

## Tézisek

a

**„A logisztikai szerepkör jelentőségének vizsgálata Szeged példáján”**

**című PhD dolgozathoz**

### Bevezetés

1920-ban a trianoni döntések eredményeként drasztikusan megváltozott Szeged és vonzaskörzetének térszerkezeti adottsága, amely nagy hatással volt az ipar, a mezőgazdaság, az infrastruktúra számtalan területére, a társadalmi folyamatok későbbi alakulására. Jelenkori történelmünk újabb Nyugat-Európából kiinduló – a régiót érintő – hatása 2004-re várható. Ekkor az Európai Unió csatlakozás az országhatárok megváltozása nélkül, de a térszerkezet egyes pólusainak megerősödésével újabb hatásmechanismusok, változások indulnak be és érvényesülnek. Mindkét változás, mindkét döntés Nyugat-Európából indult és indul. Kevesebb, mint száz év leforgása alatt alapvetően megváltoztatta és megváltoztatja a város környezetéhez, vonzaskörzetéhez viszonyított szerepét, megítélését és mozgásterét. A nyugat-európai döntések közép-európai és délkelet-európai hatásai részben ismertek részben nem.

A dolgozat célja, hogy áttekintsem belföldi és külföldi kutatási eredményekre támaszkodva Szeged logisztikai feladatainak változásait, és felvázoljam azokat az elvárásokat, amelyek megvalósítása szükséges ahhoz, hogy Szeged a közeljövőben egy korszerű áruforgalmi, logisztikai központtá válva a régió határon innen és határon túli integráció vezető szerepét töltsse be.

### A kutatási téma előzményei

A Trianon előtti és az azt követő időszak gazdasági- társadalmi infrastrukturális hatásainak bemutatására több történelmi tanulmány áll rendelkezésre, elsősorban nagy átfogó munkák között említhető Glatz Ferenc munkája a „Magyarok a Kárpát medencében”, továbbá Péter László: „Szerette város” című munkája, valamint Raffay Ernő Trianonnal foglalkozó írásai. A város jelentősebb gazdasági egységeinek múltját több szakmai jellegű tanulmány elemzésével lehetett megismerni, ezek közül is említésre kívánkozik a Szalámigyár, a Kenderfonógyár, a Posta múltját feldolgozó művek köre.

Szeged logisztikai környezetének áttekintésében a múltat és jövőt illetően számos tanulmány áll rendelkezésre mindenek előtt Mészáros Rezső „Szeged város jövőképe” összefoglaló tanulmány 1999-ből, amely meghatározta az EU csatlakozás utáni Szeged várost érintő hatásokat és változásokat. A dolgozat logisztikai hátterének leírását bőséges merítési alap biztosította, itt elsősorban a magyar logisztikai irodalomra támaszkodtam, melyben meghatározó szerepet kapott a Budapesti Műszaki Egyetem ilyen jellegű kiadványai Prezenszki József szerkesztésében, amely körülhatárolta és leírta azon logisztikai elemeket, melyek tárgyalják egy régió, egy gazdasági központ logisztikai feladatait egészen eljutva az áruforgalmi központ fogalmának meghatározásához, és a „gateway” leírásához. A városok régióon belül és országon belüli szerepének leírásában nagy lehetőség kínálkozott Lengyel Imre – Rechnitzer János munkáinak áttekintése, különös tekintettel Lengyel Imre munkáinak egyike jelentett szakmai mérföldkövet az alföldi régiók versenyképességének elemzése tárgyában, amikor is meghatározást nyert a regionális versenyképesség mutatóinak összefoglalása, nevezetesen a GDP egy lakosra jutó nagysága a régió munkatermelékenysége, és a régió foglalkoztatási rátái. Ezen elvek mentén tekintettem át Szeged és vonzáskörzete múltját és jövőjét.

### **Módszerek**

A dolgozat megírása során rendező elvnek tekintetem és követtem, hogy minél nagyobb merítési alaphól vonjak le következtetéseket, úgy a trianoni változás hatásait követően, mint a 2004 tavaszán várható EU csatlakozást követően. Az előzőekben vázlatosan felsorolt irodalmi anyagok áttanulmányozása és az azokból leszűrhető tendenciák felvázolása mellett különösen az egyes gazdasági egységek és a város egészét érintő statisztikai adatok jelentették a másik forrását a kutatásnak. Számos alkalommal módomban nyílt interjúkat készíteni olyan meghatározó, a város vezetésében résztvevő szakemberekkel, és a témát elemző kutatókkal, akinek véleménye az írott anyagon túl alakította ki, főleg a város jövőképevel foglalkozó fejezet részleteit.

### **A téma kifejtése, újdonságai**

A vizsgált időszak eddigi kutatási eredményeinek áttekintését követően „arról kell dönteni, hogy a város eddigi fejlődése, jelenlegi funkcionális, morfológiai és ellátottsági állapota alapja lehet-e egy továbbfejlődésnek, vagy a jövőképe elérése egy merőben új fejlődési pálya elindítását követeli meg.” ezt fogalmazta meg Mészáros Rezső

professzor 1999-ben, amikor is a múlt ismereteire támaszkodva megfogalmazta Szeged város jövőképét. Ez a definíció egyértelműen kijelölte annak a jövőképnek a kereteit, amelyek részletesebb kifejtésére vállalkoztam a dolgozat keretében.

Szegeden a beruházások többsége a régebbi szerves fejlődésen alapuló üzemekbe tömörülve nagyipari termelést kialakító, jelentős profitot termelő befektetések alapján fejlődött. Így az egyes helyi iparágakban megállapítható, hogy:

- a szalámi gyártás különböző beruházási periódusokon keresztül fejlődött tovább, amely ezen kívül az iparági koncentráció jegyeit is magán hordozta.
- A kenderipar első nagyipari jellegű fejlesztése, a Bakay-féle gyár kialakítása régi, az adatok szerint fél évezredes iparos, majd céhes hagyományokra épül. A későbbi új kenderipari cégek alapítása a Szegeden már eredményes iparág lehetőségeinek kihasználására alapult.
- A malomipar új korszerű technikával (gőzmalom) exportra dolgozó iparága a szegedi vízimalmok által teremtett iparág folytatója.
- A szegedi „kisebb” iparágak (vasipar, gépgyártás, kocsigyártás, bőrgyártás, paprika-malmok, stb.) a régi kisüzemekből lettek középüzemek.

Az ipari fejlődés akkor gyorsult fel mindig Szegeden, amikor jelentős külső tőkebevonás történt.

Szeged a régió tőkebefektetési központja is volt a gyors fejlődés időszakában. Kimutatható, hogy egyrészt a régióban keletkezett forrásokat mobilizálta, másrészt budapesti és külföldi befektetők is itt találtak biztos profit lehetőséget.

A fentebb elemzett, tényekkel, adatokkal bizonyított fejlődési tendenciákról az alábbiak állapítottam meg:

- A XIX. század utolsó évtizedeiben Szeged olyan gazdasági központtá fejlődött, amelynek gazdasági, kereskedelmi, kulturális hatása kisugárzott a régióra, ott is fejlődést kezdeményezett.
- A tőkés termelési viszonyok gyors (esetenkénti viharos) fejlődése során évezredes szerves kapcsolatok érvényesültek, amely igazolta, hogy a Tisza-Maros összefolyási pontján lévő Szeged a térség olyan logisztikai központja, ahol centralizálódik a térség mezőgazdasági produktumainak világpiaci színvonalú feldolgozása, koncentrállódik a termékkereskedelem.
- A tizenkilencedik század végére kialakul Szegeden a világpiaci kapcsolódás minden logisztikai feltétele (vasút, posta, hajózás, stb.)

- Szerves, mindkét fél számára kedvező termelési kapcsolatok alakulnak ki Szeged város ipara, Bácska, Bánát, Csanád, Csongrád, a Duna-Tisza köze mezőgazdasága között.
- Megjelennek a piramis-szerű szerveződések is (mezőgazdasági termelés – gócponti elsődleges feldolgozás – Szegeden világpiacon is értékesíthető termékek előállítás).
- Az infrastruktúra kiépülése (különösen a vasút vonatkozásában) a gazdaság reális szükségletein, illetve potenciális fejlődési lehetőségein alapulnak, megvalósul az arányos fejlődés elve.
- A szegedi ipari feldolgozás mindig közvetíti a világpiac követelményeit a mezőgazdaság és elsődleges feldolgozás felé (pl.: kender minősége, szalámi, stb.)
- A szegedi ipar akkor volt sikeres, amikor megfelelő műszaki fejlesztést biztosítottak (szalámi gyártás, kenderipar).
- A szegedi iparban kialakultak a világpiacon is sikeres cégek, amelyek képesek voltak a térség mezőgazdasági produktumaiból sikeres termékeket készíteni és eladni még a legkritikusabb időszakban is.
- A térség termékei csak kellő marketing szemlélettel, megfelelő reklámmal tudtak betörni a világpiacra.
- Az eredményes világpiaci szerep kialakulásához mindig szükség volt kormányzati támogatásra, amelynek több formája volt eredményes (közvetlen támogatás, vám kedvezmény, adókedvezmény, külföldi piacra jutás elősegítése, tudományos tevékenység segítése, nemzetközi konferenciákon való részvétel, stb.)
- Több iparágban a nyersanyag érkezett Szegedre, itt feldolgozták, majd a készterméket szállították tovább. (Sertés – szalámi, búza – őrlmények, kender – ponyva, vászon, kötél, zsineg, stb., tutajként érkezett fa – deszkák, stb.)

A szegedi és térségi adatok elemzése alapján feltétlen szükségesnek tartom kiegészíteni a fentieket még egy szemponttal. Véleményem szerint Trianon megakasztotta, lényegesen lassította a térség európai gazdasági fölzárkózását, a szerves gazdasági kapcsolatok erősödését. Nagy a valószínűsége, hogy a régió egyes területei közel egy évszázados hátrányba kerültek a trianoni diktátumok, az utóbbi félévszázad fejlődésére ható jaltai döntések miatt.

Ugyancsak az adatok elemzése alapján jutottam arra a következtetésre, hogy jelenleg is élnek olyan közhelyek, amelyeknek csak részben van valóságtartalma. Ilyen az a fentebb már említett, és más helyen is megfogalmazott nézet, hogy „a Monarchia védett nagy piacáról a kis ország sérülékeny gazdasága átmenet nélkül került ki a világpiaconra.” A források azt bizonyítják, hogy több területen nemzetközileg is versenyképes volt a magyar gépgyártás, élelmiszeriparban a malomipar és a szalámi gyártás, a cukor és szeszipar is, valamint a textilipar kenderipari ágazata. Az is tény, hogy a monarchia piaca sem kizárólag a magyar cégek érdekeit szolgálta, bár kétségtelenül nagy volt. Szeged hagyományos malomipari piaci közül - Ausztria, Cseh és Morvaország – elvesztek, az új államhatárok között meg kellett küzdeni a nehezebb értékesítési lehetőségekkel.

A trianoni hatások elemzését követően – mint már említettem – nem térek ki részleteiben a XX. század történéseinek gazdasági és társadalom-földrajzi hatásaira, hiszen a dolgozat keretei ezt nem teszik lehetővé, azonban célszerű az elmúlt évtized hihetetlen nagy változásait néhány, azt megelőző állomással és nagy horderejű változással bevezetni.

A rendszerváltást megelőző gazdasági értelemben vett mérföldköve ennek az útnak az 1968-ban bevezetett új gazdaságirányítási rendszer, amely megpróbálta a tulajdonos szemléletét modellezni és az akkori szocialista termelési viszonyok között az állami tulajdon keretei közé beilleszteni. A siker közgazdasági értelemben egyértelmű volt, politikailag ez az erős keleti befolyásból adódóan sikertelen volt, hiszen 1971-73 között többek között az 50 legnagyobb hazai vállalatot kivonták – politikai döntés eredményeként – az új gazdaság-irányítási rendszer alól, ami lehetetlenné tette annak tényleges és sikeres nemzetgazdasági érdekeket szolgáló működését.

1982-re mindezek hatásaként az ország adósságállománya a kezdeti 1 milliárd USA dollárról 9 milliárdra növekedett, ami az ország fizetőképtelenségével volt egyenlő és ha akkor nem lépünk be - immár nyugati támogatással - a Nemzetközi Valutaalapba és a Világbankba, akkor az országban gazdasági csőd és súlyos visszaesésbe torkolló gazdasági folyamat erősödik fel.

1987. január 01-ével megvalósult a kelet-európai országok között elsőként a kétszintű bankrendszer, amely lehetővé tette a kereskedelmi bankok és ezáltal nem csak állami vállalatok, hanem magán társaságok fejlődését és gyarapodását.

Az 1991-ben végrehajtott bank konszolidáció megteremtette a társaságok finanszírozásának hátterét és lehetővé vált a restriktív pénzügyi politika elvének feladása.

Az elmúlt évtized gazdasági változásai és vívódásai végül is egy célt szolgáltak, ami ma már kézzelfogható közelségben van a 2004-es évben bekövetkező európai uniós csatlakozás.

Szeged mint a régió és annak jövőbeni logisztikai központjának működési elvében kulcsszerepe van a közlekedés és a szállítás több ismert formájának, amelyek mint a logisztikai értékalkotás azon elemei, amelyek „téráthidalással” és „időáthidalással” a teljes folyamatban integráltan jelennek meg, úgy a szállítás, mint az információ átadás területén.

Az idő áthidalásnak van egy másik megközelíthető értelmezése is, amikor is nem csak a térszerkezet kötöttségeit áthidalva időkorlátok nélkül zajlanak le az információáramlási folyamatok, hanem a szállítás folyamata alatt zajlik maga a termelés, vagy esetlegesen a tárolás, csomagolás is. Ez egyben azt a jövőképet is felvázolja, hogy a korszerű termelés-szervezési és áruforgalmi technikák fokozatosan összeolvastják egymást, és egységes áruszállítási, anyagáramlási rendszerré alakulnak át a legfőbb logisztikai értékrend az információ-áramlás felgyorsulásának következtében.

Az áruforgalmi központok logisztikai, gyűjtő és elosztó helyek koncepciójának térhódítása megfogalmazott és kialakított egy új modellt, az úgynevezett „gateway” gyakorlatot. Az egymásra épülő többlépcsős logisztikai rendszerekben egymásra épülő rendszerek közti „kapuk”, mint elágazási pontok lehetőséget kínálnak a személyek, az áruk újabb csoportosítására és további diverzifikálására.

A gateway-k alkalmazását több ok indokolja, pld. az egyes logisztikai rendszerek közötti átjárhatóság nem automatikus, az árukat azonosítani kell, mennyiségi, minőségi elosztást kell végrehajtani, illetve esetenként ellenőrizni az adminisztrációs kötelezettségek végrehajtását, stb. Gyakorlati példát említve a vám szabad területek, a határ menti vámudvarok mind–mind gateway-nek minősíthetők, amelyekre számos példa van már Szegeden is.

A dolgozat célja, hogy leírja Szeged logisztikai jövőképét, meghatározza az uniós csatlakozás és a vonzáskörzet kapcsolatát, amely a határmentiségből adódóan az elmúlt évszázadban többször átértékelődött mint előnyét mint hátrányát tekintve. A város számára nélkülözhetetlen annak a fejlődési koncepciónak a megvalósítása, amelynek végcélja egy olyan áruforgalmi logisztikai központ kiépítése, amely

központjává válik a közlekedési ágazatoknak, a szolgáltató hálózatoknak, a pénzügyi és kereskedelmi folyamatoknak és nem kismértékben az informatikai és távközlési hálózatoknak. Központi szerepét erősíteni kell az oktatás, kutatás területén, hiszen környezetét tekintve sem Temesvár, sem Újvidék nem rendelkezik olyan oktatási, kutatási, gyógyítási feltételekkel mint Szeged.

A geostratégiai helyzetből fakadó komparatív előnyök kihasználása érdekében fejleszteni kell:

- a szegedi regionális repülőteret alkalmassá kell tenni olyan nemzetközi fogadó és indító szerepkörre, amely lehetővé teszi, hogy a repülőtéren keresztül úgy a személyi, mint az áruforgalom bekapcsolódhasson a Budapest-Belgrád-Zágráb-Arad városok által határolt még elérhető távolságú légiforgalomba,
- a közúti és vasúti közlekedés hálózatát a kerülőutak és a nemzetközi főbb közlekedési útvonalak kereszteződési pontjainak fejlesztésével és kialakításával részévé kell tenni az európai közlekedési hálózatnak,
- a logisztikai szolgáltató központot az előzőek alapján nem csak saját kibocsátású áruk készletezésével, elosztásával és továbbfeldolgozásával fog foglalkozni, hanem az európai hálózat részeként a régióközponton keresztül áramló áruk nemzetközi központjává válhat,
- mezőgazdasági áruforgalmi központ a régió határon átnyúló termelési térszerkezetének központjává válhat a megfelelő feldolgozó, csomagoló és tároló (hűtőház) kapacitás kialakításában.

A tudás alapú gazdaság megteremtése érdekében ki kell alakítani:

- a szegedi egyetemi innovációs parkot, amely támaszkodva az egyetem természettudományi, jogi, gazdaságtudományi karainak szakmai hátterére és „szállító – megrendelő” kapcsolatának létrejöttére,
- a biotechnológiai innovációs központ gyakorlati képzőhelyé és egyben „gyártó üzemévé” válhat a Szegeden tradicionális múlttal rendelkező, akadémiai szintű biológiai kutatási műhelyeknek.

A minőségi turizmus lehetőségeinek kihasználása érdekében ki kell alakítani:

- termálvíz kincsre alapuló gyógyszállóhálózatot, amelyhez kapcsolódhat a Szegedi Tudományegyetem e szakterületeivel foglalkozó karai,

- a Szegedi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Karának és Egészségügyi Főiskolai Karának bevonásával a rehabilitációs parkot, amely kapcsolódva a gyógy-turizmushoz jelentős fizetőképes európai-uniós keresletre számíthat,
- Tanulmányi és Információs Központ átadásával a konferencia turizmus lehetőségei nyílnak meg a város számára, annak minden hozadékával a szállodai férőhelyek bővítésével, a kikapcsolódás, a szórakozás hátterének megteremtésével.

Megállapítható, hogy az új évezred regionális és településpolitikájában a városok különösen az Európai Unió keleti határain lévő szerepe felértékelődik. A különböző szinteken és funkciókkal rendelkező központok együttese, azok hálózata és vonzáskörzete, de maguk az egységek is összetett feladatrendszerrel vállalhatnak át a területi rendszer alakításában.

Szeged város komparatív előnyöket élvez úgy a határon inneni, mint a határon túli vonzáskörzetében, a „tudásbázis” meglévő alapjaival, amelyre építve versenyképessége erősödhet, különösen a Szegedi Tudományegyetem karainak régiókat átívelő tudományos munkáival. Ugyancsak komparatív előnyöket élvez a város regionális helyzetéből adódóan, hiszen fejlettsége és fejlődési távlatai kecsegtetőbbek, mint Kecskemété, Békéscsabáé, Temesváré, Aradé vagy Újvidéké. Szeged lakókörnyezete az itt élők jövedelemviszonyai, az infrastrukturális fejlődés várható pozitív hatásai megerősítik annak a ténynek a lehetőségét, hogy az EU csatlakozást követően olyan áruforgalmi és logisztikai központ alakuljon ki, amely kompenzálni tudja a város gazdaságának ma még romló tendenciáit.

A megállapítások közé tartozik az a tény, hogy ma Szeged áruforgalmi egyenlege a kibocsátást tekintve negatív, tehát a feldolgozóipar leépülése és a beszállítói környezet helyzete nem biztosítja azt, hogy a város nettó kibocsátóként szerepeljen a régió gazdaságában, így csak az átmenő áruforgalomhoz kapcsolódó hozzáadott értéknövelő tevékenységekkel tudja ellensúlyozni az előzőekben leírtakat.

### **A dolgozat rövid tartalma**

A munka több jól elkülöníthető fejezetre bontható. A bevezetőben összeállítottam Szeged logisztikai szempontok alapján értékelhető SWOT analízisét, amely megteremti annak keretét, ami alapján a dolgozat utolsó fejezetében felvázolom az EU csatlakozás



után végzendő városfejlesztési feladatokat. Az első részben áttekintem a logisztika tárgykörhöz tartozó megállapításait, különös tekintettel a logisztikai rendszerek és a régióközpontok vonatkozásában, valamint a logisztikai központok lehetőségeit, féleségeit és tevékenységi köreit. Ezen fejezetben belül kitértem a régiólogisztika és a városlogisztika működésének főbb alapelveire. Az elméleti alapelvek áttekintése után egy külön fejezet foglalkozik a Trianon előtti és utáni gazdasági helyzettel, annak változásaival, lebontva iparági, ágazati mélységre. Itt tekintem át Szeged tradicionális iparának azon területeit, melyek még ma is részben meghatározóak, mint például szalámigyártás, kenderfeldolgozás, paprikafeldolgozás, malmászat és az ezekhez kapcsolódó infrastrukturális háttér, nevezetesen a közúti, vasúti közlekedés és hajózás.

Külön fejezetben foglalkozom a Trianon utáni gazdasági logisztikai helyzet áttekintésével, ahol kitérek a megváltozott térszerkezet gazdasági, társadalmi hatásaira, a szállítók, fogyasztók, továbbfelhasználók strukturális átalakulására.

A dolgozat második nagy egysége áttekinti Szeged és vonzáskörzetének infrastrukturális környezeti változásait az elmúlt évtizedben, és felvázolja az EU csatlakozás utáni várható változások kérdésköreit. Az elmúlt évtized változásainál statisztikai adatokkal támasztom alá a főbb tendenciákat a gazdálkodó szervezetek számában, összetételében bekövetkező változásokat, valamint a tőkeáramlás irányait. Külön foglalkozom az ipar, a mezőgazdaság, a kereskedelem új irányjaival a rendszerváltást követő nem csak gazdasági oldalról megközelíthető folyamatokkal. Az EU csatlakozás utáni tendenciák feltérképezése igényli a legrészletesebb kifejtést, melyben kitérek az infrastrukturális fejlesztési igényekre és lehetőségekre, az áruforgalmi logisztikai központok kialakítására és működésére, a mezőgazdasági áruforgalmi központ létrehozására és jövőbeni üzemeltetésére.

A dolgozat 174 oldal terjedelmű, 13 ábrával, 24 táblázattal, 2 térképpel és 4 térképmelléklettel, valamint angol nyelvű összefoglalóval.

Szeged, 2003. április 24.

Dr. Tráser Ferenc