

Békés megyei szállítási, raktározási stratégia



Békés Megyei Önkormányzat

2016.

SZÉCHENYI



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap

BEFEKTETÉS A

Tartalomjegyzék

1. Ágazati besorolás.....	3
2. Az ágazat hazai szerepe, jelentősége.....	5
Magyarországon található Páneurópai folyosók:.....	8
2.1 A logisztika jövője Magyarországon.....	13
2.2 Magyarországon tevékenykedő, közúti áruszállítással foglalkozó vállalkozások...	16
3. Nemzetközi kitekintés.....	18
3.1.Nemzetközi folyamatok.....	18
3.2.'Jó gyakorlatok' az ágazat fejlesztésére.....	20
4. Az ágazat súlya Békés megye gazdaságában.....	24
5.Problémák feltárása.....	29
6. Javaslatok a befektetés ösztönzésre és a munkahelyteremtésre.....	32

1. Ágazati besorolás

Gazdasági Tevékenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszere (TEÁOR 08) szerint:

TEÁOR 08 H

49 Szárazföldi, csővezetékes szállítás

491 Helyközi vasúti személyszállítás

- [4910 Helyközi vasúti személyszállítás](#)

492 Vasúti áruszállítás

- [4920 Vasúti áruszállítás](#)

493 Egyéb szárazföldi személyszállítás

- [4931 Városi, elővárosi szárazföldi személyszállítás](#)
- [4932 Taxis személyszállítás](#)
- [4939 M.n.s. egyéb szárazföldi személyszállítás](#)

494 Közúti áruszállítás, költöztetés

- [4941 Közúti áruszállítás](#)
- [4942 Költöztetés](#)

495 Csővezetékes szállítás

- [4950 Csővezetékes szállítás](#)

50 Vízi szállítás

501 Tengeri személyszállítás

- [5010 Tengeri személyszállítás](#)

502 Tengeri áruszállítás

- [5020 Tengeri áruszállítás](#)

503 Belvízi személyszállítás

- [5030 Belvízi személyszállítás](#)

504 Belvízi áruszállítás

- [5040 Belvízi áruszállítás](#)

51 Légi szállítás

511 Légi személyszállítás

- [5110 Légi személyszállítás](#)

512 Légi áruszállítás

- [5121 Légi áruszállítás](#)
- [5122 Űrszállítás](#)

52 Raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység

521 Raktározás, tárolás

- [5210 Raktározás, tárolás](#)

522 Szállítást kiegészítő tevékenység

- [5221 Szárazföldi szállítást kiegészítő szolgáltatás](#)
- [5222 Vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás](#)
- [5223 Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás](#)
- [5224 Rakománykezelés](#)
- [5229 Egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás](#)

53 Postai, futárpostai tevékenység

531 Postai tevékenység (egyetemes kötelezettséggel)

- [5310 Postai tevékenység \(egyetemes kötelezettséggel\)](#)

532 Egyéb postai, futárpostai tevékenység

- [5320 Egyéb postai, futárpostai tevékenység](#)

2. Az ágazat hazai szerepe, jelentősége

A gazdaság és a társadalom számára nélkülözhetetlen a közlekedés, a mobilitás pedig fontos a növekedés és a munkahelyteremtés szempontjából. A szállítás, raktározás, mint nemzetgazdasági ág megközelítőleg 10 millió embert foglalkoztat az EU-ban, valamint a GDP mintegy 5%-át adja.

A fogyasztói igények differenciálódásával kezdett a logisztika jelentősége növekedni, azonban a logisztika növekedéséhez elengedhetetlenek piaci, gazdasági változások, mint pl. az információs technológia fejlődése, a globalizáció, környezetvédelem és az integráció.

„A logisztika¹ az áruk, köztük nyersanyagok, félkész áruk, késztermékek és kapcsolódó információk leghatékonyabb és leginkább költséghatékony áramlásának és tárolásának tervezési, felhasználási és ellenőrzési folyamatait jelenti. A szállítás a vevő nevében a kiindulási ponttól a fogyasztási pontig történik. Lényegében ez annak a tudományát és művészetét jelenti, hogy a megfelelő termékek a megfelelő állapotban és a megfelelő mennyiségben a megfelelő időben a lehető legalacsonyabb költséggel eljussanak a megfelelő helyre.”

A logisztika hozzájárul a vállalkozások zavartalan működéséhez. A zavartalan működéshez az alábbiak szükségesek -melyet 9 M-ként szoktak nevezni-:

- o a megfelelő információ,
- o a megfelelő anyag,
- o a megfelelő energia,
- o a megfelelő személyek,

¹ <http://logisztika.com/dictionary/logisztika/>

- o a megfelelő mennyiségben,
- o a megfelelő minőségben,
- o a megfelelő időpontban,
- o a megfelelő helyre,
- o a megfelelő költséggel.

A logisztika szakterületei sokszínűek, melyek a logisztika feladatai összetettségére vezethetők vissza. A logisztika szakterületei a következők:

- raktározás-technika,
- gyártástechnika,
- szállítás- és rakodástechnika,
- közlekedés-technika,
- csomagolás-technika,
- üzem- és vállalat-gazdaságtan,
- marketing,
- kommunikációs technika,
- informatika.²

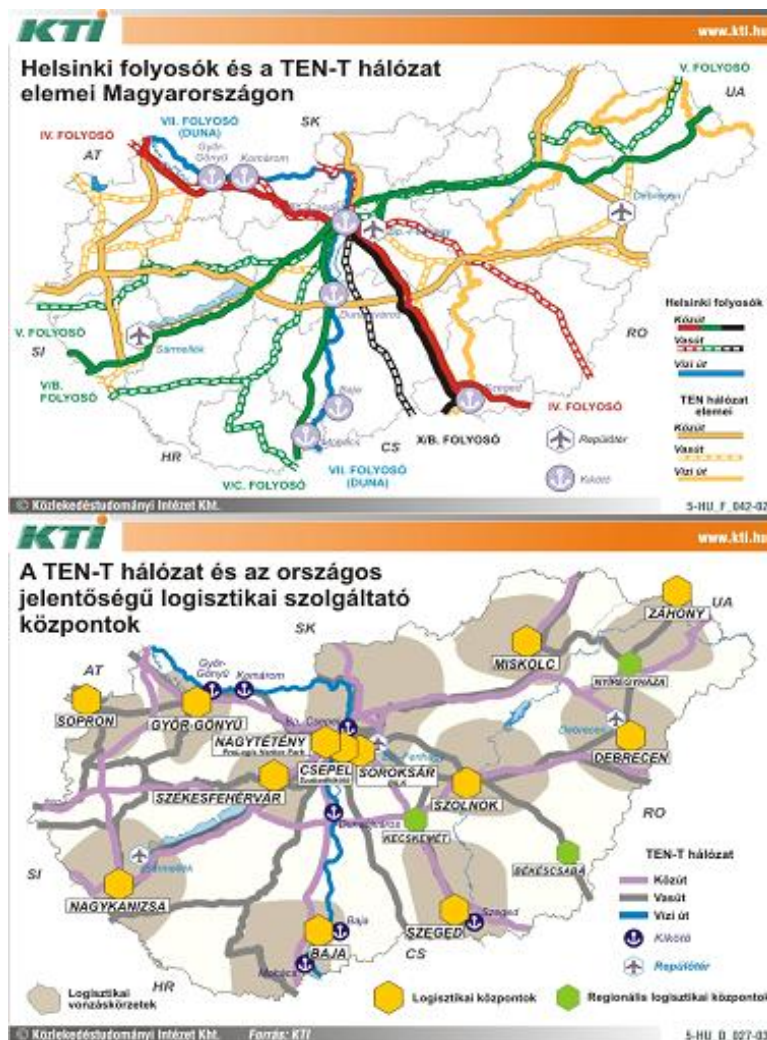
A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág magában foglalja a személy-és teherszállítást vasúton, csővezetéken, közúton, vízi úton vagy légi úton, valamint a szállításkiegészítő tevékenységet, a pályaudvari, parkolási szolgáltatást, a szállítmánykezelést és a raktározást. Továbbá a szállítási berendezés bérbeadása vezetővel, illetve a postai, futárpostai tevékenység is ebbe a nemzetgazdasági ágba tartozik.

A szárazföldi, csővezetékes szállítás magában foglalja a vasúti személy- és áruszállítást, egyéb szárazföldi személyszállítást, a közúti áruszállítást, költöztetést és a csővezetékes szállítást. A vízi szállítás ágazatába tartoznak a tengeri személy- és áruszállítás, valamint a belvízi személy- és áruszállítás alágazatok. A légi szállítás ágazatában megtalálhatóak a légi személy- és áruszállítás alágazatai, utóbbi alágazaton belül az úrszállítás szakágazata.

² http://www.agr.unideb.hu/ebook/logisztika/a_logisztika_defincija.html

A raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatán belül a raktározás, tárolás és a szállítást kiegészítő tevékenység alágazatai találhatóak meg.

A megfelelő kiépítettségű közlekedési infrastrukturális háttér meglete rendkívül fontos egy ország társadalma és gazdasága számára, hiszen a megfelelő infrastruktúra kialakításával megnő a gazdasági szereplők száma. Hazánk az európai közlekedési folyosók egyik meghatározó kapcsolódási pontja. A közúti infrastruktúra főváros központú és sugaras kialakítású.



1. ábra

Forrás: http://penzugysziget.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=2801:0546&catid=306&Itemid=425

Az európai közlekedési miniszeri konferenciákon kerültek kijelölésre a páneurópai közlekedési folyosók. A páneurópai közlekedési folyosókat más néven Helsinki-

folyosóknak nevezzük. Összesen tíz páneurópai közlekedési folyosót jelöltek ki, egyet kivéve – VII.-es számú, mert az vízi folyosó – közúti-vasúti folyosók.

A páneurópai közlekedési folyosók kijelölésének céljai:

- jó közlekedési kapcsolatok kiépítése az EU és szomszédai között,
- hatékony és biztonságos közlekedési rendszer révén, segítse az utasok és áruk hatékony szállítását, és ezáltal a versenyképességet és a gazdasági növekedést.³

Magyarországon található Páneurópai folyosók:

- IV. folyosó, mely 487 km hosszúságú vasútvonalat, és 410 km hosszúságú közutat tartalmaz, az osztrák és szlovák határtól Budapesten keresztül Románia felé halad
- V. folyosó, mely 996 km hosszúságú vasútvonalat, és 784 km hosszúságú közutat tartalmaz a délnyugati országhatártól északkeleti irányban halad.
- VII. folyosó, mely magyarországi szakaszának hossza 378 km.
- X. folyosó, melynél a vasúti szakaszok hossza 156 km, a közúti szakaszoké 171 km.⁴

Magyarországon 15 intermodális logisztikai központ található. A főváros mellett a záhonyi térség hazánk közlekedés-logisztikai szempontból kiemelt fontosságú övezete a kelet-nyugati irányú áruforgalomban.

A logisztikai szolgáltató központok az áruk eloszlásának hatékonyságának növeléséhez járulnak hozzá. A logisztikai szolgáltató központok az alábbiakkal foglalhatók össze:

- regionálisan működnek,
- csomópont-orientáltak,
- jelentős közlekedési folyosók mellett helyezkednek el és
- közlekedési alágazatokat kapcsolnak össze.

³ https://hu.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1neur%C3%B3pai_folyos%C3%B3k

⁴ https://hu.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1neur%C3%B3pai_folyos%C3%B3k

Magyarországon a logisztikai központok koncepcióját 1993-ban dolgozták ki, melyet folyamatosan aktualizáltak.⁵

A logisztikai szolgáltató központok előnyei:

- hatékonyabbá teszi az áruáramlás működését,
- magas szintű infrastruktúra - magasabb kiszolgálási minőség,
- hatékonyabban valósulnak meg a termelésidegen feladatok, valamint
- érvényre juttatja a környezetvédelmi szempontokat.⁶

A **nagyobb hazai kikötők:** Baja, Győr-Gönyű, Mohács, Csepeli Szabadkikötő, Dunaújváros. Ezek a kikötők megfelelő alpinfrastruktúrával és intermodális kapcsolatrendszerrel ellátottak, azonban nemzetközi tekintetben kevésbé ismertek. A magyarországi kikötők kihasználtsága 40-50%-os, ami azt mutatja, hogy új kikötőre valószínűleg nincs szükség. A jelenleg működő kikötők közül is azok tevékenykedhetnek sikerrel, amelyek trimodális csomópontok, tehát legalább 3 közlekedési infrastruktúra találkozási pontjában helyezkednek el.

Logisztikai Szolgáltató Központok:

- BILK Budapest
- LOGISZTÁR Székesfehérvár
- Győr
- GySEV Rt. Sopron
- Nagykanizsa
- Baja
- Globállog, Szegedi Ipari Logisztikai Központ
- Logiszol Szolnok
- Delog Debrecen

⁵ http://www.agr.unideb.hu/ebook/logisztika/logisztikai_szolglat_kzpont.html

⁶ http://www.agr.unideb.hu/ebook/logisztika/logisztikai_szolglat_kzpont.html

- Záhony
- Miskolc
- Nagytétény LSZK
- Csepeli LSZK

2015. I. negyedévében a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban tevékenykedő, legalább 5 főt foglalkoztató vállalkozások bevétele (értékesítésből származó, folyó áron) 997 milliárd forint volt. Ugyanez az adat 2016. I. negyedévében már az 1000 milliárd forintot is meghaladta.

A szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatban tevékenykedő vállalkozások érték el a legnagyobb bevételt, több mint 463, illetve 478 milliárd forintot. Az ágazaton belül a közúti áruszállítás, költöztetés alágazat bevétele érte el a legmagasabb szintet.

Az értékesítés árbevétele a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban									
Év, negyedév	Szállítás, raktározás	Szárazföldi, csővezetékes szállítás	Ebből:		Vízi szállítás	Légi szállítás	Raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység	Postai, futárpostai tevékenység	
			Egyéb szárazföldi személyszállítás	Közúti áruszállítás, költöztetés					
Értékesítés árbevétele (millió Ft)									
2014.	I.	974 501	433 984	107 337	245 697	4 231	70 381	404 984	60 922
2015.	I.	997 004	463 145	111 913	265 642	3 888	85 210	382 655	62 105
2016.	I.	1 050 576	478 161	115 375	284 736	4 217	103 646	399 524	65 028
Előző év azonos időszaka = 100,0									
2014.	I.	115,9	108,8	104	114,8	96	120,4	126,9	101,5
2015.	I.	102,1	106,9	104,3	108,4	91,9	119,3	94,2	101,8
2016.	I.	105,4	103,2	103,1	107,2	108,5	121,6	104,4	104,7

1. táblázat

Forrás: Forrás: Szállítási teljesítmények, közúti közlekedési balesetek, 2015. illetve 2016. I. negyedév/Táblázatok

2015. I. negyedévében a teljes munkaidőben alkalmazásban állók létszáma több mint 180 ezer főt tett ki a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban. 2016. I. negyedévében ez a szám 189 ezer főre emelkedett. Ezen belül az ágazatokban és alágazatokban dolgozók létszáma különbözően alakult. A legnagyobb mértékű létszámnövekedés a közúti áruszállítás, költöztetés alágazatban valósult meg. A szállítás és raktározás szektorban a

teljes munkaidőben alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete 2015. I. negyedévében országos átlagban 227.593, 2016. I. negyedévében pedig 236 ezer forintot ért el.⁷

A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban alkalmazásban állók adatai									
Év, negyedév	Szállítás, raktározás	Szárazföldi, csővezetéke s szállítás	Ebből:		Vízi szállítá s	Légi szállítá s	Raktározás, szállítást kiegészítő tevékenysé g	Postai, futárpostai tevékenysé g	
			Egyéb szárazföldi személyszállítá s	Közúti áruszállítás , költöztetés					
Teljes munkaidőben alkalmazásban állók létszáma (fő)									
2014.	I.	178 645	97 459	36 856	41 193	496	623	52 846	27 220
2015.	I.	180 644	99 921	35 490	45 066	500	766	53 333	26 124
2016.	I.	188 643	105 197	37 067	48 703	527	917	56 137	25 865
Előző év azonos időszaka = 100,0									
2014.	I.	105,1	109,5	102,5	101,5	76,5	85,6	102,1	97,4
2015.	I.	100,9	102,2	96,3	108,5	100,8	123	100,9	95,9
2016.	I.	104,4	105,3	104,4	108,1	105,4	119,7	105,3	99
Bruttó átlagkereset (Ft/fő/hó)									
2014.	I.	221 073	204 548	231 732	144 215	179586	671843	254 200	206 362
2015.	I.	227 565	213 816	249 559	157 072	190386	692451	258 401	204 286
2016.	I.	236 437	219 211	251 565	162 090	185082	704852	271 772	214 245
Előző év azonos időszaka = 100,0									
2014.	I.	103,2	110,1	108,3	102,7	94,7	113,8	96,5	100,7
2015.	I.	103,3	105,1	107,8	110,3	106	103,1	101,7	99
2016.	I.	103,9	102,5	100,8	103,2	97,2	101,8	105,2	104,9

2. táblázat

Forrás: Szállítási teljesítmények, közúti közlekedési balesetek, 2015. I. negyedév/Táblázatok

Az ágazatban a beruházások értéke 2011-től 2013-ig növekedést mutatott. 2011-ről 2012-re több mint kétszeresére nőtt (7.664 millió Ft-ról 18.243 millió Ft-ra), majd 2013-ra majdnem kétszeresére emelkedett (18.243 millió Ft-ról 35.562 millió Ft-ra).⁸ 2014-ben a szállítás, raktározás ágazata a bruttó hozzáadott érték 6,4%-át tette ki. A szállítás,

⁷ Szállítási teljesítmények, közúti közlekedési balesetek, 2015. I. negyedév

⁸ Békés megye statisztikai évkönyve, 2013, 141. o.

raktározás ágazat hozzájárulása a bruttó hazai termék (3,6%) növekedéséhez (termelési oldalról) 2014-ben 0,2% volt⁹.

A vasúthálózat az országos közúthálózathoz hasonlóan sugaras szerkezetű, Budapest központú hálózatot alkot. A működtetett normál nyomtávú vasúti pályák hossza kicsivel több, mint 7000 km volt 2013-ban. 2013-ban több régióban a vasút- és útépítési, valamint a felújítási munkák a szállítás és raktározás beruházási volumen növekedését idézték elő az egy évvel korábbi adatokhoz képest. 2013-ban az összes áruszállítás 18%-a vasúton valósult meg. 2015. I. negyedévében a vasúti áruszállítás 18%-os, míg a közúti áruszállítás 66%-os részarányt képviselt az áruszállításban (nemzetközi áruszállítással).

Magyarországon is a közúti áruszállítás meghatározó, míg a vasúton és a vízen szállított áruk jelentős része a nemzetközi szállítást szolgálja. A vízi áruszállítás nem jellemző Magyarországon, az áruszállítás mindössze 4%-a történt folyóinkon.¹⁰ A hazai vízi áruszállításban három országos közforgalmú kikötőnek van nagy jelentősége: ezek a bajai, a csepeli és a győr–gönyői kikötők.

A szállítási szolgáltatások exportja 2015. első negyedévében megközelítette a 361, importja a 216 milliárd forintot. A 2014. évi import 859, az export 1438 milliárd forintra rúgott.

⁹ www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_qpt009j.html

¹⁰ www.ksh.hu/apps/shop.kiadvany?

[_kiadvany_id=46693&p_temakor_kod=KSH&p_session_id=350574688358223&p_lang=HU](http://www.ksh.hu/apps/shop.kiadvany?kiadvany_id=46693&p_temakor_kod=KSH&p_session_id=350574688358223&p_lang=HU)

Erősségek	Gyengeségek
Széles oktatási kínálat	Elméletorientált szakképzési rendszer
Erős logisztikai infrastruktúra Pest megyében	A kkv-k versenyképességének folyamatos gyengülése
Magyarország tagja nemzetközi közlekedési egyezményeknek	Elmaradott logisztikai eszközellátottság Nyugat-Európa-hoz képest
	Centrális logisztikai hálózat
	A kkv-k informatikai támogatottsága kevésbé fejlett
	Együttműködési kultúra hiánya a kkv-k között
Lehetőségek	Veszély
A piaci igényekhez alkalmazkodó képzések kidolgozása és elindítása (duális képzés)	Szakemberhiány
Oktatási intézmények és vállalatok közötti együttműködés erősítése	A magasabb hozzáadott értékű szolgáltatások arányának alacsony szintje
A kkv-k logisztikai szerepvállalásának fejlesztése	
A centrális hálózat oldása	
Határ menti logisztika együttműködés	
A kkv-k infrastruktúra és informatika háttér fejlesztése	
A kkv-k bekapcsolása az ágazatba beszállítóként	
Klaszterek létrehozása	
A vállalkozások ösztönzése K+F+I tevékenységre	
Békés megye elérhetőségének javítása közúton	

3. táblázat: A logisztika SWOT-elemzése

2.1 A logisztika jövője Magyarországon

2007-2013 közötti időszakban a logisztikai szakma 45,96 milliárd forint vissza nem térítendő támogatásban részesült. ¹¹

Közlekedési szempontból Magyarország kedvező helyzetben van, így Nyugat- és Kelet Európában nagy tranzitforgalmat tud lebonyolítani.

A Kormány kiemelt jelentőséget tulajdonít a logisztikának, hiszen Magyarország földrajzi elhelyezkedése lehetőséget biztosít a versenyképesség növelésében, a beruházás ösztönzésben, valamint a fenntartható fejlődésben. ¹²

¹¹ <http://logisztika.com/2016-sorsdonto-ev-magyarorszag-logisztikai-versenykepessége-szempontjabol/>

¹² http://jnszmik.hu/files/documents/Tudasbazis/Agazati_informaciok/Logisztika.pdf

A kormány¹³ megtárgyalta Wáberer György miniszteri biztos, a magyar logisztikai piac és fuvarozási iparág jövőjéről szóló jelentését, majd elfogadta a Wáberer-tervet, amelynek eredményeként a külföldi kamionosok ellenőrzését fokozzák, a magyarok pedig kedvezményeket kapnak.

A miniszterek feladata, hogy a hazai fuvarozási piac és a magyar fuvarozási vállalkozások védelme érdekében fokozzák a külföldi fuvarozók tevékenységi jogosultságának ellenőrzését, és létrehozzák a hatékonyabb ellenőrzés személyi, szervezeti, technikai és pénzügyi feltételeit. További teendő még a bírságtételek növelése és a jogosulatlan tevékenység visszaszorítására irányuló terv készítése. Valamint célként tűzték ki, hogy a közigazgatási eljárás szabályainak módosításával lehetővé váljon a helyszíni bírságolás, a külföldiekkel szembeni eljárás idejének lerövidülése, valamint a bírságok behajthatósága.

A kormány szemügyre veszi azokat a rendelkezéseket, amelyek „az áru fuvarozást végző gépjárművezetők munkája jellegéből adódóan nem tarthatók be”. Az adózásuk is kedvezőbb lesz: a belföldi fuvarozást végző sofőrök kiküldetési költségtérítési átalányát várhatóan megemelik, valamint enyhítenék a tehergépjárművekhez kapcsolódó adminisztrációs terheket.

Előreláthatóan az új haszonjarműveket műszaki vizsga nélkül lehet majd forgalomba helyezni, a más EU-államból megvásárolt haszonjarmű érvényes vizsgáját pedig el fogják ismerni. A haszonjarművek esetében nem kell majd visszterhes vagyónátruházási illetéket fizetni. A gépjárműadót pedig „közelítik az európai uniós irányelvben kötelezően meghatározott legalacsonyabb mértékhez”. Mindemellett a kormány emelné a kamionparkolók számát, javítaná felszereltségüket és védettséget, valamint közlekedési szolgáltató állomások hálózatát hozná létre.

Magyarországon egyre nagyobb a sofőrhiány¹⁴, csaknem 6500 sofőr hiányzik a magyar fuvarozási vállalkozásoknál. Ennek egyik oka, hogy a nyugati vállalkozások elszívják a munkaerőt. A probléma megoldásaként a kormány 6000 leendő gépjárművezető részére

¹³ www.otpbank.hu/privatebanking/Hir?id=37646

¹⁴ <http://logisztika.com/6500-sofor-hianyzik-magyarorszagon/>

fedezze a C és E kategóriájú jogosítvány, valamint a GKI-vizsga megszerzésének költségeit 5 milliárd forint értékben uniós és hazai támogatás segítségével. A sofőrhiány megszüntetése érdekében kialakítják a hivatásos gépjárművezetők „C”, „D”, „C+E”, „D+E” és „GKI” alapkategóriájú állami finanszírozású képzését, illetve felülvizsgálják a képzési rendszer szabályait, a feleslegesnek ítélt vizsgaelemeket megszüntetik. A sofőrhiány problémájának megoldásaként felméri a 18 éves korhatár visszaállításának lehetőségét a belföldi árufuvarozásban. Ezen felül szabadabb utat adnának a konkurenciának is: egyszerűsítene a tagállamokból érkezők foglalkoztatásának feltételeit.

A képzésre¹⁵ minden 21. életévét betöltött érdeklődő jelentkezhet, és legalább 2 éves B kategóriájú jogosítvánnyal kell, hogy rendelkezzen a pályázó. A képzés jelentkezéséhez elegendő az alapfokú képzettség megléte, tehát érettségi nélkül is lehet jelentkezni.

A programra 23¹⁶ ezren jelentkeztek. A többszörös túljelentkezés miatt komoly kiválasztási folyamat valósul meg. A képzés feltétele tanulmányi szerződés kötése a leendő munkáltatóval, valamint – a képzés elvégzése után – a pályázónak ott is kell elhelyezkednie.

A program kapcsán több aggodalom is felmerült. Sokan a képzés ingyenessége miatt attól félnek, hogy a képzés a sofőrszakma felhígulásához vezethet. A jelenleg dolgozó sofőrök pedig attól tartanak, hogy a munkaerő-kínálat hirtelen megemelkedése miatt munkakörülményeik tovább romolhatnak.

Hazai logisztikai érdekképviselők

- Magyar Logisztikai Egyesület
- Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége
- Logisztikai Egyeztető Fórum
- Csomagolási és Anyagmozgatási Országos Szövetség
- Iparfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft.

¹⁵ <http://fuvarlevel.hu/hatezer-sofort-kepeznek/>

¹⁶ http://hvg.hu/gazdasag/20151009_Tolonganak_a_fiatlok_az ingyenes_soforke

- Magyar Hajózási Országos Szövetség
- Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság
- Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége
- Magyar Vámügyi Szövetség

2.2 Magyarországon tevékenykedő, közúti áruszállítással foglalkozó vállalkozások

A **Waberer's International Zrt.** Magyarország piacvezető és Európa egyik meghatározó logisztikai szolgáltatója, valamint Európa harmadik legnagyobb nemzetközi fuvarozó vállalata. Alapításakor a cél az volt, hogy a fuvarozástól a szállítványozásig, a raktárlogisztikától a gépjárműjavításig olyan vállalatok jöjjenek létre, amelyek professzionális tevékenységekre képesek. A Waberer's International Zrt. működését a logisztika minden területén magasan képzett szakemberek, az egyes vállalatok közötti hatékony együttműködés és integrált számítástechnikai támogatás segíti. Leányvállalatokat hozott létre Romániában, Lengyelországban és Szlovákiában, valamint a nyugati régióban Németországban, Franciaországban, az Egyesült Királyságban és Olaszországban.

A Waberer's Csoport 3500 saját tulajdonú kamionnal rendelkezik, 4500 profi gépjárművezetőt alkalmaznak, évente 500 millió km-t tesznek meg. A vállalkozás éves árbevétele 530 millió euró, belföldi raktárkapacitása 210.000 m².

A **GLS Hungary** Magyarország egyik legnagyobb csomaglogisztikai szolgáltatója. A GLS Group Európa szerte végzi tevékenységét kb. 19 ezer járművel, a 2014/2015-ös évben összesen 2,1 milliárd euró árbevételt ért el. Alkalmazottainak száma 14 ezer főt, ügyfeleinek száma pedig 220 ezer főt tettek ki.

A **DHL** világszerte, 220 országban van jelen. A cég 325.000 munkatárssal végzi tevékenységét.

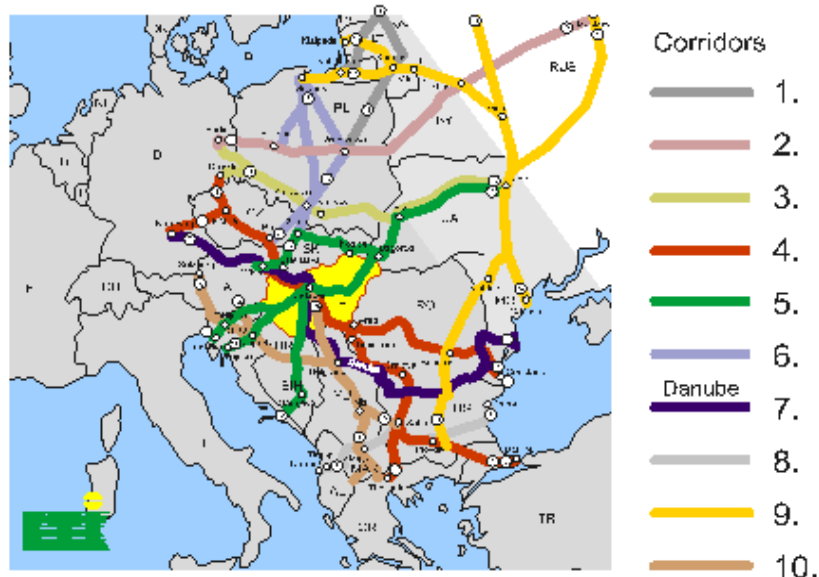
A Sygnus Kereskedelmi Kft. mintegy 2,5 milliárd forintos fejlesztést valósít meg paksi telephelyén. A fejlesztés célja a kapacitásnövekedés, valamint a darabáru-berakodás feltételeinek kiépítése. Ezen fejlesztéssel a Sygnus Kereskedelmi Kft. a tervezett atomerőmű-bővítés során be tud kapcsolódni az építési áruk forgalmába.¹⁷

¹⁷ <http://www.logisztikama.hu/2014/03/paks-bovitesebol-profitalna-a-sygnus-kikotoje/>

3. Nemzetközi kitekintés

3.1. Nemzetközi folyamatok

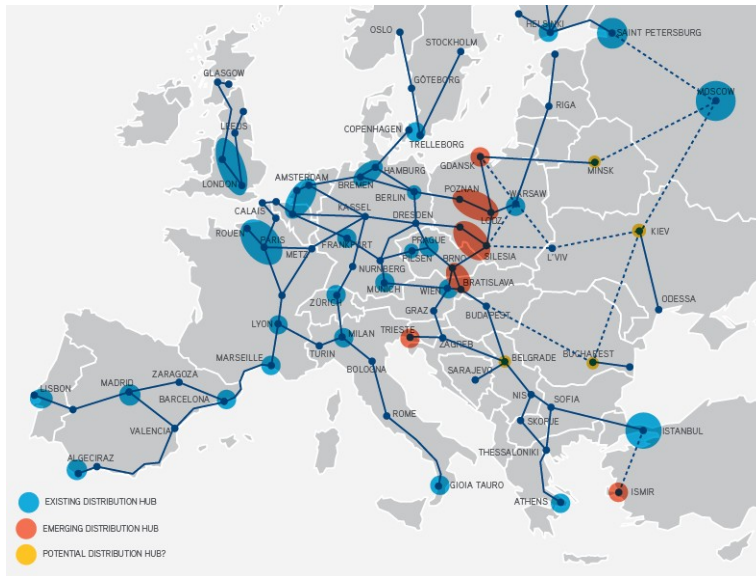
A **transzeurópai közlekedési hálózat** (röviden TEN-T) egy tervezett közúti, vasúti, légi és vízi közlekedési hálózat, melynek célja, hogy egész Európát átfogja. A TEN-T egy nagyobb rendszernek, a transzeurópai hálózatnak (TEN) a része, mely a közlekedésen kívül a távközlési hálózatot (eTEN) és az energetikai hálózatot (TEN-E) is magában foglalja.



2. ábra

Forrás: http://hu.wiki.weblogtrade.eu/Eur%C3%B3pai_k%C3%B6zleked%C3%A9si_%C3%A9s_sz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1si_h%C3%A1ll%C3%B3zatok_%C3%A9s_csom%C3%B3pontok

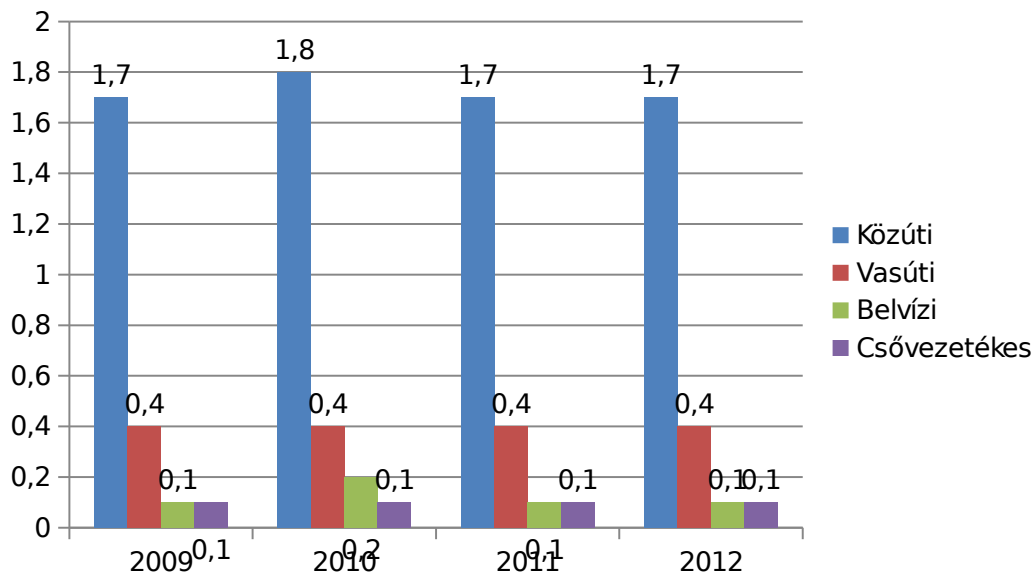
Az európai logisztikai térképen az egyre növekvő fontosságú Lengyelország látható. Katowice folyamatos fejlődésben van, 2020-ra Európa egyik nagy állomása lehet.



3. ábra

Forrás: <http://www.katowicethecity.com/katowice-set-to-become-one-of-europe-main-logistics-hubs-by-2020/>

Az Európai Unióban (28 tagország) zajló áruszállítás lényegében a közútra koncentrálódott. A nemzetközi gyakorlathoz hasonlóan a magyarországi nagyvállalatok a leggyakrabban a raktározást (66%), a vámolással kapcsolatos feladatokat (66%), a fuvarozást (62%) és a disztribúciót (55%) outsourcing keretei között oldják meg.¹⁸

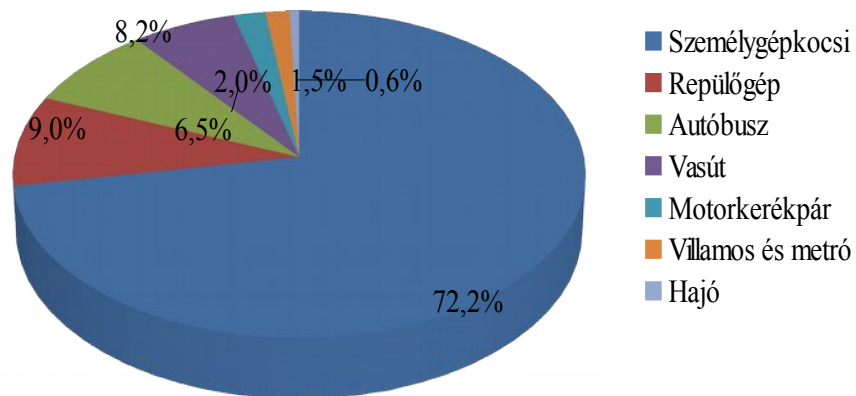


4. ábra: Az áruszállítási teljesítmény alakulása az Európai Unióban (billió tonnakilométer)

¹⁸A szállítási ágazat helyzete, 2013

Az EU 28 tagországában 2012-ben a személyszállítási módok közül az összforgalom 72%-át a személygépkocsi-forgalom tette ki. A második helyen a repülőgépes utazások szerepelnek 9,0%-kal. Előbbi felülmúlta az autóbuszos közlekedést (8,2%) és a vasúti személyszállítást (6,5%) is.

A személyszállítás megoszlása módok szerinti utaskilométer alapján 2012-ben, EU 28



5. ábra

3.2. 'Jó gyakorlatok' az ágazat fejlesztésére

2015. elején sikeresen lezárult két európai uniós logisztikai projekt (Délkelet-európai Transznacionális Együtműködési Program keretében az ACROSSEE és GIFT nemzetközi konzorcium), amely az IFKA partnerségével zajlott le.

Az ACROSSEE 'Délkelet-Európa Közlekedési Egységét Elősegítő Határokon Átívelő Hozzáférés Javítása' elnevezésű projektben 25 szervezet vett részt. A projekt célja egy olyan koherens, infokommunikációs alapú felület kialakítása volt, amely a délkelet-európai közlekedési útvonalak egyszerűsítéséhez, hatékonyság növeléséhez és optimalizálásához vezet. A projekt következtében Délkelet-Európában kiemelkedő web-alapú IT felületet hoztak létre a határ menti átkelőhelyek vasúti és közúti technikai és

adminisztratív jellegű lényegi információinak megosztására. Ezáltal a nyugat-balkáni közlekedési folyosók könnyebben bekapcsolódnak az Európai Unió közlekedési rendszerébe.

A GIFT végrehajtotta a 'Zöld Intermodális Teherszállítás' stratégiai projektet 22 nemzetközi partnerével, amelynek feladata volt az érintett szállítási hálózatok, a IV-es, az V-ös és a VII-es páneurópai közlekedési folyosók állapotának megismerése, elemzése és minősítése. Emellett új közlekedési politikákat és stratégiákat szorgalmaztak az infrastruktúra, a folyamatok, az eszközök, az infokommunikációs technológiák, a jogszabályok, a szabványok és a direktívák terén. A fenti lépések célja az volt, hogy a jelenlegi közlekedési folyosók „zöld”, intermodális teherszállítási korridorokká váljanak, továbbá a délkelet-európai övezet szállítási útvonalainak logikus fejlesztésére vonatkozó indítvány kerüljön kidolgozásra.

Sikeres projektet zárt az XAPT

Az alkatrész- és szolgáltatás-beszállítóként tevékenykedő Autonet csoport (Románia és Magyarország) az eddig eredményesen működő, XAPT által megalkotott iSCM (intelligent Supply Chain Management) integrált rendszerének továbbfejlesztésével bővítette a Bukarestben levő regionális logisztikai központját.

Az XAPT az Autonettel hosszú távú együttműködést alakított ki. Az Autonet 2011 végén a bukaresti regionális logisztikai központjában a kézi technológiát egy új, félig automatizált raktárrendszer váltotta fel.

Az új raktári technológiával szemben feltételként határozták meg, hogy a kiszedés és a csomag-előkészítés sebességét optimalizálják, a csomagolási költségeket visszafogják és az egységnyi tároló területre eső forgalmat nagymértékben emeljék. A projekt eredményeként a logisztikai központ egy nap 1.500 csomagot dolgoz fel, de előrelátó tervezés során akár az ötszörösét is képesek elérni.

WebEye – Vezető szolgáltatója a közlekedésinformatikai megoldásoknak

A közlekedésinformatikai megoldások egyik vezető szolgáltatója Magyarországon WebEye Magyarország a Lambda-Com cégcsoport. A cégcsoport célja, hogy olyan

alkalmazásokat fejlesszen, amellyel a logisztikai tevékenységet folytató vállalkozások munkafolyamataikat hatékonyabban szervezhetik meg, és erőforrásaikat gazdaságosabban tudják felhasználni.

A Lambda-Com hazánkban kutató és fejlesztő vállalatai közé tartozik.¹⁹

Vállalatirányítási rendszer bevezetése a PALMSPED CARGO 2009 Logisztikai Kft.-nél

A PALMSPED CARGO 2009 Kft. főtevékenysége a szállítmányozás, ezen belül a közúti fuvarszervezés. Jelen projektjük a Kft. komplex vállalatirányítási rendszerének kialakítása szoftverbeszerzéssel, illetve ehhez kapcsolódó tanácsadás igénybevétele. A vállalkozás célja ezzel a projekttel a cég jövedelemtermelő képességének erősítése.

A projekt során a következő funkcionális célterületek kialakítása történt meg:

- Vállalati CRM, értékesítési terület
- Kontrolling és döntéstámogatás
- Táv- és csoportmunka támogatás
- Pénzügyi, számviteli terület
- Internetes megjelenés (vállalati portál)

A vállalatirányítási rendszer bevezetése elősegíti a cég sikerességét, valamint a hosszú távú eredményes működést és növekedést. A meglévő munkafolyamatok racionalizálódtak, ezáltal a vállalkozás versenyképessége, vevőmegtartó ereje meglehetősen javult.

Digitális költségsökkentés a munkaszervezésben

Egyre nagyobb igény mutatkozik a széles körben alkalmazható feladatkiosztó rendszerekre. Főként a logisztikával és flottamenedzsmenttel foglalkozó vállalkozások számára hasznosak ezek a rendszerek, ahol a munka kiosztóját és felvevőjét gyakran több ország választja el egymástól. Egy céges flotta esetében elemi fontosságú a

¹⁹<http://logisztikaitrendek.hu/wp-content/uploads/2015/05/Logisztika-Trendek-%C3%A9s-legjobb-gyakorlatok-kiadv%C3%A1ny-2015-%C3%A1prilis.pdf>

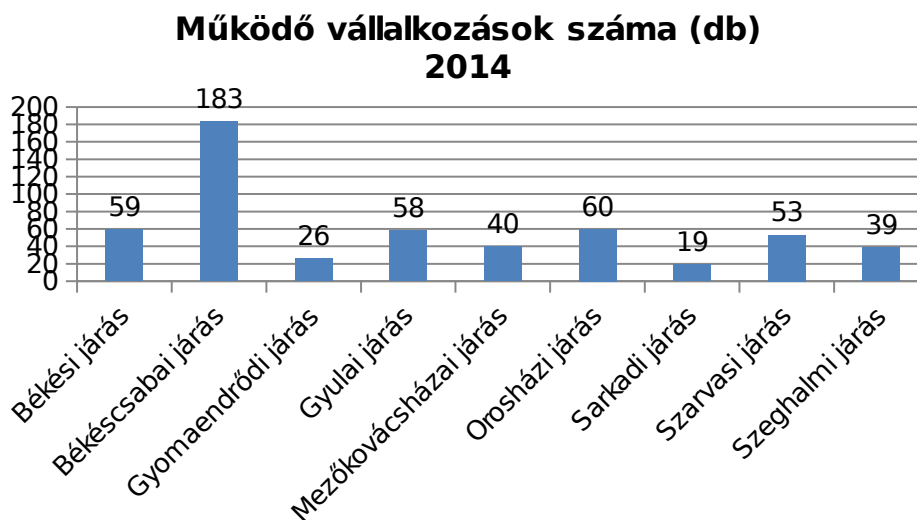
munkafolyamatok finomhangolása, a feladatok ütemezése, delegálása, végrehajtása és adminisztrálása.

A feladatkiosztó rendszerek (project management software) ütemezési funkciójával állandóan követhető a projektek aktuális állapota. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a központban ülő diszpécser a cég valamennyi járművének mozgását figyelemmel kíséri, mindegyiknek tud üzenetet küldeni, illetve az üzenetére érkezett válaszokat és a vezetők kéréseit is fogadni tudja. Ezáltal megteremtődik a folyamatos kommunikáció, az azonnali elérhetőség, valamint a céges összhang.

Ennek köszönhetően munkafázisonként nyomon követhető az országokon átívelő projektek aktuális állása, így például az áru felvételi helyéhez a legközelebb tartózkodó járművet tudja küldeni, így kevesebb emberi erőforrás bevonásával hatékonyabbá válik a napi munka.

4. Az ágazat súlya Békés megye gazdaságában

Békés megye helyzetét nehezíti, hogy nem rendelkezik olyan közlekedési infrastruktúrával, amely idevonzaná a gazdasági szereplőket, hiszen autópálya és gyorsforgalmi autótút nem érinti. Békés megyében 2014-ban összesen 537 vállalkozás működött a szállítás, raktározás ágazatban. Területi eloszlásukat járásonként az alábbi ábra szemlélteti, melyből kitűnik, hogy legnagyobb számban a Békéscsabai járásban működnek ilyen irányú tevékenységet folytató vállalkozások. A Békési -, Gyulai -, Orosházi -, Szarvasi-, valamint Szeghalmi járásban közel azonos számú működő vállalkozást találunk. Megyei átlag alatt a Sarkadi-, valamint a Gyomaendrődi járás található.

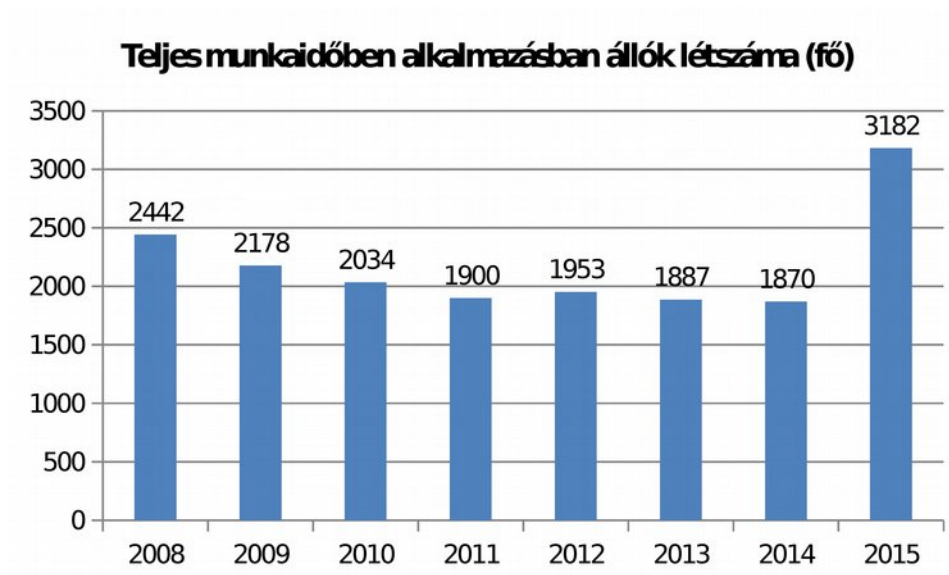


6. ábra

Forrás: Saját szerkesztés, KSH adatok alapján

A foglalkoztatottak számát tekintve 2015-ben 3182 fő volt a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma Békés megyében a szállítás, raktározás területén. Ez az elmúlt 8 év legmagasabb foglalkoztatási szintje. 2008-ban még 2442 fő volt a számuk, majd vélhetően a gazdasági válsággal összefüggésben évről-évre csökkent a foglalkoztatási szint egészen 2011-ig. Az ezt követő három évben 2014-ig, átlagban 1903 fő volt a

foglalkoztatottak száma. Ezt követően érte el az ágazat a legmagasabb foglalkoztatási szintet, ami a 2008-as szinthez képest 30,3%-os, a 2014-es évhez képest pedig 70,1%-os növekedésnek felel meg.

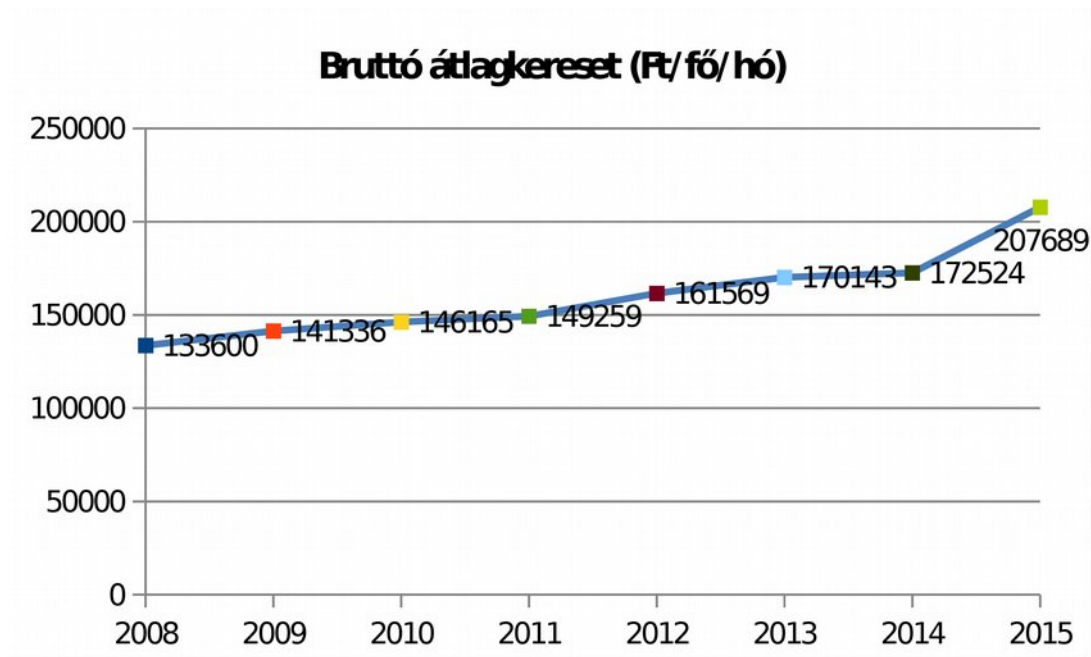


7. ábra

Forrás: Saját szerkesztés, KSH adatok alapján.

A teljes munkaidőben alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete 2015-ben 207.689 forint volt. 2008 óta lassú, de folyamatos volt az átlagkeresetek növekedése. 2015-ben 55%-al többet kerestek a szektor munkavállalói, mint 2008-ban.

Csongrád és Bács-Kiskun megyéket Békés megyével összehasonlítva számottevő különbség nem található az adatokban.



8. ábra

Forrás: Saját szerkesztés, KSH adatok alapján.

A Békés megyei beruházások teljesítményértéke a szállítás és raktározás esetében 4.465 millió Ft-ot ért el 2014-ben, az előző évhez képest 38,9%-kal nőtt. Mindeközben az ipar 30.685 millió Ft értékű beruházást valósított meg a megyében.

Békés megye közlekedés-földrajzi helyzete viszonylag kedvezőtlen. Közúthálózatának, logisztikai infrastruktúrájának a fejlesztése más térségekhez, az országos átlaghoz képest hátrányban van. Jelentős mértékben ennek is köszönhető, hogy Békés megye felzárkózása nem valósulhatott meg, sőt egyes mutatókban leszakadása növekedett. A következő térképen megfigyelhető a 2015-re javasolt gyorsforgalmi úthálózat. Többek között a Békés megyét összekötő gyorsforgalmi út sem épült meg.

2015-re javasolt gyorsforgalmi úthálózat



9. ábra

Békés megyében működő cégek

A megyében számos olyan logisztikai vállalkozás tevékenykedik, amelyek országos vagy nemzetközi szinten is tevékenykednek, így például a fentebb említett GLS, vagy a DHL.

A Békés és Jász-Nagykun-Szolnok megyében is működő Bora Ital-Nagykereskedelmi Kft 2014-ben új logisztikai központot hozott létre Békéscsaba Északi Ipartelepén. Az elkészült fejlesztés raktározás és szállítás szempontjából egyaránt megfelel a 21. századi követelményeknek. A csarnok közel 5000 négyzetméteres, ahol a munkavállalók megfelelő körülmények között tudnak dolgozni, tárolni és kiszolgálni a partnereket. Az energiahatékonyság jegyében pedig 25 üzletet napelemekkel látták el, míg 10 üzletben hűtőkamrákat alakítottak ki. A cégcsoportban 178 munkavállaló dolgozik, ebben a beruházásban 12 új munkahelyet hoztak létre.

Békéscsabán az M-FlexiLog Kft. 3,3 milliárd forintból épít csomagolóanyag gyárat és logisztikai központot. A fejlesztés eredményeként 3500 négyzetméteres raktárépület és 4500 négyzetméteres gyártóbázis épül meg. A fejlesztés befejeztével 120 új munkahely jön létre. A 21. századi technológiával felszerelt gyáregység technológiája garanciát jelent a további exportpiaci sikerekre, és megerősíti a cég beszállítói pozícióját az európai élelmiszeripari, vegyipari, édesipari közép vállalatok között.

5.Problémák feltárása²⁰

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége elnökségének mai állásfoglalása szerint 2016-ban soha nem látott szükség van a logisztika iparág kormányzati támogatására. Az egyre élesedő nemzetközi versenyben a megfelelő erőforrások nélkül hazánk leszakad és elveszti az esélyét, hogy régiós logisztikai központ legyen.²¹

Magyarországon egyre nagyobb a sofőrhiány, csaknem 6500 sofőr hiányzik a magyar fuvarozási vállalkozásoknál. Ennek egyik oka a nyugati vállalkozások elszívó ereje. A probléma megoldásaként a kormány 6000 leendő gépjárművezető részére fedezi a C és E kategóriájú jogosítvány megszerzésének költségeit 5 milliárd forint értékben uniós és hazai támogatás segítségével.

A WebEye Magyarország adatai szerint nagymértékű az üzemanyag hiány a vállalkozásoknál. Egy-egy közepes méretű szállítványozó vállalatnál havonta átlagosan annyi gázolaj tűnik el flottánként, amelyből még 1000 kilométernyi utat lehetne megtenni. A lopásokon túl az üzemanyag hígítása akár esetenként 1,5 millió forintos kárt is okozhat a járművekben.

Magyarország közlekedési hálózatában (közút és vasút) a keresztirányú összeköttetések vagy hiányosak, vagy a színvonaluk nem megfelelő. A területi lefedettséget illetően hátrányként értelmezhető, hogy a logisztikai vállalkozások főként Pest megyére koncentrálnak telephelyeiket. Hiányoznak a komplex, minőségi logisztikai szolgáltatások.

A meglévő hálózat a mai forgalmi igényeknek nem tesz eleget. A nyugat-európai szinttől a hazai logisztikai központok elmaradnak mind a kiépítettségtől, az eszközellátottságtól, mind a fejlett megoldásoktól.

A vidéki és a Pest megyei fizetések között jelentős különbségek mutatkoznak. Az ágazat kiemelkedő térségeiben jellemző a szakemberek hiánya, főként azon szakmák esetében, amelyet szakképzés, felnőttképzés keretében lehet elsajátítani, például: targoncavezető, kamionsofőr. Ezen szakmák tekintélye egyre alacsonyabb, és az emberi erőforrás hiánya a

²⁰ Logisztika ágazat szakpolitikai stratégia (2014-20)

²¹ <http://www.vg.hu/gazdasag/a-megfelelo-kormanyzati-eroforrasok-nelkul-magyarorszag-leszakad-467854>

nyugat-európai országok elszívó hatása miatt is alakult ki. Azonban tekintettel kell lenni arra, hogy a tőlünk keletre fekvő országok irányából is számítani lehet logisztikai munkaerőre.

A kkv-k versenyképessége egyre gyengül a bonyolult logisztikai ágazatban.

Alacsonynak számít a magasabb hozzáadott értékű szolgáltatások aránya. Raktározási tevékenységet a vállalkozók mindössze 55%-a végez. Ezek közül is 65-75% végez további értéknövelő szolgáltatást, például kommissiózást, csomagolást, címkézést.

Hatékonysági mutatók alapján jelentős eltérés figyelhető meg a kis- és közepes vállalkozások (kkv), valamint a nagyvállalatok között. A termékek felvásárlóinak egyre nagyobb igényei vannak – megjelennek az egyedi igények is – és a termékek egyre rövidebb eljutási idejét követelik meg, amely erős árversenyhez vezet. A kisebb vállalkozások gyakran nem elég tőkeerősek a továbbfejlődéshez, illetve jellemző, hogy a multinacionális vállalatok a nemzetközi központokkal állnak partnerségben.

A logisztikai oktatás terén problémaként merül fel, hogy az oktatás nincs összhangban a munkáltatók által elvárt szaktudással, kompetenciákkal és hozzáállással.

Az ágazat szabályozási környezete nem kedvező, bonyolult.

A közúti szállítás elemi fontosságú, hiszen az áruszállítás nagy hányada közúton történik. Az M8 és az M9 gyorsforgalmi utak kiépítése oldaná a sugaras szerkezetet és aktivizálná az elmaradott területek gazdaságát. Az M44 megépítése pedig Békés megyét bekapcsolná az ország vérkeringésébe.

Békés megyében található a megyék közül a legtöbb helyi védettségű természeti terület. Ez a speciális adottság, és természetesen az országos jelentőségű védett (nemzeti park, tájvédelmi körzet) természeti területek indokolják a gazdasági, illetve közlekedés típusú fejlesztések céljai keretében a természeti területek védelmének messzemenő biztosítását. A logisztikai feltételek javítása, a megye elérhetőségének, illetve a periférikus térségek elérhetőségének javítása is potenciális közvetlen konfliktusforrást jelent. Az egyik leglényegesebb potenciális környezetterhelést a közlekedésfejlesztés, a logisztikai szerepkör bővítése okozhatja. A megye elérhetősége javításának és a belső térszerkezet fejlesztésének alapfeltétele a műszaki infrastruktúra hálózat kiemelten a közlekedés pályák – fejlesztése. A logisztikai szerepkör erősítése várhatóan nagyobb forgalmat vonz.

Az infrastruktúra hálózat kiépítése, fejlesztése, és az abból eredő, megnövekedett forgalom számos esetben környezeti konfliktus forrása lehet, a közlekedés okozta környezetszennyezés - útburkolat rongálás, valamint zaj-és levegőszennyezés végett.

Az áruszállítás sokszor összehangolatlan, valamint az áruszállítók gyakran akadályozzák a forgalmat, gátolják a gyalogosközlekedést és zavarják a környéken élők nyugalmaát.

A Békés Megyei Önkormányzat a minél komplexebb helyzetkép feltárása érdekében logisztikai munkacsoportos megbeszélést tartott, melyre meghívta az ágazatban működő cégek, vállalkozások képviselőit is. A megbeszélés elsődleges célja a szektorban működő foglalkoztatók munkaerő piaci igényének felmérése, problémáinak megismerése volt, hiszen a „Terület- és Településfejlesztési Operatív Program TOP-5.1.1-15 Megyei szintű foglalkoztatási megállapodások, foglalkoztatási – gazdaságfejlesztési együttműködések” című felhívás keretén belül lehetőség van munkaerő piaci programok támogatására. Ennek segítségével lehetőség nyílik a munkáltatói igények figyelembe vételével képzések szervezésére, a foglalkoztatás bővítésére, a hátrányos helyzetű álláskeresők munkához juttatására.

A megbeszélésen elhangzottak általános és ágazathoz kapcsolódó problémák, javaslatok egyaránt:

Javaslat:

- a gépkezelői képzések mellé szükséges az alapfokú számítástechnikai ismeretek oktatása is, az összetett munkamenet miatt

Probléma:

- gyenge nyelvi képzések
- problémaforrás lehet a programból felvett emberek miatti elbocsájtás
- magas fluktuáció
- megbízható teherautósofőrökből hiány van a piacon, az autók állása miatt akár veszteség is keletkezhet

6. Javaslatok a befektetés ösztönzésre és a munkahelyteremtésre

Munkaerő oldalról megközelítve szükséges különböző nemzetközi gyakorlatnak megfelelő képzési programok, duális képzések bevezetése, indítása a szakemberhiány kezelésére, illetve a szakemberek tudásának folyamatos csiszolására annak érdekében, hogy a jövőbeli munkaerő a munkáltatók által elvárt szaktudással, kompetenciákkal, és hozzáállással kerüljenek a munkaerő-piacra.

A munkabérek jellemzően ott magasabbak, ahol a logisztikai vállalkozások jobban kiépültek, például Pest és Győr-Moson-Sopron megyében. Béremelés, ösztöndíjrendszer bevezetése, különböző motivációs eszközök oldhatják az elszívó hatást, bár a nyugat-európai munkabérekkel nehéz versenyezni.

Vállalkozói oldalról a kkv-k versenyképességének erősítése a nagyobb vállalkozásokhoz való bekapcsolásával, technológiai fejlesztésekkel, valamint a vállalkozások potenciáljának javítása vállalati együttműködésekkel. Fontos a hazai KKV szektor számára képzési program kidolgozása. A logisztikai képzési kínálat és a vállalkozói kereslet illeszkedésének figyelembe vétele szükséges.

A magasabb hozzáadott értékű szolgáltatások (kommissiózás, csomagolás, címkézés) arányának növelése.

A vállalkozásokat terhelő adók csökkentése.

Az **infrastruktúra kiépítettsége szempontjából** javasolt a keresztirányú összeköttetések kiépítése, illetve a meglévők színvonalának emelése a sugaras hálózat oldása, továbbá a közúti személy- és áruszállítás magasabb színvonalának elérése érdekében. Békés megyében az M44-es gyorsforgalmi út mihamarabbi megépítése.

A gépjárművezetéshez kapcsolódó adminisztráció csökkentése és az útdíj fizetési rendszer módosítása.

A meglévő logisztikai hálózat, a vállalkozások fejlesztése kiépítettség, eszközellátottság, fejlett megoldások tekintetében.

Szükséges egy egységes logisztikai szolgáltatói adatbázis és minősítési rendszer létrehozása, valamint az áruáramlási monitoring rendszer kidolgozásának támogatása.

Békés megye gazdasági felzárkózása az EU által is támogatott, minőségi termékek előállításával, az élelmiszeripari, feldolgozóipari termékek piacra jutásának támogatásával, a logisztikai rendszerek fejlesztésével, a szállítások feltételeinek megteremtésével, javításával (a közúti-, vasúti- és a vízi szállítást is beleértve), az informatika fejlesztésével, a minőségbiztosítás rendszerének megfelelően előállított termékek piacának növelésével, valamint a hiányzó feldolgozóipar leépítésével és az új piaci lehetőségek felkutatásával lehetséges.