



NEMZETI FEJLESZTÉSI ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM

# LOGISZTIKAI AKCIÓTERV

Kormány általi elfogadás dátuma: 2009. június 17.

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ.....</b>	<b>3</b>
<b>1. BEVEZETÉS.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Előzmények.....</b>	<b>5</b>
1.1.1. Indíttatás .....	5
1.1.2. Mandátum.....	5
<b>1.2. Tervezés és végrehajtás .....</b>	<b>5</b>
1.2.1. A tervezés szervezeti kerete és folyamata .....	5
1.2.2. A végrehajtás szervezeti kerete és folyamata .....	6
<b>1.3. Lehatárolás és fogalomértelmezés.....</b>	<b>6</b>
<b>2. HELYZETELEMZÉS.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. A stratégiai terület bemutatása.....</b>	<b>8</b>
<b>2.2. A területre ható főbb folyamatok, trendek.....</b>	<b>10</b>
<b>2.3. Pillérek szerinti helyzetelemzés .....</b>	<b>12</b>
2.3.1 Szabályozási környezet.....	12
2.3.2 Logisztikai erőforrások.....	13
2.3.3 Logisztikai kapcsolatok.....	17
<b>2.4 A területre ható horizontális témák .....</b>	<b>18</b>
2.4.1 Fenntartható fejlődés .....	18
2.4.2 Kis- és középvállalkozások pozícionálása .....	19
2.4.3 Biztonság.....	19
<b>2.5 Korábbi stratégiai dokumentumok tervezési, végrehajtási tapasztalatai .....</b>	<b>19</b>
<b>3. SWOT ELEMZÉS.....</b>	<b>21</b>
<b>4. STRATÉGIAI KERET .....</b>	<b>23</b>
<b>4.1. Jövőkép (célállapot).....</b>	<b>23</b>
<b>4.2. Célkitűzések.....</b>	<b>23</b>
<b>4.3. Indikátorok .....</b>	<b>24</b>
<b>5. AKCIÓK.....</b>	<b>27</b>

## VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Magyarország földrajzi helyzete, a versenyképesség növelésben, a beruházás-ösztönzésben, és a fenntartható fejlődésben betöltött szerepe miatt a Kormány kiemelt jelentőséget tulajdonít a logisztikának, melyet a szakmai szervezetek törekvései, illetve a külföldi kormányok programjai is alátámasztanak.

A Kormány 2008. szeptember 10-i ülésén elfogadott középtávú munkaprogramjának III. fejezet, a Gazdaságfejlesztés 7. sz. pontja felhatalmazta az NFGM minisztert a kiemelt ágazatok stratégiáinak és akcióterveinek elkészítésére. A feladat célja „a versenyképes tudásgazdaság szabályozói és fejlesztéspolitikai környezetének kialakítása, különösen az informatika, a járműipar, a gyógyszeripar, a biotechnológia, a logisztika terén.” A válságkezelő Kormány egyéves cselekvési tervének (Válságkezelés és Bizalomerősítés) ágazati stratégiák intézkedésében (28. oldal) szintén szerepel a logisztikai akcióterv kidolgozása.

A logisztikai akcióterv, módszertani szempontból a MeH által kidolgozott „Kormányzati stratégia-alkotás egységes követelményrendszerének szakmai megalapozása és módszertani útmutató” c. dokumentumban (KSaK) foglalt elvárásokat követi. A logisztikai akcióterv alapját a 2007-2013-as Magyar logisztikai stratégia (MLS) jelenti, melynek kidolgozása a 2007. június 8-i Fejlesztéspolitikai Irányító Testület döntését követően indult el, megerősítve a 2006-ban elfogadott Kormányprogram azon célját, hogy hazánk a térség logisztikai központjává váljon. Az MLS szintén a KSaK-on alapuló 11/2007. sz. GKM szabályzat módszertanának és eljárásrendjének megfelelően készült, széleskörű szakmai és informális tárcaközi egyeztetésen esett át, ex-ante és stratégiai környezeti értékelés (SKV) is készült hozzá.

A logisztikai akcióterv a területtel kapcsolatos középtávú (2009-2013) célokat, és ennek eléréséhez szükséges kormányzati intézkedéseket tartalmazza. A helyzetelemzés során a hazai logisztikát döntően meghatározó három fő pillér került azonosításra:

- A szabályozási környezet pillér közlekedési-logisztikai, illetve általános, vállalkozásokat érintő szabályozást foglal magába;
- A logisztikai erőforrások közlekedési infrastruktúra, logisztikai központok, tevékenység-kihelyezés, humán erőforrás, illetve kutatás-fejlesztés, innováció elemeket tartalmaz;
- A logisztikai kapcsolatok pillér a közlekedési-logisztikai diplomácia, az országmarketing, illetve az együttműködések nehézségeit mutatja be.

A helyzetelemzés alapján a logisztikai akcióterv azt a stratégiai célt tűzi ki, hogy 2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség meghatározó logisztikai szolgáltató központjává váljon. Ezt a következő átfogó célok támogatják:

- tranzit, hátszág potenciál kiaknázása, menedzsmentje;
- versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása, különösen a logisztika-intenzív ágazatok minőségi kiszolgálása, az EU magyar soros elnökség lehetőségeinek kiaknázása;
- korszerű technológiák használata,
- korszerű közlekedési alágazati munkamegosztás.

A helyzetelemzéséhez használt adatok átfutási ideje miatt az éves statisztikákban még csak korlátozottan jelent meg a pénzügyi és reálgazdasági válság hatása, de egyes nemzetközi mutatókból (pl. Baltic Dry Index, VerkehrsRundschau Index), illetve a havi, negyedéves jelentésekből már látszik a visszaesés. Megjegyezzük, hogy a válságot megelőzően a szolgáltatók kedvezőtlen Ft/€ árfolyammal, illetve üzemanyagárakkal

szembesültek. A tervezést jelentős bizonytalanság nehezíti, az eddigi trendek, üzleti modellek, bizalom, logisztikai megoldások megváltoznak, alakulásuk a válság jelenleg még nem látható hosszától és hatásaitól, illetve az ezzel kapcsolatos kormányzati lépésektől (pl. protekcionizmus) függ. A logisztika más szektorokat kiszolgáló ágazat, aminek működése, piaci kereslete azok teljesítményével van összhangban, ezért a pénzügyi-gazdasági válság különböző mértékben befolyásolja a szektor szereplőit. A logisztikai cégek közül leginkább a jelentősebben érintettek szektoroknak (pl. járműipar, elektronika) szolgáltatók, a kevés partnertől függők, a mikro- és kisméretű, az alvállalkozási lánc végén állók, a jelentős tárgyszerű arányúak, illetve a kockázatokat (pl. vevő/kintlévőség, pénzügyi) nem megfelelően kezelő vállalkozások lesznek a válság hatásainak kitéve.

A célokat az alábbi kilenc, pillérek szerint rendezett eszközzel tervezzük elérni:

- A szabályozási környezetnél a középtávú (áruszállítási) úthasználati díjstruktúra korszerűsítését megalapozó középtávú díjstratégia kidolgozása, illetve a vámhatóság szolgáltatásainak fejlesztése a Vám és Pénzügyőrség középtávú stratégiája által célzott intézkedések
- A logisztikai erőforrásoknál a logisztika szempontjából fontos az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti, vasúti, vízi úti, valamint térségi elérhetőségének javítását célzó közlekedési infrastruktúra-projektek megvalósítása, a logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztését, illetve a kísért kombinált szállítás működését segítő támogatási programcsomag, célorientált szakképzés és felsőfokú logisztikai képzés fejlesztése a nagyfoglalkoztatók, szakmai és területi szervezetek bevonásával, a kis- és középvállalkozások logisztikai gyakorlatának felmérése
- A logisztikai kapcsolatoknál a logisztikai országmarketing, illetve logisztikai kereskedelemfejlesztési program
- A több pillért érint a Záhonyi térség komplex gazdaságfejlesztési programja.

## **1. BEVEZETÉS**

### **1.1. Előzmények**

#### *1.1.1. Indíttatás*

Magyarország földrajzi helyzete, a versenyképesség növelésben, a beruházás-ösztönzésben, és a fenntartható fejlődésben betöltött szerepe miatt a Kormány kiemelt jelentőséget tulajdonít a logisztikának, melyet a szakmai szervezetek törekvései (Nemzeti logisztikai stratégia), illetve a külföldi kormányok programjai (német logisztikai mesterterv, finn logisztikai akcióprogram) is alátámasztanak.

Külföldön a logisztika általában a közlekedési minisztériumokhoz tartozik, a területet a közlekedéspolitika részeként kezelik, és viszonylag ritkán készül külön akcióterv. Versenyképességi szerepe, GDP-beli súlya és komplexitása miatt a logisztikai akcióterv hazánkban a gazdasági tárca irányításával, a magyar közlekedéspolitikával párhuzamosan, de azzal összhangban került kidolgozásra.

#### *1.1.2. Mandátum*

A Kormány 2008. szeptember 10-i ülésén elfogadott középtávú munkaprogramjának III. fejezet, a Gazdaságfejlesztés 7. sz. pontja felhatalmazta az NFGM minisztert a kiemelt ágazatok stratégiáinak és akcióterveinek elkészítésére. A feladat célja „a versenyképes tudásgazdaság szabályozói és fejlesztéspolitikai környezetének kialakítása, különösen az informatika, a járműipar, a gyógyszeripar, a biotechnológia, a logisztika terén.” A válságkezelő Kormány egyéves cselekvési tervének (Válságkezelés és Bizalomerősítés) ágazati stratégiák intézkedésében (28. oldal) szintén szerepel a logisztikai akcióterv kidolgozása.

Az NFGM az egyes ágazatok globális piaci dinamikája, a technológiai trendek és a komparatív előnyök figyelembe vételével, illetve a magyar gazdaság legfontosabb mutatói alapján azonosította a tudásalapú, nagy hozzáadott értékű ágazatokat. A fenti szempontok alapján első körben a járműipar, a logisztika, a gyógyszeripar/biotechnológia és az informatika ágazatok akciótervei készülnek el.

A logisztikai akcióterv, módszertani szempontból a MeH által kidolgozott „Kormányzati stratégia-alkotás egységes követelményrendszerének szakmai megalapozása és módszertani útmutató” c. dokumentumban (KSaK) foglalt elvárásokat követi. A logisztikai akcióterv alapját a 2007-2013-as Magyar logisztikai stratégia jelenti, melynek kidolgozása a 2007. június 8-i Fejlesztéspolitikai Irányító Testület döntését követően indult el, megerősítve a 2006-ban elfogadott Kormányprogram azon célját, hogy hazánk a térség logisztikai központjává váljon. Az MLS szintén a KSaK-on alapuló 11/2007. sz. GKM szabályzat módszertanának és eljárásrendjének megfelelően készült, széleskörű szakmai és informális tárcaközi egyeztetésen esett át, ex-ante és stratégiai környezeti értékelés (SKV) is készült hozzá.

### **1.2. Tervezés és végrehajtás**

#### *1.2.1. A tervezés szervezeti kerete és folyamata*

Az Akciótervet a gazdasági tárca készítette, felhasználva a Magyar logisztikai stratégiát, melynek főbb mérföldkövei a következők voltak:

- 2008. január 14-ig: a stratégia első tervezetének összeállítása, gazdasági és közlekedési tárcaán belül egyeztetése, ex ante értékelése (készítője a KPMG), amelyek eredményeképpen a tárca Stratégiai Értekezlete jóváhagyta az MLS-t.
- 2008. január 25. – március 7.: társadalmi egyeztetése a gazdasági tárca honlapján, illetve 2008. március 7-én rendezett szakmai műhelybeszélgetés keretében. Ezen a véleményt adó MKIK, a nyolc logisztikai szakmai szervezetet tömörítő Logisztikai Egyeztető Fórum (LEF), a NIT Hungary, a Magyar Vasúti Egyesülés, a Levegő Munkacsoport, az Agrárlogisztikai Klub, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem és az MTA Világgazdasági Kutatóintézet képviselői vettek részt.
- 2008. február-március szűkkörű „informális tárcaközi” (MEH, PM, FVM, NFÜ, KvVM, záhonyi miniszterelnöki megbízott) és brüsszeli magyar szakértőkkel történő egyeztetés
- 2008. április-augusztus az MLS stratégiai környezeti értékelésének elkészítése (készítője a Közlekedéstudományi Intézet), és nyilvánosságra hozatala a gazdasági tárca Civil Fórumán

Az Akcióterv tervezési folyamatába partnertárca és intézmények (MEH, PM, KHEM, FVM, NFÜ, ITDH) és logisztikai szakmai szervezetek kerültek bevonásra. Az Akcióterv a gazdasági tárca stratégia-alkotási módszertanáról és eljárásrendéről szóló 11/2007. sz. GKM szabályzathoz kapcsolódó akcióterv kézikönyv előírásainak megfelelően készült.

Az Akcióterv főbb mérföldkövei a következők:

- 2009. január 29.: A kibővített akcióterv első tervezetének összeállítása
- 2009. február 12.: Logisztikai Irányító Testület ülése az akcióterv egyeztetésére
- 2009. június 2.: Az elkészült akciótervet a Kormánykabinet elfogadja
- 2009. június 2-4. Az akcióterv közigazgatási egyeztetése
- 2009. június 11. Az Államtitkári Értekezlet tárgyalja az akciótervet
- 2009. június 17. A Kormány elfogadja a logisztikai akciótervet

#### *1.2.2. A végrehajtás szervezeti kerete és folyamata*

Az Akcióterv megvalósításának fő felelőse a gazdasági tárca. A feladatok eredményes megvalósításához elengedhetetlen a civil és üzleti szereplők bevonása és aktív részvétele. A megvalósítás részleteit a meghatározó szakmai szereplőkkel folytatott konzultációk során kell kimunkálni.

Az Akcióterv elfogadását követően az intézkedések megvalósítása – több, már jelenleg is futó, illetve előkészítés alatt álló programtól eltekintve – 2009. második félévében indul. Az Akcióterv által meghatározott feladatok többsége az akcióterv teljes időhorizontjára (2009-2013) irányadó.

Az akciók megvalósításáról, illetve a feladatok teljesüléséről – legelőször 2010. év végén éves jelentés készül, melyek egyben az Akcióterv éves felülvizsgálatát is szolgálja. Az Akcióterv átfogó monitoringjára, közbenső értékelésére 2011-ben kerül sor.

### **1.3. Lehatárolás és fogalomértelmezés**

A logisztikára nincs egységesen elfogadott definíció. Az Akcióterv értelmezésében a logisztika alapvetően áruszállítási, árufuvarozási, szállítmányozási, tárolási, raktározási, rakománykezelési, csomagolási, postai, futárpostai, vám, disztribúciós, ellátási lánc menedzsment elemekből, illetve ehhez közvetlenül kapcsolódó szállítást kiegészítő tevékenységek, üzleti szolgáltatások (pl. informatikai, javítási, kereskedelmi) kombinációjából kialakított szolgáltatáscsomagot jelent, melyet döntően a szállítás és raktározás nemzetgazdasági ágazati főtevékenységű vállalkozások (logisztikai szolgáltatók) nyújtanak. A logisztikai szolgáltatások iránti igényt a kiszolgált szektor(ok) (pl. feldolgozóipar, mezőgazdaság) kereslete határozza meg.

Az akcióterv a következő, gyakran a logisztikához sorolt részterületeken az alábbi stratégiák determinációit veszi figyelembe:

- a személyközlekedés, hálózatos közlekedési infrastruktúra-fejlesztés terén az 2008-2020-as Egységes közlekedésfejlesztési stratégiáét
- a hulladékgazdálkodásnál, az inverz/reverz logisztikánál a 2007-2016-os települési szilárdhulladék-gazdálkodás fejlesztési stratégiáét.
- a csővezetékes szállítással, illetve kapcsolódó energia (pl. bioüzemanyagok) kérdések esetében a 2007-2020-as energiapolitikáét.

Tervezési szempontból a logisztika az informatikához és az innovációhoz hasonló tematikus területnek tekinthető, szinte az összes nemzetgazdasági ágazatot érinti. A logisztika tematikus jellege miatt a kapcsolódó ágazati, területi (pl. agrár, katonai, city logisztika) elemeket magába foglalja, de azok nem kerülnek külön tárgyalásra.

## 2. HELYZETELEMZÉS

### 2.1. A stratégiai terület bemutatása

#### Főbb gazdasági adatok

2008 végén a szállítás és raktározás nemzetgazdasági ágazatban 15,4 ezer társas, és 14,0 ezer egyéni vállalkozást regisztráltak. 2004-hez képest az egyéni vállalkozások száma közel a felére csökkent, amit részben ellensúlyozott a társas vállalkozások számának közel 22 százalékos emelkedése. A vállalkozások mintegy háromnegyede fuvarozó, melynek közel fele egyéni vállalkozás. A logisztikai szolgáltatók több mint 10 százalékát a szállítmányozási, a postai-futárpostai főtevékenységű vállalkozások pedig 6 százalékát adták. A szektorban napjainkban már csak alig tucatnyi többségi magyar állami tulajdonú vállalat maradt. A legnagyobb magyar tulajdonú vállalkozás(csoport)ok (Magyar Posta Zrt., Waberer's, MASPED csoport) egyelőre árbevételükben és méretükben elmaradnak európai versenytársaiktól. A hazai piacon külföldi logisztikai szolgáltatók is jelen vannak, például osztrák (Hödlmayr, Lagermax, Gebrüder Weiss), német (DPWN, DB-Schenker, Logwin, Dachser), holland (TNT, Vos), francia (Geodis, Giraud), olasz (Catone, Prioglio), amerikai (Expeditors, UPS), brit (Wincanton, Eurogate) és svájci (Kühne-Nagel) vállalkozás(csoport)ok.

Viszonylag nagyfokú koncentrálttság jellemzi a vasúti, a csővezetékes, a légi szállítást. Az egyéb részpiacokon monopólium (pl. 2013-ig az 50 gramm alatti levelek továbbítása) már ritkán jelenik meg, főként oligopolisztikus vagy erős piaci (ár)verseny a jellemző, bizonyos korlátokkal (pl. kábotázs-derogáció 2009. május 1-ig). A logisztikai tevékenységek jelentős része tőkeintenzív, amely egyrészt fizikai, másrészt kapcsolati tőkét is igényel, így a nagyvállalatok szerepét erősíti.

Az APEH kettős könyvvitelt végző vállalkozásokra vonatkozó adataiból kiindulva a logisztikai szolgáltatók 2007. évi összes nettó árbevétele mintegy 2600 milliárd Ft-ra becsülhető, melynek közel negyede a közúti fuvarozáshoz, negyede a szállítmányozáshoz, hatoda a szállítást kiegészítő tevékenységekhez, tizede pedig a tárolás-raktározás, rakománykezeléshez kapcsolódik. A 2001-2007-es időszakban jelentősebb növekedés a szállítást kiegészítő tevékenységekre, és a tárolásra-raktározásra, rakománykezelésre volt jellemző.

A logisztikai szolgáltatók 2007-ben több mint 160 ezer főt foglalkoztattak. A legjelentősebb munkáltatók a MÁV, a Magyar Posta, a közúti fuvarozók (41 ezer fő) és a szállítmányozók (15 ezer fő) voltak.

2007-ben a tárgyi eszközök harmada a szárazföldi szállítást segítő tevékenységekhez, közel hatoda a tárolás-raktározáshoz és a közúti teherszállításhoz volt köthető. 2001 és 2007 között a legnagyobb állományváltozás a magas bázissal rendelkező szektorok közül a tárolás-raktározást jellemezte.



**1. táblázat: Kettős könyvvitelt végző logisztikai szolgáltatók társas vállalkozások főbb adatai**

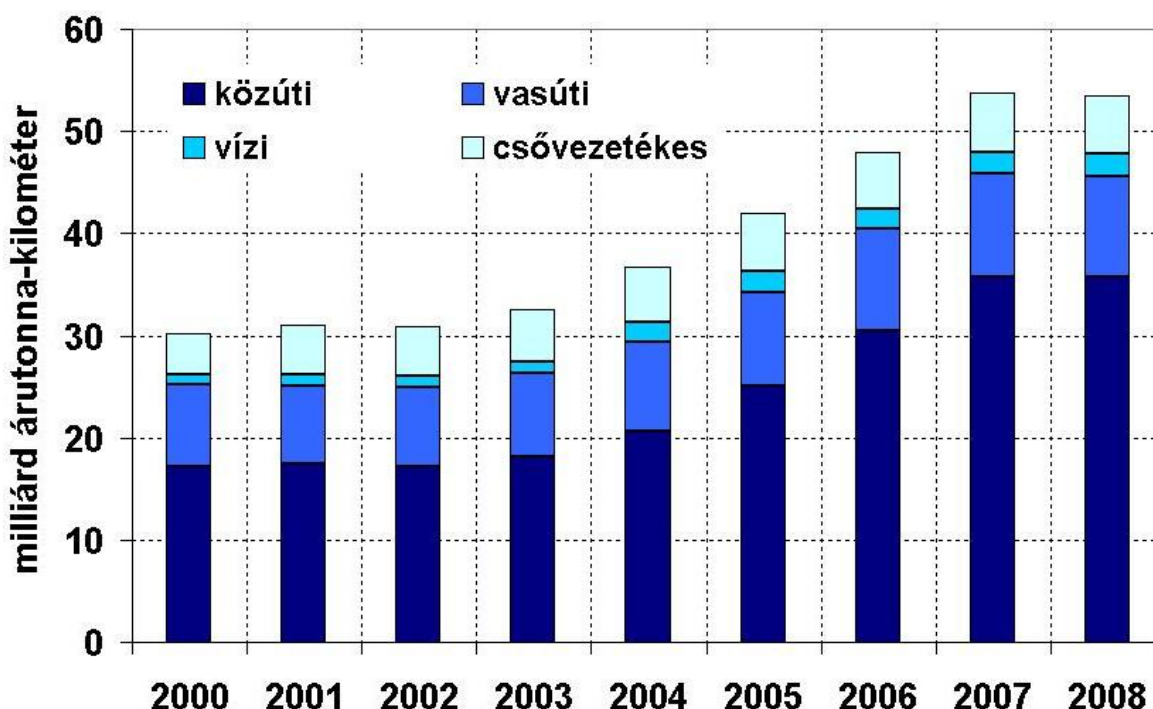
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Vállalkozások száma (db)</b>	4 931	5 872	6 332	8 397	8 570	9 017	10 391
<b>Árbevétel (mrd Ft)</b>	1 269	1 401	1 761	1 827	1 960	2 404	2 626
<b>Alkalmazottak létszáma (ezer fő)</b>	162	166	164	165	155	155	161
<b>Tárgyi eszközök (mrd Ft)</b>	982	1 302	1 760	1 847	1 980	1 846	1 962

Forrás: APEH

### Áruszállítási teljesítmények, irányok

Az áruszállítási teljesítmény a rendszerváltás utáni jelentős visszaesést követően az ezredfordulótól 2007-re közel 80 százalékkal 53,8 milliárd tkm-re nőtt, ami tavaly minimálisan csökkent. Az áruszállítás közel 67 százaléka közúton, 18 százaléka vasúton, 11 százaléka csővezetékes és 4 százaléka vízi úton realizálódott. A növekedés az elmúlt években a közúton volt a leggyorsabb. Sajátos kettősség, hogy míg a nemzetközi áruszállítás teljesítmény átlagos aránya az ezredfordulótól közel kétszerese a belföldiének, addig a volumeneknél a harmadát sem éri el. Megjegyezzük, hogy ezek a volumenek nem feltétlenül jelentenek Magyarországon realizálódó gazdasági teljesítményt, a közlekedési infrastruktúra használati díjak pedig a legtöbb esetben nem fedezik a felmerült költségeket.

**1. ábra: Áruszállítási teljesítmények Magyarországon 2000-2008**



Forrás: KSH

Az áruáramlatok irányát tekintve elmondható, hogy az exportforgalom főként az ország középső és északnyugati részéhez köthető, míg a tranzitforgalomban az északnyugat-délkelet irány dominál. A tranzitforgalom - a vasúti import kivételével - volumene jelentősen meghaladja az export és importforgalmakat. Az áruáramlatok tekintetében az

importforgalmat zömmel az alacsony értéksűrűségű áruk (pl. nyersanyagok), az exportforgalmat főként a közepes-magas értéksűrűségű termékek határozzák meg.

A konténerek, csereszekrények, félpótkocsik vasúti szállítása az ezredfordulótól közel 50 százalékkal nőtt, és 2007-ben 3,6 millió tonnát ért el. 2008-ban a Ro-La vonatok közel 37 ezer kamiont szállítottak, mellyel közel 1 millió tonnával kevesebb terhelés érte az utakat. A Ro-La vonatok forgalma – az EU-bővítéseihez köthető közúti fuvarengedély korlátok megszűnése miatt - jelentősen csökkent, jelenlegi szintje is csak működési támogatásokkal tartható fenn.

A tengerparttal nem rendelkező Magyarország főként az észak-nyugat-európai kikötőkön keresztül bonyolítja tengerentúli forgalmát. Ezen kikötők telítődésével és az EU-bővülésével az adriai, fekete-tengeri kikötők is felértékelődnek. A kapcsolódó közlekedési infrastruktúrafejlesztések, illetve megfelelő infrastruktúra használati díjak révén hazánk ezen kikötők egyik hátszögévé válhat. A magyar tengerentúli külkereskedelemben Hamburg, Koper, Rotterdam, Bréma, és Trieszt szerepe jelentős, melyek hatékony működése a hazai áruk versenyképességét és piaci rádiuszát befolyásolja. A transz-szibériai és alternatív vasútvonalak is egyre jelentősebb szerepet kapnak, melyek Ázsia és Európa között a hajónál gyorsabb árueljuttatást tesznek lehetővé. Ez a Záhonyhoz hasonló, tartós schengeni határokon lévő átrakóközetek növekedési lehetőségeit erősíti.

## 2.2. A területre ható főbb folyamatok, trendek

### Nemzetközi összevetés

A logisztikára viszonylag kevés nem mikro-, vagy makrojellegű összehasonlító mutató létezik. Ezek egyike a Világbank által kidolgozott, számos dimenzió (pl. közlekedési infrastruktúra, vám, szállítási költségek) alapján a logisztikai versenyképességet mérő Logistics Performance Index (LPI), melyben Magyarország régiós versenytársait megelőzve a 35. volt 2006-ban.

2. táblázat: 2006-os LPI indexek és országok rangsora

Sorrend	Ország	LPI érték
1.	Szingapúr	4,19
2.	Hollandia	4,18
3.	Németország	4,10
4.	Svédország	4,08
5.	Ausztria	4,06
...		
35.	Magyarország	3,15
37.	Szlovénia	3,14
38.	Csehország	3,13
40.	Lengyelország	3,04
50.	Szlovákia	2,92

Forrás: Világbank

Az országok összehasonlítására jól alkalmazható még a Cushman&Wakefield tanácsadó két évente kiadott Európai logisztikai jelentése, melyben a **logisztikai központok** létre-

hozási feltételei alapján készített **országgrangsor** található. Ebben Magyarország 2007-ben négy pozíciót javítva a harmadik lett.

**3. táblázat: Logisztikai központok létrehozási feltételeinek ranglistája**

	2001	2003	2005	2007
<b>Belgium</b>	1.	1.	1.	1.
<b>Hollandia</b>	2.	4.	3.	2.
<b>Magyarország</b>	10.	8.	7.	3.
<b>Csehország</b>	5.	5.	4.	4.
<b>Lengyelország</b>	7.	6.	5.	5.
<b>Franciaország</b>	4.	2.	2.	6.
<b>Ausztria</b>	8.	7.	9.	7.

Forrás: Cushman&Wakefield

A globális logisztikai kiadások a világ GDP-jének mintegy 14 százalékát teszik ki. Az Európai Unió logisztikai teljesítménye 1300 milliárd euróra (13,3 százalék) becsülhető.

A közép-kelet-európai régió az alacsonyabb munkabérek, költségek és a nagyobb utazási hajlandóság miatt jelenleg a fuvarozás és a szállítás területén meghatározó szerepet tölt be. E régióban a gyorsan bővülő (elsősorban autópálya), és javuló minőségű közlekedési infrastruktúra hálózat, a külföldi termelő beruházások és bizonyos ösztönzők hatására elmozdulás érezhető a tőkeintenzív raktározás, disztribúció és a magasabb hozzáadott értékű logisztikai tevékenységek felé, bár az európai jelentőségű disztribúciós centrumok még ritkák. Az EU-bővítések hatására a közösség disztribúciós középpontja is a térséget közelíti, az egykori holland-belga, majd német területekről az német-osztrák-cseh határ térségébe helyeződik át. Sajnos az igazán jelentős hozzáadott értéket képviselő, magas kvalifikációt és kapcsolati tőkét igénylő logisztikai tevékenységek (pl. ellátási lánc/háló menedzsment) egyelőre ritkán jelennek meg régióinkban.

A helyzetelemzéséhez használt adatok átfutási ideje miatt az éves statisztikákban még csak korlátozottan jelenik meg a pénzügyi és reálgazdasági válság hatása, de egyes nemzetközi mutatókból (pl. Baltic Dry Index, VerkehrsRundschau Index), illetve a havi, negyedéves jelentésekből már látszik a visszaesés. Megjegyezzük, hogy a válságot megelőzően a szolgáltatók kedvezőtlen Ft/€ árfolyammal, illetve üzemanyagárakkal szembesültek. A tervezést jelentős bizonytalanság nehezíti, az eddigi trendek, üzleti modellek, bizalom, logisztikai megoldások megváltoznak, alakulásuk a válság jelenleg még nem látható hosszától és hatásaitól, illetve az ezzel kapcsolatos kormányzati lépésektől (pl. protekcionizmus) függ. A logisztika más szektorokat kiszolgáló ágazat, aminek működése, piaci kereslete azok teljesítményével van összhangban, ezért a pénzügyi-gazdasági válság különböző mértékben befolyásolja a szektor szereplőit. A logisztikai cégek közül leginkább a jelentősebben érintettek szektoroknak (pl. járműipar, elektronika) szolgáltatók, a kevés partnertől függők, a mikro- és kisméretű, az alvállalkozási lánc végén állók, a jelentős tárgyszerű arányúak, illetve a kockázatokat (pl. vevő/kintlévőség, pénzügyi) nem megfelelően kezelő vállalkozások lesznek a válság hatásainak kitéve.

## 2.3. Pillérek szerinti helyzetelemzés

A különböző javaslatok, tervdokumentumok és szakmai egyeztetések alapján felmerült elemzési szempontokat a további helyzetértékeléshez három átfedésmentes csoportba/pillérbe (szabályozási környezet, logisztikai erőforrások, logisztikai kapcsolatok) soroltuk azonosítottunk:

### 2.3.1 Szabályozási környezet

A szabályozási környezet pillér közlekedési-logisztikai, illetve általános, vállalkozásokat érintő szabályozást foglal magába.

#### Közlekedési-logisztikai szabályozás

A logisztikát igen szertágazó hazai és nemzetközi szabályozás érinti, mely nagyrészt közvetett módon jelenik meg. A területet leginkább meghatározó évtizedes, néha évszázados múltú közlekedési szabályozás államközi megállapodásokon, ENSZ Európai Gazdasági Bizottság, EU szabályokon és a piaci szereplők „önszabályozásain” alapul. E szabályozás nagy része közlekedési alágazati (közúti, vasúti, belvízi, tengeri, légi) szerkezetű, meglehetősen stabil és lassan követi a változásokat. Hiányoznak a közlekedési módokat integráló szabályozások, és az egyes szabályozást kialakító, nemzetek feletti szervezetek között is hatáskörbeli feszültségek lépnek fel. Sajnos a hazai minisztériumoknál a szabályozással foglalkozók száma nem elégséges. A közlekedés-logisztikai szabályozásból a vállalkozások versenyképessége szempontjából fontos, a determinációk ellenére Magyarország által relatíve jobban befolyásolható elemekből az alábbiakat emeljük ki:

- Az áruszállítást terhelő közlekedési infrastruktúra használati díjak (pl. vasúti pályahasználati, díjak, útdíjak, behajtási díjak, kikötő-használati, parthasználati díj, repülőtér-használati díj, illeték, légi irányítási díj) a vállalkozások költségeinek jelentős részét adják, és meglehetősen érzékeny területnek számítanak. Magyarországon egyelőre nem minden alágazatban használatarányos a díj, ezek nincsenek kellően összehangolva, és még nincs kialakult stratégia arról, hogy az ezekből keletkező bevételeket milyen módon használják fel, a külső költségeket milyen mértékben érvényesítsék, a környezetet kevésbé terhelő szállításokat a díjakkal milyen módon ösztönözzék. Emellett a legtöbb érintett számára csak kevésbé ismert az infrastruktúra használati díjak kivetésének, és felhasználásának lehetőségei, illetve a korlátai.
- A vámszabályozás jelentősen befolyásolja egyes ágazatok versenyképességét, a hatóságok által nyújtott szolgáltatások pedig az áruáramlási folyamatokat és irányokat. A vám hazánkban maradó 25 százaléka (vámbeszedési költség megtérítése) a központi költségvetést gyarapítja, és a közlekedési-logisztikai szabályozások zöméhez hasonlóan tovaggyűrűző hatásokkal bír (pl. szigorúbb ellenőrzés miatt növekvő jövedéki adóbevétel). Az elmúlt évek fejlesztései és pozitív folyamatai (pl. e-vám, eszközbeszerzések) és a Vám és Pénzügyőrség középtávú stratégiájának (vámelemeinek) további folytatása szükséges.
- A forgalom szabályozása (pl. hétvégi és egyéb forgalomkorlátozások, behajtási engedélyek, kabotázs, fuvarengedélyek, előzési tilalmak, korlátozások forgalomszabályozási szempontból a szolgálati helyeken) a logisztikai szolgáltatók működését és az általuk okozott környezeti hatásokat jelentősen befolyásolja.
- Számos közlekedés-specifikus adó-, díj-, szankciójellegű bevétel is hat a szolgáltatók versenyképességére (pl. üzemanyagok jövedéki adója, gépjárműadó, átírási illeték, vasúti járművek, szállítóeszközök regisztrációs díja, működési engedélyek hatósági díja).

## Általános, vállalkozásokat érintő szabályozás

A Doing Business 2008 felmérés adófizetési indexe szerint 178 országból hazánk a 127. volt a rangsorban, mely rávilágít az adórendszer bonyolultságára. Az OECD felmérése szerint Magyarországon Belgium után a második legmagasabb a munkát terhelő adók és járulékok szintje. Mindezek miatt a hazai logisztikai vállalkozások versenyhátrányban vannak és lehetnek (pl. a fuvarozók a kobotázs-tilalom feloldása után) a kedvezőbb adókönyvetű országok szolgáltatóival szemben.

A hazai vállalkozások államigazgatás részére történő adatszolgáltatási, és az államigazgatási eljárásokkal kapcsolatos közvetlen terhei (költségei) becslések szerint a GDP 4,5 – 6,7%-át tehetik ki. A magyarországi adminisztratív terhek kisebb része (kb. 1,5 százaléknyi) EU-s kötelezettségekből fakad, nagyobb részét a magyar szabályozási és államigazgatási környezet generálja. A logisztikai szolgáltatókat nagymértékben befolyásolják a hazai vállalkozások életét szabályozó elemek, működésüket elősegítik az adminisztrációs terhek csökkentésével, eljárások egyszerűsítésével kapcsolatban tervezett intézkedések.

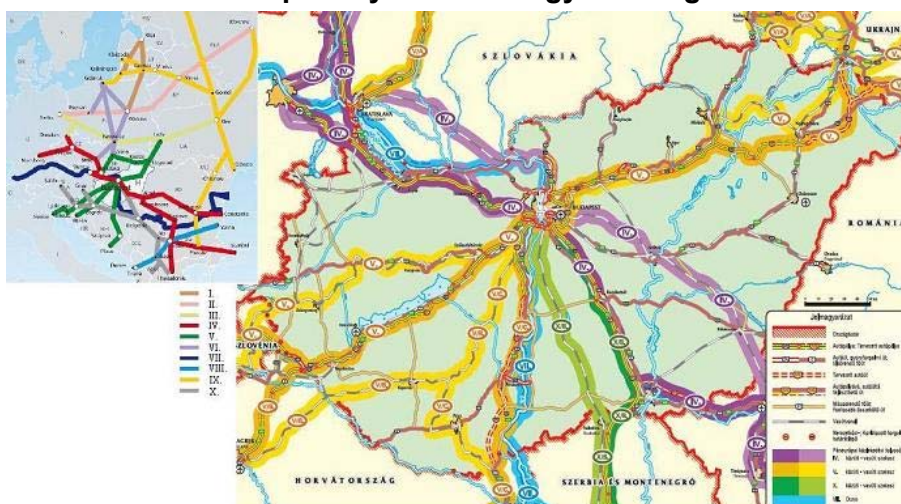
### 2.3.2 Logisztikai erőforrások

A logisztikai erőforrások közlekedési infrastruktúra, logisztikai központok, tevékenység-kihelyezés, humán erőforrás, illetve kutatás-fejlesztés, innováció elemeket tartalmaznak;

### Közlekedési infrastruktúra

Magyarország - fekvése miatt - természetes előnyökkel rendelkezik a logisztika terén. Hazánkon viszonylag kis területen 4 páneurópai és 2 ERTMS folyosó halad át, mely Nyugat-Európa-Balkán, illetve Dél-Nyugat-Európa-FÁK összeköttetéseket tesznek lehetővé. Emellett egyes területeken, főként a régióba települt termelővállalatok miatt már igény mutatkozik közép-kelet-európai észak-déli kapcsolatokra is.

2. ábra: Páneurópai folyosók és magyarországi szakaszaik



Forrás: MÁV Tervezőintézet Kft., EU Közlekedési és Energia Főigazgatóság

Magyarország közlekedési hálózata Budapest központú, sugaras elrendezésű, mind a közúti mind a vasúti hálózatban hiányoznak vagy gyenge színvonalúak a keresztirányú összeköttetések. Az alaphálózat sűrűsége megfelelő, azonban műszaki kiépítettsége, állapota a legtöbb esetben nem felel meg a forgalmi igényeknek, és elmarad az EU-15 átlagától. A közlekedési infrastruktúra értéke mintegy ötöde az ország nemzeti vagyonának.



A mintegy 1000 km-es gyorsforgalmi úthálózat ellátottság fele az EU-15 átlagának. Többletkarbantartást igényel, hogy az utak pályaszerkezete nem az EU-ban általános 115 kN-ra épült, melyre hazánk derogációja 2008 végén lejárt. Az elmúlt két évtizedben az úthálózat híd- és burkolatállapotának leromlását nem sikerült mérsékelni, és a nyomvályús szakaszok romlásának üteme is gyorsult. Az országos főutak hosszának közel 30 százaléka lakott területen halad át.

Magyarország közel 8 ezer km-es vasúthálózatának ellátottsági mutatója közel kétszerese az EU-15 átlagának. A pályák műszaki állapota miatt a vonalak közel 40 százalékan sebességkorlátozás van érvényben. A pályák döntő többsége nem az EU-15-ben általános 225 kN tengelyterhelésre épült ki. A pályák 16 százaléka kétvágányú, 36 százaléka villamosított, mely fele, illetve háromnegyede az EU hasonló mutatóinak. A villamosított pályaszakaszokon bonyolódik a forgalom közel 85-90 százaléka. Az egyes országok vasútüzemi jellemzőiben meglévő interoperabilitási különbségek (áram-nemek, jelző- és biztosítóberendezések) az áruszállításban lassítják a határátkelést. A forgalomirányításban még nem terjedtek el a modern telematikai megoldások, és a nemzetközi vasúti forgalomban szükséges korszerű interoperábilis eszközök használata még nem jellemző. Emellett az iparvágányok állapota, rendezetlen tulajdonviszonyai, előírásai sem könnyítik meg a vasúti áruforgalmat.

Magyarország a térség országaival összehasonlítva jelentős belvízi hajózó utakkal rendelkezik. A hazai Duna-szakaszon a hajók a vízjárástól függően az év felében-kétharmadában csak merülési korlátozással közlekedhetnek. A megfelelő színvonalon kiépített, folyamatos üzemre képes magyarországi kikötők telepítési sűrűsége mintegy egyharmada az EU átlagnak, azonban a szolgáltatások színvonala tekintetében azonban ezek is összességükben az EU átlag alatt helyezkednek el. A Tisza áruszállítási kihasználását akadályozza a folyó gyakori alacsony vízállása, a gázlók kialakulása, valamint a hajózó zsilipek időszakos használhatatlansága.

A nyugat-európai légikikötők zsúfoltságával, és a magas értéksűrűségű termékek arányának növekedésével egyre nagyobb kereslet van egy közép-kelet-európai teherforgalmi repülőtér kialakítására, melyek közül több potenciális helyszín előkészítése folyamatban van (pl. Taszár). Magyarországon a legnagyobb mértékben a ferihegyi repülőtérrel használják a légi közlekedési piac szereplői. Emellett két nemzetközi forgalmat is lebonyolító regionális jelentőségű repülőtérünk (Sármellék, Debrecen) van.

### **Logisztikai központok, tevékenység-kihelyezés**

A logisztikai központok azok a csomópontok, ahol a logisztika hozzáadott értékének jelentős része keletkezik. A fogalom eltérő definíciói miatt Európában több ezer olyan objektumot találunk, mely önmagát logisztikai központnak nevezi. Az EU Közlekedési és Energia Főigazgatósága által végeztetett felmérés szerint összesen 52 kiemelt európai jelentőségű logisztikai központ van, amelybe hazánkban a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ és a csepeli szabadkikötő tartozik. Összességében elmondható, hogy a hazai logisztikai központok kiépítettsége, eszközellátottsága elmarad a nyugat-európai szinttől, emiatt – főleg vidéken – további beruházások lennének szükségesek.

A logisztikai kapacitások közé az előző fejezetben bemutatott szállítási rendszerek mellett a logisztikai központokban található tökeigényes eszközök (pl. anyagmozgatási- és tárolási rendszerek) tartoznak, melyet a kapcsolódó informatikai eszközök (pl. raktár-, szállításirányítási, termékazonosítási rendszerek) is kiegészítenek. Ezek mennyisége és minősége jelenleg nem elégséges, a fejlett megoldások területén nem csak a nyugat-európai, de a régiós szinttől is elmaradunk. A szállítóeszközök – különösen vasúti és vízi – területén is komoly minőségi problémák vannak.

A logisztikai központok minősítését 2007-től a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége végzi. Az évente felülvizsgált intermodális, regionális, helyi és vállalati logisztikai központ címek a korábbi állami besorolásnál a piaci viszonyokat jobban tükröző besorolást tesznek lehetővé.

A főváros és agglomerációhoz tartozó raktárpiac növekedése dinamikus, az elmúlt öt évben felépített raktárterület nagysága – a prágaihoz és a varsóihoz hasonlóan – közel 1,5 millió m<sup>2</sup> lett. Az igényeket zömmel a logisztikai cégek, a multinacionális gyártók adják. Az elkészült raktárak nagy része a későbbi igénybevevő rendelése szerint épül, de spekulatív fejlesztések is történnek. Az átlagos bérleti időszak 3 év, a bérleti díj csökkenő tendenciát mutat, de a magasabb telek és építési árak miatt meghaladja a cseh és szlovák értékeket. A helyszín kiválasztásánál az öt legfontosabb tényező: a közlekedési infrastruktúra elérhetősége, a piactól való távolság, a bérleti díj, a munkaerő költsége, illetve rendelkezésre állása.

A gyorsforgalmi utak kiépülésével a fejlesztők a Budapest és agglomerációján kívüli térségekkel egyelőre óvatosak, bár vannak ennek megváltozására utaló jelek.

A nagyvállalatok esetében a leggyakrabban kihelyezett tevékenységek a logisztikához kapcsolhatók. A raktározást a 2003-ban vizsgált, legnagyobb forgalmú hazai cégek 66 százaléka helyezte ki, és ez az érték a vámnál 66 százalék, a fuvarozásnál 62 százalék, a disztribúció esetén pedig 55 százalék volt. A felmért legnagyobb forgalmú hazai cégek háromnegyede rendelkezett logisztikai stratégiával, és e funkcióra harmaduknál létezik külön szervezet. A vállalatirányítási rendszer logisztikai almodulját a megkérdezett cégek 51 százaléka használja.

A hazai nagyvállalatokkal szemben egyes felmérések szerint a kis- és középvállalkozásoknál (KKV) a logisztikai outsourcing a 10 százalékot sem éri el, és a cégek logisztikai stratégia is szinte alig jelenik meg.

A Capgemini 2008-as logisztikai outsourcing jelentése szerint Európában a fuvarozás 89-92, a raktározás 73, a vámszolgáltatások 57, a szállítmányozás 44 százalékát helyezik ki.

### **Humán erőforrás**

A több mint 160 ezer főt foglalkoztató logisztikai szolgáltatók alkalmazottai között alacsony és magas képzettségűek is megtalálhatók, a munkakultúra és mentalitás az európaihoz hasonló. A FEOR alapján közel 50 foglalkozás sorolható a szektorhoz. Sajnos a logisztika emberi erőforrás gyorsan változó keresletéről, és az igények alakulásáról jelenleg rendelkezésre álló információ mennyisége és szétszórtsága nem alkalmas a kevésbé rugalmas oktatási kínálat közép- és hosszútávú átalakításához szükséges döntések meghozatalára. A válságot megelőzően a szektor meghatározó térségeiben (pl. főváros és agglomerációja) egyes munkakörökben hiány volt, elsősorban a felsőfokú végzettséget nem igénylő területeken. (pl. targoncavezető, kamionsofőr stb.), melyet tovább erősített, hogy az EU-15-ben is jelenlévő hiány, és a bérkülönbségek miatt elszívás. Az MKIK Gazdasági és Vállalkozáselemzési Intézete által 2007-ben készített, 12 ezer vállalkozásra kiterjedő kérdőíves felmérés szerint a vállalkozások szakmastruktúra szerinti munkaerőigénye és a képzőintézmények várható kibocsátása a logisztikához kötődő területeken 2010-2012-re bizonyos területeken kínálati, másoknál keresleti többletet mutat.

A jelenlegi OKJ-ben 22 (rész)szakképesítés köthető a logisztikához, melyek képzési időtartama egyik esetben sem haladja meg a két évet. Az érintett szakképesítéseknél a szakmai és vizsgakövetelmények meghatározására a közlekedési, a munkaügyi és a pénzügyi tárca jogosult, az elmúlt években sikeresen vizsgázók száma az alábbi táblázatban szerepel:

**4. táblázat: Sikeresen vizsgázók száma logisztikai OKJ szakképzésekben**

	2006	2007	2008
Vámkezelő, vámügyintéző	62	216	210
Logisztikai ügyintéző, szervező	1368	1881	678
Nemzetközi szállítmányozási és logisztikai menedzser, szállítmányozási ügyintéző(k), szállítmányozási és logisztikai szakügyintéző	352	356	366
Vasútüzemvitel-ellátó	61	39	39
Közlekedés-üzemvitel ellátó	148	227	229
Postai üzleti asszisztens, ügyintéző, forgalomellátó	164	243	166
Veszélyesáru-ügyintéző	98	99	124
Logisztikai műszaki menedzserasszisztens	156	126	143
<b>Összesen</b>	2409	3187	1955

Forrás: Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet

Az OKJ-s képzéseken kívül még meg kell említeni a Nemzeti Közlekedési Hatóság által felügyelt közúti tehergépjármű-vezetői képzéseket, a közúti és a vasúti (pl. mozdonyvezető, árufuvarozó vállalkozói) szakképesítéseket; illetve az érvényes akkreditációval rendelkező felnőttképzési, valamint a nem akkreditált programokat is.

A felsőoktatási intézményekben többezren részesülnek logisztikai alapismeretekben. Szakirányú képzés kéttucat egyetemen és főiskolán folyik, többek között a Budapesti Corvinus Egyetemen (gazdasági képzés), a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen, a Miskolci Egyetemen, a Szent István Egyetemen, a Széchenyi István Egyetemen (műszaki képzés), illetve a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen (katonai képzés). A bolognai folyamat eredményeként a Magyar Akkreditációs Bizottság eddig hét logisztikához köthető alap- és mesterképzési szakirány létesítését támogatta, melyhez nyolc egyetem szerzett szakindítási engedélyt.

A logisztikai képzés területén is megjelennek az oktatásban általánosan fennálló problémák: az oktatás és vállalati kapcsolatok, a minőségi képzés, a nyelvismeret, az e-képességek, valamint a szakmai gyakorlat elégtelensége. A szektorbeli cégek és a munkaügyi szervezetek (pl. munkaügyi központok) közötti együttműködés (pl. fejlesztési igények bejelentése) és kommunikáció is általában gyenge.

Egyes logisztikai pozíciókban a bruttó alapfizetések hazánkban a régiós versenytársainknál alacsonyabbak.

**5. táblázat: Éves bruttó alapfizetések €-ban egyes logisztikai pozíciókban 2007-ben**

	Magyarország	Csehország	Lengyelország	Románia
Logisztikai és ellátási lánc menedzser	54 900	51 400	76 200	68 100
Beszerezési vezető	50 100	46 300	66 700	87 100
Raktárvezető	9 500	11 200	10 600	12 600
Közlekedési és disztribúciós koordinátor	7 400	7 300	10 200	10 900

Forrás: Mercer



## Kutatás-fejlesztés, innováció

A logisztikai innovációk általában inkrementális szolgáltatás-fejlesztések, elsődleges céljuk a minőség javításával a költségcsökkentés és értékalkotás, melyeket a következő módokon érnek el:

- Technológiai innováció, mely az eszközök hatékonyságának növelésére (pl. fogyasztás, károsanyag kibocsátás), multimodalitás, illetve informatika fejlesztésére irányul. E jelentős kutatást igénylő fejlesztéseket zömmel a gépjárműgyártó, illetve informatikai cégek végzik, mely a logisztikai szolgáltató cégek K+F kiadásában nem jelenik meg. Az informatikán belül meg kell különböztetni a viszonylag széles körben, üzleti célra készült szoftvereket, illetve az elsősorban a közlekedési infrastruktúrához köthető, zömmel közsférái hardver+szoftveralkalmazásokat (intelligens közlekedési rendszerek).
- Szervezeti és folyamat-innováció, melyek a szervezet (pl. adminisztratív ügyeket intézők) és a folyamatok hatékonyságát, gyorsaságát, rugalmasságát növeli.

Sajnos a logisztikai szolgáltatók az innovációs járulékot K+F végzése helyett inkább befizetik.

A logisztikai menedzsment-kutatások napjainkban elsősorban az ellátási lánc integráció, az e-kereskedelem és fizikai árueljuttatás kapcsolatai, a döntéstámogatás és matematikai optimalizáció, valamint a multifunkcionális irányítás területén folynak.

### 2.3.3 Logisztikai kapcsolatok

A logisztikai kapcsolatok pillér a közlekedési-logisztikai diplomácia, az országmarketing, illetve az együttműködések nehézségeit mutatja be.

A hazai szakmai szervezetek egymással (pl. közúti fuvarozói szervezetek, Logisztikai Egyeztető Fórum) és a közsférával történő együttműködése jónak tekinthető, de a szakmai szervezetek közötti, illetve a közsférával kapcsolatos információáramláson még lehet javítani. A szakmai szervezetek megkezdett bizonyos együttműködést szektorokon kívüli szervezetekkel (pl. Levegő Munkacsoport), a nemzetközi kooperáció azonban még nem elégséges. A vállalkozások, különösen a mikro- és kisvállalkozások a hálózatosodási/klaszteresedési lehetőségeket egyelőre nem használják ki kellő mértékben, bár vannak már ilyen kezdeményezések (pl. záhonyi logisztikai klaszter, illetve a ROP „induló” klaszterpályázataiban nyertes 5 logisztikai klaszter).

A logisztikai országmarketing jelenleg nem kellően fókuszált a lehetséges partnerországokra, és Magyarország általános logisztikai potenciáljának bemutatása mellett viszonylag kevés a „vevőorientált” projekt-ismertetés. Az ITDH logisztikai marketing stratégiája, és logisztikai befektetés-ösztönzési akcióterve 2007-ben kidolgozásra került, mely ezeket a problémákat részben kezeli.

A közlekedési-logisztikai gazdaságdiplomácia a közlekedési alágazatok zömében nem kellően proaktív, nem eléggé összehangolt, továbbá az ebből származó információk szinergiái nem kellően kihasználtak. A környező országokkal való együttműködés és bizonyos kérdésekben történő közös lobbytevékenység gyenge. Egyelőre még kialakulatlan, hogy Magyarország a közlekedés és logisztika területén milyen mértékben kívánja kiaknázni azt, hogy 2011. I. félévében az EU soros elnökségét tölti be. (pl. Fehér könyv EU közlekedéspolitika 2010-ig)

## 2.4 A területre ható horizontális témák

### 2.4.1 Fenntartható fejlődés

A logisztikai szektor és fejlesztések számára a környezeti fenntarthatóság kiemelt jelentőségű peremfeltétel és egyben növekedési korlát. Az OECD tanulmánya szerint Magyarországon az 1,56 milliárd eurós negatív externális költségek harmada kötődik az áruforgalomhoz. (fajlagosan 51,71 euró/1000tkm)

Az áruszállítás negatív hatásait elsősorban a levegő- és a zajszennyezés révén fejt ki, de a talajra és vízre, az élővilágra, a tájképre és az élőhelyekre is kedvezőtlen hatást gyakorol:

- Az Eurostat adatai alapján 2005-ben a közlekedési szektor az összes emisszió közel 16 százalékát, 12,9 millió tonna CO<sub>2</sub>-nek megfelelő mennyiségű üvegházhatású gázt bocsátott ki, mely arányaiban elmarad az EU-27 átlagától, de mintegy 45 százalékkal magasabb az 1990-es értéknél. Ez nagyrészt annak a következménye, hogy a 90-es évek gazdasági szerkezetváltásával és a fejlődéssel a szállítási igények és a közlekedési teljesítmények is jelentősen növekedtek, átrendeződés történt a környezetet jobban szennyező, de igen rugalmas, gyors és a jelenlegi átalányáras infrastruktúrahasználati díjban meg nem jelenő külső költségek miatt relatíve olcsó, a megrendelők által preferált közúti áruáramlatok javára. Ennek ellenére továbbra is az EU-átlagnál kedvezőbb áruszállítási megosztási aránnyal rendelkezünk. A Közlekedéstudományi Intézet 2005-ös nemzeti kataszterjelentése szerint a károsanyag kibocsátás mintegy 40 százaléka köthető az áruszállításhoz. A közlekedés az emisszió kereskedelem alá nem tartozó ágazatok közé tartozik, melynek üvegházhatású gázkibocsátása Magyarországon 2005 és 2020 között a bizottsági javaslat alapján összesen 10 százalékkal növekedhet. 1990-hez képest hazánkban az ózon-prekurzorok mintegy ötödével, a részecskék mennyisége közel tizedével lett kisebb. A tehergépjárművek technológiai fejlesztésének következtében a fajlagos kibocsátások tekintetében kismértékű csökkenés prognosztizálható, emellett javulást a hatékonyságnövelés (pl. üresjáratok kiküszöbölése) vagy méretgazdaságosság hozhat.
- Az áruszállítás által érintett úthálózaton és a logisztikai központok környezetében a forgalomtól és sebességtől függően várhatóan növekedni fog a zajterhelés, mely elsősorban a lakott és bizonyos esetekben természetvédelmi területek esetén jelent problémát. Különösen nagy a vasúti, a repülőtéri, bizonyos nyersanyaglelőhelyek és ipari objektumok forgalomhoz kapcsolódó zaj- és rezgésterhelés. Megjegyezzük, hogy az elmúlt években számos területen építettek zajvédő falakat, kritikus helyeken csendes aszfaltburkolatot, mely a forgalomszervezéssel hozzájárult a zaj csökkenéséhez. Az új közlekedési létesítmények engedélyezési terve pedig előirányozza a szükséges zajvédő létesítmények megépítését.
- A területfoglalás a zöldmezős beruházásoknál merül fel (pl. új autópályák, logisztikai központok). A Natura 2000 területek érintettsége vélelmezhetően minimális.
- Az áruszállítás balesetek esetén jár (elsősorban lokálisan) nagyobb talaj- és vízszennyezéssel.

A közlekedés jelentős energia-felhasználó, 2005-ben 4,18 millió toe felhasználással rendelkezett, mely 38 százalékkal haladja meg az 1990-es értéket. A közúti közlekedés több mint 90 százalékos részesedése különösen a kettős olajimport-függőség (kőolaj és gázolaj) miatt jelent kockázatot. Megjegyezzük, hogy az áruszállításra fajlagosan jobb energiahatékonysági értékek jellemzők, mint a személyszállításra, különösen az egyéni közlekedésre.

A környezeti jellemzőket tükrözik, és a fenntarthatóságot erősítik a fővárosi behajtási díjak, a tervezett használatarányos útdíj-fizetés, a gumiabroncsokra, motorolajokra, akkumulátorokra előírt hasznosítási kötelezettség, és termékdíj, az alternatív- és bioüzemanyagok jövedéki adókedvezménye, illetve mentessége, az üzemanyagok kénmentessége, a zajvédelemmel kapcsolatos intézkedések, a terjedő ISO14001 minősítések.

Az elkövetkezendő évek fontos feladatai között ki kell emelni a kibocsátások mennyiségi korlátozásából adódó konfliktusok kezelését, illetve a környezetvédelmi szervezetekkel való eszmecsere, kommunikáció erősítését, további hatékonyságjavító lépések (pl. abroncsnyomás) megtételét.

#### **2.4.2 Kis- és középvállalkozások pozicionálása**

A kis- és középvállalkozások logisztikája sajnos nem kellően ismert, mivel ilyen jellegű reprezentatív felmérések még nem készültek. A KKV-k egyrészt maguk is jelentős számban a logisztikai szolgáltatások nyújtói, meghatározó foglalkoztatók. A mikrovállalkozások egy jelentős része nem végez „logisztika-intenzív” tevékenységet, ellátási rendszerük (beszerzéseik) igen hasonlatosak a háztartásokéhoz, ezért általában a logisztikai hálózatokhoz való hozzáférésük is a lakosságéhoz illeszthető. A kis- és középvállalkozások tekintetében:

- A kategória „alsó” részében található vállalkozások már érintettek – de több okból nem feltétlenül érdekeltek – a logisztikai hálózatok adta piacra jutási lehetőségekben. Logisztikai „rádiuszuk” lokális (kistérségi, megyei, ritkán regionális), piacukat a helyi sajátosságok határozzák meg;
- A „középső” és „felső” kategóriákba tartozó vállalkozások logisztikai intenzitása függ az alapvető tevékenységüktől, és érdekeltek lehetnek valamilyen logisztikai hálózathoz való kapcsolódásban úgy beszerzési, mint értékesítési oldalról.

Hazánkban a KKV-k nagyvállalatokéhoz képest alacsonyabb termelékenysége részben saját maguk számára végzett logisztikai szolgáltatásokra vezethető vissza.

#### **2.4.3 Biztonság**

Logisztika tekintetében biztonságról kétféle értelemben beszélhetünk:

- Közlekedésbiztonság (safety) tekintetben a baleseti nagyságrend miatt elsősorban a dinamikus fejlődő közúti közlekedéssel kell foglalkozni. Magyarország a közúton a halálozási mutatók, a személyi sérüléssel balesetek tekintetében az EU-25-ben sereghajtó, és mutatóink a 2004-ben csatlakozott országokkal együtt romlottak. A balesetek túlnyomó többségét (közel 90 százalékát) a járművezetők okozzák, ezen belül azonban csak a balesetek 10 százaléka köthető a tehergépjárművekhez.
- Árubiztonság (security) értelemben az áruk bűncselekmények (pl. lopás, dézsmálás), szándékosan jogellenes cselekmények (pl. terrortámadás) vagy egyéb gyakorlatok (pl. raklap-visszaélések) elleni védelmét jelentik. Ennek során a nagy értéksűrűségű áruk őrzése, kíséréte, és folyamatos nyomkövetése egyre nagyobb hangsúlyt kap, különösen azokon a helyeken, ahol megáll (pl. őrzött parkolók, logisztikai központokon belüli nyomkövetés, vasútállomások, kísért vonatok, küldemények).

### **2.5 Korábbi stratégiai dokumentumok tervezési, végrehajtási tapasztalatai**

Bár a Kormány logisztikára vonatkozó stratégiát és akciótervet még nem fogadott el, számos részterületen történtek beavatkozások:

- A szakmai szervezetek alulról jövő, önálló kezdeményezései (pl. nemzeti logisztikai stratégia, logisztikai központok új minősítési rendszere) és kormányzati anyagok egyeztetésének tapasztalatai - más szektorokkal összehasonlítva - kiválóak.

- Az ezredfordulót követően felállításra került egy logisztikai tárcaközi bizottság, azonban rövid működést követően megszűnt. 2006 októberében a gazdasági és közlekedési tárcán belül létrejött a Logisztikai Irányító Testület, amelynek feladata a logisztikát érintő stratégiai, aktuális ügyek megvitatásának, a minisztérium egységes álláspontjának kialakítása, döntések meghozatala, illetve azok végrehajtásának ellenőrzése. A testület munkájába témától függően külső szakértőket is bevon.
- Az ezredfordulótól logisztika-specifikus támogatások (logisztikai központok, kombinált fuvarozás, egyedi kormánydöntéses támogatás) megjelentek, elsősorban agrár, a gazdasági és a közlekedési tárcák irányítása alá tartozó területeken. A kezdetben elsősorban hazai finanszírozású, relatíve szűkös és gyorsan kimerülő kerettel, alacsony projektenkénti támogatási összeggel működő programok helyét 2004-es csatlakozásunkkal átvették az EU-s, szigorúbb szabályozású (pl. szállítóeszköz-beszerzés tiltása) pályázatok, ám az ingatlan- és eszközfejlesztési fókusz és a vissza nem térítendő támogatások dominanciája végig megmaradt. Részletes hatáselemzés eddig egyik programról sem készült, a későbbi tervezéshez használható adatokat egyedül a GVOP-közbenső értékelése adott. (Megjegyezzük, hogy a GVOP logisztikai támogatási konstrukció részletes elemzése az NFÜ értékelési stratégiájának részét képezi, melyre 2009 folyamán kerülhet sor.) Összességében elmondható, hogy a pályázatok elszámolható költségek tekintetében nem voltak kellően komplexek, a kisebb beruházásokat ösztönözték és nem segítették elő kellő mértékben, hogy a vállalkozások logisztikai szolgáltatókat vegyenek igénybe. Ezek a szempontok az utódpályázatoknál orvoslásra kerültek.
- A logisztika szempontjából kiemelkedő helyszínek fejlesztésére két komplex program irányult. A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ kialakítására a 90-es években indított program befejeződött, a záhonyi térség fejlesztését segítő pedig folyamatban van.
- A logisztikai beruházás-ösztönzés, országmarketing területén is születtek kiadványok, azonban ezek részletességükben, minőségükben elmaradtak a kívánatostól.

### 3. SWOT ELEMZÉS

A járműipari, gyógyszeripari és IKT ágazati akcióprogramhoz hasonlóan a SWOT-elemzés pillérek szerint készül.

Szabályozási környezet

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Európai közlekedési szabályozás hazai jogrendbe átültetése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A versenytárs országoknál kedvezőtlenebb üzleti környezet, szabályozási gyakorlat</li> <li>Az infrastruktúra használati díjak kivetésének és felhasználásának nincs kialakult stratégiája és jelentős mértékben eltérnek az európai gyakorlattól</li> <li>A minisztériumoknál a szabályozással foglalkozók száma nem elégséges</li> </ul>
Lehetőségek	Fenyegetések
<ul style="list-style-type: none"> <li>Proaktív képviselet, jobb információáramlás</li> <li>A szabályozások közötti átváltások pontos ismerete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Csak hosszútávon módosítható szabályozás</li> </ul>

Logisztikai kapcsolatok

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Szakmai szervezetek összefogása, egységessége, együttműködése</li> <li>Magyarország jó távol-keleti kapcsolatai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A szakmai szervezetek és a közszféra, illetve a szakmai szervezetek közötti információáramlás nem kielégítő</li> <li>Gazdasági diplomácia, régiós/nemzetközi együttműködés lehetőségeinek korlátozott kihasználása</li> </ul>
Lehetőségek	Fenyegetések
<ul style="list-style-type: none"> <li>A régióbeli országok fejlődése, a kelet-nyugati (Ázsia-EU) kereskedelem/ áruszállítás emelkedése és irányának változása növeli a logisztikai szolgáltatások iránti keresletet (pl. adriai, fekete-tengeri kikötők fejlődése, Záhony vasúti potenciálja, schengeni határok)</li> <li>Logisztikai szolgáltatók hálózatosodása/klaszteresedése</li> <li>2011. I. félév EU magyar soros elnökség</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Környezetvédelmi és egyéb civil szervezetekkel történő egyeztetések, információáramlás problémái lassíthatják egyes projektek végrehajtását</li> </ul>

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Magyarország kedvező földrajzi elhelyezkedése (áthaladó TEN-T folyosók)</li> <li>Relatív alacsony árszínvonal egyes logisztikai erőforrásoknál (terület)</li> <li>Az európai átlagnál kedvezőbb áruszállítási munkamegosztási arány</li> <li>A főváros körzetében található jelentős modern raktárkapacitás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relatív magas a logisztikához köthető tranzakciós költségek szintje, és alacsony a kiszolgálási színvonal</li> <li>A KKV-k logisztikai szemlélete és gyakorlata korszerűtlen (outsourcing, logisztikai stratégia)</li> <li>Munkaerő-piaci kereslet és oktatási kínálat helyzetéről szóló információk hiánya</li> <li>A közlekedési infrastruktúra hálózat, a gördülőállomány minősége nem megfelelő, interoperabilitási problémák merülnek fel.</li> </ul>
Lehetőségek	Fenyegetések
<ul style="list-style-type: none"> <li>Növekszik az igény a telephelyi szolgáltatások (ipari parkok, logisztikai központok), az ellátási láncok komplex kiszolgálása iránt</li> <li>A logisztikai szolgáltatási piac fejlődése, jelenlévő nemzetközi szolgáltató cégek, szolgáltatás-export, beruházások letelepítésének lehetősége</li> <li>Regionális disztribúciós központtá válás bizonyos iparágakban</li> <li>Kapcsolódó ágazati akciótervek (járműipar, gyógyszeripar) megvalósításának sikere pótlólagos logisztikai keresletet jelent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tranzitországgá válás esetén csak a forgalomnövekedésből származó a természeti, a gazdasági környezet, illetve a társadalom számára okozott negatív externáliák érvényesülnek,</li> <li>A szomszédos országok sikereesebbek lesznek az áruszállítás kiszolgálásában és a disztribúcióban,</li> <li>A multinacionális vállalatok beágyazottsága a régióban nem kellő mértékű, a költségek emelkedésével tevékenységüket áthelyezik.</li> <li>A nyugat-európai munkaerőpiac elszívó hatása</li> <li>A termelés kelet felé vándorlásával együtt a logisztikai szolgáltatások iránti igény is keletre vándorol</li> <li>A jelenlegi pénzügyi és reálgazdasági válság eredményeként csökken a logisztikai szolgáltatások iránti kereslet</li> </ul>

## 4. STRATÉGIAI KERET

### 4.1. Jövőkép (célállapot)

Magyarország földrajzi helyzete, a versenyképesség növelésben, a beruházás-ösztönzésben, és a fenntartható fejlődésben betöltött szerepe miatt a Kormány kiemelt jelentőséget tulajdonít a logisztikának, melyet a szakmai szervezetek törekvései, illetve a külföldi kormányok programjai is alátámasztanak.

**Az Akcióterv stratégiai célja, hogy 2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség meghatározó logisztikai szolgáltató központja legyen.**

A logisztikai központ szerep szempontjából kiemelt jelentőségű, hogy (a távol-keleti országokkal és elsősorban Kínával együttműködve) interkontinentális logisztikai centrummá váljunk; valamint az adriai- és fekete-tengeri kikötők hátszágává fejlődjünk. Emellett Nyugat-Európa-Balkán, Dél-Nyugat-Európa-FÁK, illetve Közép-Kelet-Európa észak-déli irányú hazánkban áthaladó útvonalainak tranzitpotenciálját minél több jelentős súlyú logisztikai szolgáltató versenyképes kínálatával, és kapcsolódó magas hozzáadott értékű tevékenységekkel kiaknázzuk. Magyarország tranzitország-jellegét korszerűen, a várható költségek és hasznok alapján, szelektíven kívánjuk menedzselni.

Célunk olyan versenyképes szolgáltatási csomag létrehozása, melynek hatására növekszik a magyarországi logisztikai szolgáltatások iránti kereslet, ugyanakkor a környezet- és zajterhelés mérsékeltebbé válik. Ebből a szempontból kiemelt fontosságú ágazatként kezelendő a jármű-, elektronikai ipar, a vegyipar, az agrárium, valamint az FMCG és CPG (tartós fogyasztási cikkek) terület, és ki kívánjuk aknázni az EU magyar soros elnökség lehetőségeit.

Célunk a korszerű technológiák (pl. intelligens közlekedési, vállalati informatika rendszerek) használata és összehangolása a logisztikai szolgáltatásnyújtás hatékonyságának javítása érdekében.

A közlekedési módok közötti választás szempontjából egy komplex, összehangolt, párhuzamos fejlesztés eredményeként korszerűbb arányokat kívánunk létrehozni. Célunk – az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiával összhangban – környezetet kevésbé terhelő közlekedési ágazatok együttes teljesítményének EU-s szint felett tartása. Ennek megfelelően lépéseket tervezünk a közúti forgalom befolyásolására, valamint más közlekedési módok felé, elsősorban vasútra terelésére. Célunk a Duna nemzetközi áruforgalmi szerepének erősítése a szükséges hajózási feltételek biztosításával, valamint a part menti logisztikai szolgáltatások, eszközbeszerzések ösztönzésével, továbbá egy közép-kelet-európai, Ázsia és Európa közti áruforgalmat kiszolgáló repülőtér kialakítása, szoros együttműködésben a KKE régió országainak hasonló törekvéseivel.

A logisztikai ágazat fejlesztésének szempontjából kiemelt jelentőségű peremfeltétel és növekedési korlátként tekintünk a fenntartható fejlődésre. Célunk, hogy a logisztikai tevékenységekhez köthető fajlagos kibocsátás ne növekedjen, és javuljon az energiahatékonyság.

Célunk, hogy a logisztikai szolgáltatásokat igénybe vevő hazai vállalkozások (különösen a KKV-k) versenyképessége növekedjen. Célunk továbbá, hogy a jelenlévő és betelepülő logisztikai szolgáltatók beruházásai és árbevétele növekedjen, az ágazat GDP-hez való hozzájárulásának mértéke értéke érje el a nyugat-európai átlagot.

### 4.2. Célkitűzések

A stratégiai cél elérését négy átfogó és két horizontális cél segíti:

1. Magyarország tranzit, illetve hátszág potenciáljának kiaknázása, menedzsmentje azáltal, hogy:



- interkontinentális logisztikai centrummá válik, a távol-keleti országok, illetve elsősorban Kína számára
  - adriai és fekete-tengeri kikötők (Constanta, Koper, Trieszt, Rijeka, Thesszaloniki vagy egyéb kikötők) árubegyűjtőjévé és -elosztójává válik
  - vasúti normál, széles nyomtáv közötti váltást, és a schengeni külső határok potenciálját kiaknázzuk
2. Versenyképes (idő- és költséghatékony), magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása, mely az alábbi elemeket tartalmazza:
    - versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások nyújtása (pl. finishing, vámszolgáltatás, raktározás)
    - logisztika-intenzív ágazatok minőségi logisztikai kiszolgálása (jármű-, elektronikai, vegyipar, agrárium, FMCG és CPG)
    - az EU magyar soros elnökség lehetőségeinek kiaknázása.
  3. Korszerű technológiák használata és összehangolása a logisztikai szolgáltatásnyújtás hatékonyságának javítása érdekében. Ennek elemei:
    - intelligens közlekedési rendszerek bevezetése és alkalmazása
    - vállalati szoftverek, technológiák (pl. vállalatirányítási, raktár-, szállítá irányítási, termékazonosítási rendszerek)
  4. Komplex, összehangolt, párhuzamos fejlesztések eredményeként korszerűbb arányok a vízi-, légi-, vasúti- és közúti szállítás terén. Célunk:
    - az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiával összhangban a környezetet kevésbé terhelő közlekedési ágazatok részarányának EU-s szint felett tartása,
    - a Duna nemzetközi áruforgalmi szerepének erősítése a szükséges hajózási feltételek valamint a part menti logisztikai szolgáltatások biztosításán keresztül,
    - az Ázsia és Európa közti légi áruforgalom szempontjából egy közép-kelet-európai központi, teherforgalmi repülőtér/repülőterek kialakítása, szoros együttműködésben a közép-kelet-európai régió országainak hasonló törekvéseivel.

#### Horizontális célok

- A fenntartható fejlődésnél cél a természeti és a gazdasági környezet, illetve a társadalom számára az áruforgalom által okozott negatív externáliák minőségi csökkentése, melyek az alábbiak lehetnek (levegő- és zajszennyezés, éghajlatváltozás, balesetek, torlódások, élőhelyek elválasztása, infrastruktúra amortizációja, épületek állagromlása)
- A hazai vállalkozások (különösen KKV-k), valamint a logisztikai ágazat versenyképességének javítása a következő módon lehetségesek:
  - a hazai vállalkozások (különösen KKV-k) versenyképességének javítása a logisztikai szolgáltatásokkal,
  - a logisztikai szolgáltatók beruházásainak, árbevételének növekedésével, az ágazat GDP-hez való hozzájárulásának nyugat-európai átlagra emelésével

#### 4.3. Indikátorok

A tervezés során olyan makroszintű indikátorokból álló rendszer kialakítására törekedtünk, amely összességében is jól lefedi az akcióterv egészét, nemzetközileg összehasonlítható és releváns a lehető legtöbb beavatkozás szempontjából. Emellett kiemelt cél volt, hogy a hatásokat lehetőleg gazdasági indikátorokkal, vagy az üzleti tevékenységgel szorosan korreláló közlekedési volumen indikátorokkal mérjük.

A logisztikai stratégiában három hatásindikátor kitüntetett jelentőséggel bír, melyek több átfogó célhoz is kapcsolódnak:

- Hazánk LPI indexe alapján felállított rangsorban elfoglalt helyezésünk.
- Logisztikai szolgáltatók (kettős könyvvitelt végző) bruttó hozzáadott érték részesedése



- A kétévente közreadott logisztikai központ országgrangsor

Az átfogó és horizontális célokhoz rendelt indikátorok a következő táblázat tartalmazza:

**6. táblázat: Logisztikai stratégiai indikátorok**

Kapcsolódó cél	Eredményindikátor	Bázisérték (2007)	Cél-érték (2013)	Adatforrás, (adatgyűjtés gyakorisága)
Hatás-indikátorok	LPI (Logistics Performance Index)	35. (2006)	26-30.	Világbank, FIATA (évente)
	Logisztikai szolgáltatók (kettős könyvvitelt végző) bruttó hozzáadott érték részesedése	4,99%	6,00-6,50%	APEH (évente)
	Logisztikai központok létrehozási feltételeinek ranglistája	3.	3.	Cushman& Wakefield (kétévente)
1. cél	Adriai és fekete-tengeri kikötők magyar áruforgalma	2,0 millió tonna (2006)	3,0 millió tonna	Az adriai- és fekete-tengeri kikötők éves jelentései (évente)
	A záhonyi térség vasúti áruforgalma	111 ezer kocsirakomány (krk)	200 ezer krk	VPOP (évente)
2. cél	A logisztikai szolgáltató (kettős könyvvitelt vezető, társas) vállalkozások árbevétele	2 626 mrd Ft	3 500 mrd Ft	APEH (évente)
	Vámbeszedési költség megtérítése	9,2 mrd Ft (2008)	10 mrd Ft	VPOP (évente)
	Feldolgozóipar és mezőgazdaság termelési értéke folyó áron	20 736 mrd Ft	28 000 mrd Ft	KSH (évente)
3. cél	Magyarországon működő ITS rendszerek száma	0	4	KHEM (évente)
4. cél	Közúti áruszállítási teljesítmény növekedése	16,98% (2006/2007)	4,00%	KSH (évente)
	Vasút, vízi út, csővezetékes áruszállítás együttes teljesítményének közlekedési munkamegosztás aránya	33,11% (2008)	33,11%	KSH (évente)
	Magyarországi repülőterek légiáru forgalma	63 ezer tonna (2008)	200 ezer tonna	Repülőterek adat-szolgáltatása (évente)
	Intermodális forgalom (konténer, csereszekrény, félpótkocsi, Ro-La, Ro-Ro)	4,6 millió tonna	6,0 m. tonna	KHEM (évente)
1. horizontális cél	Az áruforgalom átlagos negatív externális költségei	51,7 €/1000 tkm (1995)	45 €/1000tkm	INFRAS/IWW, OECD (2011, 2013)
	Üvegházhatású gázok emisszió értékének csökkenése az MLS hatására	-	50 ezer tonna CO <sub>2</sub> e (2015)	Nemzeti ÜHG leltár (2015)
2. horizontális cél	WEF-GCI	62.	50-53.	WEF (évente)
	A logisztikai szolgáltató (kettős könyvvitelt vezető, társas) vállalkozások tárgyi eszköz „állományváltozása” (a 2007-es értékhez képest)	-	1 000 mrd Ft	APEH (évente)
	Logisztikai kiadások a GDP %-ban	13,8% (2002, globális)	Európai átlag	Bowersox-Calantone-Rodrigues alapján

## 5. AKCIÓK

Az Akciótervben megfogalmazott intézkedés-javaslatok a helyzetelemzésben és a SWOT elemzésekben feltárt gyengeségeken és veszélyeken alapulva a jövőkép és célrendszer fejezetekben megfogalmazott célkitűzések teljesülését hivatottak megalapozni szabályozási, közpolitikai, illetve fejlesztéspolitikai eszközök igénybe vételével. Az akciók szinte mindegyike ágazat-specifikus, kialakításuknál a német áruszállítási-logisztikai mesterterv, a különböző szakmai szervezetek (Logisztikai Egyeztető Fórum, Magyar Vasúti Egyesülés, fuvarozói szervezetek, Reformszövetség Logisztika-közlekedés munkacsoport) különböző fórumokon 2008 nyarától tett intézkedés-javasolataiból indultunk ki.

Fontos megjegyezni, hogy a kisszámú akció kialakításánál lényeges szempontnak tekintettük, hogy az ágazati akcióterv a lehető legcsekélyebb addicionális forrás igénybe vétele mellett a lehető legnagyobb mértékben járuljon hozzá az ágazati jövőkép és célrendszer megvalósulásához. Ezt tükrözi az a tény, hogy a javasolt fejlesztéspolitikai eszközök inkább a meglévő források, programok biztosítására, semmint új források bevonására irányulnak. Az akcióterv elsősorban a nemzetközi szintű versenyképesség hosszabb távú javítására, nem pedig a rövidtávú válságkezelő intézkedésekre irányul.

A logisztika komplexitása miatt az intézkedések számos tárcát (pl. közlekedési, pénzügyi, oktatási, munkaügyi, agrár, honvédelmi) érintenek, ezért elengedhetetlen a megfelelő koordináció, melynek a Logisztikai Irányító Testület lehet a megfelelő fóruma.

Pillér száma	1	Sorszám	1
Elnevezés	A jelenlegi közúti (áruszállítási) úthasználati díjstruktúra korszerűsítését megalapozó középtávú díjstratégia		
Javaslat rövid bemutatása	A jelenlegi közúti (áruszállítási) úthasználati díjstruktúra korszerűsítését megalapozó középtávú díjstratégia célja, hogy megfelelően lehessen kezelni a szabályozási és technikai környezet közeljövőben várható változásait (használatarányos útdíj bevezetése, új eurovignette irányelv). A szakmai szervezetekkel egyeztetett stratégia az EU és egyéb szabályozással összhangban a díjak megállapítását, a keletkező bevételek felhasználását tartalmazná, különös tekintettel a versenyképességre, a külső (externális) költségek érvényesítésének mértékére.		
Prioritás	Magas		
Felelős	KHEM (bevonandó PM, NFGM, KvVM)		
Ütemezés	2009. szeptember 30.		
Jelleg I.	Szabályozási		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Németország		
Ráfordítás	nem igényel többletforrást		
Output indikátorok	A közúti úthasználati díj és a vasúti pályahasználati díj fajlagos értékeinek aránya egymáshoz képest		

Pillér száma	1	Sorszám	2
Elnevezés	A vámhatóság szolgáltatásainak fejlesztése a Vám- és Pénzügyőrség középtávú stratégiája által célzott intézkedésekkel		
Javaslat rövid bemutatása	A vámhatóság szolgáltatásainak fejlesztése a Vám- és Pénzügyőrség		

	középtávú stratégiája által célzott vámintézkedésekkel, többek között elektronikus vámkezelési környezet fejlesztésével, engedélyezett gazdálkodói programmal (AEO), egyablakos vámügyintézés (EKOP-1.2.2.) kapcsolatos akciókkal.
Prioritás	Közepes
Felelős	PM, VPOP
Ütemezés	folyamatos
Jelleg I.	Szabályozási, fejlesztéspolitikai
Jelleg II.	Ágazatspecifikus
Best practice	na.
Ráfordítás	EKOP-1.2.2.: 2,500 mrd Ft
Output indikátorok	Magyarországi vámkezelések száma (db), ebből elektronikusan bonyolított (%) Online vámeljárársba bevont, hatósági ügyintézés végző államigazgatási szervek száma (db) AEO státusszal rendelkezők magyarországi vállalkozások száma

Pillér száma	2	Sorszám	1
Elnevezés	Logisztika szempontjából fontos, az ország és a régióközpontok nemzeti közúti, vasúti, vízi úti, valamint térségi elérhetőségének javítását célzó közlekedési infrastruktúra projektek.		
Javaslat rövid bemutatása	<p>A logisztika szempontjából, az ország és a régióközpontok nemzeti közúti, vasúti, vízi úti, valamint térségi elérhetőségének javítását célzó, a Közlekedési Operatív Programban nevesített alábbi nagyprojektek megvalósítását tartjuk szükségesnek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Budapest-Kelenföld-Székesfehérvár vasútvonal átépítése</li> <li>– Budapest-Lökösháza vasútvonal korszerűsítése</li> <li>– Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal korszerűsítése</li> <li>– Szolnok-Püspökladány vasútvonal korszerűsítése</li> <li>– Győr-Pápa-Celldömök-Boba vasútvonal korszerűsítése</li> <li>– GSM-R rendszer beszerzése és telepítése</li> <li>– M0 déli szektor</li> <li>– M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény</li> <li>– M31 autópálya</li> <li>– M43 Szeged-Makó</li> <li>– M6/M60 Dunaújváros-Szekszárd-Bóly-Szentlőrinc (Pécs)</li> <li>– A 100 kN tengelyterhelésre kiépített úthálózat 115 kN tengelyterhelésű járművek forgalmának lebonyolítására alkalmassá tételét szolgáló projektek.</li> </ul>		
Prioritás	Magas		
Felelős	KHEM, NFÜ, NIF Zrt., MÁV Zrt., GYSEV Zrt.		
Ütemezés	A KözOP akcióterveiben szereplő időpontok		
Jelleg I.	Fejlesztéspolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	-		
Ráfordítás	<p>EU-s és hazai finanszírozás</p> <p>KözOP-1. prioritás (2007-2013): 1391,317 millió €</p> <p>KözOP-2. prioritás (2007-2013): 2024,832 millió €</p> <p>KözOP-3. prioritás (2007-2013): 1796,455 millió €</p> <p>M3, illetve M6/60 PPP-konstrukcióban</p>		
Output indikátorok	Épített TEN-T gyorsforgalmi utak hossza (km)		

Kétvágányúsított TEN-T vasúti hálózat hossza (km)  
 225 kN tengelyterhelésre (min 120 km/h mellett) fejlesztett TEN-T  
 vasútvonalak hossza (km)  
 (115 kN tengelyterhelésre) újonnan épített főutak hossza (nem TEN-T  
 gyorsforgalmi utakkal együtt)  
 115 kN tengelyterhelésre fejlesztett főutak hossza (nem TEN-T  
 gyorsforgalmi utakkal együtt) (km)  
 Az érintett főúthálózat burkolatállapotának átlagos változása a  
 nyomvályúk átlagos csökkenése következtében (Magyar Közút Kht.  
 által rendszeresen értékelt nyomvályú adatok) (mm)

Pillér száma	2	Sorszám	2
Elnevezés	Logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztését, illetve a kísért kombinált szállítás működését segítő támogatási programcsomag		
Javaslat rövid bemutatása	<p>A logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztését, illetve a kísért kombinált szállítás működését segítő támogatási programcsomag az alábbi konstrukciókat foglalja magába:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GOP-3.2.1/KMOP-1.4.2. (logisztikai központok és szolgáltatások fejlesztése)</li> <li>• KözOP-4.1. (iparvágány, kikötő, útcsatlakozás fejlesztése)</li> <li>• Egyedi Kormánydöntéssel (EKD) logisztikai támogatás</li> <li>• Ro-La (gördülő országút) működési támogatás</li> </ul> <p>A GOP-3.2.1/KMOP-1.4.2., EKD, Ro-La programok, pályázatok további működtetése, az igények szerinti átdolgozása, illetve a KözOP-4.1. pályázat kiírása, és elfogadásukkor tervezett forrásainak a megtartása szükséges.</p>		
Prioritás	Közepes		
Felelős	NFÜ, NFGM, KHEM, ITDH		
Ütemezés	<p>folyamatos, kivéve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– KözOP-4.1. az állami támogatás bejelentésének, illetve a KözOP-GOP átcsoportosítás jóváhagyásától függ</li> <li>– Ro-La, csak 2008 és 2011 között</li> </ul>		
Jelleg I.	Fejlesztéspolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Kombinált fuvarozás támogatása (Ausztria)		
Ráfordítás	<p>GOP-3.2.1. (2007-2013): 28,399 mrd Ft          KMOP-1.4.2. (2007-2013): 1,860 mrd Ft          KözOP-4.1. (2007-2013): 16,900 mrd Ft          EKD-logisztika: a felmerülő igények, tárgyalások, költségvetési lehetőségek függvényében, jelenleg nem meghatározható          Ro-La működési támogatás (2008-2011): 2,980 mrd Ft</p>		
Output indikátorok	<p>Logisztikai központok szolgáltatási árbevételének növekedése a program hatására (mrd Ft)          A projektek befejezési évét követő 3 üzleti év összes intermodális áttérrelése (millió tonna)</p>		

Pillér száma	2	Sorszám	3
Elnevezés	Célorientált szakképzés és felsőfokú logisztikai képzés fejlesztése a nagyfoglalkoztatók, szakmai és területi szervezetek bevonásával		
Javaslat rövid bemutatása	<p>Meghatározott módszertan szerint fel kell mérni a szakképzési igényeknek megfelelő szakmák és munkakörök kereslet-kínálati viszonyait bevonva a logisztikai szakmai, illetve területi szervezeteket (pl. ITDH, kamarák). A felmérés kiterjedne a középfokú és felsőfokú szakképzésre is.</p> <p>A felmérés eredményét be kell illeszteni a kormányzati szakképzés és felsőfokú oktatás fejlesztési programjaiba, a középfokú szakképzés területén szorosan együttműködve a TISZK (Térségi Integrált Szakképző Intézet) hálózattal.</p>		
Prioritás	Magas		
Felelős	SZMM és NFGM (bevonandó KHEM és OKM)		
Ütemezés	<p>Helyzetképet bemutató tanulmány: 2009. szeptember 30.</p> <p>Intézkedések meghozatala: 2010. június 30.</p>		
Jelleg I.	Szabályozási, fejlesztéspolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	-		
Ráfordítás	10 millió Ft (Munkaerőpiaci Alap – szakképzési alaprésze)		
Output indikátorok	A felmérésbe bevont oktatási intézmények szakirányú képzésben részesülő hallgatók száma		

Pillér száma	2	Sorszám	4
Elnevezés	A kis- és középvállalkozások logisztikai gyakorlatának felmérése		
Javaslat rövid bemutatása	A gazdasági tárca által évente végzett reprezentatív KKV-felmérésbe logisztikai gyakorlatot mérő kérdéscsoport beépítése		
Prioritás	Alacsony		
Felelős	NFGM		
Ütemezés	2009. december 31.		
Jelleg I.	Közpolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Finnország		
Ráfordítás	nem igényel többletforrást		
Output indikátorok	-		

Pillér száma	3	Sorszám	1
Elnevezés	Logisztikai országmarketing		
Javaslat rövid bemutatása	A külgazdasági fejlesztési program/stratégia részét képező ITDH logisztikai (marketing) akcióterv tartalmazza: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. logisztikai kiadványok, az ITD honlap, prezentációk frissítését,</li> <li>2. Nemzetközi trendekre, befektetői igényekre scenáriók kialakítását, költséghatékonysági számítások megrendelését</li> <li>3. Lead generation-t</li> <li>4. Nemzetközi konferenciákon, kiállításokon részvételt</li> <li>5. After care tevékenységet</li> </ol>		
Prioritás	Közepes		
Felelős	NFGM, ITDH		
Ütemezés	2009. június 30. (1. esetében), 2009. szeptember 30. (2. esetében), illetve folyamatos (3-5. esetében)		
Jelleg I.	Közpolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Németország		
Ráfordítás	a jelenleg ilyen célra nyújtottakon túl többletforrás bevonása nem szükséges		
Output indikátorok	Magyarországon működő, külföldi tulajdonú logisztikai szolgáltató vállalkozások száma (db)		

Pillér száma	3	Sorszám	2
Elnevezés	Logisztika kereskedelemfejlesztési program		
Javaslat rövid bemutatása	A külgazdasági fejlesztési program/stratégia részét képező logisztikai kereskedelemfejlesztési program a magyar logisztikai szolgáltatók régiós terjeszkedését célozza, melynek keretében az ITDH: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Azonosítja a jelentősebb kiállításokat</li> <li>2. Felméri a potenciális hálózatokat</li> <li>3. Kontaktálja a potenciális hálózatokat</li> <li>4. Azonítja a beszállító lehetőségeket</li> <li>5. Nemzetközi kiállításokon vesz részt</li> </ol>		
Prioritás	Közepes		
Felelős	NFGM, ITDH		
Ütemezés	2009. június 30. (1. esetében), 2009. szeptember 30. (2. esetében), illetve folyamatos (3-5. esetében)		
Jelleg I.	Közpolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Németország		
Ráfordítás	a jelenleg ilyen célra nyújtottakon túl többletforrás bevonása nem szükséges		
Output indikátorok	Külföldi leányvállalattal rendelkező, magyar logisztikai szolgáltató vállalkozások száma (db)		

Több pillért érintő

Pillér száma	4	Sorszám	1
Elnevezés	A vasúti normál és széles nyomtáv közötti váltást, és a schengeni külső határ potenciáljának kiaknázását célzó záhonyi komplex program		

Javaslat rövid bemutatása	<p>A vasúti normál és széles nyomtáv közötti váltást, és a schengeni külső határ potenciáljának kiaknázását célzó záhonyi térség különleges gazdasági övezetének komplex gazdaságfejlesztési programja hat programelemből áll:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intermodális, közforgalmú ipari-logisztikai terület kialakítása Fényeslitke-Komoró térségében (kiemelt projekt, ÉAOP támogatás)</li> <li>2. Közlekedési infrastruktúra fejlesztése <ul style="list-style-type: none"> <li>– 100-as fővonalon kívüli vasúti infrastruktúra fejlesztése (kiemelt projekt, KözOP),</li> <li>– állami-önkormányzati utak (egy KözOP, és két ÉAOP kiemelt közúti projekt)</li> </ul> </li> <li>3. A térségben működő kis- és közép vállalkozások támogatása</li> <li>4. A gazdasági és logisztikai tevékenységet segítő közép-, felsőfokú képzés és átképzés fejlesztése</li> <li>5. Marketing akcióprogram</li> <li>6. Településrendezési tervek</li> </ol>
Prioritás	Magas
Felelős	Záhonyi miniszterelnöki megbízott, RFH Zrt., NIF Zrt., MÁV Zrt., Magyar Közút Kht., NFGM, KHEM, KvVM, PM, OKM, SZMM, ITDH, NFÜ
Ütemezés	a komplex program projekt(csomag)jai külön-külön befejezési időponttal rendelkeznek
Jelleg I.	Szabályozási, fejlesztéspolitikai, közpolitikai
Jelleg II.	Terület-specifikus
Best practice	-
Ráfordítás	2247/2007. (XII.23.) Kormányhatározat alapján 37,869 milliárd Ft
Output indikátorok	a komplex program projekt(csomag)jai saját indikátorokkal rendelkeznek