definícióban egy ennél szűkebb értelmezés jelenik meg (p. 8.) nevezetesen csak *az üzleti folyamatok zavartalan lebonyolításának* feltételrendszerét jelölve logisztikaként. A továbbiakban az értelmezés tovább szűkül, amennyiben a *személyközlekedéssel* sem foglalkozik a MLS, illetve másfelől *csővezetékes áruszállítással és hulladékszállítással* sem. (Az utóbbi különösen nehezen magyarázható: nem világos, hogy logisztikai szempontból, de akár az *üzleti folyamatok zavartalan lebonyolítása* nézőpontjából miben különbözik a hulladékszállítás pl. a mezőgazdasági termékek, vagy a nyersanyagok szállításától.)

## A MLS CÉLJAI

A stratégia céljai szakpolitikai tartalmuk alapján két csoportba oszthatók.

Az első csoportba soroltuk azokat a célokat, amelyek az elvégzendő logisztikai feladatok jó minőségének a biztosítását szolgálják. Ide tartozik az Átfogó célok [2.]-től [5.]-ig terjedő része, továbbá a két horizontális cél (H2-nek inkább csak a második fele.). (ld. p. 34. – de a Vezetői összefoglalóban is, p. 5.)

„5.2.2. Átfogó célok meghatározása

[... ...]

[2.] Tranzitforgalom menedzsmentje, (közúti tranzitforgalom mérséklése)

[3.] Versenyképes (idő- és költséghatékony), magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása

[4.] Korszerű technológia használata a logisztikai szolgáltatásnyújtás hatékonyságának javítása érdekében

[5.] Komplex, összehangolt, párhuzamos fejlesztések eredményeként korszerűbb arányok a vízi-, légi-, vasúti- és közúti szállítás terén, melynek célja a közúti közlekedés logisztikai súlyának korlátozása, összhangban az egyéb szállítási módok térnyerésének előmozdításával

[... ...]

[H1.] Természeti és a gazdasági környezet, illetve a társadalom számára az áru-forgalom által okozott negatív externáliák csökkentése

[H2.] A logisztikai ágazat nemzetgazdasági pozíciójának javítása, valamint a hazai vállalkozások (különösen KKV-k) versenyképességének javítása.”

Három további cél, így a stratégiai cél, és az [1.] és [6.] átfogó cél viszont egyértelmű választást tartalmaz a fentebb „minél több annál jobb” címkével jelzett célkitűzés irányában

„5.2.1. Stratégiai cél meghatározása

A Magyar Logisztikai Stratégia célja, hogy **2013-ra Magyarország a közép-kelet európai térség egyik logisztikai szolgáltató központja és egyben interkontinentális cargo hub-ja legyen.**"

#### 5.2.2. Átfogó célok meghatározása

[1.] Magyarország megkerülhetetlenségének, hinterland szerepének megerősítése a régióban

[... ...]

[6.] Fő logisztika-intenzív ágazatok kiemelt kezelése a logisztika iránti hosszútávú kereslet fenntartása érdekében"

(A megkerülhetetlenség ideájával alább külön pontban foglalkozunk.)

A „hinterland szerep” többször felbukkan, talán nem kellőképpen adva magyarázatot kiemelésének a fontosságára. Amikor egy kikötőt bővíteni akarnak, akkor fontos meggondolás kell legyen, vajon van-e olyan háterszága, amelynek a szállítási igénye indokolja az adott bővítést. (Például célszerű lenne hasonlóképpen átgondolni, hogy a 13 tervezett hazai kiemelt logisztikai központnak van-e olyan háttere, ami indokolná a létesítésüket, vagy éppen egymás elől fogják elszívni a feladatokat.) Megfordítva, egy hub-hiányos térségben, az oda települő beruházásoknak nyilván célszerű áttekinteni, hogy hol található olyan logisztikai gócpontok, amelyeken keresztül a szállításaik biztosíthatók. A „hinterland szerep” ugyanis éppen így értelmezhető, vagyis „önálló logisztikai gócpont nélküli, más gócpontokra utalt térség” értelemben. Mint tengeri kijárat nélküli országnak (csakúgy, mint Svájcnak, Ausztriának, Csehországnak, Szlovákiának, Szerbiának stb.) célszerű az ebből adódó következményeket végiggondolni, és azt is, hogy ez a tény növeli-e vagy csökkenti a belvízi hajózás, illetve a vasút szerepét az adott „hinterland”-ban. Nekünk úgy tűnik, a MLS számára *nem* ennek végiggondolását jelentette a „hinterland szerep” hangsúlyozása. Különösen erre mutat, ha a kifejezés a *megkerülhetetlenséggel* egy mondatban jelenik meg.

Ami a „logisztika-intenzív ágazatoknak a logisztika iránti kereslet fenntartása érdekében történő kiemelt kezelését” illeti, az MLS kevés helyen árulja el ennyire nyíltan, mint itt, hogy a nemzetgazdaságot saját szempontok nélküli halmaznak tekinti, amely fejlesztésének a fő célja, hogy fenntartsa a szállítások iránti magas keresletet.

A fenti blokkban felsorolt átfogó és stratégiai célokkal tehát a MLS külön indokolás nélkül állást foglalt abban, hogy a *növekvő szállítások irányában elmozduló gazdaságpolitikai irányt* tekinteti követendő célnak. A Helyzetértékelés ugyan utal arra, hogy a jelenlegi előrejelzések a logisztika dinamikus fejlődésével számolnak, mert a globalizáció a termelés kiszervezésével jár együtt: ebből azonban nem következik automatikusan, hogy a hazai gazdaságpolitikának az aktív kiszervezők, a kiszervezést felszívók, illetve a kettő közötti szállítást biztosítók között melyik szegmensben kellene aktívan a pozíciók növelésére törekednie, és melyikben a feladatok minőségi ellátására szorítkoznia. Különösen meggondolandóvá teszi a kérdést a MLS

alább részletezett makrogazdasági számítása (p. 10-11) amelynek az eredményeit a stratégia elmulasztja összegezni.

#### A MLS MAKROGAZDASÁGI KALKULÁCIÓJA

A logisztika fontossága melletti érvek között a Helyzetértékelés kitér arra, hogy (2002-ben) a világ GDP-jének a 13,8 %-át tették ki a világ logisztikai költségei. (Az EU esetében 13,3 %-ot, az USA esetében 9,9 %-ot.) Magyarországra vonatkozóan a Stratégia szerint ez az adat nem állapítható meg, 2010-re ill. 2013-ra viszont a Stratégia célkitűzései szerint el kellene érni az uniós átlagot (vagyis amivé akkorra a 13,3 % fejlődik).

Nyilván azért érdemes ennyit költeni a logisztikára, mert a befektetésnek magas lesz a hozama. Nos, erre viszont van adat, legalább is Magyarországra vonatkozóan (37. old.) miszerint: jelenleg 2004 milliárd forint árbevétel 30,3 %-a, 608 milliárd forint a logisztika által létrehozott bruttó hozzáadott érték, ami a hazai GDP 5,4 %-a. A kitűzött cél 2013-ra 3500 milliárd forint árbevétel és 1000 milliárd forint bruttó hozzáadott érték, amit az akkori GDP 7,3-8,0 %-ára becsül a stratégia.

A fenti kalkulációból két érdekes eredményt szűrhetünk le. Egyfelől az MLS készítői pontosan nem jelzett, de az európai átlagnak megfelelő, azaz a majdani, 2013-as GDP 11-15 % a közé becsülhető éves logisztikai ráfordításokkal kívánnak a GDP 7,3-8,0 %-ára tehető logisztikai hozzáadott értéket elérni. Másfelől a jelenleg a logisztikai árbevétel 30 % át meghaladó hozzáadott érték 2013-ra a célkitűzés szerint lecsökken az árbevétel 28,6 %-ra. (Miközben, ne felejtjük el, a MLS egyik átfogó célja a „versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása”.)

A Vezetői összefoglalóban is kiemelt második indikátor, a GDP-arányos célérték ennek alapján felvet egy kérdést, miszerint a döntést, hogy valóban érdemes-e növelni a logisztikára csoportosítandó ráfordításainkat, meg kellene előznie többek között egy összehasonlításnak arról, vajon nemzetgazdasági összevetésben léteznek-e olyan tevékenységek, amelyek hozama előnyösebb, hozzáadott érték tartalma nem csökkenő; – nyilván ezek fellendítésére lenne elsősorban szükség.

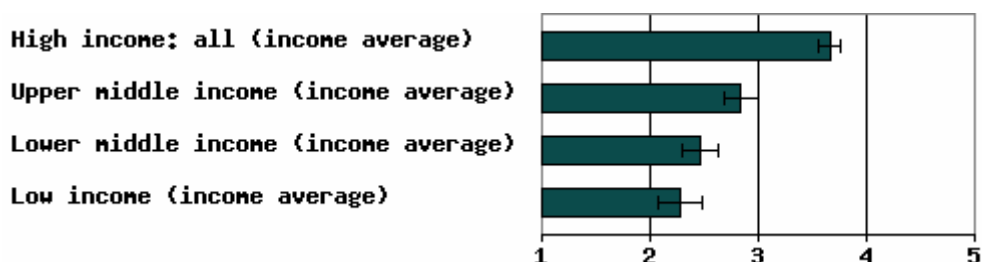
„A célok teljesülését 18, évente mérésre kerülő indikátor követi nyomon, melyek közül a három legfontosabb:

– A Világbank Logistics Perception Indexe, amelyben Magyarország 2006-ban a 35. volt a rangsorban. 2010-ben a 30-33., 2013-ban a 26-30. helyet tervezzük elérni.

– A logisztikai szolgáltatók GDP hozzájárulása 2006-ban 5,40 százalék volt, melyet 2010-re 6,10-6,60, 2013-ra 7,30-8,00 százalékra tervezünk növelni

– A logisztikai központok létrehozási feltételeinek országgrangorában Magyarország 2005-ben a 7. volt, 2011-re két, 2013-ra újabb egy pozíciót szeretnénk javítani.”

Az első indikátorral kapcsolatban megjegyezzük, hogy a feltüntetett világbanki rangsort a Logistic *Performance Index* méri, (nem *Perception*, mint a MLS írja). Az eredeti forrásból kiemelt alábbi ábra mutatja, hogy 3,15-ös indexünkkel már jelentősen „jobbak” vagyunk szállításban, mint azt a jövedelmi besorolásunk (felső közepes jövedelem) indokolja, azaz ennek alapján *a nemzetgazdaság jövedelemtermelő képessége nagyobb lemaradást mutat, mint a logisztikai teljesítményünk*. Így az a megállapítás (p. 14.) miszerint „A növekedés ellenére a hazai áruforgalom nagysága még mindig jelentősen elmarad a nyugat-európaítól” – kiragadja a gazdasági összefüggésből a szállítási teljesítmények nagyságát, és indokolatlanul sugallja, hogy ezek növelése valamiféle elmaradás behozását jelentené.



WB LPI Magyarország pontszáma = 3.15

A harmadik indikátorral kapcsolatban csak feltételezzük, hogy a logisztikai központok létrehozási feltételeinek szempontjai között a gördülékeny ügyintézés mellett (aminek a javítása valóban támogatandó) szerepet kell kapjon a logisztikai központokkal való lefedettség elért szintje is. A 24. oldal szerint

„A fogalom eltérő definíciói miatt Európában több ezer olyan objektumot találunk, mely önmagát logisztikai központnak nevezi. Ezek közül az intermodálisak (freight village), illetve a kiemelt európai jelentőségűek emelkednek ki (összesen 52 db).”

Ha ez az „Európa” megállapítás csak a 390 milliós EU-15-re vonatkozik, akkor is hét és fél millió főre (vagy 62 ezer négyzetkilométerre) vetítve jelzi egy jelentős intermodális logisztikai központ indokoltságát, vagyis ennek alapján Magyarországra másfél ilyen központ jutna. Értelmetlennek tűnik azt célként kitűzni, hogy tíznél több kijelölt jelentős intermodális logisztikai központ létrehozási feltételeit tegyük vonzóvá, ha aligha várható, hogy ezek mindegyikét életképes módon lehessen üzemeltetni.

#### A MEGKERÜLHETETLENSÉG, MINT CÉL – AZ MLS LOGISZTIKA VÍZIÓJA

A közlekedésföldrajz az egyik lehetséges gócképző, településképző erőnek tekintti a közlekedést, és megemlékezik azokról a helyzetekről, amelyek elősegítik gócponti települések kialakulását. Ezek közé tartozik a „kapu” helyzet, amikor egy egyébként nem, vagy nehezen átjárható vonalon egy előnyös átjutási lehetőség (gáz-

lő, hágó, szoros stb.) adódik, ami ide vezet, és találkozásra készíti mindazokat, akik a kialakult akadályon (folyón, hegységen, szigetvilágon stb.) át akarnak kelni.

A hálózatokkal foglalkozó elméletek ugyancsak nyilvántartják azt a hálózati pozíciót, amikor két, egyébként önmagában külön-külön gazdagon behálózott célpont-halmaz között egyetlen átjárási kapcsolat van. Az ilyen helyzetet strukturális hézagnak (*structural hole*) nevezi a szakirodalom. A kitüntetett pont, (vagy kapcsolat, a két végpontján elhelyezkedő pontokkal) kulcshelyzetbe kerül, hiszen az egyik halmazból a másikba való átjárás esetén egyszerűen a helyzetéből adódóan megkerülhetetlenné válik.

A magyar logisztikai jövőkép alkotói a *strukturális hézag* elhelyezkedést, azaz a fizikai helyzetből adódó megkerülhetetlenséget tekintik ideális célnak. Erről árulkodik az a tény, ahogy a Magyar Logisztikai Stratégián végigvonul a *megkerülhetetlenség* eszméje. Először a helyzetképben érvel a stratégia ezzel, mint az ország fekvésének egy olyan előnyével, ami arra predesztinálna bennünket, hogy a logisztikát az egyik potenciális húzó iparágunknak tekintsük, olyan területnek, amit az állam részéről mulasztás lenne nem helyzetbe hozni, támogatni. Aztán megjelenik a 21. oldal „tölcsér nyaka” suta<sup>2</sup> kifejezésben, illetve ennek a 15. oldali lábjegyzetében. Később a közlekedésdiplomácia feladatai között bukkan fel, hogy el kell érni, hogy a tranzitforgalom ne tudja elkerülni az országot – (tehát ezek szerint mégis el lehet kerülni, mégsem strukturális adottságról van szó.)

Az ellentmondás tulajdonképpen az egész stratégiát beleviszi egy bizonyítatlan, sőt bizonyíthatatlan alapokra támaszkodó, körkörös érvelésbe. Eszerint az elkerülhetetlenségünk indokolja a logisztika kitüntetendő szerepét, amit ezért érdemes kifejleszteni, és körülbástyázni további intézkedésekkel, amelyek egyik célja az elkerülhetetlenségünknek a megőrzése. (Fentebb már utaltunk arra, hogy a hinterland szereppel történő egybemosás ezzel ráadásul nincs is összhangban.)

A közlekedésföldrajz a közlekedés *másodlagos* településképző hatását is ismeri, ilyen további gócpontok az elsődlegesen létrejött *kapu vagy fok helyzetű pontok között kialakuló* nagyobb áramlatok kereszteződési pontjaiban jönnek létre. Magyarországot, a kontinentális léptékű áramlatokat figyelembe véve inkább ez jellemezheti, mintsem elsődleges természetföldrajzi predesztináció: nevezetesen valóban több kontinentális folyosó metszi egymást ebben a térségben. A folyosók metszéspontja („ahol találkoznak az észak-déli és a kelet-nyugati áramlatok”) azonban korántsem olyan nagy ritkaság: ha meggondoljuk, egy tisztességes rácshálózatnak minden pontja ilyen helyzetben van. Erre is lehet logisztikai szolgáltatást építeni, de azért nem árt végiggondolni, hogy mekkora üzletre érdemes ilyen helyzetben felkészülni.

---

<sup>2</sup> A „tölcsér nyaka” kifejezés az angol *bottleneck* szót próbálja magyarítani, amire egyébként a használatos magyar megfelelő a „szűk keresztmetszet”.

## A FENNTARTHATÓSÁG KEZELÉSE

p. 28. Fenntartható fejlődés: „Egyre gyakoribbak a közlekedési infrastruktúrafejlesztés és –működtetés miatti konfliktusok a környezetvédelemmel, melyeket az ország területének 21,9 százalékára kiterjedő Natura 2000 területek is fokoznak.”

A fenntartható fejlődés félreértése, ha nem a környezeti feltételekkel való számolás szükségességét, hanem az ezzel kapcsolatos jelzések akadályozó voltát soroljuk e cím alá. Ld. még p. 31. SWOT 'veszélyek': „Környezetvédelmi és egyéb civil szervezetek ellenállása”.

p. 32. „A logisztikai ágazat fejlesztésének szempontjából kiemelt jelentőséget tulajdonítunk a fenntartható fejlődésnek, így célunk, hogy a logisztikai tevékenységekhez köthető fajlagos kibocsátás ne növekedjen, és javuljon az energiahatékonyság.”

A fenntartható fejlődésre való hivatkozás itt is féloldalas: a MLS nem érzékelteti, hogy a fenntarthatóság követelményei akár korlátozhatják a logisztikai tevékenységeket, csak a tevékenységet kísérő fajlagos károk mérsékléséről beszél. Növekvő logisztikai tevékenység esetén a fajlagos csökkenés még lehetőséget ad a károk abszolút mértékének a növekedésére is, ami *nem szolgálja* a fenntarthatóságot.

Hasonló felületességre mutat, hogy a 36. oldalon, ahol egyébként célkitűzések kerültek felsorolásra, formálisan célként felsorolva jelennek meg a negatív externáliák.

„6.2. Horizontális célok

6.2.1. Fenntartható fejlődés

A természeti és a gazdasági környezet, illetve a társadalom számára az áruforgalom által okozott negatív externáliák. A negatív externáliák az alábbiak lehetnek:

- Levegő- és zajszennyezés
- Éghajlatváltozás
- Balesetek
- Torlódások
- Élőhelyek elválasztása
- Infrastruktúra amortizációja
- Épületek állagromlása”

Az indikátorok között szerepel, hogy az ezer tonnakilométerenként 51,7 euróra becsült externális károkozást 2013-ra 45 euróra kell csökkenteni, de nem jelenik meg intézkedésként, hogy ezt mikortól kell megfizettetni.



## NÉHÁNY TOVÁBBI MEGJEGYZÉS

p. 22. „Az EU-hoz 2004-ben csatlakozott országok 2007. decembertől (repülőtereken 2008. márciusától) a schengeni térség teljes jogú tagjává váltak, mely elsősorban a személyforgalmat érinti, *de egyfajta korlátot jelent az áruforgalom számára is, különösen a tartós schengeni (házánk esetében az ukrán, a szerb, a horvát) határoknál.*” [kiemelés F.T.]; illetve

p. 35 „3. Versenyképes (idő- és költséghatékony), magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása, mely az alábbi elemeket tartalmazza:

- versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása (pl. finishing, vám-szolgáltatás, raktározás)
- lehetőség a megállításra: vasúti nyomtáv-váltás
- schengeni külső határok, mint megállítási potenciál*” [Kiemelés F.T.]

Az, hogy a schengeni határoknál történő kényszerű megállítás az ország pozitív logisztikai adottságai között jelenik meg, arra hívja fel a figyelmet, hogy a MLS összekeveri a mikrogazdasági és a makro- (stratégiai) szemléletet. Természetesen, ha pl. rendszeres torlódások alakulnak ki egy határállomáson, hasznos üzlet a napokig várakozó sofőrök élelmezéséről gondoskodni. Nagyon furcsa lenne azonban a kereskedelemfejlesztési koncepcióban ilyen anomáliákra építeni egy nemzeti stratégiát. A logisztikai stratégiának Schengen kapcsán éppen a tartósan megnyíló határookra és az ott kialakuló forgalomra volna jó nagyobb gondot fordítani, és ehhez képest mindenképpen másodlagosnak kellene lennie az ideiglenesen megjelenő akadályok logisztikai potenciáljának. Itt a stratégiai kontextus legfeljebb az lehetne, hogy a hosszú távon végiggondolt kapcsolatoknak a fejlesztése ezekben az irányokban kevésbé sürgető, tekintettel arra, hogy a forgalom ezekben az irányokban ideiglenesen akadályozva van.

p. 27. „Elsősorban a Magyarországtól keletebbre lévő országokkal (Románia, Ukrajna, de Szlovákia is) kapcsolatban merült fel, hogy ezen országok munkavállalói nem elég kreatívak, pro-aktívak, hogy a problémákat önállóan oldják meg, többnyire fentről várják az utasításokat. Gondok vannak a munkafegyvellemmel (késések, hiányzások) és túlórázás, rendkívüli munkavégzés tekintetében jóval rugalmatlanabbak a magyar kollégáknál. A külföldi cégekkel, mint munkaadókkal kapcsolatban sokszor irreális elvárásaik és igényeik vannak. Különösen Romániában és Ukrajnában emellett súlyos problémát jelentenek helyenként a lopások és egyéb visszaélések is.”

Érthetetlen, hogy mit keres a fenti szöveg a nemzeti stratégiában.

p. 28. „Hazánkban a KKV-k nagyvállalatokéhoz képest alacsonyabb termelékenységére részben saját maga számára végzett logisztikai szolgáltatásokra vezethető vissza.”

Nem világos, vajon ezt a megállapítást a GKM kis- és közepes vállalkozásokkal foglalkozó felmérései, vagy az érintett KKV-k saját kalkulációi alapozzák-e meg; netán a piacot megszerezni kívánó fuvarozók becslései kerültek bele a stratégiába.

p. 29. „csak a balesetek 10 százaléka köthető a tehergépjárművekhez.”

Célszerű lenne melléírni, hogy a forgalom hány százalékaról van szó.

p. 31. SWOT 'veszélyek'. „Tranzitországgá válás esetén csak a forgalomnövekedésből származó, a természeti, a gazdasági környezet, illetve a társadalom számára okozott negatív externáliák érvényesülnek”

p. 31. SWOT 'veszélyek'. „A termelés kelet felé vándorlásával együtt a logisztikai szolgáltatások iránti igény is keletre vándorol”

Az első pontot illetően öröndetes, hogy a MLS felhívja a figyelmet a tranzitforgalom lehetséges veszélyeire, a társadalom, a lakosság szempontjára. Kár, hogy a stratégia egésze nem számol érdemben ezekkel a veszélyekkel, éppen ellenkezőleg, ott, ahol a tranzitszerep és a szállítások növeléséről van szó, lényegében ez a szempont nem jelenik meg.

A másik idézetet illetően nem világos, hogy a MLS *kinek a szempontjából tekinti veszélynek*, ha az országban kisebb lesz a szállítások iránti igény. (Egyébként a mondat tartalma sem világos: máshol arról volt szó, hogy a fejlett központok által kiszervezett termelés *növeli* a szállításokat. Erre alapozva állapította meg a MLS a logisztika egyre növekvő szerepét.)

## INDIKÁTOROK

A MLS indikátorai általában a kitűzött (fentebb számos vonásában megkérdőjelezett) célok közvetlen teljesülését mérik, és nem a logisztika, mint eszköz segítségével elérni kívánt magasabbrendű célok felé történő közelítést értékelik. Ez abból látható, hogy az indikátorok milyen nagy aránya méri pozitív, elérendő célként a forgalom (különböző rész-forgalmak) növekedését, illetve a logisztikával kapcsolatos tevékenységek növekedését.

Ezzel szemben az indikátorok több esetben egyáltalán nem mérik azoknak a (fentebb [2.] – [5.] illetve [H1.] – [H2.] számokkal jelölt) céloknak a teljesülését, ame-

lyek nem a szállítások növekedését, hanem a szállítások csökkentését, minőségi javítását célozzák. (p. 37-38.)

- p. 37. „A tranzitforgalom mérséklésére, a tranzitforgalom menedzsmentje célkitűzés szabályozási és Magyarország megkerülhetetlenségéhez kötődő elemei nem mérhetők, a közúti-vasúti áterelés is csak közvetve a vasúti intermodális forgalommal, mely tartalmazza a konténer, csereszekrény, félpótkocsi és Ro-La forgalmat is.” – Természetesen az állítás nem igaz, ahogy a forgalom növekedése, úgy a csökkenése is mérhető lenne. Ugyancsak értékelhető a tranzitforgalom mérséklésére életbeléptetett szabályozás, és mérhető kell legyen annak a hatása. A célkitűzésben explicit módon szerepelt a közúti tranzitforgalom mérséklése, nyilván ennek teljesülését külön is értékelni kellene. – Magyarország megkerülhetetlenségével kapcsolatban pedig nem mérésekre van szükség, hanem a megállapítások felülvizsgálatára.
- p. 37. „Versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtását a logisztikai szolgáltató (kettős könyvvitelt vezető, társas) vállalkozások árbevételével mérjük, figyelembe véve azt, hogy ezeket az üzleti szféra nyújtja.” – Fentebb bemutattuk, hogy az *árbevétel* növelése és a hazai *hozzáadott érték* növelése nem azonos. Nem világos, hogy mi akadály van a logisztikai hozzáadott érték mérésének, ha máshol ez a mutató közvetlen cél-értékkel is szerepel.
- p. 37. „A korszerű technológia minél kiterjedtebb használatát csak az ITS esetében tudjuk mérni, a hazánkban működő rendszerek számával” –Nem lenne akadály, hogy néhány konkrét raktárkezelési, nyilvántartási, árukövetési stb. technológia elterjedtségét felmérve kerüljön megállapításra egy erre vonatkozó mutató.
- p. 37-38 „A korszerű közlekedési alágazati munkamegosztást három indikátor mérné:  
[amely a következő négy ☺ ]  
–Közúti áruszállítási teljesítmény növekedése  
–Vasúti áruszállítási teljesítmény  
–Vízi áruszállítási teljesítmény  
–Magyarországi repülőterek légiáru forgalma” – Az indikátor nem csak azt kerüli ki, hogy a munkamegosztást jellemző *viszonyszámot* állapítson meg, de még ennek a képezhetőségét is aláássa, azzal, hogy a közút esetében a *teljesítmény növekedést*, a többi esetben a *teljesítményt* jeleníti meg.
- p. 38. „A természeti és a gazdasági környezet, illetve a társadalom számára az áruforgalom által okozott negatív externáliák követésére a közlekedési áruszállítási teljesítményekkel súlyozott, INFRAS/IWW-OECD mutatókból számított értéket használjuk” – Az a tény, hogy a MLS nem kíván konkrét hazai értékek (CO<sub>2</sub>-kibocsátás, balesetek, útrongálás stb.) áttekintésével foglalkozni, jelzi, hogy a fenntarthatósági szempontokat továbbra is valamiféle külső tényezőknek tekinti, amivel mások foglalkoznak.
- p. 38. „A fő logisztika-intenzív ágazatok keresletét a mezőgazdaság és a feldolgozóipar termelési értékével mérjük” – Az eredeti [H2] fő célkitűzése (a Vezetői összefogla-

lő csak ezt emeli ki) a *versenyképesség javítása* volt. Ez egy nagyon lényeges kérdés, arról van szó, hogy tudnunk kellene, hogy az ennek a célkitűzésnek a jel-szavával végrehajtott logisztikai fejlesztések hozzájárulnak-e a gazdaság versenyképesebbé válásához. Ha ennek a mérésére nincs mutatószám, akkor alkotni kell egyet, ha nem megy, akkor kutatást kell indítani a kialakítására. Ilyen mutató hiányában ugyanis nyilvánvaló, hogy minden olyan érvelés, amelyik a gazdaság versenyképesebbé tételével indokolja logisztikai fejlesztések indítását, egyelőre nem létező, nem igazolható összefüggésekre hivatkozik. Ez nem azt jelenti, hogy nincs ilyen összefüggés, csak azt, hogy ha ezt az érvet a MLS használni akarja, akkor nem zárkozhat el az elől, hogy az összefüggés valóságtartalmát vizsgálja.

## ÖSSZEFOGLALÓ

A GKM-en belül a Stratégiát nem a közlekedési, hanem az üzleti szférával foglalkozó részleg kezeli, ami helyeselhető, mert a stratégiai célkitűzéseket valóban a hazai gazdaságpolitika egészébe kellene beágyazni, és nem ágazati részérdekek mentén kezelni.

A Stratégia ugyanakkor egyáltalán nem meggyőző abban a tekintetben, hogy a fő stratégiai cél „2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség egyik logisztikai szolgáltató központja és egyben interkontinentális cargo hub-ja legyen” valóban gazdaságpolitikai megfontolások mentén alakult volna ki, és nem egy ágazati kívánalom követését rögzítené.

Az átfogó célok közül a tranzitforgalom menedzsmentje, a versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása, a korszerű technológia használata, és a korszerű alágazati munkamegosztás – olyan támogatható célok, amelyek a Magyarországon jelentkező logisztikai feladatok hatékony és korszerű módszerekkel való lebonyolítására irányulnak. A két másik átfogó cél, a megkerülhetetlen tranzit (és hinterland) szerep erősítése, illetve a logisztika-intenzív ágazatok ösztönzése – ezektől eltér, mert nem a jelentkező logisztikai feladatok jó lebonyolítását, hanem a logisztikai feladatok növelését szorgalmazza, csakúgy, mint a fentebb idézett stratégiai cél is.

Ez utóbbi esetekben a hatékony ágazati feladatvégzés célkitűzései helyett az átfogó célok egy olyan modernizációs gazdaságpolitikai keretet feltételeznek, amelyik a tranzitforgalom növelését, illetve a magas szállítási igényességű ágazatoknak az előnyben részesítését tekintené elérendőnek. Nem tudunk olyan hazai gazdaságstratégiáról, modernizációs programról, amelyik ezt jelölte volna meg célként.

*Budapest, 2008. február 15.*