

SZEGED LOGISZTIKAI KÖRNYEZETE

(The Logistic Surroundings of Szeged)

TRÁSÉR FERENC

Kulcsszavak:

Szeged áruforgalmi-logisztikai központ gateway

Szeged, mint a Dél-alföldi régió és annak központja kapcsolatának működési elvében kulcsszerepe van a közlekedés és a szállítás több ismert formájának – a logisztikai értékalkotás azon elemeinek –, amelyek „téráthidalással” és „időáthidalással” a teljes folyamatban integráltan jelennek meg, úgy a szállítás, mint az információ átadás területén. A város számára az áruforgalmi központok logisztikai, gyűjtő és elosztó helyek koncepciójának térhódítása a reális jövőkép, amely megfogalmazott és kialakított egy új modellt, az úgynevezett „gateway” gyakorlatot.

Szeged logisztikai, társadalmi és gazdasági fejlődésében elsőrendű szereppel bír a város térszerkezeti elhelyezkedése, vonzáskörzetének megosztottsága, amely „Trianon” óta meghatározta fejlődését, ipari-, mezőgazdasági-, társadalmi jövőképét. Az EU csatlakozást követően egy átmeneti időszakra Szeged az Európai Unió balkáni határ városává válik a román és jugoszláv határvidéken. A jó tranzit kapcsolatokon és a település kiemelkedő innovációs potenciálján túl ez a tény a rövid távú fejlesztési szándékú döntéshozatali folyamat kulcstényezőjévé válhat az elkövetkező néhány esztendőben.

Ennek az időleges előnynek a kihasználására azonban egy jól meghatározott jövőkép mentén olyan algoritmus kidolgozása szükséges, amely egyaránt kedvező lehet az itt működő vállalkozások, a területi folyamatokat forrásaikkal befolyásoló „brüsszeli döntéshozók” és a határon, régióon túli működő tőke számára.

Ebben a vizsgálati módszerben tehát Szeged logisztikai versenyképessége kerül előtérbe. Ehhez azonban szükségessé válik számos tudomány (logisztika, informatika, környezetvédelem, gazdaság és társadalomföldrajz) vizsgálati eredményeinek, határ területeinek a számbavétele.

Ahhoz, hogy leírjuk Szeged logisztikai környezetét, annak jövőképét, célszerű áttekinteni Szeged városának logisztikai szempontú SWOT analízisét.

Erősségek

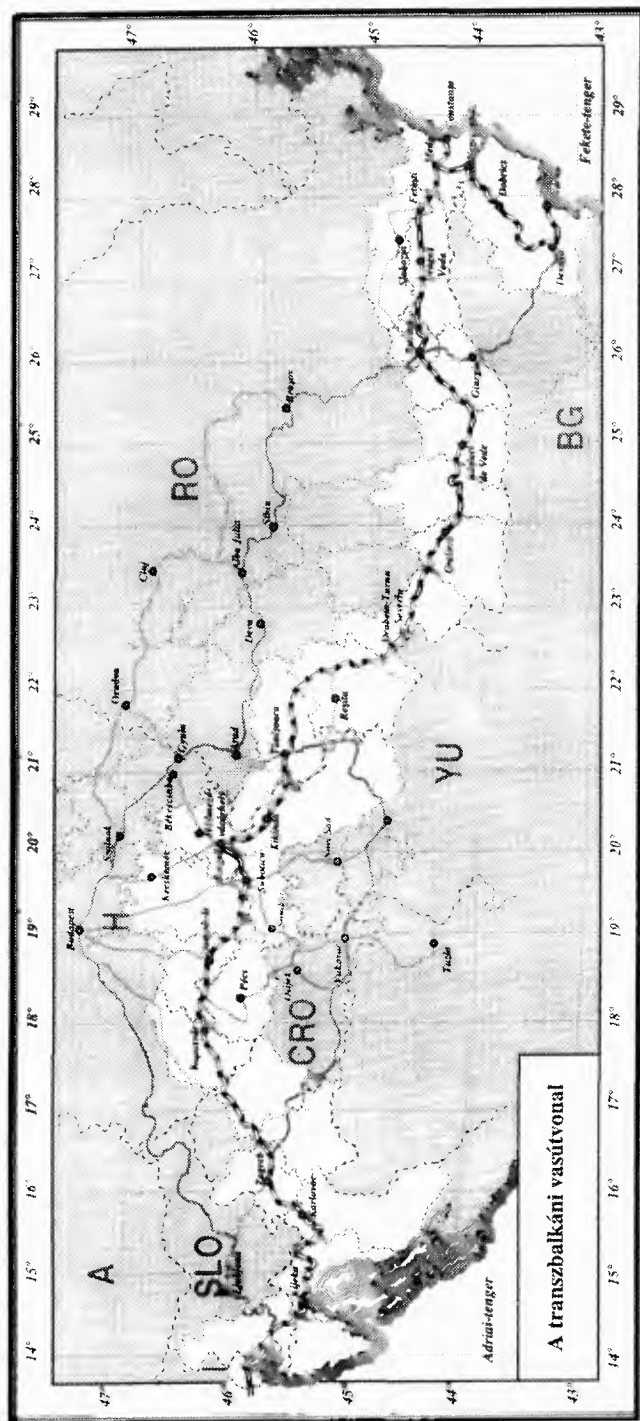
- A város földrajzi helyzete az európai térfejlődési összefüggésrendszerben kiváló (három határ találkozási pontja közelében fekszik).
- Nyugat–kelet irányú nemzetközi közúti közlekedési folyosó szeli át. Szerbia és Románia számára is „Szegeden át vezet az út” Európába (Bécs–Budapest–Szeged–Belgrád, Bécs–Budapest–Szeged–Bukarest).
- A régió fő áramlási irányait meghatározza Szeged centrikus helyzete (Szeged–Kiskunfélegyháza–Kecskemét, Szeged–Csongrád, Szeged–Hódmezővásárhely–Szentés–Szolnok, Szeged–Hódmezővásárhely–Békéscsaba).
- A város közigazgatási területén belül regionális jelentőségű repülőtér működik.

- A város infrastruktúrája kedvező:
 - előnyös a város gyűrűs és sugaras szerkezete.
- Előkészített fejlesztési területek (Kiemelt Gazdasági Övezet).
- A Szegedi Logisztikai Szolgáltató Központ kialakítása szerepel az Országos Területfejlesztési Koncepcióban. (Megvalósítására előkészítő tanulmánnyal rendelkezik).
- Szeged a Dél-alföldi régió legnagyobb városa, több évszázados központi szerepkörrel rendelkezik
 - Oktatási, egészségügyi, kulturális, kereskedelmi és igazgatási központ.
- Szeged szellemi központ, magas a városban élő értelmiségiek száma. Különleges emberi léptékű és atmoszférájú település
 - Közkedvelt konferencia helyszín.
- Szeged, mint nagyváros maga is fogyasztási központ (mint megrendelő és felvevőpiac).
- A megyei átlagot meghaladó vállalkozási aktivitás jellemzi.
- A város szűkebb és tágabb térségében található rugalmas felvevő és leadó munkaerőpiac, amely képes a gazdaság lendületének, illetve fékeződésének lüktetését követni
 - Relatív alacsony a munkanélküliség.
- Nemzetközi kereskedelmi láncok megjelenése (Metro, Tesco, Cora, Praktiker, Baumax, Médiamarkt stb.), a bevásárlóturizmus célpontja.
- Az interregionális együttműködéshez szükséges nemzetközi intézményi háttér alapjainak a megléte (DKMT iroda, Román főkonzulátus, Olasz Kulturális Intézet, Francia Kulturális Egyesület, Osztrák-, Török tiszteletbeli konzul stb.).
- Egyetemi központ, informatikai, biotechnológiai bázis.
- A Szegedi Tudományegyetem rendelkezik közel száz hektár mobilizálható, jól megközelíthető infrastrukturális fejlesztés előtt álló területtel.

Gyengeségek

- Az országon belül peremhelyzet. A korábbi (Trianon előtti) vonzáskörzeti gazdasági kapcsolatok megszakadása.
 - A korábban már kiépült vasúti összeköttetések hiánya (Erdély–Alföld–Dunántúl, Alföld–Bácska–Fiume) (1. ábra – Fiume–Constanca vasútvonal).
- A közlekedési infrastruktúra kiépítetlensége:
 - Autópálya hiánya Kiskunfélegyháza és a déli országhatárok között.
 - A Cegléd–Szeged vasútvonal korszerűtlensége.
 - A repülőtér füves kifutópályája.
 - A medencés kikötő nehézkes közúti és tiszai megközelíthetősége.
- Kihaszíratlan természetes közlekedés-földrajzi helyzet:
 - Az észak–déli Tisza-völgy és a kelet–nyugati Maros-völgy irányú áramlásokban betöltött csomóponti szerep.

1. ÁBRA
Transzbalkáni vasútvonal valamint az alternatív és a kiegészítő hálózati elemek
(The Transbalkan Railway Line and the Alternative and Complementary Network Elements)



Forrás: Balogh Tamás szerkesztette.

- A városon áthaladó tranzitforgalom (hiányzik a várost elkerülő országos főutak hálózata).
- A város belső közlekedési rendszerének hiányosságai (harmadik vasúti, közúti déli Tisza-híd, nyugati elkerülő út).
- A hajózásban rejlő lehetőségek kihasználatlanok (a tiszai teherszállítás elemyésző).
- A város elavult iparszerkezete, a csúcstechnológiát képviselő termelőágazatok hiánya.
- A helyi gazdaság alapját képező könnyűipari és élelmiszeripari ágazatok leértékelődése.
- A cégek alacsony exportorientáltsága.
- Szeged–Hódmezővásárhely–Makó városhármas települései közötti együttműködés hiánya.
- Korszerű raktárkapacitások hiánya.
- Kevés a mobilizálható önkormányzati tulajdonú fejlesztési terület.
- A gazdasági átalakulás következtében kialakult társadalmi feszültségek, a szociális biztonság megrendülése.
- A tranzit közúti forgalomból származó környezetszennyezés (lég-, zaj-, rezgésszennyezés).

Lehetőségek

- A város befektetői vonzerejének növelése (kedvezményrendszer kialakítása).
- Multinacionális cégek letelepítése (a régiók közötti kooperációs kapcsolatokba való integrálódás).
- A határok átjárhatósága (a déli, keleti természetes vonzáskörzet bekapcsolása a gazdasági, társadalmi folyamatokba).
- A határ menti kapcsolatokból adódó területfejlesztési előnyök kiaknázása (állami és uniós források megszerzése).
- A nemzetközi szervezetek munkájába való bekapcsolódás:
 - Duna–Körös–Maros–Tisza Euro-régió
 - Balkáni Stabilitási Paktum
- Közös pályázatok kidolgozása (PHARE CBC, INTERREG III, CADSES stb.).
- A DKMT területén letelepedett népek (kisebbségek) interetnikus kohéziójának a kihasználása.
- A hierarchikus európai városhálózatba történő beilleszkedés (egyedi specialitások kialakítása).
- A vonzáskörzeti településekkel történő harmonikus együttműködés kialakítása (komplementer tevékenységek kialakítása).
- A különböző szállítási módok kapcsolati pontjainak a kialakítása, és a megközelíthetőségi viszonyok fejlesztése:
 - A keresztrányú autópályát (M9, Déli autópálya) megépítése még vonzóbbá tenné a régiót, jobban bekapcsolná a hazai városközi vérkeringésbe.

- A Szeged–Temesvár vasúti összeköttetés (Alföld–Bánság).
- Szeged–Szabadka–Bácsalmás–Baja vasútvonal.
- A Tisza nemzetközi víziúttá nyilvánítása, és hajózhatóvá tétele.
- Az elhelyezkedésből adódó komparatív előnyök kiaknázása, határon túli munkaerő felszívó hatás erősödése, elsősorban a mezőgazdasági és feldolgozóipar területén, bevásárolóturizmus, gyógyturizmus, határon átnyúló pénzügyi centrum (Euró zóna délkeleti határa).
- A másodlagos kapuváros szerepkör betöltése (a közeli hármashatár révén a nemzetközi áruforgalomban mint központ indító és cél állomás lehet):
 - A közlekedési infrastruktúrák metszéspontjában a raktározás, a rakodás, a szállítmányozás, a termék összeszerelés, a csomagolás és a magasabb hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások összefüggő rendszerének a kialakítása.

Veszélyek

- A szomszédos országok belpolitikai helyzete. A rendszerváltás utáni nemzetállami keretek erősen centralizált formában valósultak meg. Gazdaságuk, illetve demokratikus intézményrendszerük még jelentős erősítésre szorul ahhoz, hogy meg tudjon felelni az integrációs elvárásoknak.
- A jelenlegi hazai és a határon túli nagyvárosok, logisztikai kezdeményezések versengése.
- Az euro-regionális együttműködés intézményi kereteinek ellehetetlenülése (anti-integrációs érzelmek és politikák előtérbe kerülése a szomszéd államokban).
- Az euro-övezet miatti másodlagos európai terek kialakulása.
- A határokon a derogációk miatt bizonyos korlátozások fennmaradása (munkaerő-áramlás, vízumkötelezettség stb.).
- A térség gazdaságának stagnálása.
- Az infrastruktúra-fejlesztés – az óriási fejlesztési igény és a tökehiány hatására – követő jellegű marad.
- Az „agyelszívás” országon belül is érvényesül Budapest és Nyugat-Magyarország irányába.
- A munkanélküliség emelkedése, a társadalmi egyenlőtlenségek fokozódása, a marginalizálódás egyes térségekben általános jelenséggé válik.
- A fejlettségi különbségek erős növekedése hazánkban. A nyugat-keleti fejlettségi lejtő meredekebb lesz, a főváros elszakadása a vidéktől és annak régióitól.

A fentiek alapján látható, hogy a központi szerepkör nemcsak a geopolitikai helyzettől függ, hanem attól is, hogy Szeged milyen mértékben tud reagálni arra, hogy egy nemzetközi közlekedési folyosó része. A város vonzáskörzetének a közlekedési pálya egyik tranzit eleméből ki kell alakulnia egy potens ellátó csomóponttá, olyanra, ahol a vasúti pályaudvar, a repülőtér, a kikötő, a logisztikai bázisok, a kombinált terminálok és a helyi települési lecsatlakozások egymással összekötött rendszert alkotnak. Ezek csomópontja az a valós súlypont, amelyen keresztül megvalósulnak

a térség- és vállalkozásfejlesztő interakciók, illetve azokban realizálható az áramlatok irányának és eszközének a befolyásolása.

A kedvező gazdaság- és társadalom-földrajzi pozíció tehát csak a kiinduló lehetőséget adja meg a térségi központi szerepkörhöz. Szeged valódi központtá csak akkor válhat, ha tudatos politikával, a város és vonzáskörzete közös érdekében alapuló együttműködés és a kormány támogatása révén kialakítja a logisztikai csomóponttá váláshoz szükséges feltételeket.

„A logisztika anyagok, személyek, energiák és információk rendszereken belüli áramlásával, tervezésével, szervezésével, irányításával és ellenőrzésével foglalkozó tudomány” (Prezenszki 2001, 13), amelynek feladata az előzőekben említetteket a megfelelő mennyiségben, időben, minőségben és helyen a felhasználó rendelkezésére bocsátani.

Ha mindezt a fogalmat egy város – jelen esetben Szeged – és annak környezete, tágabb értelemben egy régió működésére alkalmazzuk, akkor nagy szerepet kell szánni az anyagáramlás viszonylag kötött lehetőségeinek vizsgálatára, továbbá a nagyobb szabadságfokkal bíró és önállóan saját maga által szabályozott – logisztikai rendszerek között áramló – személyek, a régió lakossága, és a régió áthaladó utasok mozgásán túl a mára egyre nagyobb szerepet kapó információs rendszerek és információk mozgására is.

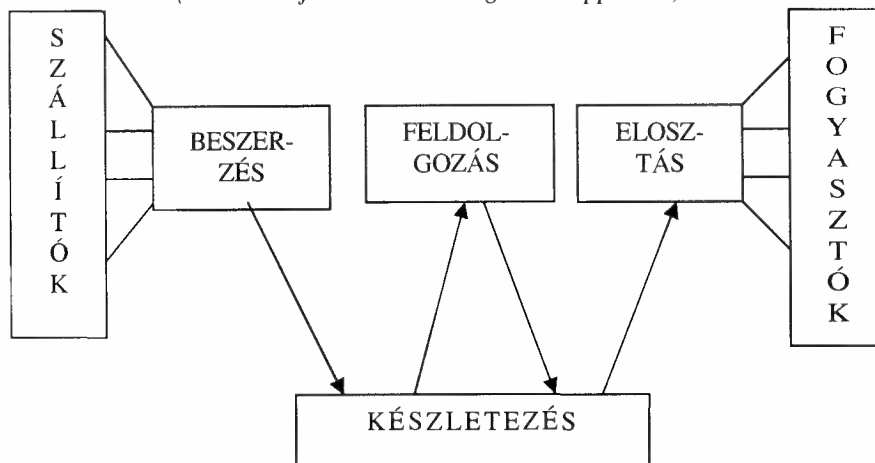
A régió vizsgálatánál, különösen a régió-központ szerepét elemezve a klasszikus logisztikai anyagmozgatási, csomagolási, készletezési problémákon túl nagyobb hangsúlyt kell kapniuk azoknak a logisztikai kérdéseknek, amelyek fejlődésük során egyre meghatározóbb erővel befolyásolják a régió működését. Itt elsődlegesen az anyagmozgatás, az áruáramlás, a személyek irányított és öntörvényű mozgását meghatározó információk és azok hozzáférhetőségi lehetősége az, amelyek a jövőt tekintve meghatározóvá válnak egy adott térség, így Szeged fejlődésében.

Ha a klasszikus logisztikai megközelítés elemeit, a Beszerzés – Készletezés – Feldolgozás – Elosztás – Fogyasztás kapcsolatrendszerét vizsgáljuk (2. ábra), akkor ezeket a fogalmakat alkalmazhatjuk a térszerkezetek logisztikai mozgásának mindennemű vizsgálatára. Célszerű azonban mindezeket kiegészíteni olyan elemekkel is, amelyek a klasszikus logisztikai folyamatok gazdasági vetületét megerősítve teljesebbé tehetik az egyes események leírását. Ilyenek lehetnek a munkaerő, a tőke, az áru és az információ mozgási lehetőségeinek vizsgálatai is.

Jól kitapintható tendencia érvényesült az elmúlt időszak gazdasági folyamataiban, különösen a hazánkba települt multinacionális termelő és kereskedő társaságok vonatkozásában, amikor is maga a termelés, a feldolgozás aránya az összefolyamathoz képest drasztikusan lecsökkent, és megnőtt a beszerzési-készletezési és elosztási folyamat aránya az előzőekhez képest. Ez azt is jelenti, hogy egy-egy logisztikai régió fejlődését a továbbiakban erősen befolyásolja annak lehetősége, hogy megfelelő szállítási útvonalak kereszteződésében helyezkedik-e el, és ott meg van-e a lehetősége a készletezés kis ráfordítású, de nagy hatékonyságú formájának, illetve rendelkezik-e olyan információ-feldolgozó háttérrel, amely esetlegesen a későbbiek-

ben szükségtelemé teszi az áru, és egyéb logisztikai elemek mozgatását, készletezését és ez által a költségek növekedését.

2. ÁBRA
A klasszikus logisztikai megközelítés elemei
(Elements of the Classical Logistical Approach)



Forrás: Saját szerkesztés.

Szeged, mint a Dél-alföldi régió és annak központja kapcsolatának működési elvében kulcsszerepe van a közlekedés és a szállítás több ismert formájának – a logisztikai értékalkotás azon elemeinek –, amelyek „téráthidalással” és „időáthidalással” a teljes folyamatban integráltan jelennek meg, úgy a szállítás, mint az információátadás területén.

Az idő áthidalásnak van egy másik megközelíthető értelmezése is, amikor is nemcsak 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 rendszerrel alakulnak át a legfőbb logisztikai értékrend az információáramlás felgyorsulásának következtében.

Egy, a logisztika eredményét alkalmazó működő régió és annak központja közti kapcsolatban alapvető célként kell, hogy szerepeljen az az adott térszerkezetben, hogy:

- a folyamatban részt vevő személyek,
- az igény szerinti áruk és szolgáltatások,
- a szükséges időpontban,
- a területileg illetékes helyre,
- az igényelt mennyiségben és minőségben,
- a megegyezés szerinti paritással,
- a lehető legkisebb költséggel,
- a lehető legkisebb környezeti károkozással eljuttathatók legyenek.

Ehhez mindenképpen hozzá kell tenni a fenntarthatóság szempontját, amely szerint „a fenntartható fejlődés olyan fejlődés, mely úgy elégíti ki a jelen szükségletét, hogy nem rontja a jövő generációk esélyét a saját leendő szükségleteik kielégítésére” (az Our Common Future című Brundtland jelentés világszerte elterjedt megfogalmazása szerint) (Enyedi 2000, 21).

Ha mindezeket teljesebbé téve ugyanezeket az elveket alkalmazzuk a személyek, például a munkaerőmozgás egy adott város és régió vonatkozásában, vagy az információáramlás ma még jobbára kötött adatátviteli lehetőségének tükrében, akkor értelmezhető és meghatározható a fejlesztés és a fejlődés jövőképe Szeged esetében is.

A komplex logisztika így nem szűkíthető le csak anyagáramlási és készletezési problémára, sokkal inkább kiterjeszhető azon szakterületek kapcsolódási pontjainak összességére, amelyben benne szerepelnek a műszaki feltételek, informatikai lehetőségek, környezetvédelmi kérdéskörök és a gazdasági-, társadalmi-, földrajzi eredmények is.

A logisztikai rendszer esetében *Felföldi László* megfogalmazása az iránymutató, miszerint „a rendszer valamely meghatározott cél elérésére, vagy valamely feladat megoldására tudatosan kiválasztott meghatározott funkcióelemeknek, valamint az ezek között fennálló kapcsolatoknak a rendezett halmazából álló együttes” (*Felföldi* 1983, 64. o.).

Egy rendszer környezete mindazt magában foglalja, ami a meghatározott rendszeren kívül található, legyen az egy termelő egység (társaság) vagy egy város, de azoknak működésével valamilyen összefüggésben van, amelyek lehetnek például munkaerő-áramlási (ingázó dolgozók), energiaszolgáltató rendszerek hálózatai, közúti hálózatok, szállítási lehetőségek.

A rendszer és a környezete közti kapcsolatok ki- és bemeneti jellegűek, amelyek közül Szegedet említve az input oldalon találhatjuk többek között:

- a munkába járó dolgozókat,
- a tanulni induló diákokat,
- a pihenni érkező turistákat stb.
- a rendszer felé áramló járműveket árukkal, személyekkel,
- a rendszer felé áramló energiahordozókat (villamos energia, gáz stb.),
- a rendszer működését segítő külső információkat (forgalmi tájékoztatók, időjárás-jelentés stb.).

Míg az output oldalon találhatjuk az előzőek visszaáramlási folyamatain túl:

- a környezeti káros kibocsátásokat,
- a feldolgozás eredményeként elkészült félkész, vagy kész termékeket,
- a „megmunkálás” eredményeként készült szellemi javakat, információkat.

Egy város input – outputjait tekintve többféle csoportosítás lehetséges. Ezek közül azt célszerű kiemelni, hogy a város és környezetének lakossága végez olyan mozgásokat, amelyek a logisztika elemeivel befolyásolhatók. Vannak viszont olyan mozgások, amelyek nem befolyásolhatók, így ezek növelik, vagy csökkentik a logisztikai rendszer működésének kiszámíthatóságát, vagy annak bizonytalanságát (például

csúcspont, időszakosan megnövekvő átmenő forgalom környezetkárosító hatásával együtt stb.).

A logisztikai szolgáltatás színvonalának meghatározói egy városi logisztikai rendszert vizsgálva többek között az alábbiak lehetnek Szeged esetében:

- a városban és a városhoz kötődő rendszerek közti szállítási idők nagysága, együtt értve az áru- és személyszállítást, annak valamennyi, a térszerkezetben működő formáját figyelembe véve,
- a logisztikai szolgáltatások piaci igényeinek való megfelelés, nevezetesen, hogy rendelkezésre állnak-e a város működéséhez, az ott élő lakosság igényelt életviteléhez szükséges szolgáltatási hálózatok, infrastrukturális lehetőségek,
- a szolgáltatások rugalmassága, piaci szükséglethez való alkalmazkodási képessége vagy merevségének színvonala,
- a szolgáltatások minősége, az igényekhez való alkalmazkodása,
- a közbiztonság színvonala, az életfeltételek biztonságossága,
- az egészségügyi ellátás szintje stb.
- kulturális igények kielégítése,
- oktatás – közép- és felsőfokon.

A logisztikai rendszerek térbeli struktúrája – figyelembe véve a gazdasági és társadalmi földrajzi adottságokat – kötött és csak részben módosítható. A logisztikai rendszerekben személyek, anyagok és információk áramlanak meghatározott pontok – amelyek önmagukban is logisztikai rendszerként működhetnek – között. A logisztikai rendszerek térbeli struktúrájukat elemezve csomópontokból és a csomópontokat összekötő hálózatokból állnak, mely csomópontok lehetnek például bányák, gyárak, mezőgazdasági üzemek, raktárak, az azokat összekötő hálózatok lehetnek maguk a természetes összekötő elemek, mint például folyók, tengerek, de lehetnek mesterségesek is, mint út, vasúthálózat stb.

A személy, áru, vagy információáramlást elősegítő csomópontok hierarchikus rendjét tekintve lehetnek egylépcsős, többlépcsős rendszerek, míg más megközelítésben lehetnek gyűjtő, vagy elosztó rendszerek, illetve ezek kombinációi. Az információáramlásban az internetes kapcsolatok elterjedése forradalmi változást jelentett az információs logisztikai rendszerek kapcsolatában.

Lényeges, hogy egy régióközponti szerepre számító város, mint Szeged az előző logisztikai rendszer elemeinek minél több tagjával rendelkezzen, és a logisztikai rendszerek hierarchiáján belül a rangsorban minél előkelőbb helyre kerüljön.

Az adott logisztikai rendszer hierarchiájából a kötött gazdasági, társadalmi, földrajzi helyzet meghatározza, hogy melyekkel rendelkezhet, és melyekkel nem (pl. tengeri és folyami kikötő, pályaudvar, repülőtér, nyersanyagbázis stb.).

A természeti adottságokból adódó kötöttségek a fejlődés során részben feloldhatók, amikor is egy-egy város vállalkozói virtuális vállalatokat fejlesztenek ki, amelyek szervezetét tekintve csak a vállalat felső vezetői rétege létezik, munkájuk döntő többségét a külső partnerek látják el, ők maguk a partnerek koordinálását, a piac kielégítését, a gazdasági folyamat szervezését végzik. A virtuális vállalat esetében csak az információ áramlik, és a kibocsátás eredményeként a bevétel oszlik meg a

résztevők között, a virtuális vállalatnál személyi és anyagi folyamatok áramlása nem zajlik.

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 az 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, pl. az egyes logisztikai rendszerek közötti átjárhatóság nem automatikus, az árukat azonosítani kell, mennyiségi, minőségi elosztást kell végrehajtani, illetve esetenként ellenőrizni kell 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.

Egy ipari övezetben érzékelhetően magasabb az áru- és az energiahordozók áramlásának aránya és azok átalakítása, osztályozása, mint egy olyan körzetben, ahol például az idegenforgalom, a szabadidő hasznos eltöltése a fő tevékenység. Itt lényegesen magasabb a személyi forgalom és annak minden kiszolgáló egysége, mint az előző esetben.

A két folyamat között – Szegeden mindkettő jelen van – lényeges különbséget jelent az a tény, hogy míg az áru önmaga nem rendelkezik mozgási irányáról, addig a személyi forgalomban az önrendelkezésből adódóan a kényelem és az egyéb szolgáltatási igény kielégítésén túl biztosítani kell a megfelelő informáltságot, a tájékoztatást, hogy a személyi forgalom áramlása fennakadásmentes legyen.

A logisztika külön feladata a folyamat optimalizálása, a szűk keresztmetszetek feloldása és az esetleges fennakadások orvoslása. Az anyagáramlással ellentétben az itt megjelenő igény más a „tárolás” tekintetében, a „humán kommissiózás” létének életre hívása nagy kihívást jelent az idegenforgalom dinamikus növekedésével együtt Szeged viszonylatában.

Az áruellátási feladatok egy vagy több lépcsős gateway modellel oldhatók meg, úgy a régió, mint a régióközpont működésében.

Az egylépcsős modell alkalmazása során az áruforgalmi központból láthatók el úgy alapanyaggal, mint energiával a térség nagy üzemei, míg a többlépcsős rendszerben alközpontok, további elosztó és gyűjtőhelyek vannak beiktatva a folyamatba a szélesebb piaci igények kielégítése érdekében. Amennyiben a fogyasztók mélységéig kívánjuk leírni a folyamatot, úgy a lépcsők száma növekszik, hiszen az egyes alközpontok további elosztóhelyekkel kapcsolódnak össze, míg a kívánt fogyasztási cikk eljut a végső felhasználóig, a fogyasztóig, például egy belvárosi szakbolton keresztül. Egy ilyen részletezett áruáramlási folyamattal a városi logisztika (city-logisztika) foglalkozik.

A régió-logisztika kialakulásának egy sajátos gazdasági, társadalmi és földrajzi helyzetét jelenti az a térszerkezeti rendszer, amikor a régióközpont és annak vonzáskörzetét országhatár osztja meg, erre gyakorlati példaként szolgál Szeged és vonzáskörzetének térszerkezeti átrendeződése a Trianont követő időszakban.

Szegeden nagy áruforgalmi és energiaelosztó központok találhatóak, továbbá a város már évtizedek óta a kombinált szállítási mód központja. Mint logisztikai központban régen hajókról rakták kocsira, majd vasútra az árut. Manapság a RO-LA a legnagyobb volumenű kombinált szállítás, de van közút-vasút, sőt közút-légiút kombinált személyszállítás is. Erre vonatkozó statisztikai adatok alapján a kialakult szállítási irányok és kapacitás, leterhelés az alábbi:

- Napi négy szerelvény indítása az ausztriai WELS felé.
- Napi négy szerelvény érkezése WELS-ből.
- Másnaponként egy szerelvény indítása az olaszországi SEZANA felé.
- Másnaponként egy szerelvény fogadása SEZANÁ-ból.
- Szerelvényenként 18–22 kamion szállítható, kísért formában.

Az országhatárokon átnyúló logisztikai kapcsolódások jelentős mértékben felgyorsíthatják a személy- és áruszállítást, és a virtuális vállalatokhoz hasonlóan kialakulhatnak virtuális áruforgalmi, logisztikai központok is, amelyeknek a munkája arra irányul, hogy az áruáramlás helyett az adatáramlás értékelődjön fel. A megfelelő információk birtokában az adott áru fizikailag a gyártó raktárában van, azonban a tulajdonosi jogokat már a megrendelő gyakorolhatja felette, és így, nem érintve a logisztikai központ területét, közvetlenül a felhasználóhoz jut el az áru.

Hasonlóképpen a logisztikai központ érintése nélkül dönthet a központ a már feladott és így az áruáramlás részét képező mozgásban lévő áru sorsáról olyan esetekben, amikor homogén, nagy mennyiségű alapanyagok (például gabona, nyersolaj stb.) szállítása és elosztása a feladat. Kihhasználva az informatikai és infrastrukturális előnyöket Szeged betöltheti egy ilyen logisztikai központ szerepét az egykori szerves kötődéssel bíró vonzaskörzete felé, ami 2004 májusa után még nem fog az Európai Unióhoz tartozni.

Szeged viszonylatában az ide települt multinacionális kereskedelmi cégek árukínálata mennyiségben meghaladja a város és szűkebb környezete fizetőképes keresletét. A telepített áruházak nemcsak a városi, hanem a városon túli, elsősorban a határon túli területek lakosságának fizetőképes keresletére is számítottak a telepítéskor. A bevásárolóturizmus áru áramlási irányai az elmúlt évtizedekben többször megfordultak. Az EU csatlakozást követően a ma is jól érvényesülő tendenciáknak megfelelően Szeged határon túli vonzaskörzeteinek vásárolói igényei felerősödnek és vélhetően hosszú évekre konzerválódnak.

Irodalom

- Enyedi Gy. (szerk.) (2000) *Magyarország településkörnyezete*. (Sorozat: Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. III. A területfejlesztési program tudományos megalapozása.) Magyar Tudományos Akadémia, Budapest.
- Felföldi L. (1983) *Anyagmozgatási folyamatok tervezése. I. rész*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- Halászné Sípos E. (1998) *Logisztika – szolgáltatások, versenyképesség*. Logisztikai Fejlesztési Központ, Magyar Világ, Budapest.
- Horváth Gy. (2001) *Európai regionális politika*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.

- Mészáros R. (1999) A megye fejlődésének lehetőségei és korlátai. – Mészáros R. (szerk.) *Csongrád megye. Helyzetkép az ezredfordulón.* Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, Szeged. 445–449. o.
- Prezenszki J. (2001) *Logisztika I–II.* Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöktovábbképző Intézet, Budapest.
- Rechnitzer J. (2002) Ó régió, hol vagy te régió... – Abonyiné Palotás J.–Becsei J.–Kovács Cs. (szerk.) *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága.* Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged. 163–174. o.
- Tóth J.–Golobics P. (2002) A nemzetközi regionális együttműködés egyes elméleti kérdései. – Abonyiné Palotás J.–Becsei J.–Kovács Cs. (szerk.) *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága.* Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged. 149–161. o.