

A jövő gyárában ketten dolgoznak majd. Egy ember és egy kutya. Az ember eteti a kutyát, a kutya meg nem engedi, hogy az ember hozzányúljon a gépekhez.

A gőzgépek, szerelőszalagok és az automatizáció után az információs technológia és az automatizálás egyre szorosabb összefonódása révén az okosrobotok veszik át a munkafolyamatokat – a negyedik ipari forradalom, vagyis az évtized eleje óta hivatkozott ipar 4.0 térhódítására utalt a szűk létszámmal működő leendő gyárra Török Zoltán, a Raiffeisen vezető elemzője a HG Media „Fókuszban: a logisztika” című konferenciáján. Az elemző a logisztikai ágazatot befolyásoló nemzetközi tények várható alakulását vázolta fel az Egyesült Államok jegybanki politikája, az Európai Unióra váró gazdasági és politikai kihívások, az olajpiaci folyamatok, valamint a hazai gazdaság 2019-ig várható tartós, három százalék feletti növekedésének tükrében.

## Logisztika 4.0

Ha van ipar 4.0, akkor van logisztika 4.0 is – jelentette ki Bíró Koppány Ajtony, a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) főtitkára, aki ismertette azt a tanulmányt, amelyben a logisztikai szektor szereplői az ágazatot érintő főbb kihívásokat fogalmazták meg. A Nemzeti Logisztikai Összefogás elnevezésű dokumentum nevesíti azokat a területeket, ahol a hazai logisztikai ágazat versenyképessége és piacvédelme érdekében beavatkozások szükségesek. Az aláírók egy olyan közös – a honos megbízó, a logisztikai szolgáltató, a fuvarozó és a magyar kormány együttműködésén alapuló – érdekeltségi rendszer kialakítását kezdeményezték, amely segítené a magyarországi logisztikai szolgáltatókat és fuvarozókat, hogy helytállhassanak az európai piacon. A szükségesnek ítélt intézkedések százmilliárd forintot meghaladó nemzetgazdasági többletbevételt generálhatnak

## **Verseny a központi szerepért**

A kormány kiemelt ágazatként kezeli a logisztikát, amely jelentős növekedési potenciállal, a versenyképességhez hozzájáruló előnyökkel rendelkezik – mondta Lepsényi István, a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) gazdaságfejlesztésért és szabályozásért felelős államtitkára a HG Media csoport Fókuszban rendezvénysorozatának logisztikával foglalkozó konferenciáján. Az államtitkár kiemelte, az országok logisztikai teljesítményét mutató nemzetközi index szerint Magyarország 2012-ben a 40., 2014-ben a 33., 2016-ban a 31. helyen szerepelt, a magyar logisztikai szektor fejlődése több mutatóban is látható, egyedül a nyomkövethetőség marad el a kívánttól. Hozzátette, hogy a logisztikai teljesítmény mutató index alapján a környező országok között Ausztria áll az első helyen, Csehország és Lengyelország után Magyarország a negyedik helyen szerepel, az Európai Unióban azonban az első 15 helyen nincs V4 ország.

A V4 országok között óriási verseny folyik a logisztikai központ szerepért, és ebben Magyarország az élen szeretne végezni. A versenyképesség növelése érdekében folyik a logisztikai stratégia felülvizsgálata, együttműködve a szakmai szervezetekkel. A hamarosan megjelentő, felülvizsgált stratégiában fontos helyen szerepel a képzés, a kutatás-fejlesztés, a kis- és középvállalkozások fejlesztése, a beszállítói láncba kapcsolódás.

Kitért az NGM államtitkár arra is, hogy az ipar digitális átalakulása a logisztikát is érinti, például a raktározási költséget húsz–ötven százalékkal lehet csökkenteni. Az ipari digitalizáció terjesztésére az idén Magyarországon öt mintagyárat alakítanak ki, ahol az ipar 4.0 tipikus megoldásait mutatják be, köztük a logisztikait is.

A logisztikai iparág stratégiai ágazat Magyarországon, a hazai logisztikai szektor a magyar GDP 7,1 százalékát állítja elő (közúti-, vasúti-, vízi-, légi-, csővezetékes fuvarozás, illetve raktározás), valamint ezen a területen dolgozik a magyar munkavállalók 3,5 százaléka: ez több mint 191 ezer fő munkavállalót jelent. A szektor jövőbeli fejlődését azonban a szakemberhiány akadályozhatja, derült ki a logisztikai ágazatot sújtó munkaerőhiány kezelésének lehetőségeiről szóló panelbeszélgetésen. Magyarországról még mindig elvándorlás van, illúzió például azt feltételezni, hogy Ukrajnából érkezett munkaerő oldhatja

meg a problémákat. Nem, mert az ukránok Lengyelországba mennek, szervezeten, jobb körülmények közé – és körülbelül egymilliónyan, ezért már Kijevben is munkaerőhiány tapasztalható...

Csöngé Norbert, a Spar Magyarország logisztikai vezetője elmondta, komoly próbatételt jelent, hogy teherautósofőröket találjanak. *„A targoncások terén is nehézségekkel küzdünk, hiszen míg nyolc–tíz évvel ezelőtt az állásra jelentkezők szinte mindegyike rendelkezett targoncás jogosítvánnyal, a most állásra jelentkezők között már alig van olyan, akinek lenne ilyen papírja”* – fogalmazott. Árvai Csaba, a Raben Trans European Hungary Kft.

ügyvezetője – a beszélgetés többi részvevőjével egyetértésben – nem látja a Waberer-terv (a hazai fuvarozási piac és a magyar fuvarozási vállalkozások védelme, a külföldi fuvarozók tevékenységi jogosultságának ellenőrzését, a hatékonyabb ellenőrzés személyi szervezeti, technikai és pénzügyi feltételeinek megteremtése, a jogosulatlan tevékenység visszaszorítása, a sofőrhiány enyhítése – a szerk.) sikerét. Idősödnek a tehergépkocsi vezetők, nem vonzó a pálya, egyre nőnek a sofőrökkel szemben támasztott elvárások. Üveges Zoltán, a DHL üzletfejlesztési igazgatója vonatkozó megjegyzése: a tehergépkocsi vezetőknek a DHL-nél bizony több tucat teljesítménymutatónak kell megfelelniük...

A megoldás? Manapság már nem okvetlenül a nettó keresmény a meghatározó, sokat nyomnak a latba a munkakörülmények a szociális helységek minőségétől kezdve a munkába járás kezelhetőségén át akár a munkavédelmi cipő milyenségéig. Vagy, ahogy ezt a Boomban Vásárhelyi Árpád, a DB Schenker Kft. ügyvezetője megfogalmazta, *„a dolgozók lojalitását nem csak pénzzel lehet megváltani, hanem odafigyeléssel, megfelelő céggkulturával és szociális gondoskodással.”*

## **Pályázati kiírások és PAN-LNG projekt**

A kifejezetten a logisztikai ágazatot érintő uniós pályázati lehetőségeket Lukács János, a Vanessia Kft. ügyvezetője ismertette. A logisztikai szolgáltató központok fejlesztését támogató kiírással kapcsolatban elmondta: három–négy hónap leforgása alatt alig hárommilliárd forint értékű igénylés érkezett be a hatmilliárdos keretösszegű konstrukcióra. Ez szerinte azt mutatja, hogy a kiírás feltételrendszerével kapcsolatban finomhangolásra lehet szükség. Egy másik, a logisztikai szolgáltatások igénybevételét támogató kiírás két hete nyílt meg öt és félmilliárdos kerettel. Ez a kkv-k versenyképességét segítené azzal, hogy ösztönözné a vállalkozásokat arra, hogy logisztikai szolgáltató központok szolgáltatásait

vegyék igénybe. Az ipari-logisztikai parkok lehetőségeit is figyelembe véve mintegy 24 milliárd forint áll rendelkezésre a logisztikával összekapcsolható fejlesztésekre.

A földgáz alapú közlekedésről is szó esett a konferencián. A PAN-LNG projekt megvalósításáról Bálint Norbert, a Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter Egyesület főtitkára beszélt. A 17 millió eurós, 85 százalékból uniós forrásból megvalósuló projekt utolsó szakaszában még az idén elkészül öt LNG töltőállomás, amelyet LNG-üzemű távolsági kamionok és a CNG-s személyautók, haszonjárművek is használhatnak majd. Kiemelte: a távolsági áruszállításban a dízel kiváltására az LNG megfelelő alternatíva lehet.

## Kína-vasút

A vasúti fejlesztésekről szóló panelbeszélgetésen Nagy Gábor, a Cosco Shipping Lines kínai állami hajótársaság magyarországi vezetője a Budapest–Belgrád vonalat érintő tervezett beruházásról elmondta: a pireuszi kikötő tulajdonosaként a Cosco 2015 óta használja ezt a vasútvonalat. A görög kikötő választást jelent az észak-adriai kikötőkkel szemben, Pireuszon keresztül hamarabb jut el a közép-európai országokba a kínai áru. A görögországi kikötőből jelenleg napi hétszáz konténer vár elszállításra, vonataik már most is napi rendszerességgel közlekednek a Pireusz–Szkopje–Belgrád–Budapest útvonalon. Nagy Gábor nem tartja elképzelhetetlennek, hogy a fuvarokat teljes egészében kínai mozdonyok fogják továbbítani.

Meleg Zoltán, a Locomotive Logistics Kft. ügyvezető-tulajdonosa arra emlékeztetett, hogy a Budapest–Belgrád vonal az 1800-as évek végén épült ki, már akkor is döntő szempont volt a nemzetközi kereskedelem igényeinek kielégítése. Fábrián Zoltán, a MAHART Container Center ügyvezető igazgatója arra hívta fel a figyelmet, hogy Pireusz azért is került előtérbe Kína számára, mert az adriai kikötők túlsúfoltakká váltak. Szabó Zoltán, a Ghibli Kft. ügyvezető igazgatója, a Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja alapítója szerint szükség van a Budapest–Belgrád vonal korszerűsítésére, hiszen van olyan szakasza, ahol jelenleg csak 30 km/órával közlekedhetnek a vonatok. *„Ha el tudjuk érni, hogy itt álljon meg a kínai áru, akkor azzal jelentősen fejlődhet a hazai logisztikai ágazat.”* A szakemberhiány kapcsán megjegyezte: *„kérdés, tudjuk-e majd kezelni a ránk zúduló áruforgalmat. Ha nem, akkor a forgalom más utat talál majd.”* Dr. Farkas Gyula, a Rail Cargo Hungaria Zrt. vasúti

kapcsolatok vezetője arra hívta fel a figyelmet, hogy a vasúti forgalom Budapesten való átjutásának kérdése még nehézségeket vethet fel.

A beszélgetés résztvevői kétkedve reagáltak arra a felvetésre, hogy várt forgalom mellett a beruházás 2400 év térülne meg, műszaki kérdésekre meg nem terelődött a szó. (Itt jegyezzük meg, hogy nincs ma Magyarországon olyan szuper vasútvonal, mint amiről a tervek szólnak. Akik támadják a projektet, általában onnan közelítenek, hogy nincs szükség ezt a vonalat ilyen drágán, ennyire nagy teljesítményt lehetővé tevő műszaki tartalommal rendbehozni, a személyforgalom nem igényli a második vágányt, a teherforgalomnak meg nem kell a 160-as tempó. Minderről kimerítően az Indóház júniusi, jelenleg is kapható kiadása ír.)

Mészáros Csaba, az Evopro Holding Zrt. elnöke „Városi közlekedés újratöltve” címmel adott elő. Az Evopro-csoport főként mérnöki területen nyújt teljes körű megoldásokat nagyvállalati ügyfelek részére. A tevékenységek között fókuszban szerepel a mérnöki kutatás-fejlesztés, gépészeti, villamos és irányítástechnikai tervezés, kivitelezés, üzembe helyezés, karbantartás. Kiemelt ágazatok az autóipar, az innovációs fejlesztések, a közlekedési eszközfejlesztések, fizikai és energetikai kutatási és automatizálási projektek, de jelentős méretű referenciája van a repülőtéri logisztika, élelmiszeripar, vegyipar, gumigyártás, olajipar ágazatokban is. Mészáros a szolnoki autóbusszközlekedés rendszeroptimalizálási eredményeit mutatta be – kedvező esetben hatvanmillió forint veszteség finanszírozási csökkenést eredményezhetnek javaslataik