

A LOGISZTIKA ÉS SZEREPE A REGIONÁLIS FEJLŐDÉSSEN

(Logistics and Its Role in Regional Development)

TÓTH GÉZA

Bevezetés

A regionális tudomány jelentős változásokon ment keresztül az utóbbi évtizedekben. A területfejlesztésnek–területi tervezésnek mint a regionális tudomány alkalmazásának fontossága a fordista időszak óta nem csökkent, bár a gazdasági válságok gyakran felhívták a figyelmet arra, hogy folyamatos fejlődése elkerülhetetlen a többi tudománnyal párhuzamosan, s a területi fejlődés minden aspektusára adekvált válaszokat kell adnia, ezzel is bizonyítva létjogosultságát. Nem feledkezhetünk meg a jövőben a globalizált világ tendenciáiból következő új térgazdaságról (*Benko* 1999), melynek hatásai a rendszerváltás utáni recesszió következtében meggyengült magyar gazdaságot váratlanul érték, és sokáig nem voltak ismertek. A posztfordista gazdaság szereplőinek kapcsolatait olyan új tendenciák jellemzik, amelyeket a kutatók illetve a döntéshozók nem kerülhetnek meg a jövőben. Véleményünk szerint ilyen jelentősége van az anyagmozgatás–energiaáramlás új szemléletének, a logisztikának, melynek csupán egy aspektusát vizsgáltuk: a területi folyamatokban játszott szerepét.

A logisztika fogalma

A logisztika szó görög eredetű (logo = gondolkodni, logos = értelem, logostikos = logikusan gondolkodni); bár egyes szerzők szerint kapcsolata van a katonai szállásmester francia nevével, míg mások latin eredetűnek tartják és matematikai logikával végzendő cselekvésnek vélik.

A fogalom először a hadseregben jelent meg. A NATO szabályzat szerint a logisztika: szükségletek, termelékenység, hely és idő előzetes *tervezése és összehangba* hozása, a fő *erőforrások elosztása*.

A *rendszerelvű megfogalmazás* szerint a logisztika tulajdonképpen *anyag- és energiaáramlás* ill. a hozzá kapcsolódó *információáramlás integrált rendszere*, melynek fontos része a tervezés és az előkészítés, valamint egy *globális stratégia* kialakítása.

A logisztika tehát egyrészt egyfajta szemléletmód, másrészt egy módszer, mely biztosítja, hogy a feladatok a beszerzéstől az áru elosztásáig, értékesítéséig egy *integrált rendszert* alkossanak, amelyben az anyag, az információ és az értékáramlás egészének *optimuma* valósul meg.

A logisztika feladata az ún. „5M” meghatározásban adható meg (Pfohl 1985):

- a megfelelő anyag
- a megfelelő időben
- a megfelelő mennyiségben és minőségben
- a megfelelő helyen
- a megfelelő költségek mellett álljon rendelkezésre.

A logisztika szerepe a területfejlesztésben

Alapvető fejlesztési dilemma előtt állnak a nemzetállamok: már fejlődő régióik nemzetközi versenyképességét segítsék elő, vagy az országaikon belüli, lemaradó térségek felzárkózását segítsék-e. A befolyásoló tényezők vizsgálatánál a hazai és az Unió csatlakozásunkhoz kapcsolódó szempontjainkat együttesen kell kezel-nünk. Az állami fejlesztési, szervezeti átalakulásban, társadalmi, szociális dönté-sekben nagy a szerepe az EU irányelveknek. Emellett nagy a jelentősége a minő-ségbiztosításban (TQM)¹, vámszabályok módosulásában és a munkaerő szabad áramlásában megjelenő tendenciáknak is. Így ezek a változások azt hozzák maguk-kal, hogy olyan integrált ellátási láncokban kell gondolkodnunk, melyek a régiók kialakulása következtében térbeli integrációt is eredményeznek, ezért célszerű glo-bális logisztikai szemléletről beszélnünk. Ebben pedig több olyan állami feladat jelenik meg, ahol fokozott logisztikai szerepvállalásra van szükség. A szerepvállalás tényezői lesznek:

- Logisztikai Szolgáltató Központok (LSZK) létrehozása,
- korridorok létrehozása (TEN)²,
- városi (city) logisztika megjelenésének problémái.

Az állami szerepvállalásban nem hagyható figyelmen kívül, hogy az egyes ténye-zőket integráltan kell kiépíteni, s a koordinációt az üzemeltetés során végig előtérbe kell helyezni a gazdasági érdekek figyelembevételével.

A Logisztikai Szolgáltató Központok definíciója, szerepe, a központok és a gazdasági környezet közötti kölcsönhatás

Az LSZK-k közlekedési szempontból kedvező helyre telepített, a termelő és a fel-használó közötti logisztikai és más jellegű szolgáltatást biztosító, *anyag-energia ill. információáramlási kapcsolódási pontok*.

Többnyire egy-egy régió ellátási-elosztási feladatainak végrehajtását segítik elő a rakodás, szállítás és a termeléshez szorosan nem kapcsolódó, általában értékhozzá-adó tevékenységek ellátásával, átvállalásával. Egyes központok csupán az adott ország határain belül végeznek ellátást, disztribúciót, míg más logisztikai közpon-tok részei egy nemzetközi ellátó, elosztó hálózatnak. LSZK-t létrehozhat egy-egy cég a saját áruinak tárolására-szétosztására, de megvalósulhat vállalkozási formá-ban is. Ebben az esetben az ipari parkhoz hasonlóan a vállalkozó ingatlant biztosít a majdani logisztikai szolgáltatók számára.

A központ földrajzi elhelyezkedés szempontjából lehet a termelési hely vagy a piac közelébe telepített. Az LSZK-k általában alkalmasak kombinált forgalom lebonyolítására, azaz több közlekedési alágazat közötti kapcsolat megteremtését szolgálják. Az LSZK és a gazdaság között szoros kölcsönhatás áll fenn. Ebből az következik, hogy LSZK-t olyan helyen célszerű létesíteni, ahol a makro- és mikroszintű gazdasági tényezők ezt indokolják, s fejletlen területen nem vagy csak töredékesen tölti be szerepét.

Magyarországi viszonylatban viszont a tervekben megjelenő LSZK-k esetén nem mindig ez a helyzet (pl. Záhony, ahol egy gazdaságilag az országos átlaghoz képest fejletlen területen a nemzetközi folyamatokhoz kapcsolódó logisztikai központot próbálnak kialakítani), ezért a területi fejlődés más spektrumában is érdemes bemutatni kapcsolatrendszerüket.

A vasúti fővonalak mentén elhelyezkedő térségek, s különösen a csomópontok jelentős helyzeti előnyre tettek szert a távolabbi, s ennek következtében egyre inkább leépülő térségekkel szemben. Ezek gazdasági viszonyait a csökkenő határköltségek jelentősen befolyásolták, s versenyképességük leromlott, majd megindult a munkaerő elvándorlása, így periférikus helyzetük stabilizálódott. A közlekedés-földrajzi csomópontban elhelyezett LSZK multimodális rendszerei lévén *területi kiegyenlítést* visz, illetve vihet végbe oly módon, hogy az alágazatok közötti *optimális kapcsolatot* megtalálva elősegíti a korábban kedvezőtlen helyzetű térségek *piacrajutását*, s ezzel tulajdonképpen jelentős területek „feltárását”³ végzi elősegítve a régiók integrálódását a nagyobb hálózatokba, illetve a meglévő szállítási kapacitások optimális kihasználását. Ezzel az LSZK képes lehet a korridor gazdasági dinamizmusából adódó vonzereje révén az országos átlagot meghaladó mértékű sávós fejlődést ellensúlyozni, s a termelési tényezők túlzott koncentrációját megakadályozni.

A közlekedési „feltárás” mellett további tényezőként a *hozzákötdés* is megfigyelhető az LSZK és környezete vonatkozásában. Ennek következtében a kapcsolatok *térbeli intenzifikálása* lesz megfigyelhető (a „just in time” elv bármely típusának megvalósítása egyenes következményeként) megteremtve annak a lehetőségét, hogy a *fejlődési impulzusok (innovációk)* a centrum helyzetben levő LSZK-ból annak vonzáskörzetébe áttevődjenek.

Így olyan, eddig hiányzó gazdasági alágazatok telepedhetnek meg, amelyek igénylik az áramlatokhoz való igazodást. Nem szabad elfelejtenünk arról sem, hogy az LSZK *multiplikátorként* hoz, illetve hozhat maga után további változásokat a pillanatnyi gazdasági trendek, struktúrák tükrében. Így a nemzetközi láncolatokba integrált LSZK-k feladatköre nem lehet egyoldalúan nemzetközi irányú, fenn kell tartani a helyi illetve regionális vonzatokat is, még ha azok volumene jelentősen kisebb az előbb említettekétől. *Gyors és folyamatos alkalmazkodásra* van szükség az aktuális területi folyamatokhoz, s szolgáltatásaikat a mindenkori piachoz kell igazítaniuk, még akár azt is figyelembe véve, hogy lokális vagy regionális léptékben a multimodális megoldások nem minden esetben gazdaságosak.

LSZK általános modellje és főbb típusai

Gazdaságossági szempontok indokolták és indokolják a raktárláncolatok fokozatos leépítését. Megnövekedett az igény a készletszintek csökkentésére, és kezdtek kialakulni a raktárkészlet nélküli „just in time”⁴ módszerrel történő beszállításra szolgáló eljárások, technológiai megoldások. Megjelentek a kihelyezett raktárak, amelyek elsősorban a felhasználótól vállalták át a raktározási feladatokat, később pedig a beszállító ilyen jellegű tevékenységét is átvették. Ezek képezik a Logisztikai Szolgáltató Központok csíráját.

LSZK típusai

A legkevesebb szolgáltatást az *Áruelosztó Központok* biztosítják. Feladatuk elsősorban az árugyűjtés-áruelosztás. Létrejöhét több önálló szervezet egyesülésével, vagy a multinacionális vállalatok saját értékesítési részét képezi.

Az *Áruforgalmi Központok* általában több közlekedési alágazat kapcsolódási pontjai (közút–vasút–víziút), a távolsági és helyi szállítás összekötő elemei; anyag- és információáramlási kapcsolódási központok. Az áruforgalmi központot közlekedési, szállítmányozási, raktározási stb. szolgáltatást nyújtó cégek üzemeltetik. Az üzemeltetők közösen használnak egyes létesítményeket, infrastruktúrát, szolgáltatást. Legfőbb különbsége az LSZK-tól, hogy még nem valósul meg a „fordítókorong”⁵ jelleg.

*LSZK*⁶ – Áruforgalmi Központból funkcióbővüléssel alakulnak ki, s több szolgáltatást képesek nyújtani. Az LSZK-ban mind a hagyományos kocsirakományú, mind pedig a kombinált szállítmányok átrakása, rakodása, raktározása megtörténik (RO–LA⁷, RO–RO⁸). Így tehát megvalósul a „fordítókorong” jelleg.

Logisztikai központ létesítésének térségfejlesztő, pozitív hatásai

Saját kutatásaink és a szakirodalom ide vonatkozó tézisei alapján (*Knoll 1999*) a következő térségfejlesztő hatásokkal lehet számolni:

– A *régióra* gyakorolt hatások

A körzet általános gazdasági fellendülése, fejlődése várható. Az áruellátás javulását vonja maga után, és a terület gazdaságilag felértékelődik.

– A *közlekedésre* gyakorolt hatások

Elősegíti a közlekedési alágazatok közötti optimális munkamegosztás kialakulását, kombinált szállítás elterjedését, a környezetbarát közlekedési alágazatok (RO–LA, RO–RO) általánossá tételét.

– A *településre* gyakorolt közvetlen hatások

Várhatóan külföldi szakmai befektetőket vonz a térségbe, mind termelő, mind szolgáltató vállalatokat, ezáltal is munkalehetőséget biztosít.

– A *régióban működő vállalatokra* gyakorolt hatások

A termelő vállalatok korábban gazdaságtalanul, vagy kis hatékonysággal végzett logisztikai tevékenységeit részben vagy egészben átadhatják a logisztikai szolgáltató központnak (ún. „make or buy”⁹ döntés), s így csak a termelésre koncent-

rálhatnak. Egy helyen vehetnek igénybe bizonyos szolgáltatásokat, s így jelentős többletköltségtől szabadulhatnak meg, ugyanis egy termelő vállalat összköltségén belül a logisztikai feladatok ellátását biztosító műveletek költsége 4,4–32% között mozog (Halászné Sípos 1998). Jelentősen csökkenthető a logisztikai szolgáltatást igénybe vevő vállalatoknál a tárolt készletek mennyisége, a felszabadult hely termelésre felhasználható. Jelentősen nő a vállalatok versenyképessége a gyorsabb, pontosabb vevőkiszolgálásnak köszönhetően.

– A szállító és szolgáltató vállalatokra gyakorolt hatások

Lehetőség nyílik a vállalatok közötti együttműködésre, mivel közösen vehetik igénybe az LSZK infrastruktúráját. A szállítási kapacitások jobban kihasználhatók, a gazdaságtalan szállítások elkerülhetők lesznek. Gazdaságosan gépesíthetők ill. automatizálhatók az anyagmozgatási, raktározási és disztribúciós folyamatok, központosíthatók bizonyos vám és vámjellegű feladatok, pénzügyi, banki és postai szolgáltatások.

További pozitív hatások:

- az önkormányzati adóbevétel növekszik,
- csökken a lakott terület áruszállítási terhelése,
- a körzet áruellátási szintje növekszik,
- csökken a környezetszennyezés,
- javul a vevőkiszolgálás¹⁰.

Az Európai Unió irányelvei és megállapodásai a közlekedési ágazatok közötti megoszlással kapcsolatban

Magyarország az Európai Unió felé orientálódván kénytelen átvenni annak irányelveit¹¹, s alkalmazkodni az ottani trendekhez (Knoll 1999). Ezek a közlekedés illetve a logisztika tekintetében a következők:

- 1) Az Európai Bizottság (EC) 1998-ban létrehozta a TRILOG¹² projektet, amely logisztikai ill. ezen belül korszerű közlekedési rendszerek terjesztését szorgalmazza.
- 2) A korábbinál sokkal következetesebben érvényesíteni kell a környezet megóvásának szempontjait a fenntartható fejlődés elvének figyelembevételével. Támogatandó a vasúti s ezen belül a kombinált szállítás illetve a belvízi szállítás. A modal split¹³ ezirányú változtatását nemcsak környezeti, hanem a forgalmi szempontok is indokolják, a forgalomművelet legnagyobb részét a túlsúlyolt közutakról át kell terelni a kapacitásfelesleggel rendelkező vasutakra és vízi utakra.
- 3) A szállítási–közlekedési útirányok Magyarországon nemcsak a korábbi nyugat-kelet irányt követik, hanem növekszik az észak–dél kapcsolatok jelentősége is.
- 4) Figyelembe kell venni az EU által kitűzött és nemzetközileg kiépítendő Transzeurópa útvonalakat (TEN)¹⁴. Ezen belül minket a IV., V., VII. és X. korridor érint.

- 5) A TEN kibővítését jelentik az 1999 elején előkészítés alatt álló TINA projekt¹⁵ és a közlekedéshálózat fejlesztési tervei.
- 6) A nagyvárosokat elkerülő autópályákat (körgyűrűk) ki kell építeni.
- 7) A korábbi gazdasági struktúrák változásával, eltolódásával új ipari, kereskedelmi régiók alakulnak. Az itt megjelenő feladatok lebonyolítására Logisztikai Szolgáltató Központok létesülnek. Ehhez kapcsolódóan jelentős infrastruktúra épül ki (informatika, közüzemi hálózatok stb.).
- 8) A vámelőírások radikálisan csökkennek ill. változnak, mindez közvetve a határátkelőhelyek átépítését, esetleg új kamion-terminálok kialakítását is igényelheti.
- 9) A nemzetközi forgalomban rövidesen már csak az ISO szabványelőírások szerinti, minőségbiztosítással rendelkező cégek működhetnek.
- 10) NATO csatlakozásunk után bizonyos nemzetközi útvonalak kiemelt prioritást kaptak, így ezek kiépítése és fejlesztése a polgári törekvésekkel összhangban kell, hogy megtörténjék.

A Transzeurópai Hálózatok megjelenése

A kilencvenes években az EU és a társult országok között megélnékült kereskedelmi tevékenységek következtében növekszik a tőkeexport is. Az Európai Unió országokból származó befektetések elsősorban a nagyvárosokba és a gazdaságilag erősebb régiókba vándorolnak, ezzel tovább erősítik a csatlakozni akaró országokban a területi egyenlőtlenségeket. Ezen országok jövőbeli fejlődése bizonytalan, mivel a növekedési tényezők és a szerkezetváltás lehetősége az egyes térségekben igen eltérő mértékben van jelen. A *fővárosok és a környező központi* térségek előnyben vannak, mivel a külföldi befektetések itt koncentrálnak. Hosszú távon azonban a *tranzittengelyek mentén fekvő* térségek is profitálhatnak a fejlődésből. Ehhez viszont szükség van a közlekedési tengelyek, korridorok (TEN) kiépítésére.

A TEN előmozdítja a regionális gazdasági fejlődést, csökkenti a régiók közötti különbségeket.

A TEN-nel szembeni elvárások:

- a periférikus régiók helyzetének javítása,
- a közlekedési infrastruktúra közel egyenlő minőségű elérhetőségének biztosítása,
- a „környezetbarát” közlekedési hálózat kialakítása a közúti forgalom egy részének vasútra terelésével, s az „értelmetlen” mobilitás megakadályozása, a felesleges közlekedés elkerülése.

Periféria probléma

Az EU területpolitikai törekvéseinek középpontjában a periférikus térségek felzárkóztatása áll. E törekvés egyik oka, hogy Európa a globális versenyben nem mondhat le a perifériáiról ill. az ottani erőforrásokról. Emellett Európa sokszínűségének, mint relevanciájában növekvő értéknek a fenntartására is szükség van.

Periférikus területnek közlekedési szempontból azt a területet értjük, amelyből az agglomeráció centruma *3 óra oda-vissza utazással érhető el*. A periférikus térségek fejlesztésekor sokan várják el e nagy beruházásoktól, hogy jelentősen növeljék a foglalkoztatottságot, s csökkentsék a munkanélküliséget. Ezt az igényt viszont a korridorok fejlesztése nem tudja kielégíteni. A fejlettségbeli különbségek elmélyülnek, s a tércapcsolatok végső esetben dinamikus városok – kiürülő perifériák viszonylatban jelentkezhetnek. Ennek egyik oka az, hogy a folyosók üzemeltetésének kicsi az élőkommunikáció igénye. A folyosók növekedést elősegítő hatása elsősorban az összekötött nagyvárosokban érvényesül (vagyis a fentebb bemutatott elvárás csak részben teljesül), bár a periférikus térségek jobb közlekedési infrastruktúrája jelentős beruházást elősegítő tényezőt jelent (Erdősi 1998; 1999).

A periférikus helyzetből következő hátrányok orvoslásánál a következő célokból kell kiindulni:

- 1) Csökkenteni a földrajzi elszigeteltséget a megközelíthetőség javításával,
- 2) javítani a kommunikációs és közlekedési infrastruktúrát,
- 3) az endogén fejlesztést ösztönözni, főleg helyi természeti és emberi erőforrások révén,
- 4) a gazdasági szerkezet diverzifikálását segíteni,
- 5) meg kell óvni az ökoszisztémákat, amelyek éppen az elszigeteltség miatt maradtak fenn,
- 6) javítani kell az életkörülményeket,
- 7) az információs infrastruktúra és a telekommunikációs hálózatok fejlesztése mellett a K+F tevékenységek telepítése kiemelten szükséges.

A CITY-logisztika megjelenése

A város és a városi közlekedés jelentős fejlődésen ment keresztül. A városi közlekedési rendszer elemzése és értékelése, a városi forgalmi felvételek legközelítőbb vizsgálata elkerülhetetlen a városi közlekedés rendszerelvű vizsgálata során. Az elemzés eredményeként a városi forgalom tervezésének modelljei és modellparaméterei alakulnak ki, melyek a városi hálózattervezés alapelvei.

Fontos cél a lakóterületek primer hálózattal való ellátása, a hálózati elemek méretezése, különböző irányítású csomópontok forgalomtechnikai méretezése, jelzéstervek kialakítása, ezzel a *felesleges és környezetszennyező forgalmat minimálisra* lehet csökkenteni. Hasonló a jelentősége a tömegközlekedési hálózat és rendszer térbeli-időbeli méretezésének és tervezésének, s a tömegközlekedés beillesztésének a városi forgalom egészébe. Meg kell szervezni a gyalogosforgalom térbeli-időbeli lebonyolódását, gyalogos létesítményeket ill. hálózatokat. Mai városaink egyik legfontosabb problémája a városközpont közlekedési zsúfoltsága, melyre megoldási lehetőségeket kell találni figyelembe véve a gazdasági ill. egészségügyi-környezetvédelmi szempontokat, s amennyire lehetséges *csökkenteni a városi forgalmat*.

Összegzés

A jövő Magyarország építésében tehát az új regionális folyamatok új megoldásokat követelnek meg. E megoldásoknak figyelembe kell venni az *eurológisztikai folyamatokat* a területi fejlődés további aspektusaival párhuzamosan. Így optimális lehet az egyes régiók pozíciója mind a regionális kapcsolatokban, mind az európai versenyben.

Jegyzetek

- ¹ Total Quality Management
- ² Trans-European Network: A Transzeurópai Hálózatok a vonalas infrastruktúra olyan európai léptékű integrált rendszere, amelybe a közlekedési, távközlési és energiaszállítási nemzetközi vonalak egyaránt beletartoznak.
- ³ A feltárás kifejezés jelen esetben a nemzetközi áramlatokba való beintegrálódás szempontjából értendő.
- ⁴ Éppen időben történő szállítás.
- ⁵ A közlekedési alágazatok igény szerinti váltása.
- ⁶ Magyarországon valamennyi logisztikával foglalkozó központot logisztikai központnak neveznek, mely egy helytelen kifejezés, hiszen valójában csak a legtöbb szolgáltatást biztosító, legutolsónak bemutatott központ nevezhető annak.
- ⁷ Rollende Landstrasse – gördülő országút (közút–vasút)
- ⁸ Roll on – Roll off (közút–víziút)
- ⁹ Gyárts vagy gyártass!
- ¹⁰ customer service
- ¹¹ Az Európai Uniónak nincs ugyan elfogadott közös közlekedési politikája, de megfogalmazhatók bizonyos elvek, amelyeket az országoknak magukévé kell tenni.
- ¹² European Task Force of the Trilateral Logistics
- ¹³ Alágazati szerkezet
- ¹⁴ A TEN irányelvekről 1989-ben az EK csúcserkeztetlet döntött, de a kidolgozott irányelveket a Közlekedési Miniszterek Konferenciája csak 1995-ben fogadta el, s azok 1996-ban léptek életbe. A csatlakozni vágyó országok kapcsolódásáról 1997-ben, Helsinkiben, a III. Páneurópai Közlekedési értekezlet döntött kijelölve a „páneurópai korridorokat”.
- ¹⁵ Ennek a programnak a neve: Közlekedési Infrastruktúra Igények Felmérése ill. az angol megfelelőjéből rövidítve TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). A TINA munkáját egy Bécsben székelő titkárság irányítja, és az országok három munkacsoportra oszlottak, földrajzi elhelyezkedés szerint. Magyarország a Közép- és Kelet-európai Munkacsoport tagja. A munkacsoportokról elmondható, hogy jelenlegi EU-tagországok képviselői is részt vesznek benne, sőt, ők azok vezetői is. 1998 augusztusában készült el az első TINA-jelentés.

Irodalom

- Benko, G. (1999) *A regionális tudomány*. Pécs–Budapest, Dialóg Campus Kiadó.
- Chikán A. (1998) Anyagi folyamatok és készletek – a logisztikai rendszer. *Vállalatgazdaságtan*. Budapest, Aula. 327–361. o.
- Chikán A. (1999) *Az értékteremtő folyamatok menedzsmentje*. Budapest, Aula.
- Enyedi Gy. (1996) *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Budapest, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Erdősi F. (1998) A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. – *Tér és Társadalom*. 3. 27–50. o.
- Erdősi F. (1999) A tranz és páneurópai hálózatok. *Magyarország az európai regionális együttműködésben*. Budapest, MTA RKK–Magyar Külügyi Intézet. 51–75. o.
- Halászné Sífos E. (1998) *Logisztika: szolgáltatók, versenyképesség*. Budapest.

- Horváth Gy. (1998) *Európai regionális politika*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Knoll I. (1999) *Logisztika a 21. Században: Profitnövekedés logisztikai eszközökkel*. Budapest. *Logisztikai management*. (1996) TDQM–PHARE.
- Logisztikai Szolgáltató Központok makrogazdasági szerepe a mai Magyarországon*. (1993) Budapest, Logisztikai Fejlesztési Központ.
- Pfohl, H. Chr. (1972) *Marketing – Logistik*. Berlin, Distributions Verlag.
- Pfohl, H. Chr. (1985) *Logistiksysteme*. Berlin.
- Rechnitzer J. (1998) *A területi stratégiák*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Szegedi Z. (1998) *Logisztika menedzsereknek*. Budapest.

LOGISTICS AND ITS ROLE IN REGIONAL DEVELOPMENT

GÉZA TÓTH

Globalization sets off new tendencies in corporate systems of which serious consequences can be observed in spatial processes. Therefore it is important for a unified system of Hungarian Logistical Servicing Centres in order to connect to international flows, thereby helping more regions access to markets. In this way the favourable effects of the TRANSEUROPEAN NETWORK Systems can be utilized, especially by decreasing geographical isolation and developing accessibility. The role of logistics can be looked at from the point of view of local dimensions as well and in this way the systematic organization of the city traffic can help to minimalize the unnecessary and polluting traffic. Logistics, then has a defining role in global competition on both local and regional levels.