

OTDK-dolgozat

2025

EDUTUS EGYETEM



**KELET-NYUGAT KAPUI– A HAZAI LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ
KÖZPONTOK ÉS AZ ÚJ MINŐSÍTÉSI RENDSZER**

**EAST-WEST GATES – THE HUNGARIAN LOGISTICS SERVICE
CENTERS AND THE NEW CLASSIFICATION SYSTEM**

Németh Nóra

Konzulens: Dr. Lakatos Péter, Dr. Lányi Márton

Kézirat lezárása: 2023. november 9.

Összefoglaló

Magyarország gazdaságföldrajzi elhelyezkedése kimagaslóan kedvező. Hazánkat több Kelet- és Nyugat-Európát összekötő közlekedési folyosó is átszeli, ami lehetőséget biztosít arra, hogy Magyarország a régió fontos logisztikai szereplőjévé váljon. A logisztika hozzájárulása a hazai GDP-hez 5%, ezért a logisztikai szolgáltatóközpontok kiemelten fontos szerepet játszanak hazánk gazdasági versenyképességének fejlesztésében. A szakirodalom alapján összefoglalom a hazai LSZK-k kialakulását. Mélyinterjúkat készítettem a logisztikai szakma képviselőivel az új minősítési rendszerről. Dolgozatom célja az új minősítési rendszer vizsgálata, és az azzal kapcsolatos észrevételek ismertetése, rávilágítva a legfontosabb tisztázandó kérdésekre. A továbbiakban bemutatom az East-West Gate intermodális Logisztikai Terminált, mint egy kiemelt példát a legmodernebb logisztikai szolgáltató központra. A fényeslitkei East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál az első olyan szárazföldi intermodális terminál Európában, amely saját 5G-hálózatot használ a belső kommunikációra és a technológiai eszközeinek működtetésére a Maxwhere által kifejlesztett virtuális ikertestvér program segítségével. Az ily módon gyűjtött tapasztalatok és tudás a jövőbeni fejlesztések szempontjából kimagaslóan értékesek.

Abstract

Hungary's economic geographical location is extremely favorable. Our country is crossed by several transport corridors connecting Eastern and Western Europe, which provides an opportunity for Hungary to become an important logistics player in the region. The contribution of logistics to GDP is 5%, which is why logistics service centers play a particularly important role in the development of our country's economic competitiveness. Based on the literature, I summarize the development of the domestic LSZKs. I conducted in-depth interviews with representatives of the logistics profession about the new qualification system. The purpose of my thesis is to examine the new rating system and to present the comments related to it, highlighting the most important questions to be clarified. In the following, I will present the East-West Gate intermodal Logistic Terminal as a prime example of a state-of-the-art logistics service center. The East-West Gate Intermodal Logistic Terminal in Fényeslitke is the first land-based intermodal terminal in Europe that uses its own 5G network for internal communication and the operation of its technological devices with the help of the virtual twin program developed by Maxwhere. The experiences and knowledge gathered in this way are extremely valuable for future developments.

Tartalom

Bevezetés.....	1
Logisztikai Szolgáltató központok szerepe a gazdaságban	2
Logisztikai Szolgáltató Központok Magyarországon	4
Logisztikai Szolgáltató Központok, mint a hazai logisztikai potenciál részei	4
Logisztikai Szolgáltató központok kialakulása és azok elhelyezkedése	6
Páneurópai Közlekedési Folyosók.....	8
Hazánk adottságai.....	9
Nemzeti Logisztikai Stratégia	10
Középtávú Logisztikai Stratégia.....	11
A Zászlóshajó Program	12
Logisztikai Szolgáltató Központok helyzete 2007-re.....	13
Logisztikai Parkok Minősítési Rendszere Magyarországon	15
Korábbi minősítési rendszer	15
Új minősítési rendszer	16
Új minősítési rendszerrel kapcsolatos kérdések, visszajelzések (MLSZKSZ).....	19
Dr. Lányi Márton Elnök Úrral készült interjú 2023.10.27.	21
Tálosi János Vezérigazgató Úrral készült interjú 2023.11.03.	26
Az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál bemutatása	27
Vasúti és közúti szállítás.....	27
Az Új Selyemút	28
A terminál lehetőségei	29
Beruházás.....	31
MaxWhere Terminal 5.0.....	33
Orosz-Ukrán konfliktus hatása	35
Összegzés	36
Köszönetnyilvánítás	39
Irodalomjegyzék.....	40
Táblázatok és ábrák	45
Mellékletek.....	58

Táblázat és ábrajegyzék

1. ábra: Magyarország LPI index alakulása 2007-2023
2. ábra: Az áruforgalmi/logisztikai szolgáltató központok szolgáltatási kínálata
3. ábra: Fejlesztési térségek a logisztikai koncepció szerint
4. ábra: Országos Logisztikai Szolgáltató Központok és vonzáskörzeteik
5. ábra: A 10 kijelölt Helsinki folyosó
6. ábra: Helsinki Folyosók és a TEN-T hálózat elemei Magyarországon
7. ábra: A logisztikai ágazat legfontosabb stratégiai pillérei
8. ábra: A Logisztika Zászlóshajó Program konstrukciói
9. ábra. A teljes magyar intermodális forgalom alágazati változása 2022-ben
10. ábra: Alternatív útvonalak Kínából Európába
11. ábra: Az új Selyemút
12. ábra: Künz RMG rakodódaru
13. ábra: Digital twin megjelenítés

Mellékletek:

1. melléklet: Magyarország LPI index 2007-2023
2. melléklet: 2017-ben az MLSZKSZ által minősített logisztikai szolgáltató központok
3. melléklet: 161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet a tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról
4. melléklet: MLSZKSZ minősítési rendszer szerinti LSZK kategóriák
5. melléklet: Pályázati útmutató
6. melléklet: Tálosi János Vezérigazgató Úrral készült interjú

Bevezetés

Magyarország gazdaságföldrajzi elhelyezkedése rendkívül kedvező, ennek köszönhetően Európa gazdasági és politikai átrendeződése miatt fokozatosan a perifériából központi helyzetűvé vált. Hazánkat több Kelet-és Nyugat-Európát összekötő közlekedési folyosó is átszeli, ami lehetőséget biztosít arra, hogy Magyarország a régió fontos logisztikai szereplőjévé váljon. Magyarország nem csak a közúti tranzitforgalomban, hanem az értéknövelő árukezelésben is fontos szerepet tölt be, így a logisztikai szakág nagyban hozzájárul Magyarország gazdasági fejlődéséhez. Az 1990-es évektől kezdődő logisztikát támogató kutatások és fejlesztési tervek eredményeképpen létrejöttek Magyarországon a komplex szolgáltatást nyújtó logisztikai szolgáltató központok, amelyek jelentősen hozzájárulnak a magyar logisztikai teljesítmény javításához. Dolgozatomban a témával kapcsolatos szakirodalom feldolgozásával összefoglalom a hazai logisztikai szolgáltató központok kialakulását. 2008-ban a Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége létrehozott egy egységes minősítési rendszert, mellyel a logisztikai szolgáltató központok különböző kategóriájú logisztikai központ címet nyerhettek el. A minősítési rendszer a fejlesztési igények és a támogatási rendszer összehangolása céljából jött létre. 2023-ban a Gazdaságfejlesztési Minisztérium kormányrendeletben megalkotta a Logisztikai parkokra vonatkozó új minősítési rendszert, mely 2023. április 28-án lépett hatályba. A kormányrendelet lehetővé teszi, hogy azon vállalkozások, melyek versenyképességük növelésével vonzó befektetési környezetet teremtenek korszerű telephely kialakításával és emelt szintű szolgáltatás nyújtásával, „Logisztikai Park” címet kapjanak (Logisztikai Park címpályázat, 2023). Dolgozatomban az új minősítési rendszerrel kapcsolatos kérdéseket és észrevételeket vizsgáltam. Mélyinterjúkat készítettem a szakma képviselőiben Dr. Bíró Koppány Ajtonnyal az MLSZKSZ főtitkárával, Dr. Lányi Mártonnal, a LEF és az MSZSZ elnökével, valamint Tálosi Jánossal, az East-West Gate Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt. vezérigazgatójával. Célom volt, hogy a szakma képviselőivel készített interjúk alapján átfogó képet alkothassak az új minősítési rendszerről.

A hazai logisztikai szolgáltató központok közül kiemeltem a nemrég megépült East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminált, mely jó példa egy jövőbe mutató, innovatív befektetésre Magyarországon. A fényslitkei East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál az “Új Selyemút” kelet és nyugat közötti vasúti konténerforgalom nyomtáváltásra alkalmas sokoldalú szolgáltatást nyújtó kapuja, amely lehetővé teszi Magyarország számára,

hogy ismét fontos szerepet töltsön be a vasúti logisztikában. Az ukrainai határon elhelyezkedő Fényeslitke település területén 85 ha-on elhelyezkedő 40 milliárd forintos beruházás a tervek szerint kulcsfontosságú szerepet tölt majd be a keletről vasúton érkező konténer forgalom lebonyolításában, illetve a jelenleg kialakult háborús helyzetben az Ukrajnában felhalmozódott gabona és szemes termények elszállításában is kiemelt szerepet kap. Az újonnan épült intermodális logisztikai terminál Európában az egyik legnagyobb ilyen jellegű befektetés, amely a legmodernebb technológiával, 5G hálózaton távoli irányítással teszi lehetővé a mintegy 1 millió darab 20 lábas konténer széles nyomtávról keskenyre való átdaruzásának lebonyolítását.

Logisztikai Szolgáltató központok szerepe a gazdaságban

Az üzleti fejlődés egyik kulcselemének számító logisztika részesedése a GDP-ből jelenleg mintegy 5 %. Az Európai Unió logisztikai teljesítménye ezer milliárd euro és több mint hétmillió európai számára biztosít munkát (European Logistics Platform, 2020). A globalizációval egyre bővülő piac igényeinek kielégítésében nagy szerepet játszik a szervezett szállítás, elosztás, árukövetés és raktározás, amelynek fejlődése elsősorban a digitalizációnak köszönhetően nagymértékben felgyorsult. Elmondható tehát a fenti adatok alapján, hogy a logisztikai ágazat meghatározó a gazdaság szempontjából. A nem megfelelő hatékonyságú logisztika növeli a kereskedelem költségeit és csökkenti az integráció lehetőségeit. A hatékony és versenyképes logisztika elengedhetetlen a többi gazdasági tevékenység támogatásához (Tóth, Kálmán,2020).

A logisztika egyik legelfogadottabb állapotjelzője napjainkban a Világbank által 2007 óta általában 2 évente közzétett logisztikai teljesítmény index (LPI). Az országok logisztikai teljesítményét mérő LPI index 6 pillérből áll:

- input indikátorok:
 - határügyintézés
 - Infrastruktúra
 - logisztikai szolgáltatások színvonala

- output indikátorok:
 - nemzetközi szállítmányozás versenyképes áron
 - árukövetés
 - szállítmányok időbelisége (Chikán, 2014)

A magyarországi LPI indexet az 1. sz. melléklet valamint az 1. sz. ábra pókháló diagrammja foglalja össze (<https://lpi.worldbank.org/report>). A táblázatban láthatjuk, hogy jelenleg Magyarország az 51. helyen áll, hasonlóképpen a 2010-es 52. helyezéshez, ami jelentős visszaesés, mert 2016 és 2018 években 31. helyen álltunk. A hazánkkal közös múltú és a gazdaság hasonló fejlettségi szintjén álló Visegrádi országok a logisztikai teljesítményt tekintve a 2017-es adatok alapján 20-30. helyen álltak a világ országai között. Magyarország 2023-ban LPI index tekintetében az 52. helyen áll a világ országai között, ami a következő pillérek visszaesésének köszönhető: határügyintézés, infrastruktúra és a logisztikai szolgáltatások színvonala.

A logisztikai teljesítményindex infrastruktúra pillérében a visegrádi országok a 2010-es évig közel azonos fejlődést mutattak, azonban Magyarország és Szlovákia 2015-től visszaesést mutatott. Az infrastruktúrális fejlettség az ipar 4.0-hoz kapcsolódó logisztikában ma már inkább az informatika fejlettségétől függ, ami azonban tökeigényes befektetés. Fontos ható tényezők ezzel kapcsolatban a kormányzati finanszírozás hatékonysága, a bruttó nemzeti megtakarítás és a részvénytőke finanszírozás (Tóth, Kálmán, 2020).

A határ ügyintézással és vámokkal kapcsolatos alappillér romlása a kereskedelmi díjak és vámok növekedésével magyarázható, ami mindig akadályozza a logisztikai tevékenységet. Ebben a tekintetben a kormányzati döntéshozatal és a megbízható határrendészeti szolgálatok tudnak javulást eredményezni. A logisztikai szolgáltatások színvonalát jellemző alappillér javulását számos tényező befolyásolja. Hatással van rá a politikai támogatás, a szakmai alapú kormányzati döntéshozatal, a vevői döntések jellege, a vállalkozásindítás folyamatának egyszerűsége és időbelisége a vállalkozások oldaláról pedig az ügyfélközpontú megközelítés. Összességében elmondható, hogy Magyarország a jelenlegi LPI index helyezésén a következő ajánlásokkal tud javítani: informatikai fejlesztések megvalósítása, gyors és nagytömegű adatfeldolgozás (5G-hálózatok) fejlesztése, közlekedési infrastruktúrában a környezetkímélő meghajtási módok fejlesztése, oktatás fejlesztése a tudásintenzív munkaerőbázis kialakítására

és a zöld logisztika keretein belül a vasúti szállítási hálózatok összehangolásával (Tóth, Kálmán, 2020).

Logisztikai Szolgáltató Központok Magyarországon

Logisztikai Szolgáltató Központok, mint a hazai logisztikai potenciál részei

A hazai logisztikai potenciál alatt az infrastruktúrát, -utak, vasutak, vízi utak, légi folyosók, - az ezek mentén, vagy találkozásainál lévő objektumokat-raktárakat, Logisztikai Szolgáltató Központok, ipari parkok, kikötők-a működtetést és a fogyasztói/vevői szükségleteket megvalósító/kielégítő szervezeteket és a birtokukban lévő, vagy rendelkezésükre álló kapacitásokat, valamint a tudást-kompetenciát és végül a mindent behálózó informatikát értjük. (Lakatos, 2008)

Magyarországon az Európai Unióhoz való csatlakozásnak köszönhetően a piacok megnyíltak, a logisztikai szolgáltatások iránti kereslet megnőtt és ezzel együtt a vállalatoknál megfigyelhető volt a különböző tevékenységek kihelyezése, más néven outsourcing tevékenység. Korábban sok vállalat maga végezte a logisztikai tevékenységet, azonban a '80-as évektől kezdve megfigyelhető azon tevékenységek kihelyezése, melyeket már nem tud a vállalat hatékonyan megszervezni. A kihelyezés lényege, hogy a vállalkozások elsődleges tevékenységükre koncentrálnak és például a logisztikai tevékenységeket az erre szakosodott vállalatokra bízzák. Ennek következtében megjelentek komplex szolgáltatást nyújtó logisztikai vállalatok, melyek már teljes egészében 3 PL, azaz harmadik félként nyújtják a komplex logisztikai szolgáltatásukat (Lakatos, 2008).

A logisztikai szolgáltató központokat alkotó vállalatok a közúti, vasúti csomópontok metszéspontjaihoz, kikötőkhöz, a közlekedési alágazatok termináljaihoz közel eső területekre települnek, ezzel biztosítva azt, hogy a logisztikai műveletek egy megfelelő infrastruktúrával rendelkező területen rendelkezésre álljanak. A szolgáltatások ilyen jellegű területi koncentrációja a hatékonyság és a kereslet növekedését, az együttműködés lehetőségét, a szolgáltatási választék sokszínűségét és az intermodális közlekedési munkamegosztás lehetőségét biztosítja. A logisztikai szolgáltatásokat önálló kis -, és közép vállalatok, vagy multinacionális társaságok szakosodott részlegei, valamint a vasúti és hajózási társaságok

végzik, amelyek korszerű módszereket és eszközöket alkalmazva teremtik meg az ipar és kereskedelem által egyre jobban megkövetelt komplex szolgáltatásokat.

A vevői igények kielégítésére az outsourcing megoldásokon kívül még meg kell említeni a hozzáadott szolgáltatásokat is, így egy logisztikai szolgáltató vállalkozásnak a következő szolgáltatásokat célszerű nyújtani:

klasszikusan értelmezett logisztikai szolgáltatás

- belföldi és nemzetközi fuvarozás-szállítmányozás, raktározás (saját és kiszervezett), belföldi és nemzetközi disztribúció, vámkezelés, stb.

hozzáadott értékű szolgáltatások

- kommissiózás, átcsomagolás, címkézés, vonalkódozás, átmeneti készletezés, áru előkészítés, stb.

magas színvonalú logisztikai érték

- ellátási lánc menedzsment, logisztikai tervezés, inverz logisztika, értékesítés utáni logisztika (javítás, karbantartás, vevőszolgálat), minőség-ellenőrzés, logisztikai informatikai rendszerek, logisztikai információ szolgáltatás stb.

A fenti szolgáltatásokkal kapcsolatban elvárás a költséghatékonyság, a minőségi kiszolgálás, az átfutási idő csökkentése és a nagyfokú rugalmasság mellett a fejlett technológiai háttér biztosítása. A logisztikai központok által nyújtott szolgáltatások köre a gazdasági környezet és a vevői igények szerint rugalmasan alakul, a központokban lévő vállalatok egymáshoz való térbeli közelsége lehetőséget nyújt az együttműködésre, tevékenységeik összehangolására, ezáltal széleskörű komplex szolgáltatást tudnak nyújtani. A logisztikai központokba nem csak a logisztikai szolgáltatók, hanem ipari és kereskedelmi vállalatok is részben vagy teljes egészében betelepülnek, a központban vagyonrészt is szereznek, vagy bérelnek, így mindenképpen létesítményi szolgáltatást is igénybe vesznek. Emiatt nem célszerű már elkülönülten kezelni az ipari parkokat és a logisztikai parkokat, mert tevékenységük nagymértékben összekapcsolódik, az ipari parkokban is jelentős logisztikai tevékenység folyik, illetve a logisztikai parkok is számos termeléshez kapcsolt tevékenységet is folytathatnak (Lakatos, 2008). Az áruforgalmi/logisztikai szolgáltató központok szolgáltatási kínálatát a 2. sz. ábra mutatja be táblázatosan (Tarnai, 2004).

Logisztikai Szolgáltató központok kialakulása és azok elhelyezkedése

A globalizációs folyamatoknak köszönhetően a Közép-és Kelet-európai országokban az 1990-es évek elején meghatározó politikai, társadalmi változások, valamint ennek következtében gazdasági változások következtek be. A hagyományos nemzeti gazdálkodás átalakult és megnyílt a lehetőség az európai integrációs folyamatokban való részvételre. Dr. Csaba Attila és Dr. Zsirai István 1997-ben készült részletes vizsgálataiban megállapította, hogy Magyarország a világkereskedelemben csak a logisztika fejlesztésével és logisztikai szolgáltató központok létrehozásával tud mielőbb bekapcsolódni (Csaba, Zsirai, 1997). Az országba települt számos külföldi cég megkövetelte az infrastruktúra és a szolgáltatás fejlesztését összhangban az Európai Közösség piacának követelményeivel. Hazánk földrajzi elhelyezkedése és adottságai indokolják a Logisztikai Szolgáltató Központok tervezését és létrehozását. Az 1990-es években megindultak a kutatások azon potenciális térségek felmérésére, melyek adottságaik, gazdasági helyzetük és felszereltségük alapján alkalmasak lehetnek. Ennek eredményeként elfogadásra került egy 10 térséget kialakító prekonceptió, melyet a szaktárca elfogadott. Az 1996-ban meghirdetett 68/1996 OGY.(VII. 9.) országgyűlési határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról a 2. pontjában kimondja:

„Az Országgyűlés fontos nemzetgazdasági érdeknek tartja az ország földrajzi fekvésével összhangban lévő nagymértékű tranzitforgalom megfelelő kiszolgálását, az ebből származó gazdasági előnyök kihasználását. Ennek érdekében a transz-európai közlekedési hálózatba illeszkedő, a lehető legkisebb környezetterhelést és környezeti igénybevételt okozó közlekedési tranzit folyosókat kell megteremteni és fenntartani.

Sürgető feladat a fő tranzit áramlatok irányában

- a belső és külső regionális fejlődést is elősegítő autópályák, autóutak megépítése,
- a vasútvonalak legalább 160 km/óra sebességre történő átépítése, a közlekedési kapcsolatok fejlesztése és kiépítése a szomszédos országokkal,
- a dunai vízi úton az európai VI.b. víziút-osztálynak megfelelő paraméterek biztosítása és a hajózást kiszolgáló legfontosabb országos közforgalmú kikötők megvalósítása,

- a kombinált áruszállítás fejlődéséhez szükséges feltételek megteremtése,
- a környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő **logisztikai központok létesítése.**” (68/1996 OGY.(VII. 9.) országgyűlési határozat).

Az országgyűlési határozat alapján és az országon áthaladó több nemzetközi folyosót figyelembe véve tranzitforgalmat kiszolgáló logisztikai központokban gondolkodtak, azonban Csaba és Zsirai 1997-es tanulmányában megállapítja, hogy elsősorban kombinált terminálok alapuló rendszert érdemes kiépíteni, ami azonban rendkívül beruházás igényes és nagyfokú állami támogatást kellett volna hozzá biztosítani (Csaba, Zsirai, 1997).

Az 1994-97 években végzett kutatásokban a központok lehetséges elhelyezkedését az alábbi szempontok szerint jelölték ki:

- nagy volumenű szállítási irányokhoz kapcsolódjon
- nagy gazdasági potenciállal rendelkezzen
- áramlati csomópontok elhelyezkedésénél: pl nyomtávváltás, kombiterminál, kikötő
- illeszkedjen az európai hálózathoz
- legyen egységes hálózat országon belül
- régió belüli Ipari parknak milyen potenciálja van
- közlekedési főhálózatokhoz, kikötőkhöz, repterekhez milyen kapcsolat van

Az épülő központok hálózatának tervezési fázisában már minden központnak saját előkészítő társasága volt, akik elkészítették a műszaki, finanszírozási és üzleti terveket. Ezek a társaságok többségében az építést finanszírozó részvénytársaságok is voltak egyben. A központok megépítése működőtőke befektetésekkel valósulhatott meg, melyben az államnak, a közlekedési ipari, környezetvédelmi tárcáknak és az önkormányzatoknak is jelentős szerep jutott a támogatások tekintetében. Az 1998-ban elfogadott logisztikai központ koncepció kezdetben 10, majd később 11 fejlesztési térséget jelölt ki, melyben 13 logisztikai központot helyeznek el. A 3. sz. ábrán a fejlesztési térségek a logisztikai koncepció szerint táblázatosan összefoglalva láthatók. (Innen hiányzik egy hivatkozás), valamint az Országos Logisztikai Szolgáltató Központok és vonzáskörzeteik a 4. sz. ábra térképén kerülnek bemutatásra (<https://www.kti.hu>).

A fenti tervek értelmében területi kezdeményezések alapján folyamatosan épültek a logisztikai központok, melyeknek összehangolt fejlesztését a Minisztérium koordinálta, azonban igény

volt egy szövetség kialakítására is, aminek segítségével önállóan is tudták a logisztikai központok szervezni tevékenységüket. Így jött létre 2002. június 12-én a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége 10 akkori társaság alapításában. (MLSZKSZ.hu)

Az MLSZKSZ alapító tagjai a következők:

- BILK Kombiterminál Rt. (Budapest)
- BILK Logisztikai Rt. (Budapest)
- Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (Budapest)
- Harbor Park Ingatlanfejlesztő Kft. (Budapest)
- GySEV-Raaberlag Igazgatóság (Sopron)
- MÁV Kombiterminál Kft. (Záhony)
- DELOG Kft. (Debrecen)
- Logisztár Kft. (Székesfehérvár)
- Logiszol Kft. (Szolnok)
- Globállog Kft. (Szeged)
- Nagykanizsai Régió Ipari Park és Logisztikai Központ Kft. (Nagykanizsa)
- ÁTI DEPÓ Rt. (Miskolc)

Páneurópai Közlekedési Folyosók

Európára vonatkozó közlekedésfejlesztéssel először 1957-ben a Római szerződés foglalkozik, amely szerződés alapvetően az Európai Közösség létrehozását tartalmazza. Ezt követően 1989-ben a Strasbourgi csúcson fogadják el a Transz-európai hálózatok alapelveit (TEN- Trans-European Network) és 1991-ben a Maastrichti szerződés helyezi a hangsúlyt a Transz-európai hálózatokra. A transzeurópai hálózatok 3 fontos infrastrukturális területet foglalnak magukba, amelyek a TEN-T, TEN-E, és a eTEN. Jelenleg mi csak a TEN-T transzeurópai közlekedési hálózattal fogunk foglalkozni a TEN-E (energiaszállítási hálózat) és a eTEN (telekommunikációs hálózat) nem képezi a tananyagelem részét. 1991-ben kerül sor az I. Páneurópai Közlekedési Értekezletre Prágában, ahol elhatározták az egységes koncepció kialakítását a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan. Majd 1994-ben került sor a II. Páneurópai Közlekedési Értekezletre Krétán, amelyek során már Európai Unió határait átlépve

az úgynevezett harmadik országokhoz való közlekedési kapcsolódások is középpontba kerültek. Ezen értekezletek során határozták meg a "Páneurópai hálózat"-ot, vagy más néven a "Páneurópai Közlekedési Folyosók"-at, amely az Európai Unió országok és az úgynevezett harmadik országokat összekötő útvonalakat rögzítette. 1997-ben a III. Páneurópai Közlekedési Értekezleten Helsinkiben kiegészítették az Európai Unió országok és az úgynevezett harmadik országokat összekötő útvonalakat, ezeket Helsinki Korridoroknak, vagy Helsinki folyosóknak nevezzük, melyek az 5. sz. ábrán táblázatosan láthatók (Balog, 2018). A páneurópai folyosók Kelet-Európa fő közlekedési tengelyei, észak-déli irányban az Északi-tenger és a Földközi-tenger, kelet-nyugati irányban pedig a bővítés előtt álló Európai Unió és a volt szovjet utódállamok közötti vasútvonalakat, közutakat és vízi utakat magukba foglaló hálózat. (Balog, 2018). Országunkon 4 Helsinki-folyosó és további 3 csatlakozó folyosó ág halad át (IV., V., V/B., V/C., VII., X/B. jelű folyosók), melyeket a 6. sz. ábra mutat (<https://www.kti.hu/>).

A IV. folyosó az osztrák és szlovák határtól Budapesten keresztül Románia felé halad, 487 km vasútvonalat és 410 km közutat tartalmaz. Az V. folyosó a délnyugati országhatártól északkeleti irányban halad. A fő ág Szlovénia, az V/B ág Horvátország, míg az V/C ág Szerbia felől lépi át az országhatárt, és Budapesten egyesülve folytatódik Ukrajna felé. A vasúthálózat 996 km, a közúthálózat 784 km hosszú. A VII. folyosó a Duna Ausztriától Romániáig terjedő vízi útja, mely magyarországi szakaszának hossza 378 km. A X. folyosó X/B ága Budapestről indul, Szerbia határáig a vasúti szakaszok hossza 156 km, a közúti szakaszoké 171 km (Pató Gáborné Szűcs, 2007).

Hazánk adottságai

A fejlettebb gazdaságú országokban már kialakították a LSZK-ok hazai és nemzetközi hálózatát. Kiemelkedő jelentőségű központok alakultak ki többek között Amszterdamban, Bécsben, Brémában, Barcelonában, Bolognában, Londonban, Dortmundban, Párizsban, Veronában, sőt a Távol-Keleten. Az áruk hazai és nemzetközi forgalma egyre inkább ezekre a központokra épül. A logisztikai szolgáltató központok létesítésének legfőbb céljai között szerepelt, hogy: Magyarország a komplex európai logisztikai hálózat részévé váljon, így az európai logisztikai hálózatba integrált magyar központok Kelet-Európa irányába jelentős gazdasági eredményt hozó elosztó–gyűjtő központokként működhetnek. A tranzitforgalom során a központok kedvező szolgáltatásnyújtással az áruk útját befolyásolni tudják, így segítve

az adott térség gazdasági fejlődését. További cél volt, hogy a nagy távolságú közúti szállítást vasútra lehessen terelni, ezáltal csökkenthető a közúti közlekedés által okozott környezetterhelés (Tarnai, 2004).

Magyarország közlekedés-földrajzi adottságai miatt a térség meghatározó logisztikai szereplőjévé válhat. A legjelentősebb ilyen adottság a Helsinki folyosók rendszere, melyekből 3 folyosó és további 2 ága hazánkon halad át. A kijelölt logisztikai térségek közül az V. V/B és V/C számú folyosókhoz hat, a X/B számú folyosóhoz egy, a IV. számú folyosóhoz négy, valamint a VII. számú folyami folyosóhoz három kapcsolódik. Az ukrajnai határszakaszon a keleti FÁK államok széles nyomtávú vasútvonalai találkoznak az európai normál nyomtávval. A nyomtáv váltás miatt megáll az áru Magyarország határán, így ez a térség kiemelten fontos a Távol-Kelet és Európa közötti áruszállítás szempontjából. A vízi útvonalakat tekintve Magyarország a Duna-Majna-Rajna vízi úton helyezkedik el, ahol a Duna észak-déli irányra vált. Ezen vízi utak metszik a IV. és V. közlekedési folyosót. Ezen adottságok kiaknázása elengedhetetlen a hazai gazdaság európaiba való integrálásához. A globalizációs folyamatok kialakulását az informatika és a logisztika fejlődése nagymértékben elősegítette, így a logisztikai központok mérete és komplexitása is jelentősen fejlődött. Ebben az időszakban fontos strukturális és földrajzi változások indultak el, így jelentős K+F befektetések voltak várhatók a logisztikában, emellett az Európai Unió fejlesztési terveiben is központi helyet kapott a logisztika (Lakatos, 2008).

Nemzeti Logisztikai Stratégia

A LEF munkatársai 2007-ben elkészítették a Nemzeti Logisztikai Stratégiát (Chikán et al., 2007), amely lehetővé tette, hogy a logisztikai fejlesztések kérdésköre kiemelt szerepet kapjon az Új Magyarország fejlesztési Tervben.

A Nemzeti Logisztikai Stratégia a következő kérdésekkel foglalkozik:

- elhelyezkedés
- infrastruktúra
- szolgáltatás

Az 1998-ban a gazdasági és közlekedési tárca által elfogadott 13 tervezett országos logisztikai központ elképzelést újra kellett fogalmazni és kialakítani egy egységes kritérium rendszert, mely keretében a logisztikai szolgáltató központok különböző kategóriákba (intermodális, regionális, helyi/vállalati) való bekerülését, nyilvántartását és teljesülését nyomon követték. A minősítési elvek szerint a központok elhelyezkedését a piac határozza meg, a kritériumok csak arra vonatkoznak, hogy bizonyos típusú központok milyen tulajdonságokkal kell, hogy rendelkezzenek ill. milyen távolságra helyezkedjenek el egymástól (Lakatos, 2008).

Középtávú Logisztikai Stratégia

A Középtávú Logisztikai Stratégia (KLS) elkészítéséről az 1157/2013-as kormányhatározat döntött. A stratégiát a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, a szakmai és érdekképviselői szervezetek bevonásával, az IFKA Iparfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft (IFKA) és a Logisztikai Egyeztető Fórum (LEF) segítségével készítette el. A Középtávú Logisztikai Stratégia célja egy a Kormány és a szakma által egységesen elfogadott, a hozzá kapcsolódó stratégiákkal (Nemzeti Közlekedési Stratégia, Nemzeti Fejlesztés 2020, Új Széchenyi Terv) és a nemzetközi elvárásokkal is összhangban álló, a logisztikát gazdasági súlyának megfelelően kezelő stratégiai terv létrehozása. Legfontosabb szempontjai a logisztikai ágazat nemzetgazdasági hatásainak növelése, a foglalkoztatás és a beruházások bővítése, Magyarország versenyképességének javítása a 2014-20-as uniós tervezési periódusban. A helyzetelemzés és a vízió alapján a logisztikai stratégia átfogó célja, hogy Magyarországon a 2014-2020 közötti időszakban a logisztikai erőforrások, kapcsolatrendszer és innováció fejlődésének elősegítése által az elvárt nemzetgazdasági súlyának megfelelően növekedjen a logisztikai ágazat hozzájárulása a vállalati és nemzetgazdasági szintű versenyképességhez. A stratégia a helyzetértékelés során megjelölte Magyarország logisztikai teljesítményét legjobban befolyásoló tényezőket (pilléreket) és azok elemzésével megalapozta a legfontosabb beavatkozási irányok, stratégiai célok kijelölését. A logisztikai ágazat legfontosabb stratégiai pilléreit a 7. sz. ábra mutatja be (KLS,2013).

A stratégia az alábbi fő eszközcsoportokat alkalmazza a kitűzött célok eléréséhez:

- A logisztika szempontjából releváns közigazgatási szolgáltatások fejlesztése

- A logisztika szempontjából releváns közigazgatási szolgáltatások fejlesztése
- Logisztikai oktatás korszerűsítése
- Számbavételi és monitoring-rendszerek kiépítése
- Hálózatosodás és együttműködés elősegítése a logisztikai szektorban
- Logisztikai K+F+I támogatása
- Logisztikai infrastruktúra-fejlesztés támogatása
- Logisztikai tevékenység fenntarthatóságának biztosítása (KLS,2013)

Az átfogó stratégiai cél szerint az ország közép-kelet-európai logisztikai szolgáltató központtá válása további területekre is pozitív hatással van, mint például: az ország tőkevonzó és tőkemegtartó képességének növelése, a lakosság áruval és szolgáltatással való ellátottsága, a regionális egyenlőtlenségek csökkentése, az LPI és egyéb World Bank indexek értékének javulása. „Az indikatív pénzügyi számítások alapján a stratégia megvalósításának éves költsége a 2014-2020-as periódusban mintegy 12 Mrd Ft/év. Előzetes becslések alapján ennek 75-80 százalékát a logisztikai-releváns infrastruktúra fejlesztések teszik ki” (KLS,2013).

A Zászlóshajó Program

A Logisztikai Egyeztető Fórum kidolgozta a Nemzeti logisztikai stratégiát, amivel elérték, hogy a kormány ezeket a terveket a „zászlóshajó programok” sorába emelje. Ide azok a kiemelt fejlesztések tartoznak, amelyek valamilyen – egy vagy több ágazat, régió, illetve társadalmi csoport szempontjából – súlyos problémára újszerű, innovatív megoldást kínálnak; az emberek számára érzékelhető, világos eredménnyel járnak. A zászlóshajó program lehetővé teszi, hogy a logisztika különböző területeinek a fejlesztését komplex szemlélettel kezeljék. A beavatkozások és források több operatív programra oszthatók (vg.hu, 2007). A Zászlóshajó program alapelve, hogy a logisztikai szolgáltatások fejlesztése üzleti szférához tartozzon, amihez a közszféra a megfelelő infrastrukturális, társfinanszírozási és üzleti szabályozási keretfeltételeket biztosít.

A NLS-val összhangban készült Zászlóshajó program három fő célkitűzéssel rendelkezik

- tranzakciós költségek csökkentése révén a magyar gazdaság versenyképességének javítása

- a hazai logisztikai szolgáltatók versenyképességének növelése szolgáltatások exportjával, nemzetközi logisztikai piacokból való minél nagyobb részesedéssel
- környezetet kevésbé terhelő megoldások elősegítése, intermodális/kombinált szolgáltatások igénybevételének ösztönzésével.

A program célcsoportjai a hazai feldolgozóipari, kereskedelmi és egyéb szolgáltató KKV-k és a logisztikai szolgáltató vállalatok. A logisztikai fejlesztések a programban kétféle konstrukcióra bonthatók:

- “kerítésen belüli” logisztikai fejlesztések: a logisztikai vállalkozások magas szintű szolgáltatásainak fejlesztésének társfinanszírozását teszik lehetővé
- kerítésen kívüli logisztikai fejlesztések: elsősorban a közlekedési infrastruktúra hálózatba való bekötések kiépítését segítik (ZH Munkaanyag, 2007).

A Logisztika Zászlóshajó Program konstrukcióit a 8. sz. ábra mutatja be (ZH Munkaanyag, 2007 alapján).

Logisztikai Szolgáltató Központok helyzete 2007-re

Az 1996-ban meghirdetett 68/1996 OGY. (VII. 9.) országgyűlési határozat óta eltelt mintegy 10 év alatt a logisztikai szolgáltató központok jelentős fejlődésen mentek keresztül. A központok kialakítása és megépítése ekkorra már megtörtént, a legfontosabb fejlesztési irány a komplex szolgáltatások kialakításának megvalósítása volt.

Budapesti körzet:

A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, mely Soroksáron helyezkedik el, a legnagyobb intermodális logisztikai központ Magyarországon, amely kombinált szállítást kiszolgáló terminál és logisztikai központ egyben. A BILK kombiterminál 2001-ben kezdte meg működését. Szintén 2001-ben avatták fel a Prologis Harbor Park Budapest logisztikai központot, mely Nagytétenyen épült meg. A vízi közlekedés kiszolgálását pedig a Csepeli Szabadkikötő végzi, amely az első trimodális központ Magyarországon.

Közép-Dunántúli körzet:

A székesfehérvári kombiterminál 1999-ben épült meg, majd folyamatos fejlesztések következtek mind raktár területek, mind infrastruktúra szempontjából. A kombiterminált a KOMBISZTÁR Székesfehérvári Kombiterminál Üzemeltető és Fejlesztő Kft. üzemeltette.

Közép-alföldi körzet:

Szolnokon terveztek létrehozni egy kettős helyszínnel (vasúti rész és TVM melletti terület) rendelkező terminált, melynek tervezését a LOGISZOL Kft. végezte.

Dél-alföldi körzet:

Szegeden a PRAELOG társaság együttműködésével a tervezési fázisban volt egy kombiterminál, mely a Tisza közforgalmú kikötője és a vasúti és közúti szállítást hivatott összekapcsolni.

Észak-dunántúli körzet:

A Győr-Gönyű térségében tervezett logisztikai központ a tervek szerint a dunai kikötő vízi forgalmát kapcsolná össze a vasúti és az M1 autópálya közúti forgalmával. A fejlesztést a KOMBIWEST Kft. végzi.

Dél-dunántúli körzet:

A Duna legdélebbi országos közforgalmi kikötője Baján található, mely ekkorra már átadásra került.

Nyugat-dunántúli körzet:

A soproni kombiterminál üzemeltetését a GYSEV Rt. ekkor már üzemelteti. Végeznek átrakási és depó tevékenységet is.

Dél-nyugati körzet:

Nagykanizsán kialakítandó logisztikai központ az olasz és adriai kikötők felé irányuló forgalom kiszolgálására alapul.

Észak-tiszántúli körzet:

Záhony térsége a nyomtávváltást hivatott áthidalni, "Európa legnagyobb szárazföldi kikötője"-ként emlegették. Ahhoz, hogy ez teljes mértékben megvalósuljon létre kell hozni egy komplex szolgáltatásokat nyújtó logisztikai központot, valamint az átrakó rendszert szükséges korszerűsíteni. A tervezés folyamatban volt ekkor.

Észak-keleti körzet:

Az észak-magyarországi iparvidék központja Miskolc, ekkor még csak tervek voltak a jó vasúti és közúti kapcsolatokkal rendelkező logisztikai központ kiépítésére.

Dél-keleti körzet:

Debrecenben a DELOG Kft. végzi a logisztikai feladatokat, 2001-ben pedig a debreceni logisztikai központot is felvették az országos logisztikai központok közé (Lakatos, 2008).

Logisztikai Parkok Minősítési Rendszere Magyarországon

Korábbi minősítési rendszer

Az MLSZKSZ által létrehozott minősítési rendszer azért jött létre, hogy a logisztikai központok megfeleljenek az egyre gyorsuló gazdasági folyamatok változásainak, a kombinált-szállítási és a komplex logisztikai rendszerek fejlesztési igényeinek, valamint az elfogadott közlekedéspolitikai irányelveknek. Az ehhez kapcsolódó fejlesztések támogatása központi Európai Unió források által valósulhat meg. Cél volt az egységes, a szakma által elismert támogatási rendszer kialakítása, a fejlesztési igények és a támogatási lehetőségek összehangolása (MLSZKSZ, 2008). A besorolással kapcsolatos pályáztatást és monitoring tevékenységet az MLSZKSZ végezte, a cím odaítélése pedig a Logisztikai Egyeztető Fórum hatáskörébe tartozott. A címet elnyert vállalkozás jogosult volt a minősítést feltüntetni és kihelyezni.

A címre pályázóknak a következő általános feltételeket kellett teljesíteni:

- LSZK-n belül kiépített közlekedési és közmű infrastruktúra az aktív területen, ill. csatlakozás a további területeik irányába,
- a szolgáltatási területen vagyonbiztosítás,
- logisztikai alapszolgáltatások biztosítottak, valamint kiegészítő szolgáltatások közül legalább vámügyintézésrel kapcsolatos szolgáltatás és annak jogosítványa,
- információ szolgáltatás a felügyelő szerv számára a működésről,
- különböző közlekedési alágazatok kiszolgálására alkalmas méretű terület,
- különböző szolgáltatások biztosításának alkalmassága,

- specializáció egy vagy több megbízó kiszolgálására, hozzáadott értékű szolgáltatás nyújtása

Ebben a minősítési rendszerben a következő csoportbeosztás szerint intermodális, regionális, helyi és vállalati logisztikai szolgáltató központ címek vannak (lsd. 4. sz. melléklet). A felsorolt központok bármely csoportjába nyitott a bekerülési lehetőség, amennyiben a felvételt kérő üzemeltető szervezet a felvételi kérelem időpontjában eleget tesz az adott kategóriák által előírt feltételeknek, melyek a pályázati anyagban megtalálhatók (lsd. 5. sz. melléklet).

A kategóriák között az átjárás pályázat keretében lehetséges, azonban egy településen belül csak egy Intermodális-, vagy regionális logisztikai szolgáltató központ cím adható ki, kivéve ez alól Budapest. Intermodális LSZK esetén 50 km-es körzetben újabb cím nem adható ki.

Az adott központ cím elnyerésének alapfeltétele a minősítésben és a rendszeres ellenőrzési folyamatban való aktív közreműködés. Az ellenőrzési tevékenységre kijelölt közreműködő szerv minden évben írásos jelentést kér a 3. negyedévben, és ahol szükséges, ott helyszíni bejárás során végez ellenőrzést. Az adott cím viselésre jogosult vállalkozás a rendszeres adatszolgáltatási kötelezettséget a megadott szempontok szerint. Ha az ellenőrzés során hiányosságok merülnek fel, úgy türelmi idő kiszabásával az üzemeltető pótolhatja a hiányosságokat, azonban a türelmi idő nem haladhatja meg az 1 évet (MLSZKSZ, 2008).

Az MLSZKSZ által 2017. évben minősített Logisztikai szolgáltató központok listáját a 2. sz. melléklet foglalja össze.

Új minősítési rendszer

A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége főtitkárával Bíró Koppány Ajtonnyal folytatott interjú során elmondta, hogy az új minősítési rendszer alapját a korábban az MLSZKSZ által kidolgozott és a Logisztikai Egyeztető Fórummal együtt működtetett LSZK minősítési rendszer képezte. A most hatályba lépett minősítési rendszer célja az információ szerzés, mely ugyanúgy szükséges a fejlesztések megvalósításához, így ez a szabályozás a Gazdaságfejlesztési Minisztérium által egységesítve lett.

Más országokban, például Németországban is működik hasonló szakmai szervezet, mint az MLSZKSZ, ők is használnak ilyen minősítési rendszert. Olaszországban az interportok vannak jelen, de más európai országról nem tudunk, hogy lenne ilyen külön minősítési rendszere a helyi logisztikai képességeknek, ahol külön kategóriákba sorolják őket.

A Logisztikai Park minősítési pályázat feltétel rendszerének alkalmazhatónak és jól működőnek kell lenni, azonban a tervezet több helyen is pontosításra szorult, így a Tagoktól jött számos észrevétel alapján az MLSZKSZ összeállított egy javaslat csomagot a módosításokra vonatkozóan, amit beküldtek a Minisztériumba, azonban a jogalkotási folyamat során további egyeztetésekre van szükség, mivel a Kormány honlapján megjelent Logisztikai Park pályázat dokumentációja a javaslat csomag módosítási igényeit nem tartalmazza (Bíró Koppány Ajtony interjú, 2023.08.04.).

A jelenleg hatályos kormányrendelet (lsd. 3. sz. melléklet) 1§ (5) bekezdés szerint a logisztikai tevékenység végzése kizárólag a kormányrendelet szerinti címpályázatban elnyert Logisztikai Park cím birtokában lehetséges 2025. január 1-től, amennyiben a vállalkozás éves nettó árbevételének legalább 60 %-át raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi, telephelyének nagysága eléri a 3 ha-t és legalább 3000 m² fedett raktározási területtel rendelkezik. A Logisztikai Park cím viselője jogosult a jogszabályokban meghatározott támogatást igényelni, illetve a jogszabályokban vagy pályázati rendszerekben megfogalmazott támogatásra, kedvezményre pályázni. A Logisztikai Parkok esetében a címhez kapcsolódóan a beruházással összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházássá nyilvánítása egyszerűsített eljárásrenddel valósul meg. A cím megszerzése nem jelent közvetlen pénzügyi támogatást. Az (1) bekezdés *b)* és *c)* pontja szerinti minősítéssel rendelkező logisztikai park magasabb szintű logisztikai park kategóriába pályázat útján kerülhet. A (3) bekezdés szerint egy településen csak egy intermodális vagy regionális logisztikai park cím adható ki, kivéve, ha a cím adományozást a Tudományos és Innovációs, Technológiai, Ipari és Logisztikai Park Tanács egyhangú döntése ezt engedélyezi.

A 3 pályázható logisztikai park cím a következő: Intermodális logisztikai park, regionális logisztikai park, helyi logisztikai park. A cím elnyeréséhez a parkoknak a következő kritériumoknak kell megfelelni:

- **Helyi logisztikai park:**
 - a terület nagyság > 3 ha,
 - fedett raktár: legalább 3000 m²
- **Intermodális logisztikai park:**
 - a terület nagyság > 15 ha, területe legfeljebb 3 telephelyen lehet, melyeknek azonos településen belül kell lenniük,
 - fedett raktár: legalább 10 000 m²

- Fényeslitke és Záhony térség: kiépített raktározási kapacitás legalább 10 000 m², a szabadtéri tároló, rakodóponk 50 000 m², vagy éves vasúti átrakás (normál–széles, széles–normál, vasút–közút) legalább 100 000 tonna vagy 10 000 TEU,
 - több telephelyes működés: a telephelyek között tulajdonosi kapcsolat, működést meghatározó írásos megállapodás
 - I. típusú Vámudvar vagy vámügynöki szolgáltatás
- **Regionális logisztikai park:**
- a terület nagyság: 10 ha, azonos településen belül legfeljebb 3 telephely,
 - több telephelyes működés: telephelyek között tulajdonosi kapcsolat, működést meghatározó írásos megállapodás,
 - I. típusú Vámudvar vagy vámügynöki szolgáltatás,
 - 5000 m² fedett raktározás,
 - Fényeslitke és Záhony térség: 5000 m² raktározási kapacitás, a kiépített szabadtéri tároló, rakodóponk legalább 25000 m², és éves vasúti átrakás (normál–széles, széles–normál, vasút–közút) legalább 50000 tonna (kormányrendelet).

A cím elnyerésére irányuló pályázatot az iparügyekért felelős miniszterhez kell benyújtani, melynek értékelése a Tudományos és Innovációs, Technológiai, Ipari és Logisztikai Park Tanács (a továbbiakban: Tanács) feladata, a cím odaítéléséről pedig az iparügyekért felelős miniszter dönt. A 6 § (3) bekezdése kimondja, hogy a Logisztikai Park cím viselésére jogosult nem pályázhat az Ipari Park, Technológiai Park továbbá a Tudományos és Innovációs Park címre. A pályázókra vonatkozó feltételekben szerepel, hogy a címre pályázhat a logisztikai parkot megvalósítani, fejleszteni, üzemeltetni szándékozó, e célból megfelelő stratégiát kidolgozó gazdasági társaság, helyi önkormányzat, vagy helyi önkormányzatok társulása. Feltételként megjelenik továbbá, hogy a pályázat benyújtásakor már legalább 5 betelepült vállalkozás működik a tervezett logisztikai park területén, ezekben pedig a teljes munkaidős foglalkoztatottak száma 75 fő. Azonban ezen feltételek nem vonatkoznak azokra a pályázókra, akik gazdasági társaságként, a saját tulajdonban lévő területen vagy bérelt területen logisztikai parkot kíván létrehozni. Ebben az esetben a pályázat feltétele az, hogy a társaság logisztikai park esetében logisztikai tevékenységet végezzen a területen, és az általa foglalkoztatott

munkavállalók száma legalább 50 fő legyen. A pályázat során továbbá a pályázónak vállalnia kell, hogy fejlesztő munkája eredményeként a pályázat elnyerésétől számított 5. év végére a betelepült vállalkozások száma legalább tíz, valamint a meglévő és a létesítendő munkahelyeken a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma a Logisztikai Park esetében együttesen legalább 150 fő lesz. A pályázathoz be kell szereznie a pályázónak a megvalósíthatósági tanulmány mellett a területfejlesztés térségi feladatait ellátó, területileg illetékes szervek – a vármegyei önkormányzat, a fővárosi önkormányzat, a regionális területfejlesztési konzultációs fórum, a vármegyei területfejlesztési konzultációs fórum, a térségi fejlesztési tanács, a kiemelt térségi fejlesztési tanács és a hatáskörükben érintett területi államigazgatási szervek – logisztikai park létrehozását támogató nyilatkozatával. A felsorolt szervezetek támogató nyilatkozatait a pályázó kérésére a vármegyei önkormányzat szerzi be, és 30 napon belül továbbítja a pályázó részére.

Az ellenőrzés és értékelés a cím elnyerése után a következőképpen zajlik: minden év június 30-ig a kormányzati portálról letölthető adatlapon elektronikus úton kell beszámolni az éves tevékenységről. A beszámolóban foglaltakat helyszíni ellenőrzés keretein belül is ellenőrzik, Logisztikai Parkok esetében a cím elnyerését követő 4. évtől. Az ellenőrzések során tapasztalt hiányosságok felszólítást, illetve a cím megszüntetését vonják maguk után.

A rendelet záró rendelkezéseiben olvashatjuk, hogy a korábban a LEF által adományozott címek az új rendszer szerinti besorolással hatályban maradnak, valamint a NIPÜF Zrt. vagy annak tulajdonában álló logisztikai tevékenységet végző cégek szintén megtarthatják a logisztikai park címet (Lsd. 3. melléklet).

Új minősítési rendszerrel kapcsolatos kérdések, visszajelzések (MLSZKSZ)

A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) júliusban összefoglalta az új minősítési rendszerrel kapcsolatos felmerült szakmai kérdéseket és javaslatokat, melynek célja a minősítési rendszer hatékonyabbá tétele és elfogadásának meggyorsítása.

A kormányrendelet előírja a 3 § paragrafus (5) pontjában, hogy minősítési kötelezettsége van azon vállalkozásnak, amely éves nettó árbevételének legalább 60 %-át raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi, telephelyének nagysága eléri a 3 ha-t és legalább 3000 m² fedett raktározási területtel rendelkezik. A fenti feltételek teljesülése nélkül nem kaphat minősítést így nem folytathatja logisztikai tevékenységét. Ezáltal a piac szabályozott, amely

ellentmond a “vállalkozások szabadságának joga” EU alapelvnek. A logisztika piaci alapon működő iparág, mely rugalmasságával gyorsan alkalmazkodik a piaci igényekhez, azonban egy több hónapos pályázati folyamat akadályozza a gyors reagálásban, ha például új telephelyet szeretne nyitni. A minősítési kötelezettséget tartották a cégek a legnagyobb problémának, mivel ezzel semmilyen előnyt nem szereznek, viszont egyes vállalkozások akár el is lehetetlenülhetnek a kritériumok nem teljesítése miatt. A kötelezettség célja valószínűleg az információ gyűjtés és egy átfogó kép kialakítása az iparégról Magyarországon, viszont szükség lenne a TEÁOR rendszer frissítése és azon keresztüli szűrés is megoldhatóvá válna.

A cím megszerzésének kötelezettje, viselője és birtokosa fogalmak nem egyértelműek a rendeletben. Kérdéses, hogy pontosan kinek kell pályázni a Logisztikai Park címre, mivel megkülönböztetjük a “fejlesztő” (ingatlan fejlesztő) címviselőt, aki a Parkot fejleszti, üzemelteti és bérbe adja logisztikai vállalkozásoknak, de maga nem végez logisztikai tevékenységet, ilyen például a CTP Prologis, ELO Park, INDOTech és az Infogroup is. A másik lehetséges kötelezett a logisztikai szolgáltató cég, aki maga épít logisztikai központot és alapvetően saját magának működteti, de néhány részét bérbe is tudja adni, lásd Debrecenben a Transped vagy akár a Bilk, meg a Waberer is fejleszt magának is, meg bérbe is adja. Ezen vállalkozások viszont önmagukban nem biztos, hogy meg tudnak felelni a kritériumoknak. Amennyiben a fejlesztő kap minősítést, de elveszti, akkor a telephelyén működő bérlőknek szintén be kell szüntetni a működést, vagy külön kell majd pályázniuk? A szabályozásnak mindenképpen a magyarországi logisztikai cégeket kellene támogatnia, emiatt szükséges szétválasztani a cím használatának feltételeit, valamint az ezzel kapcsolatos jogokat és kötelezettségeket. Célszerű lenne, hogy a cím a parkra, magára a létesítményre vonatkozzon, így az ezen belül működő vállalkozások célzott támogatásban részesülhetnek.

A kormányrendelet 6.§ paragrafusának (3) bekezdése kimondja, hogy a Logisztikai Park cím viselésére jogosult szervezet nem pályázhat az Ipari Park, a Technológiai Park és a Tudományos és Innovációs Park címre. Ez a kizárás azért probléma, mert ezen tevékenységek sokszor együttesen jobban kiszolgálják a bérlői igényeket és jelenleg is több ipari parkot és logisztikai parkot együttesen működtető cég van.

További kérdéseket vet fel a pályázati elbírálás rendszere, mely szerint a cím odaítéléséről a Tudományos és Innovációs, Technológiai, Ipari és Logisztikai Park Tanács dönt. A cím elnyerése nem automatikus a feltételek és kritériumok teljesítésével. Megoldási javaslat erre,

hogy legyen egy online felület, objektív kérdőívvel, amely kitöltése után a megfelelőségi eredmény azonnal látható, ezután a Tanács ellenőrzési és felülvizsgálati szerepet töltene be.

A rendelet szerint egy településen belül csak egy Intermodális vagy egy regionális logisztikai park cím adható, ettől eltérés csak a Tanács egyhangú döntése alapján lehet. Minden további cím kiadására lehetőséget kell adni az üzleti megalapozottságát igazoló megvalósítási tanulmánnyal. Budapest és Záhony térségében azonban indokolt több intermodális logisztikai park cím kiadása, hiszen ezen térségek kiemelt szerepet töltenek be Magyarország logisztikai forgalmának lebonyolításában. Záhony térsége a 2247/2007. (XII. 23.) Korm. határozat alapján önálló Intermodális Logisztikai Térséget alkot, különleges gazdasági övezetnek minősül. Ezt a Térséget logisztikai szempontból a széles-normál vasúti pályához kapcsolódó logisztikai szolgáltatások helyi sajátossága és egyedisége jellemzi.

Az intermodális és a regionális logisztikai parkokra vonatkozó követelményeket célszerű lenne a következők alapján pontosítani: mindkét központ esetében legalább kettő közlekedési ágazat kapcsolata kiépített, emellett intermodális esetén 10.000 TEU (konténer, csereszekrény, félpótkocsi, RO-LA, RO-RO, egyéb kombinált küldemény) forgalom/év.

A kormányrendelet 7§ szerint a pályázó foglalkoztatotti létszám előírásoknak kell, hogy megfeleljen. Ezen előírások logisztikai parkok esetén túl magas foglalkoztatott létszámot írnak elő és nem veszik figyelembe, hogy az iparág nem munkaintenzív és a fejlesztések során sem válik azzá. Telephely szinten átlagosan 15 fő el tudja látni a logisztikai vállalkozás működtetését és nem teljesíthető azon elvárás, hogy induláskor 50 fő teljes munkaidős munkavállalót, 5 év múltán fejlesztései során pedig további munkavállalókat foglalkoztasson. A jelenlegi körülbelül 3% munkanélküliség mellett nem szükséges ilyen kritériumoknak megfelelni, elegendő lenne az ilyen vállalatokat egyéb fejlesztési pályázatokhoz kötni. (MLSZKSZ, 2023.07.17.)

Dr. Lányi Márton Elnök Úrral készült interjú 2023.10.27.

Dr. Lányi Mártonnal, a Kühne+Nagel szállítmányozási vállalat ügyvezetőjével készített interjúnk során az új minősítési rendszerrel kapcsolatos kérdésekről beszélgettünk. Dr. Lányi Márton egyébként a LEF és a Magyar Szállítmányozók Szövetsége (továbbiakban MSZSZ) elnöke is, így a szakma képviseletében a minősítési rendszerrel kapcsolatos kérdéseket a logisztikai szolgáltató központok szemszögéből tudjuk vizsgálni.

Elmondása szerint a Gazdaságfejlesztési Minisztériumból érkezett értesítés, hogy készül egy új minősítési rendszer a logisztikai parkoknak. Ezután a LEF felvette a kapcsolatot a Minisztériummal, hiszen a rendelet tervezetben megemlítsre került a LEF, másrészt pedig meg van említve a szállítmányozás, mint fogalom, vagy mint tevékenység. Továbbá tanácsadói meghívottként szintén szerepelt az MSZSZ is, így szükségszerű volt felvenni a kapcsolatot a minisztériummal, hiszen erről mindenképpen egyeztetni kellett. Az Államtitkár Úrral, valamint Helyettes Államtitkár Úrral folytatott megbeszéléseken kiderült, hogy a minősítési rendszerrel kapcsolatos kezdeményezés az MLSZKSZ- től jött, miszerint szerették volna, hogy legyen egy államilag elfogadott minősítés, ami egységes, mindenki számára elérhető. Miután tudjuk, hogy elfogyott a forrás az államháztartásban, ezért a minősítési rendszer célja a jövőbeni támogatásokra való jogosultság tekintetében a piaci szereplők kiválogatása, így a minősítés segítségével megállapítható, hogy kik azok, akik a támogatásra jogosultak. A fentiekkel összhangban mindkét félnek érdeke volt, hogy legyen egy egységes minősítési rendszer.

Az egyeztetések során szóban többször is elhangzott, hogy a kormányrendelet célja, hogy egy gyors regisztrációval mindenki regisztráljon. Ezt a regisztrációt pedig kb. 20 perc alatt el lehessen elvégezni, így mindenki, aki regisztrál, megkapja a minősítést. Az egyeztetések során a LEF jelezte, hogy számos kérdést szeretne a szakma tisztázni a rendelettel kapcsolatban, többször meghívták a minisztérium képviselőjét megbeszélésre, azonban ezekre válaszul csak a pályázati kiírás és az ezzel kapcsolatos dokumentumok érkeztek meg e-mail-ben, melyben kérték továbbá, hogy a LEF ossza meg véleményét az anyaggal kapcsolatban, de nem egészen egy nap határidőt szabtak meg. Elmondható tehát, hogy a párbeszédre addig volt lehetőség, amíg a szakma támogatását fejezte ki, azonban a tisztázandó kérdések megvitatására már nem adódott lehetőség.

Az interjú során a kormányrendeletet olvasva a következő kérdésekről beszéltünk:

Fogalmak tisztázása:

A kormányrendelet értelmező rendelkezéseiben meghatározásra kerülnek bizonyos alapfogalmak, mint például a logisztikai park. “A logisztikai park logisztikai bázisú, legalább 60%-ban logisztikai (raktározási, szállítmányozási) kapacitásokra építő piac által vezérelt olyan infrastruktúrával ellátott terület, ahol az alapszolgáltatások legfontosabb csoportja közvetlenül kötődik a logisztikához, ill. szolgáltatási tevékenység zajlik”. Nem tudjuk azonban, hogy mi az a logisztikai tevékenység, mert nincsen definiálva. Nem csak itt nincsen definiálva, sehol

máshol nincs definiálva. Az értelmező rendelkezésekben annyi van csak, hogy 60%-ban raktározási és szállítmányozási kapacitás és az alapszolgáltatás közvetlenül kötődik a logisztikához, azonban ilyen TEÁOR számú tevékenység nincsen. Szállítmányozás van, raktározás van, ezen kettőn kívül azonban számos tevékenység van még, ami a logisztikához tartozik. A logisztika fogalmának tisztázása az egyik legfontosabb kérdés.

Meghatározásra kerülnek még továbbá a helyi logisztikai park, intermodális logisztikai park valamint a regionális logisztikai park fogalmak. Ezekkel az a probléma, hogy nem derül ki, hogy ezek a fogalmak milyen viszonyban vannak egymással, van-e alá-fölé rendeltség, vagy pedig valamilyen sorrendiség. A helyi logisztikai parknál megjelöli a terület nagyságát, ami eléri a 3 ha-t, valamint a fedett raktározási kapacitást, ami legalább 3000 m². Itt nem jelöl meg egyébként semmilyen felső határt. Az intermodálisnál csak annyi szerepel, hogy legalább kettő közlekedési ágazatot képes kiszolgálni, ehhez a telephelyen adottak a feltételek. A regionális logisztikai park meghatározásánál pedig az szerepel, hogy legalább kettő közlekedési ágazat kapcsolódási pontja kiépített, ami ugyanaz, mint az intermodális. Tehát a regionális és intermodális logisztikai központok közötti különbséget az értelmező rendelkezések egyáltalán nem tisztázzák.

Követelmények:

A 2 § aztán elmondja részletesen a három logisztikai park kategóriára a követelményeket, de az intermodálison belül külön kezeli Fényeslitke és Záhony térségben az intermodális logisztikai parkokra irányuló követelményeket, melynek okát nem tudjuk.

A cím megszerzésének és viselésének szabályai fejezetben a 3 § (5) bekezdése pedig kimondja, hogy “ A vállalkozás, amely a telephelyén vagy fióktelepén végzett tevékenységből származó teljes éves nettó árbevételének legalább 60%-át raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi, a telephely területének nagysága eléri a 3 ha-t, és a fedett raktározási kapacitása legalább 3000 m², 2025. január 1-jétől kizárólag az e jogszabály alapján megszerzett logisztikai park cím birtokában végezhet logisztikai tevékenységet az adott telephelyen.”

Ez a kitétel mindenképpen magyarázatra szorul, mert vitatott, hogy kormányrendeletben meg lehetne tiltani, hogy egy vállalkozás logisztikai tevékenységet végezzen, amennyiben nem nyeri el a logisztikai park címet. Elképzelhető, hogy Európai Unió szabályokba is ütközik, ezért uniós jogszabályokban jártas szakember véleményére lenne szükség. Itt ismét hangsúlyt kap az, hogy a logisztikai tevékenység fogalma nem tisztázott, tehát nem tudjuk pontosan, hogy milyen tevékenységekre vonatkozik a tiltás.

A pályázóra vonatkozó feltételek:

A pályázóra vonatkozó feltételek fejezetben nincsenek összhangban a bekezdések egymással. Nem egyértelmű, hogy ki pályázhat a címre, mert nincs tisztázva, hogy infrastruktúra üzemeltetőkre vonatkozik, vagy pedig minden egyes logisztikai tevékenységet végző vállalkozásra. Az egyeztetések során szóban megerősítették a minisztérium munkatársai, hogy azokra vonatkozik, akik építenek egy infrastruktúrát majd üzemeltetik azt logisztikai parkként, hiszen ehhez lesz érdemes majd pályázati pénzt felvenni. A 7 § (1) bekezdése azt írja, hogy logisztikai park címre pályázhat az logisztikai parkot megvalósítani, fejleszteni és üzemeltetni szándékozó, e célból megfelelő stratégiát kidolgozó gazdasági társaság, helyi önkormányzat vagy helyi önkormányzatok társulása. A (5) bekezdésben pedig kitér arra, hogy a pályázó vállalja, hogy a pályázat benyújtásakor már legalább 5 vállalkozás a park területén működik, és az együttes teljes munkaidős foglalkoztatottak száma legalább 75 fő. Nem világos, hogy ezt hogyan lehet megvalósítani, ha még nincs elnyert cím, hiszen akkor nem lehet logisztikai tevékenységet folytatni. A fent leírt vállalást azonban nem kell alkalmazni arra, amely gazdasági társaságként saját tulajdonában lévő, vagy bérelt területen logisztikai parkot kíván létrehozni. Tehát akkor ezt úgy értelmezzük, hogy kellenek betelepülők, azt nem kell abban az esetben alkalmazni, ha egy gazdasági társaság saját vagy bérelt területen logisztikai parkot kíván létrehozni. Itt felmerül a kérdés, hogy vajon milyen más eset lehetséges azon kívül, hogy a gazdasági társaságként saját vagy bérelt területen logisztikai parkot kíván létrehozni? Ebben az esetben csak annyi a feltétele, hogy logisztikai tevékenységet végezzen, és akkor legyen a foglalkoztatottak száma 50 fő. Itt viszont újabb követelményt támaszt, ami azonban a korábbi fejezetekben nem szerepel egyáltalán, hogy a logisztikai parkban követelmény lenne az 50 fő foglalkoztatott, csak területre és tevékenységre vonatkozó követelmények vannak. Tehát további kérdés, hogy mi van abban az esetben, ha nincsen ötven fő munkavállaló, de van 3000 négyzetméteres raktárkapacitás és 3 ha-os telephely? Akkor az adott vállalkozás nem végezhet logisztikai tevékenységet?

Ezzel kapcsolatban Dr. Lányi Márton hozott egy példát is:

A Prologis logisztikai ingatlanfejlesztő vállalat nem végez raktározási és szállítmányozási tevékenységet, mert ingatlan bérbeadással foglalkozik. Azonban telephelyén az van kiírva, hogy Prologis Logisztikai Park. Tehát a Prologis nem fog tudni címre pályázni, meg az összes hozzá hasonló vállalat, például a CTP, a Hello Park, ezek nem fognak tudni pályázati pénzt fölvenni arra, hogy raktárakat építsenek, hiszen nem foglalkoznak raktározással és

szállítmányozással, hanem ezeknek az ingatlanoknak a bérbeadásával foglalkoznak. És aki viszont bérbe veszi, mondjuk a Kühne + Nagel Kft., nekünk viszont megvan a 3000 négyzetméter raktárkapacitás, a parkban pedig megvan egyébként a 3 ha terület is. Mi végzünk raktározást, szállítmányozást, hiszen a legnagyobb szállítmányozók vagyunk Magyarországon, akkor nekünk ugye kell logisztikai park címre pályáznunk. Mivel öt helyen vagyunk az országban, akkor mind az öt helyen kellene logisztikai park címre pályázni, hogy végezhessek logisztikai tevékenységet.

Ha megnézzük mondjuk a Pátyon lévő telephelyet, abban a logisztikai parkban lenne mondjuk öt logisztikai parknak minősülő vállalkozás, akik egyébként nem fognak semmire pályázni, mert nem a saját tulajdonuk a telephely, csak bérlik. A bérleti szerződés szól mondjuk, öt évre, de egy pályázat napemre nem fog megtérülni annyi idő alatt. Tehát ezeken a pályázatokon az infrastruktúra üzemeltetőknek lenne érdemes támogatást igényelni. csak azt pont ők nem fogják tudni felvenni, mert ők nem logisztikai tevékenységet végeznek.

Pályázat menete:

Pályázati útmutató és az pályázati dokumentumok a megígért 20 perces regisztráció helyett, részletes kérdőívet tartalmaznak, valamint számos egyéb dokumentumot is csatolni kell (ld. 5. melléklet), például megvalósíthatósági tanulmányt, a logisztikai park jellemzőiről és működéséről összefoglalót, a betelepült vállalkozásokról listát, cégnyilvántartásból információkat, térképeket, tulajdoni lapokat, projektről menedzsment bemutatását, a területfejlesztés térségi feladatait ellátó területileg illetékes szervek hozzájáruló nyilatkozatát stb. Ezek nem arra engednek következtetni, hogy a címpályázat egy egyszerű és gyorsan beadható regisztráció lenne, továbbá nem automatikus a cím elnyerés, hanem a Tanács elbírálja.

A fenti kérdések megtárgyalása után a következő kérdésem az volt, hogy hogyan lehetne hatékonyá tenni az új minősítési rendszert? Dr. Lányi Márton szerint a minősítési rendszer hasznos és szükséges, de mindenképpen tisztázni kell, hogy kikre vonatkozik, infrastruktúra üzemeltetőkre, vagy pedig logisztikai szolgáltatókra. Célszerű lenne átalakítani, úgy, hogy valóban csak regisztráció legyen, amit gyorsan el lehet végezni, akár egy honlapon keresztül, ahol a vállalkozás rögtön kap visszajelzést a regisztráció sikerességéről. Ne kelljen ilyen részletes dokumentációt csatolni a pályázathoz, legyen elegendő bemutatni a tulajdonost, a tevékenységet, jelölni a terület nagyságot, a kapacitásokat, infrastruktúrát, eszközöket stb. Legyen egyértelmű, hogy aki regisztrál, az meg is kapja a címet, így nem okozna problémát,

hogy nem végezhet logisztikai tevékenységet az, aki nem rendelkezik logisztikai park címmel. Emellett szükség van a kérdéses fogalmak tisztázására, hiszen nem lehet betiltani úgy egy tevékenységet, hogy nem definiáljuk, hogy pontosan mit jelent. Célszerű lenne a TEAOR számok felsorolásával meghatározni, hogy milyen tevékenységet végző vállalkozásoknak szükséges a működésükhöz logisztikai park cím.

A cím pályázatnak lehetne egy olyan kategóriája is, amelyet azoknak szükséges kitölteni, akik ténylegesen támogatást szeretnének igényelni, így nekik lenne indokolt a korábban felsorolt teljes körű dokumentáció csatolása.

Az interjú során Ügyvezető Úr egy további példával is szemléltette a minősítési rendszerrel kapcsolatos problémákat:

Az orosz-ukrán háború kitörésekor a Kühne+Nagel Debrecenben bérelt és hozott létre raktárat a Vöröskereszt részére az adományok és segélyek tárolására és továbbítására. Hogyan lehetne egy ilyen helyzetben rugalmasan logisztikai tevékenységet folytatni, ha a tevékenység és a működés cím elnyeréséhez kötött? Hogyan lehet pályázni logisztikai park címre egy olyan helyzetben, hogy egyik napról a másikra kitör a háború?

Tálosi János Vezérigazgató Úrral készült interjú 2023.11.03.

Tálosi János Vezérigazgató Úrral készített interjúnk során a következőket mondta el az új minősítési rendszerrel kapcsolatban.

“Én régóta próbáltam ezt a köztudatban elfogadtatni, hogy szükséges. Szükséges, mert különben nem lehet sem a támogatási rendszerben, sem a valós piaci helyzet megítélésében rendet tenni, mert nagyon sokan hirdetnek szolgáltatásokat, aminek semmi köze sem logisztikai terminálhoz, sem egyéb más dologhoz. Tehát én megmondom őszintén, személy szerint szakmailag ezt egy nagyon jó dolognak tartom.”

Az East-West Gate Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt. még nem pályázott logisztikai park címre, de tervezik még az idén, hogy beadják a pályázatot és úgy gondolják, hogy nem lesz gond a megfeleléssel. Záhony és Fényeslitke kiemelten szerepel a kormányrendeletben, ami arra enged következtetni, hogy célzatosan a kormány tudta azt, hogy a terminál az a legmagasabb minősítésnek megfelel. Ráadásul, mellettük egy ipari park is épül, tehát az EWIL Zrt. két oldalról is érintett. A térségben nyomtávváltás van, ami pedig különösen fontos, hisz a keleti-nyugati határon nem nagyon van ilyen kapacitású és méretű terminál. Az East-West Gate

intermodális Logisztikai Terminál 85 hektáros, de további területeivel összesen 160 hektáron van jelen. Tehát mind a méretét tekintve, mind a vasúti kapacitását tekintve a terminál olyan, mint egy mini vasútállomás, ami az óriási előny, hiszen komplett szerelvényeket mozgatnak a terminállal. Tehát ez a határkapacitás a Vezérigazgató Úr szerint Magyarországnak egy stratégiai pont, és úgy gondolja, hogy a kormány nagyon helyesen ezt érzékelve kiemelte. A szakmán belüli visszajelzésekkel kapcsolatban Vezérigazgató Úr elmondta, hogy más terminálok vezetőitől pozitív visszajelzéseket kapott, mindenki szerint hasznos az új minősítési rendszer és örülnek neki.

Néhány kérdést kiemelve a minősítési rendszerrel kapcsolatban Vezérigazgató Úr is egyet értett abban, hogy tisztázni kell a logisztikai tevékenység fogalmát, és azt, hogy kinek szükséges pályázni. El kell különíteni az infrastruktúra üzemeltetőket és a betelepülő vállalkozásokat és egyértelműsíteni kell, hogy kire vonatkozik a cím elnyerése. Továbbá jogosnak tartja a szakma aggályait azzal kapcsolatban, hogy 2025-től, aki nem kapja meg a címet, az nem végezhet majd logisztikai tevékenységet.

Az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál bemutatása

Vasúti és közúti szállítás

Az Európai Unió 2050-re célul tűzte ki a klímasemlegességet. A Magyar Országgyűlés 2020-ban elfogadta a klímavédelemről szóló XLIV. törvényt, melynek célja szintén 2050-re elérni a klímasemlegességet. A legnagyobb üvegházhatású gázok kibocsátása a közúti közlekedésnek van, amely az elmúlt öt évben közel 40%-kal emelkedett. Ezen emelkedés oka elsősorban a motorizációs szint növekedése a jövedelmek növekedésével összefüggésben, valamint a közép-kelet európai régióban bekövetkezett gazdasági fejlődés miatt a hazánkon áthaladó tranzit közúti teherszállítás növekedése is (Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia, 2021).

A szállítási módok között az intermodális forgalom bővülést mutat, 2022-ben 750 ezer TEU árut szállítottak vasút és közút kombinálásával (lásd 4.ábra). Magyarországon a vasúti áru fuvarozás során 2022-ben 10 893 árutonna-kilométer (millió km) az összáruforgalmi teljesítmény, az áruk 22%-át fuvarozták vasúton (Bíró, 2023). A teljes magyar intermodális forgalom alágazati változását 2022-ben a 9. sz. ábra mutatja be (Bíró, 2023).

A folyamatosan emelkedő útdíjak, a növekvő sofőrhiány és a klímacélok teljesítése indokoltá teszi a vasúti árufuvarozás ösztönzését. A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) szerint a Budapest és vonzáskörzetében, egy évben mintegy 520 ezer nehézgépjármű közlekedett 2017-ben. Ezen nehézgépjármű forgalomnak kb. 5-10% lehetséges partner lehet a vasúti intermodális fuvarozásban, így ez éves szinten akár 25-50 ezerrel kevesebb nehézgépjármű forgalmat jelentene a közutakon (Lakatos, Bíró 2019). A fuvarozás környezetbarátabbá tétele, valamint a vasúti fuvarozás serkentése csak szervezett infrastruktúra fejlesztéssel valósulhat meg, pl. a V0 vasúti körgyűrű és a déli körvasút megépítésével. Mivel a teherfuvarozás során tehervonatok forgalma nem egyenletes, ezért a mostani közös vágányhasználat során a tehervonatok a személyvonatok közötti időrésekben, főleg éjjel közlekedhetnek, ami jelentősen lassítja a teherfuvarozást, így nem kínál versenyképes alternatívát a közúthasználattal szemben (Kohout, 2021). A jelenlegi beruházások pl. Mercedes gyár II. üzem, debreceni BMW gyár, CATL akkumulátor gyár, valamint a Budapest-Belgrád vasútvonal és a megépült East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál miatt a tehervonatok száma legalább 30%-kal növekedni fog.

A vasúti szállításnál a belföldi vasúti áruszállítás tömege és távolsága is jelentősen emelkedett. A hazai aszályok miatt bekövetkezett alacsony gabonatermés következtében Magyarország importra szorult, így több mint háromszorosára növekedett a vasúti áruforgalom (Bíró, 2023).

Az Új Selyemút

Xi Jinping kínai elnök által 2013-ban meghirdetett Új Selyemút vagy más néven az Egy övezet, egy út kezdeményezés (Belt and Road Initiatives – BRI) az Európába irányuló szárazföldi és tengeri szállítmányozási útvonalak átfogó fejlesztését jelenti. Kína nemzetközi gazdaságfejlesztő terve, az Új Selyemút egyik fő célja, hogy a szárazföldi és tengeri infrastrukturális útvonalak és rendszerek fejlesztésén keresztül kínai vezetéssel összekapcsolja az Eurázsiai régiót. Ez a globális összekapcsoltság hozzáférést ad az erőforrásokhoz – legyen az természeti vagy humán –, a termelési láncokhoz, a technológiákhoz, illetve a piacokhoz és a tőkéhez, de ugyanígy a mára mind fontosabb erőforrássá vált információhoz is. (Khanna, 2017). A program három fő folyosót jelöl ki: az északi Oroszországon, a középső Közép-Ázsián, a Kaukázuson és Törökországon, a déli pedig a Dél-kínai-tengeren és az Indiai-óceánon keresztül köti össze a távol-keletet az EU-val. A középső folyosó csökkenti a fennakadásból eredő

kockázatokat, amelyeket a korábban legstabilabbnak vélt északi folyosó esetében az Oroszország és a Nyugat közötti konfliktus, a tengeri útvonalnál pedig a Dél-kínai-tenger és a Malaka-szoros kényes geopolitikai helyzete, valamint a Szeuezi-csatorna szűk keresztmetszete hordoz (Bácsi, Santo, 2023). A középső folyosó vasúton visz a közép-ázsiai államokon át (Kazahsztán-Kaszpi-tenger-Azerbajdzsán-Georgia-Törökország-EU) –, majd az áru Törökországon és a Balkánon keresztül vasúton vagy pedig a Fekete-tengeren át éri el az EU területét. A folyosó nagy előnye, hogy mintegy 7000 km hosszon, 10-15 napos szállítási idővel ez jelenti a legrövidebb összeköttetést Európával. A folyosó elkerüli Oroszországot és Iránt, mérsékelve a geopolitikai kockázatokat és növelve a nyugati beruházási hajlandóságot. A Kaszpi-tengeren az északi útvonalhoz képest a hajók ki- és berakodása jelentős ~30%-os többletköltséggel jár, valamint a térség hajózás szempontjából kedvezőtlen időjárása miatt ez a szakasz a folyosó szűk keresztmetszetét is jelenti. Az alternatív útvonalakat Kínából Európába a 10. sz. ábra szemlélteti (mandiner.hu, 2023). Az orosz–ukrán háború kitörése után az északi folyosó Kínából az EU-ba irányuló áruforgalma 40 százalékkal esett vissza, a középső folyosón szállított áru volumene pedig 2022-ben becslések szerint meghatszorozódott az előző évhez képest (mandiner.hu). Ehhez kapcsolódik a Budapest-Belgrád vasútvonal, amely a tervek szerint a középső folyosót köti össze a déli tengeri útvonalakkal, melyen nagymennyiségű áruforgalomra számíthatunk. Ezen vasútfejlesztés stratégiai fontosságú mind Magyarország, mind Szerbia számára, mivel része az egységes európai vasúthálózatnak (TEN-T) és az X folyosónak. A vasúti vonalon a fejlesztés Budapest és Belgrád között a jelenlegi nyolc órától 3,5 órára csökkentheti a menetidőt. A fejlesztés Pireusz kikötőjéből teremt majd magas színvonalú, közvetlen összeköttetést az ázsiai áruk szállításához (Hecker, 2023).

2023 októberéig 151 ország csatlakozott a BRI-hez. A BRI azonban jelentős akadályokkal néz szembe. A Covid-19 világjárvány és a Kínában jelenleg is zajló gazdasági lassulás itthon tompító hatással volt. 2022-ben a kínai tengerentúli beruházások és építési projektek összértéke a BRI-országokban több mint 44 százalékkal csökkent a 2018-as csúcshoz képest (Bonny et al., 2023).

A terminál lehetőségei

Az országba beérkező és feladásra kerülő intermodális küldemények több mint 90 %-át Budapesten kezelik, a vidéki terminálok elvesztették jelentőségüket. Legfontosabb terminálok

a METRANS, BILK és az MCC. A 3 nagyteljesítményű, közel egyforma kapacitású budapesti átrakóterminál gyakorlatban figyelembe vehető kapacitása mintegy 510 ezer küldemény, ami a becslések szerint 2020-ig elegendő lesz. 85 %-nál nagyobb terhelést azonban hosszú távon nem célszerű fenntartani, mindenképpen új kapacitások kiépítése szükséges. Ahhoz, hogy ez ne Budapesten történjen, olyan nagy árukibocsátó és fogadó gazdasági szereplőknek kell megjelenni az ország nyugati vagy keleti részében, amelyek a konténeres és kontinentális kombifuvározást szívesen igénybe veszik. (Lakatos, Bíró, 2019).

Erre az igényre építve jött létre egy modern hazai intermodális terminál a keleti határon, mely nyomtáv váltásra alkalmas, így az Ukrainán keresztül keletről széles nyomtávon érkező áru keskeny nyomtávra való átrakódása biztosított, ezzel kiváló alternatívát nyújt az „új Selyemút” folyosóin (lásd: 11. ábra) szélesnyomtávon érkező konténerforgalom útvonalának (Pölös, 2022). A Magyarországot átszelő pán-európai folyosók (IV., V., VII., X.) közül az V. korridor, Velence - Trieszt/Fiume - Ljubljana - Maribor - Budapest - Ungvár - Lvov - Kijev nyomvonala érinti Záhony térségét, azonban Záhony Port kapacitása nem elegendő az Ázsiából érkező áru fogadására, illetve jelentős felújításra szorul. A térségben az elmúlt 3 évtizedben számos terv készült a fejlesztésre, azonban a megvalósítás késik vagy hiányos (Világgazdaság, (2021). A 2008-ban indult ChemLog projekt is foglalkozott a térség fejlesztésével. A projekt keretein belül a ChemLog Klaszter magyar munkacsoport feladatai közé tartozott a Helsinki V. folyosó mentén a vegyi anyagok intermodális szállítását befolyásoló tényezők feltárása, a helyi igények felmérése elsősorban a vasúti szállítmányozás terén szervezési, szabályozási, technikai, képzési szempontok figyelembevételével. A projekt alapján Záhony-térség fejlődési irányai a következők: Fényeslitke-Komoró: vasúti infrastruktúra fejlesztése, új multimodális kapacitások kialakítása, tárolási és átrakási kapacitások vegyi anyagok számára, üzletpolitika stratégiai fejlesztése: marketing, szervezés, információáramlás, vagonok kezelésének meggyorsításához korszerű eszközök és módszerek kialakítása (Borsiczky et al., 2011). A fenti fejlesztések fokozatos megvalósításával elkerülhető, hogy a megrendelők Záhony és egyben Magyarország megkerülésével a fehérorosz-lengyel határon Breszt és Malaszewicze terminálján rakodnak át keskeny nyomtávra és fordítva. Ezen terminálok kapacitásuk határán működnek sokszor több napos várakozási idővel. Az Ázsiából érkező árumennyiség folyamatosan növekszik, nem csak Kínából, hanem Japánból és Dél-Koreából is várható nagy mennyiségű áruforgalom (Jámbor, 2022).

Az East-West Gate intermodális Logisztikai Terminálhoz hasonló fejlesztéseket láthatunk például a fehérorosz Belarusian Railway részéről is a breszti terminálnál, ahol a Fehéroroszországba áramló ázsiai áruforgalom kb. 80%-át bonyolítják le, itt naponta 50 tehervonat érkezik Kínából. A tervek szerint a Breszt-Severny terminál 2025-re 1 millió TEU forgalom lebonyolítására lesz képes (Zasiadko, 2019). A Malaszewicze terminál fejlesztése is tervben van, ahol mintegy 750 méter hosszú vágánybővítésre már aláírták a szerződést (Van Leijen, 2022).

Az EUSTAT adatai szerint a Lengyelországba Kínából érkező áru mennyisége ezer-tonnában évről-évre jelentősen növekszik. A 2016 évi 173 ezer tonna 2017 évre 332 ezer tonna, ami közel megduplázódott. A 2019 évi 493 ezer tonna a 2020 évre +32%-os növekedést ért el (726 ezer tonna), a 2021 évben tapasztalható 31 ezer tonna visszaesés a Korona vírus járvánnyal hozható összefüggésbe (ec.europa.eu/eurostat).

Beruházás

A fényeslitkei terminál teljes egészében magántőkéből megvalósult beruházás. Az East-West Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaságot 2018. június 1. napján alapították. A társaság székhelye 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 59. alatt található. Az East-West Intermodális Logisztikai Zrt. 50 százalékos tulajdonosa, egyben az igazgatóság elnöke az orosz-magyar milliárdos, Rahimkulov Ruszlán volt. Rahimkulov 2019-ben szerzett részesedést a cégben a Greennovatív Energetikai Fejlesztő Kft.-n keresztül, mára azonban a zrt. teljes egészében magyar érdekeltséggé vált (Bánáti, 2022). A terminál elképzelése 2018-ban fogalmazódott meg és egy év európai piackutatás, a meglévő terminálok és igények felmérése után 2019-ben már a tervek engedélyezése is megtörtént.

„Egy évig jártam Európa termináljait, ahol beszélgettem kollégákkal, ami azért nagyon nagy dolog, mert azért van egyfajta szakmai féltékenység. Nagyon közvetlen kapcsolatnak kell lenni, vagy ki kell alakuljon személyes szimpátia, hogy ne legyenek titkok. Ami érdekelt engem, hogy mi nem jó náluk? Mert arról nem szívesen beszélnek. 11 terminált néztem meg Európában, és azoknak a tanulságai alapján lett ez a terminál, egy tükörterminál, ugye két egymásnak tükörképe rakódó terület van, ami azt jelenti, hogy lehetővé vált a teljes vonatmozgás. Amikor mi ezt elkezdtük, akkor én elhatároztam, hogy a világ legmodernebb szárazföldi terminálját

fogjuk megépíteni. Volt egy szerencsés helyzet, hogy itt alkalmas volt a terület, hosszú terület, három kilométer hosszú, nem széles, 400-500 méter, tehát megvolt a lehetőség pont ennek a koncepciónak az elhelyezésére. És hát nem volt fővállalkozó, nem volt generálkivitelező, közvetlenül irányítottam a beruházást. Nem véletlen az, hogy 14 hónap alatt megépült.”

(Tálosi János, 2023. 11.03.)

A terminál rekordidő alatt valósult meg, a tényleges kivitelezési munkákat 2021 januárjában kezdték meg és év végén már helyükre kerültek többek között az óriásdaruk (lásd 12. ábra) és az irodaépületek is. A kivitelezés érdekessége, hogy az East-West Gate intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt. vezérigazgatója, Tálosi János úgy döntött, hogy nem vesz igénybe generál kivitelezőt, hanem saját mérnököket alkalmazva tervezte meg és vezényelte az építkezést. A kivitelezés során számos probléma felmerült (esőzések, földmunkák során termőréteg kitermelése, védett parti fecskék költési időszaka). Az átadás és a próbaüzem indulásának tervezett időpontja 2022 márciusában volt, 2022 júniusában már meg is kapta a vasúti forgalmi engedélyeket és a központot végül október 18-án adták át.

A 85 Ha-on elterülő intermodális terminál sok tekintetben egyedülálló Európában és a világon is, mert számos technológiai fejlesztést itt alkalmaznak először. Az ide telepített 3 vasúti darupályán használt, Künz gyártású óriás rakodó daruk teherbírása 45 Mt, a legnagyobb fesztávolsága 41 m és 28 m magas. A daruk nem rendelkeznek irányító kabinokkal, az egész folyamat vezérlése a Huawei által telepített privát 5G hálózaton keresztül valósul meg. Mivel a daruk pontos mozgása a rajtuk elhelyezett nagy felbontású kamerákkal valós időben lekövethető, így az irányítást teljes egészében biztonságos munkakörnyezetből való távvezérlésre tudták cserélni (Csomor, 2022).

A terminál teljes működtetése az 5G hálózaton keresztül valósul meg, nem csak a daruk irányítása, hanem a be- és kiléptető OCR kapuk, valamint a vonatok, kamionok és egyéb járművek irányítása is. A terminálon a fuvarok szervezése és foglalása a Camco Appointment Systemen keresztül működik online. Szintén a Camco üzemelteti a bejáratokon és kijáratokon elhelyezett röntgen OCR kapukat, amelyekkel a gyors konténer azonosításon túl számos plusz információt tudnak gyűjteni a szerelvényekről és konténerekről. További technológiai újítás a MaxWhere által biztosított virtuális ikertestvér, amely valós időben, 3D-ben követi a központ működését, a szerelvények, vonatok, kamionok, daruk és szállító járművek mozgását és az áruk mozgását, de még a rádióval felszerelt munkatársak mozgását is.

A terminál tárolóterületén kiépítésre került a normál nyomtáv mellett mintegy 10 km széles nyomtávú vasúti sínpálya, valamint 3 különálló 850 m hosszú darupálya, 1-1 daruval, ezek később bővíthetők. Az így felszerelt darukkal a terminál a következő funkciókat tudja ellátni: 45” konténerek, daruzható félpótkocsik továbbá akár egész kamionok átrakodása, tankkonténer és veszélyes árut tartalmazó konténerek rakodására is van engedély, hiszen a terminál a SEVESO rendelkezéseknek megfelelő. A terminál egy időben 6 teljes hosszúságú vonatot tud kezelni. A terminál tároló kapacitása 15.000 TEU rakott vagy üres konténer, valamint 500 TEU hűtőkonténer tárolását is tervezik kialakítani. (eastwestil.com/terminal/). A terminál az átrakodás mellett sok egyéb szolgáltatást is nyújt, többek között rakott és üres konténer, hűtőkonténer tárolás, konténer javítás, fulfillment szolgáltatás, kommissiózás, veszélyes áruk mozgatása és tárolása ADR és ATEX minősítésű darukkal, szórt küldemények továbbítása, TOS rendszeren keresztül szoftveres hozzáférés a terminál szolgáltatásaihoz, 24/7 vámkezelés, vámügyintézés, raktárak és irodák bérbeadása. (eastwestil.com/terminal/).

MaxWhere Terminal 5.0

Az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál Európában egyedülálló ún. virtuális ikertestvérrel rendelkezik. A magyar MaxWhere Solutions Zrt. nevű start-up vállalkozás az East-West Gate Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt.-vel együttműködve fejlesztette ki a terminál valóság-hű virtuális modelljét, amellyel valós időben 3D-ben követhető a terminál tevékenysége és folyamatai. A következő képen a virtuális megjelenítés látható, mely mellett a valós helyszínt is feltüntették (lásd 13.ábra). A MaxWhere Terminal 5.0 software egy virtuális interaktív platform, amely egy vizuális világgal támogatja a virtuálisan megosztott információk fogadását és megértését. Egy olyan virtuális tér, amelybe a már megszokott használatban lévő software-k bekapcsolódnak, a begyűjtött információk pedig valós időben egy helyen egy olyan virtuális térben helyezkednek el, ami az emberi elme számára könnyen feldolgozható fizikai tér illúzióját kelti. A MaxWhere-ben a folyamatok párhuzamosan áttekinthetők és vezérelhetők (maxwhere.com/operations). A MaxWhere a logisztikai központ minden alrendszerében jelen van, azok információit gyűjti, tárolja és feldolgozza, emellett valós időben 3D-ben követi a vonatok, kamionok, daruk és minden további jármű és áruk mozgását. A daruk helyzete és mozgása 5 cm-es pontossággal követhető.

„Ugye az, hogy a daruk távirányítással működnek, a veszélyes áruknál sincs kockázat, hiszen mindig azt szoktam mondani a kollégáknak, hogy ott ül a darukezelő fönt a darufülkében, akkor egy embert biztos elvesztettünk. Merthogy 28 méter magasról, ha leesik egy konténer, bármilyen gáz van vagy robbanás van, a darukezelőt fönről ki nem tudjuk hozni, az biztos. De így ülnek egy kilométerre 500 méterre egy irodában, ahol látják a kamerákat, ez egy egészen más dolog.”

(Tálosi János, 2023.11.03.)

Ezen rendszer a maga komplexitásában egyedülálló világújdomság, melyet ebben a terminálban használnak először, emellett a rakodó daruk teljes mértékben távolról irányíthatók. Az ipar 4.0 elveinek megfelelően a Digital Twin segítségével megvalósítható a folyamatok tervezése, optimalizálása és lekövetése ezáltal a hatékonyság növelése.

A MaxWhere a terminál saját 5G hálózatán keresztül folyamatosan kapcsolatban van az operációs rendszerrel, a beléptető kapukkal és a rakodó daruk rendszerével, a konténereket azonosító OCR-kapukkal, a sorompókkal és mérleggel, emellett információkat gyűjt a darukon és járműveken elhelyezett kamerákból is. A folyamatok valós időben jelennek meg, amelyet operátorok vizsgálnak és elemeznek. A valós idejű lekövethetőségnek köszönhetően kiszűrhetők a hibák, a rendellenes működések és esetleges késések és torlódások (kamionok nem a számukra kijelölt helyen tartózkodnak, a konténerek nem a megfelelő sorrendben követik egymást, balesetveszélyes tevékenység észlelhető a daruk közelében, illetéktelen behatolók a terminál területén stb.). A terminál egész területén szigorú szabályok vannak érvényben, sebességkorlátozást vezettek be, a járműveket GPS-en irányítják, a gépkocsivezetők nem szállhatnak ki a rakodási területen a járművekből. Minden dolgozó rádiót köteles magánál tartani, emellett saját telefon és egyéb okos eszköz használata tilos (Csomor, 2022).

„Itt nagyon szigorú szabályok vannak. Dohányozni csak kijelölt helyen lehet. A terminál zárt, nem lehet bevinni telefont, aki bejön, berakja egy dobozba. Persze van telefon, amit ha bármi probléma adódik, föl lehet hívni. Mindenkinek rádiója van, mindenkiről tudjuk, hogy hol van, nincs gyalogos közlekedés a terminálon, csak gépjárműveken.”

(Tálosi János, 2023.11.03.)

Az irányítást AI által végzik, a terminál területén pedig számos okostábla és egyéb kommunikációs eszközök segítik a vezérlést. A korábban gyűjtött adatok alapján összeállítható a napi működési terv, valamint előre tervezhető forgalmasabb időszakok szimulációk lefuttatása segítségével. Az elemzés segít felkészíteni a terminált akár a következő műszak számára is. A rendszer ellenőrzésre is alkalmas, mivel a működési szabályokkal is összeveti az adatokat.

Orosz-Ukrán konfliktus hatása

Az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál esetében az eredeti elképzelés az volt, hogy a kelet felől, elsősorban Kínából érkező megnövekedett árumennyiséghez megfelelő kapacitással rendelkező terminált hozzanak létre. Az elmúlt években számos távol-keleti cég tervezett nálunk beruházást, így bizonyos volt, hogy ezen cégek nyersanyagigényét le kell fedni. A tőlünk északra elhelyezkedő Breszt és Malaszewicze átrakó terminálok is készülnek fejlesztésekkel a várható nagyobb árumennyiségre, azonban kapacitásuk jelenleg nem fedi le az igényeket.

Az orosz-ukrán háború kitörése idején az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál kivitelezése még folyamatban volt. A terminál indulásakor fennálló háborús helyzet nagyon megnehezítette a terminál működését. Az Ázsia felől érkező szállítmányok megkerülik Ukrajnát és egyben Magyarországot is, azonban az Ukrajnában rekedt gabonatermének elszállításában a terminál fontos szerepet vállalt és jelenleg is a terminál elsősorban gabona és szemes termények fogadásával és szállításával foglalkozik.

„ez a távol-keleti cégek európai raktárainak kiszolgálására vagy európai gyárainak kiszolgálására jött létre, és ehhez képest ezt a háború felborította, hiszen pont az útvonal ment tönkre, a távol-keleti transzszibériai vasútvonalon Kínából és Japánból, Koreából szállítani árukat, és ezt át kell strukturálni. Most már van fedett rakódónk, tudunk gabonát átfejteni, nyers étolajat átfejteni, tehát alkalmazkodtunk a piaci helyzethez.”

(Tálosi János, 2023.11.03.)

A terminál átadóján az átadó részeként a terminálra az első szállítmány ukrán mezőgazdasági árukat szállító szerelvény volt, az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál saját

szervezésű szállítmánya. Az Ugrain Trade LLC által feladott, összesen 1146 tonna búza, köles és zöldborsó 44 darab húszlábas konténerben érkezett, és az átrakás után a Csepeli Szabadkikötőbe szállították tovább (Bánáti, 2022).

A fekete-tengeri ukrán kikötők blokádját követően az Európai Bizottság 2022 májusában cselekvési tervet fogadott el a szolidaritási folyosókról, hogy alternatív vasúti, közúti és folyami logisztikai útvonalakat alakítson ki, melyeken keresztül az EU-ba szállított ukrán terményeket el lehet juttatni a fejlődő országokba. (Európai Bizottság, 2023) A Fekete-tengeri gabonakezdeményezés 2022 júliusában jött létre, melynek célja egy tengeri humanitárius folyosó kialakítása, melyen keresztül 2023 júliusáig közel 33 millió tonna gabonát és egyéb élelmiszert exportáltak. Az ENSZ Élelmészeti Világprogramja szintén szállított búzát a fekete-tengeri kikötőkből. A kezdeményezés keretében az ukrán kikötőkből több mint 725 ezer tonna búzát szállítottak Etiópiába, Jemenbe, Afganisztánba, Szudánba, Szomáliába, Kenyába és Dzsibutiba (Európai Tanács, 2023). 2023 júliusában Oroszország megszüntette a fekete-tengeri gabonakezdeményezést, melynek hatására ismét a szolidaritási folyosókon keresztül lehetséges az export, újra a vasúti és közúti szállítás kerül a középpontba. Az MLSZKSZ álláspontja szerint akár évi ötmillió tonna gabona és egyéb áru is áthaladhat Magyarországon. Jelenleg is jelentős átrakási kapacitás van Záhony és Fényeslitke térségében, azonban a vasúti infrastruktúra fejlesztése nélkül ezeket nem lehet teljes mértékben kihasználni. Az újonnan megépült terminálban tehát hatalmas lehetőség rejlik, amihez komplex fejlesztések társítása szükséges (Dombi, 2022).

Összegzés

Magyarországon elsősorban az iparra épül a gazdaság, amiben nagy szerepe van az autóiparnak, az elektronikai iparnak és a jövőben az akkumulátor iparnak. A Magyarországra beáramló FDI mértéke átlagon felüli és hazánk földrajzi elhelyezkedése lehetővé teszi a Kelet-Nyugat közti híd szerep betöltését, így nem csak területileg, hanem logisztikailag is kiemelkedővé válhat. Nagy Márton gazdaságfejlesztési miniszter nyilatkozata szerint a működő tőke beáramlás elősegítésére a következő fejlesztésekre kell koncentrálni: energiaigény kiszolgálása, munkaerő, infrastruktúra fejlesztés (Járdi, 2023).

Jelenleg nem csak Magyarországon, hanem az EU-ban is gazdasági visszaesés tapasztalható, ezt jelzi a hazai ipari termelés volumenének 5,3%-os visszaesése is a KSH 2023. augusztusi

adatai alapján. A visszaesés ellenére a hazai járműipar és elektronikai berendezések gyártása azonban tudott bővülni (vg.hu, 2023.11.04.)

Ahhoz, hogy hazánk a gazdasági recesszióból mihamarabb kilábaljon, mindenképpen támogatni kell a működő tőke beáramlást, aminek következtében nőnek a gyártási kapacitások, ami megnövekedett logisztikai feladatokat jelent a hazai gazdasági szereplőknek. A logisztika kiemelten fontos szerepet játszik az ipar kiszolgálásában és a zavartalan kereskedelem fenntartásában, ezért növelni kell a hazai tulajdonú cégek minél nagyobb arányát az ágazatban.

A magyar GDP 5%-át állítja elő a logisztikai ágazat, ami azonban 2030-ra akár a duplájára is növekedhet, ezért kiemelten fontos, hogy különböző eszközökkel sikeresen támogatható legyen. Ilyen eszköz a Gazdaságfejlesztési Minisztérium által kidolgozott 161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet a tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról, mely a kormány által egységes keretbe foglalt és elfogadott új minősítési rendszer. A szakma visszajelzései alapján már szükséges volt, hogy az egyértelmű kategóriák szerinti Logisztikai Park cím elnyerése lehetővé váljon, mert csak így lehet megoldani az ágazat célzott támogatását. Kutató munkám során összefoglaltam a régi és az új minősítési rendszerről gyűjtött információkat. Interjúkat készítettem Bíró Koppány Ajtony Úrral, az MLSZKSZ főtitkárával, Dr. Lányi Márton Úrral, a LEF és az MSZSZ elnökével, valamint Tálosi János Úrral az East-West Gate Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt. vezérigazgatójával. Az interjúk során megtudtam, hogy a szakma képviselői jónak és hasznosnak tartják az új minősítési rendszert. Emellett azonban több téma is megvitátásra került, amelyek fontos kérdések a minősítési rendszerrel kapcsolatban. Kifejezetten nagy hangsúlyt kapott a logisztikai tevékenység pontos definiálásának kérdése. A kormányrendelet nem fogalmaz egyértelműen, hogy pontosan milyen tevékenységek tartoznak ide, viszont kimondja az 1§ (5) bekezdésben, hogy logisztikai tevékenység végzése kizárólag a kormányrendelet szerinti címpályázatban elnyert Logisztikai Park cím birtokában lehetséges 2025. január 1-től, amennyiben a vállalkozás éves nettó árbevételének legalább 60 %-át raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi, telephelyének nagysága eléri a 3 ha-t és legalább 3000 m² fedett raktározási területtel rendelkezik. Amennyiben ez a tiltás valóban életbe lép 2025-től, úgy mindenképpen szükséges a logisztikai tevékenység fogalmának tisztázása, mivel nem csak raktározási és szállítmányozási tevékenység tartozik ide. Célszerű lenne a TEÁOR rendszer frissítése és azon keresztüli szűrés, így mindenki számára egyértelmű lenne, hogy a vállalkozás milyen tevékenységet végez és vonatkozik-e rá a kötelező címviselés.

A cím megszerzésének kötelezettje, viselője és birtokosa fogalmak nem egyértelműek a rendeletben. Kérdéses, hogy pontosan kinek kell pályázni a Logisztikai Park címre, mivel megkülönböztetjük a “fejlesztő” (ingatlan fejlesztő) címviselőt, aki a Parkot fejleszti, üzemelteti és bérbe adja logisztikai vállalkozásoknak, de maga nem végez logisztikai tevékenységet. A címpályázat során kötelezettséget kell vállalni a teljesmunkaidőben foglalkoztatottak számát illetően, azonban ezen foglalkoztatotti létszámok nem elég körültekintően lettek meghatározva. A logisztika nem kifejezetten munkaintenzív ágazat és a technológiai fejlesztésekkel sem válik azzá.

Az interjúk során kiderült az is, hogy inkább lenne igény egy olyan címszerzési lehetőségre, ahol egy gyors regisztráció keretén belül a vállalkozások meg tudják tenni az adatszolgáltatást és a cím igénylését, aminek sikerességéről azonnal kaphatnak visszajelzést. A kormányrendelet szerint a pályázatok elbírálásra kerülnek, azonban kérdéses, hogy ha egy vállalkozás megfelel a kritériumoknak, akkor miért szükséges a pályázat elbírálása. A logisztikai park címpályázat viszonylag összetett és időigényes. Számos dokumentációt szükséges hozzá beszerezni és részletes információkat szükséges megadni a pályázati űrlap kitöltése során, így elég nagy adminisztrációs és anyagi terhet jelenthet a vállalkozásoknak.

Mindenképpen szükség van további egyeztetésre és a fenti kérdések megtárgyalására annak érdekében, hogy az új minősítési rendszer jól funkcionáljon és a támogatások célba érjenek.

A hazai logisztikai szolgáltató központok közül bemutattam az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminált, ami jól példázza a recesszió időszakában megvalósuló jövőbe mutató logisztikai fejlesztéseket. A magánberuházásból megvalósult terminál Európa egyik legmodernebb terminálja, olyan fejlett technológiákkal rendelkezik, mint a 3D virtuális ikertestvér, a távirányítású daruk, valamint az 5G technológia alkalmazása. A terminál a legmodernebb berendezésekkel és megoldásokkal jól példázza, hogy milyen irányba kell tartaniuk a hazai logisztikai fejlesztéseknek, hogy minél versenyképesebbé válhasson az ágazat. A váratlanul kedvezőtlené váló gazdasági környezeti változások során az East-West Gate Intermodális Logisztikai Terminál bebizonyította, hogy tud alkalmazkodni és képes betölteni a Keletet és Nyugatot összekapcsoló híd szerepet, még akkor is, ha a szállítási útvonalak módosulnak.

Köszönetnyilvánítás

Szeretném megköszönni a dolgozatom megírásához nyújtott támogatást témavezetőimnek, Dr. Lakatos Péternek, Dr. Lányi Mártonnak. Nem csak a folyamatos szakmai támogatást, hanem az interjúk megszervezését is biztosították számomra. Köszönöm a hozzájárulást és az interjúkat Bíró Koppány Ajtony Főtitkár Úrnak, Dr. Lányi Márton Elnök úrnak, valamint Tálosi János Vezérigazgató Úrnak. Köszönöm az Edutus Egyetem Tatabányai könyvtárában nyújtott segítségét Petényi Erzsébetnek. Köszönöm Németh Mártonnak a segítséget a formai követelmények útvesztőjéből való kijutásban.

Irodalomjegyzék

Bácsi A. és Santo M. (2023) Hazánknak is jól jöhet az Új Selyemút. mandiner.hu: <https://mandiner.hu/hirek/2023/05/uj-selyemut>

Balog I. (2018) Az V. páneurópai vasúti közlekedési alapfolyosó és a szárnyvonalak magyarországi szakaszainak korszerűsítése. Közlekedéstudományi Szemle 2018. LXVIII. évf. 3. sz. http://real.mtak.hu/83026/1/12_KTSZ_201803KTSZ_2018_03_vegleges_u.pdf

Bánáti A. (2022) Óriási elosztóközpontot épített az egyik leggazdagabb magyar, kétes kínai technológiával. forbes.hu: <https://forbes.hu/uzlet/ewg-fenyesslitke-rahimkulov-atadas/>

Bíró K. A. (2023) Bezuhant a Vízi szállítás a háború és az aszály miatt tavaly. mlszksz.hu: <https://mlszksz.hu/bezuhant-a-vizi-szallitas-a-haboru-es-az-aszaly-miatt-tavaly/?v=35b5282113b8>

Bonny L., Hart B., Lu S. and Liao Y. (2023) Analyzing the latest Xi-Putin meeting and China's Belt and Road Forum. Centre for Strategic & International Studies.: <https://www.csis.org/analysis/analyzing-latest-xi-putin-meeting-and-chinas-belt-and-road-forum>

Borsiczky A., Hampel M., Czinkos P. és Lakatos P. (2011) ChemLog- Chemical Logistics Cooperation in Central and Eastern Europe. Magyar Logisztikai Egyesület: Logisztikai évkönyv 2011, pp. 94-100.

Chikán A. (2014) Logisztika és versenyképesség Magyarországon. Közlekedésfejlesztés Magyarországon, Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata, Balatonföldvár, 2014. 05. 13.: https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2014/02_Dr_Chikan_Attila.pdf

Chikán A., Déri A., Kiss P., Némon Z. és Rónai P. (2007) Nemzeti Logisztikai Stratégia. Budapest, Logisztikai Egyeztető Fórum

Csaba A., Zsirai I. (1997) Az épülő magyar logisztikai szolgáltató központokról. Budapest, Logisztikai évkönyv 1997

Csomor Zs. (2022) Már az üzembehelyezésre készül a fényeslitkei vasúti terminál. transpack.hu: <https://transpack.hu/2022/03/03/csomagolas-fenyesslitkei-vasuti-terminal-5g-technologia-daru-csomagolas/>

Dombi M. (2022) Ukrán gabona fogadására is kész a fényeslitkei terminál. vg.hu: <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2022/07/ukran-gabona-fogadasara-is-kesz-a-fenyesslitkei-terminal>

Európai Bizottság (2023) EU–Ukrajna szolidaritási folyosók. eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu: https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_hu

Európai Tanács (2023) Infografika – Tudnivalók az ukrán gabonaexportról. consilium.europa.eu: <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>

European Logistics Platform (2020) Our mission. <http://www.european-logistics-platform.eu/>

Eustat (2023)
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/rail_go_intcmgn/default/table?lang=en

Gazdaságfejlesztési Minisztérium (2023) Logisztikai Park címpályázat: <https://kormany.hu/gazdasagfejlesztesi-miniszterium/logisztikai-park-cimpalyazat>

Hecker F. (2023) Budapest–Belgrád vasútvonal: Lázár János miniszteriuma rendet tett a beruházás körül. vg.hu: <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2023/09/budapest-belgrad-vasutvonal-lazar-janos-miniszteriuma-rendet-tett-a-beruhazas-korul>

Hillman, J. E. (2018) The Rise of China-Europe Railways. Centre for Strategic & International Studies.: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

Horváth M. (2019): Vasúti Új Selyemút, mint a 21. századi Eurázsia egyik meghatározó konnektivitása. Modern Geográfia 2019/II., pp. 40.

IFKA Iparfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft. (2013) Középtávú Logisztikai Stratégia (KLS). kormány.hu: (https://2010-2014.kormany.hu/download/7/d5/e0000/IFKA_logstrat_130521.pdf)

Innovációs és Technológiai Minisztérium (2021) Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020-2050. kormány.hu: <https://kormany.hu/dokumentumtar/nemzeti-tiszta-fejlodesi-strategia>

Jámbor Gy. (2022) Új irányból jönnek a konténervonatok. magyarnemzet.hu: <https://magyarnemzet.hu/gazdasag/2022/01/uj-iranybol-jonnek-a-kontenervonatok>

Járdi R. (2023) Nagy Márton: az ipar lesz a jövő, nagyon sok házi feladatunk van még. vg.hu: <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2023/10/nagy-marton-az-ipar-lesz-a-jovo-nagyon-sok-hazi-feladatunk-van-meg>

Khanna, P. (2017) Konnektográfia. A globális civilizáció jövőjének feltérképezése. HVG Könyvek, Budapest, pp. 58-84.

Kohout Z. (2021) Vasúti áruszállítás: lassítunk, pedig gyorsítanunk kéne. mle.hu: <https://mle.hu/vasuti-aruszallitas/>

Lakatos P. (2008) Hazai polgári logisztikai potenciál védelmi célú igénybevételének aspektusai különös tekintettel a Logisztikai Szolgáltató Központok lehetőségeire, PhD értekezés, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem

Lakatos P., Bíró K. A. (2019) Magyarországi Intermodális Logisztikai Szolgáltató Központok. Kézirat

Logisztikai Egyeztető Fórum (2007) Logisztikai Zászlóshajó Program, munkaanyag

MLSZKSZ (2023. 07. 17.) Logisztikai Parkok minősítésével kapcsolatos pontosító javaslatok Iktatószám: 18/2023

MLSZKSZ (2008) A magyarországi logisztikai szolgáltató központok pályázati és címelnyerési rendszere: https://www.mlszksz.hu/wp-content/uploads/documents/LSZK_minosites_palyazati_feltetelek_20130521.pdf?v=35b5282113b8

Pató Gáborné Dr. Szűcs B. (2007) Nemzetközi közlekedésföldrajz: Budapest Munkaanyag ISBN 978 96 3746 992-3. 28 oldal:

https://www.nive.hu/Downloads/Szakkepzesi_dokumentumok/Bemeneti_kompetenciak_meresi_ertekelesi_eszkozrendszerenek_kialakitasa/17_0118_tartalomelem_005_munkaanyag_100228.pdf

portalmorski.pl (2022) Terminal intermodalny East-West Gate.
<https://www.portalmorski.pl/wiadomosci/porty-logistyka/50545-terminal-intermodalny-east-west-gate>

Pölös Zs. (2022) Átadták Európa legnagyobb szárazföldi intermodális terminálját Fényeslitkén. trans.info: <https://trans.info/hu/atadtak-europa-legnagyobb-szarazfoldi-intermodalis-terminaljat-fenyesslitken-309832>

Tarnai J. (2004) Logisztikai szolgáltatások, logisztikai szolgáltató központok. BME OMIKK LOGISZTIKA 9. k. 6. sz. 2004. november–december. p. 33–44.:
<https://adoc.pub/logisztikai-szolgalatasok-logisztikai-szolgáltato-kzpontok.html>

Tóth A., Kálmán B. (2020) A versenyképesség hatása a logisztikai teljesítményre-különös tekintettel a visegrádi országokra. Közgazdasági szemle, LXVII. évf., 2020, pp. 1154-1175.

Van Leijen M. (2022) Malaszewicze terminal getting ready to handle heavier trains. railfreight.com: <https://www.railfreight.com/railfreight/2022/11/25/malaszewicze-terminal-getting-ready-to-handle-heavier-trains/>

vg.hu (2007) Zászlóshajó program. <https://www.vg.hu/cegvilag/2007/10/zaszloshajo-program>

Világgazdaság (2021) Megkezdték Európa legnagyobb intermodális termináljának építését Fényeslitkén. vg.hu: <https://www.vg.hu/cegvilag/2021/01/megkezdték-europa-legnagyobb-intermodalis-terminaljanak-epiteset-fenyesslitken>

Világgazdaság (2023) Fábián Gergely: a nehezen túl van a gazdaság, a harmadik negyedév már jobb lett. vg.hu: (<https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2023/11/fabian-gergely-a-nehezen-tul-van-a-gazdasag-a-harmadik-negyedev-mar-jobb-lett>)

Zasiadko, M. (2019) Belarus upgrades Brest intermodal terminal. railfreight.com: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/09/19/belarus-upgrades-brest-intermodal->

terminal/?fbclid=IwAR0bVzu8a2oFAFl3QM3EkH2zIB6D1cCPqiRAvVMQ3dq1nqzxECEYHq9Xl38&gdpr=accept

További felhasznált honlapok:

<https://www.kti.hu/trendek/aruszallitas-logisztika/#actual-742-archivum-29>

<https://www.kti.hu/trendek/aruszallitas-logisztika/?archives#actual-742-aktualis-6>

<https://portal.maut.hu/dokument/akademiak/6/1.pdf>

<https://lpi.worldbank.org/report>

<https://eastwestil.com/terminal/>

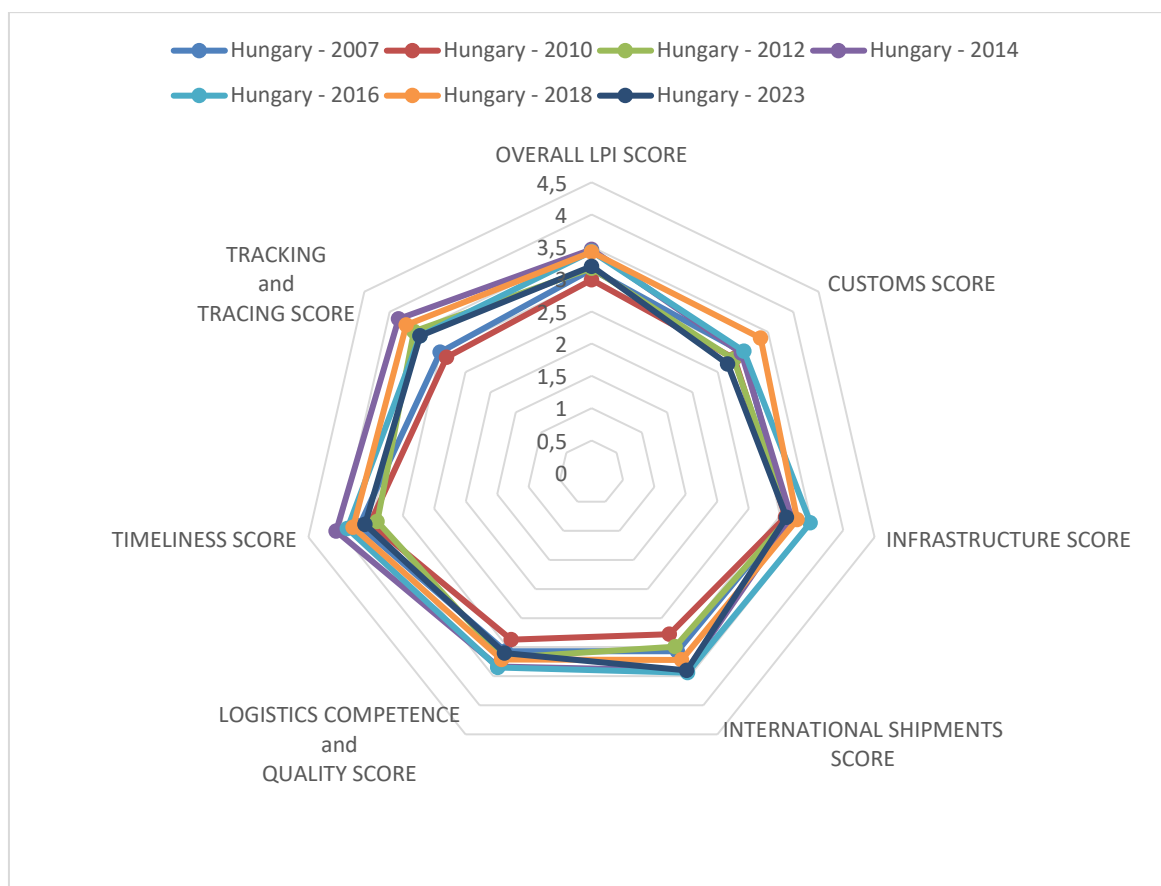
<https://www.maxwhere.com/b2b>

<https://www.maxwhere.com/operations>

<https://www.mlszksz.hu/?v=35b5282113b8>

Táblázatok és ábrák

1. ábra: Magyarország LPI index alakulása 2007-2023 (World Bank Riport alapján saját készítés)



2. ábra: A logisztikai szolgáltató központok szolgáltatási kínálata (Tarnai, 2004)

Létesítményi szolgáltatások	• közmű, távközlési infrastruktúra üzemeltetése, fenntartása; • közösen használt területek, épületek fenntartása, • épületek, területek bérbeadása; • a bérbe adott épületek, területek fenntartása
Logisztikai alapszolgáltatások	• szállítás-előkészítéssel kapcsolatos szolgáltatások; • hagyományos szállítási (helyi, távolsági szállítások), szállítmányozási, rakodási szolgáltatások; • raktározási szolgáltatások; • kombiterminál szolgáltatások
Kiegészítő logisztikai szolgáltatások	• finishing szolgáltatások (pl. csomagolás, árazás, címkézés); • üzemanyag-ellátás; • szállítójárművek, anyagmozgató gépek, szállítási segédeszközök bérbeadása, javítása, karbantartása; • étkezési, szállás, kereskedelmi szolgáltatások
Biztonsági, rendészeti (felügyelet) szolgáltatások	• rendőrségi, közlekedés-, környezetfelügyeleti szolgáltatások, • őrzés, vagyonvédelem; • tűzoltósági; • elsősegély-nyújtási, ügyeleti szolgáltatások
Ügyviteli szolgáltatások	• vámkezelési; • biztosítási; • banki, • postai; • számítógépes adatátvitellel és kommunikációval kapcsolatos szolgáltatások
Információs és tanácsadási szolgáltatások	• logisztikai tanácsadás; • fuvarközvetítési (fuvarközvetítési) szolgáltatások; • biztosítási, jogi tanácsadási; • reklámszolgáltatások

3. ábra: Fejlesztési térségek a logisztikai koncepció szerint

4. Körzet	Központ helye
I. Nyugat-dunántúli körzet	Sopron
II. Észak-dunántúli körzet	Győr-Gönyű
III. Közép-dunántúli körzet	Székesfehérvár
IV. Dél-magyarországi körzet	Baja
V. Budapesti körzet	Soroksár, Nagytétény, Csepel
VI. Közép-alföldi körzet	Szolnok
VII. Dél-alföldi körzet	Szeged
VIII. Észak-keleti körzet	Miskolc
IX. Dél-keleti körzet	Debrecen
X. Észak-tiszántúli körzet	Záhony
XI. Dél-nyugati körzet	Nagykanizsa

4. ábra: Országos Logisztikai Szolgáltató Központok és vonzáskörzeteik

(<https://www.kti.hu>)



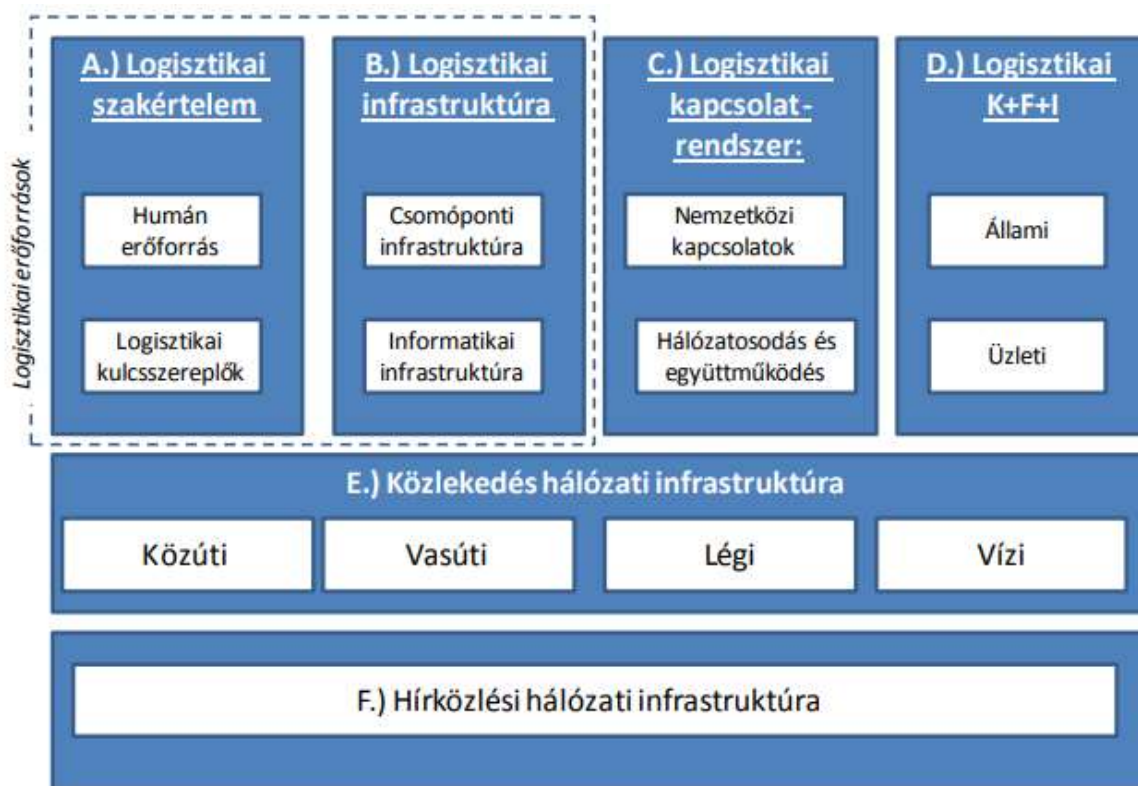
5. ábra: A 10 kijelölt Helsinki folyosó (Balog, 2018)

Folyosó	Útvonal	Teljes hossza (km)
I	Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas - - Varsó és Riga -Kalinyingrád-Gdanzsk	550
II	Berlin - Varsó - Minszk - Moszkva - Nyizsnyij Novgorod	1830
III	Berlin/Drezda - Wrocław -Lvov - Kijev	1640
IV	Berlin/Nürnberg - Prága Pozsony - Bécs - Budapest - Konstanca - Szaloniki - Isztambul	3258
V	Velence - Trieszt/Koper - Ljubljana - Budapest - Ungvár - Lvov V/a: Pozsony - Zsolna - Kassa - Ungvár V/b: Fiume - Zágráb - Budapest V/c: Ploče - Szarajevó - Eszék - Budapest	1600
VI	Gdańsk - Grudziadz /Varsó - Katowice - Zsolna/Ostrava	1800
VII	A Duna és elérhető az Északi-tenger a Rajna–Majna–Duna-csatornán keresztül magyar kikötői: Győr-Gönyű, Komárom, Budapest-Csepel, Dunaújváros, Baja, Mohács	2415
VIII	Durrës - Tirana - - Szkopje - Szófia - Várna	1300
IX	Helsinki - Szentpétervár – Moszkva/Pskov - Kijev - Ljubasevka - Kisinyov - Bukarest - Dimitrovgrad - Alexandroupoli IX/a: Ljubasevka - Odessza IX/b: Kalinyingrád/ Klaipėda - Kaunas - Vilnius – Minszk-Kijev	6500
X	Salzburg - Ljubljana - Zágráb - Belgrád - Niš - Szkopje - Veles-Szaloniki. X/a: Graz - Maribor - Zágráb X/b: Budapest - Újvidék - Belgrád X/c: Niš - Szófia - Isztambul X/d: Bitola - Florina -Via Egnatia-Igoumenitsa	2360

(<https://www.kti.hu/>)



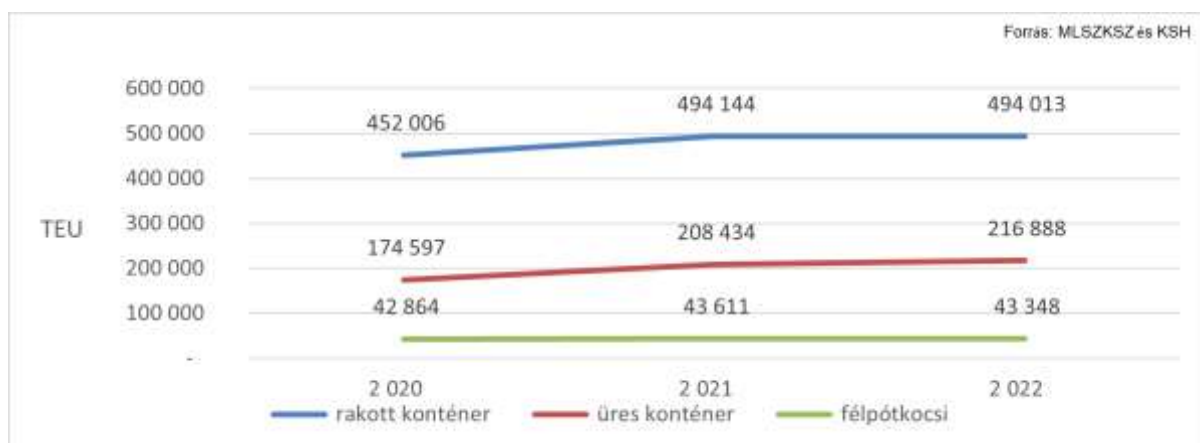
7. ábra: A logisztikai ágazat legfontosabb stratégiai pillérei (KLS,2013)



8. ábra: A Logisztika Zászlóshajó Program konstrukciói (ZH Munkaanyag, 2007 alapján)

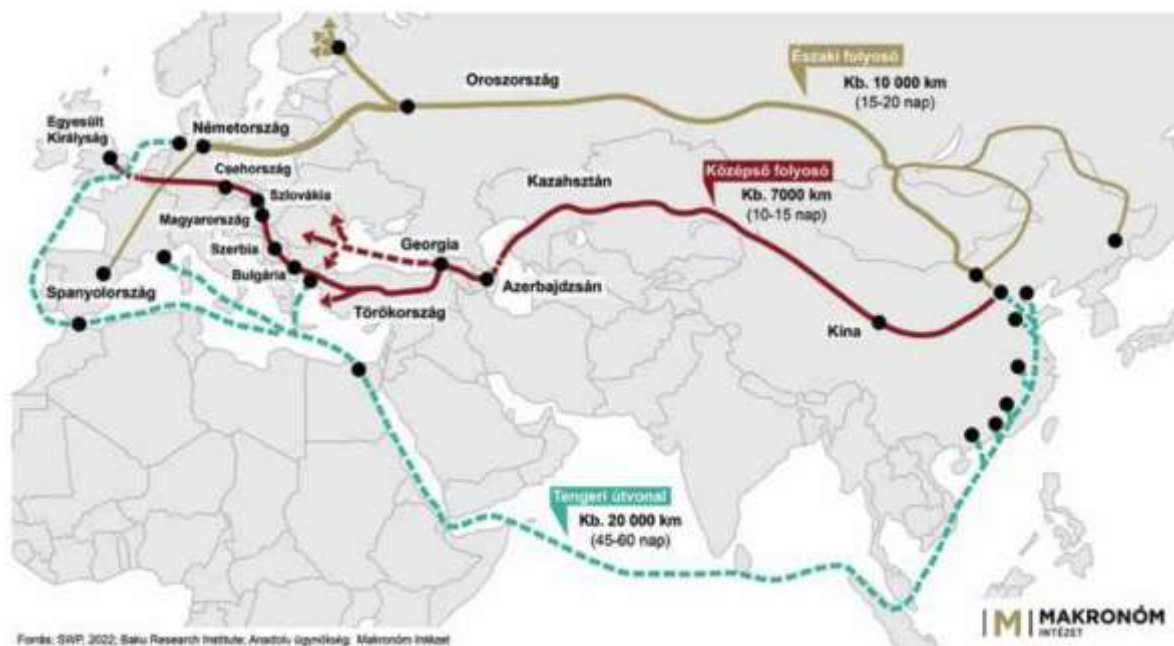
“kerítésen belüli” konstrukciók		“kerítésen kívüli” konstrukciók	
GOP-3.2.2.	Gazdaságfejlesztés Operatív Program: intermodális és regionális logisztikai központokban építési, eszközbeszerzési, IT és egyéb fejlesztések támogatása	KözOP 4.	Közlekedés Operatív Program: közlekedési módok összekapcsolása, az intermodális és regionális logisztikai központok és vállalkozások közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
ÚMVP-1.2.1.1.	Új Magyarország Vidékfejlesztési Program: agrárlogisztikai fejlesztések társfinanszírozása, például gabonaraktár, takarmánytároló, siló, hűtőtároló kiépítése	PL.: DAOP-3.1.1.	Regionális Operatív Programok: a KözOP által nem támogatott központok külső és belső közúti infrastruktúrájának támogatása
EKD	Egyedi Kormánydöntéssel Támogatás: a 10 millió euro-t meghaladó logisztikai beruházásokat központi költségvetésből társfinanszírozza	ÚMVP-1.2.5.5.	Új Magyarország Vidékfejlesztési Program: mezőgazdasági bekötő és feltáró utak fejlesztése

9. ábra. A teljes magyar intermodális forgalom alágazati változása 2022-ben (Bíró, 2023)

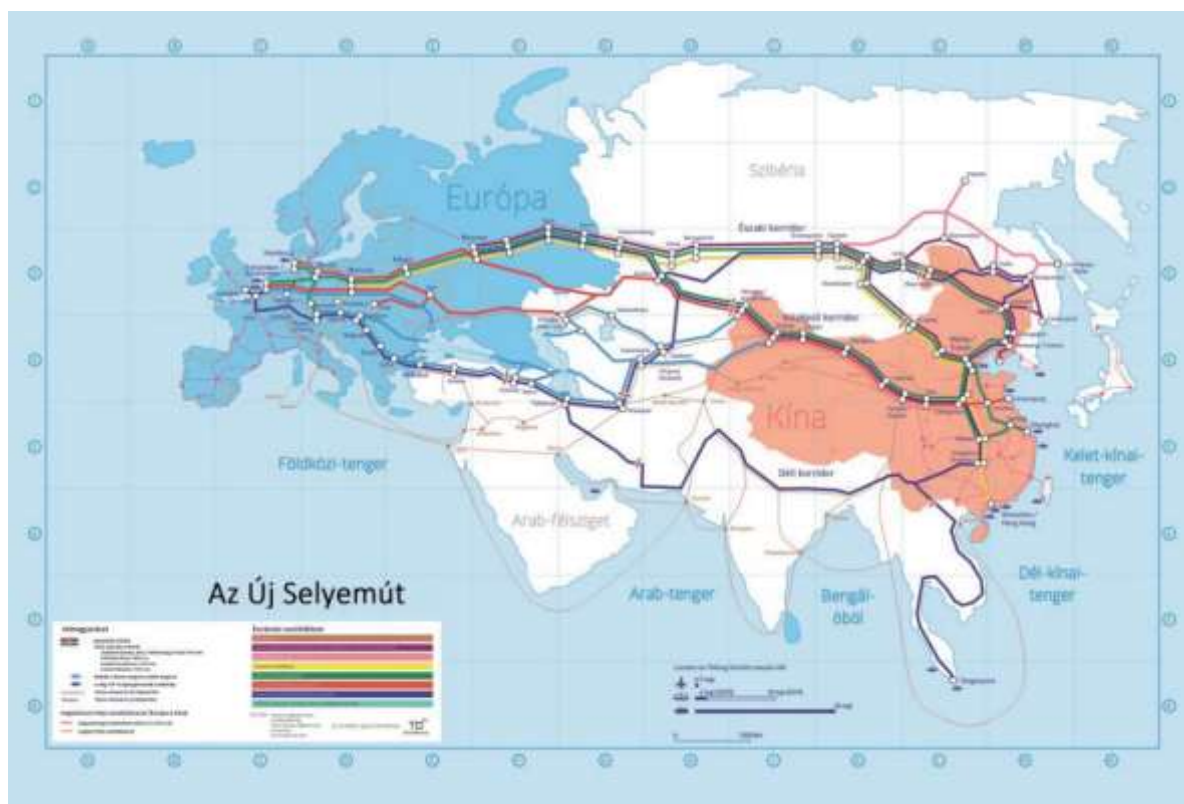


10. ábra: Alternatív útvonalak Kínából Európába (mandiner.hu, 2023)

ALTERNATÍV ÚTVONALAK KÍNÁBÓL EURÓPÁBA



11. ábra: Az új Selyemút (Horváth, 2019)



12. ábra: Künz RMG rakodódarú (www.portalmorski.pl)



13. ábra: Digital twin megjelenítés (maxwhere.com/b2b)



Mellékletek

1. melléklet: Magyarország LPI index 2007-2023

Country	OVERALL LPI		CUSTOMERS		INFRASTRUCTURE		INTERNATIONAL DIMENSIONS		LOGISTICS COMPETITIVENESS		TIMELINESS		TRACKING AND TRACING		QUALITY OF LOGISTICS SERVICE	
	LPI Score	LPI Grouped Rank	Customs Score	Customs Grouped Rank	Infrastructure Score	Infrastructure Grouped Rank	International Score	International Grouped Rank	Logistics Compet Score	Logistics Compet Grouped Rank	Timeliness Score	Timeliness Grouped Rank	Tracking and Tracing Score	Tracking and Tracing Grouped Rank	Quality Score	Quality Grouped Rank
Hungary - 2007	3.15	35	3	34	3.12	35	3.07	42	3.07	37	3.69	34	3	44	3	37
Hungary - 2010	2.99	45	2.89	45	3.08	38	2.78	86	2.87	53	3.53	42	2.87	71		
Hungary - 2012	3.17	40	2.87	47	3.16	40	2.99	52	3.18	36	3.41	61	3.52	30		
Hungary - 2014	3.46	33	2.87	48	3.18	40	3.40	32	3.33	37	4.06	20	3.82	15		
Hungary - 2016	3.43	31	3.02	43	3.48	32	3.44	34	3.35	34	3.88	19	3.4	41		
Hungary - 2018	3.42	31	3.35	27	3.27	30	3.22	43	3.21	38	3.79	22	3.62	26		
Hungary - 2023	3.2	51	2.7	65	3.1	52	3.4	26	3.1	52	3.6	35	3.4	41		

Country	OVERALL LPI		CUSTOMERS		INFRASTRUCTURE		INTERNATIONAL DIMENSIONS		LOGISTICS COMPETITIVENESS		TIMELINESS		TRACKING		QUALITY	
	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE	SCORE
Hungary - 2007	3.15	3	3.12	3.07	3.07	3.07	3.69	3								
Hungary - 2010	2.99	2.89	3.08	2.78	2.87	3.12	2.87									
Hungary - 2012	3.17	2.82	3.16	2.99	3.18	3.41	3.52									
Hungary - 2014	3.46	2.87	3.18	3.40	3.33	4.06	3.82									
Hungary - 2016	3.43	3.02	3.48	3.44	3.35	3.88	3.4									
Hungary - 2018	3.42	3.35	3.27	3.22	3.21	3.79	3.62									
Hungary - 2023	3.2	2.7	3.1	3.4	3.1	3.6	3.4									

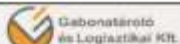
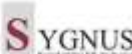
Country	OVERALL LPI		CUSTOMERS		INFRASTRUCTURE		INTERNATIONAL DIMENSIONS		LOGISTICS COMPETITIVENESS		TIMELINESS		TRACKING		QUALITY	
	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK	RANK
Hungary - 2007	35	34	37	42	37	34	44	37								
Hungary - 2010	45	45	38	86	53	62	71									
Hungary - 2012	40	47	40	52	36	61	30									
Hungary - 2014	33	48	40	32	37	20	15									
Hungary - 2016	31	43	32	34	34	19	41									
Hungary - 2018	31	27	30	43	38	22	26									
Hungary - 2023	51	65	52	26	52	35	41									

2. melléklet: 2017-ben az MLSZKSZ által minősített logisztikai szolgáltató központok

Logisztikai Szolgáltató Központok minősítési összefoglalója – 2017. június 20.

Intermodális Logisztikai Szolgáltató Központ

Sorszám	Cégnév	Cím alatt lévő létesítménye	Elérhetőség	Logó
001/ I /2007	Bajai Országos Közforgalmú Kikötőműködtető Kft.	6500 Baja, Szentjánosi út 12.	Web: www.portofbaja.hu E-mail: info@portofbaja.hu Tel: +36/79/422-502	
002/ I /2007	BILK Logisztikai Zrt.	1238 Budapest, Európa u. 6. és	Web: www.bilk.hu E-mail: bilk@bilk.hu Tel: +36/1/354-3180	
	Rail Cargo Terminal - BILK Zrt.	1238 Budapest, Európa u. 4.	Web: www.railcargobilk.hu E-mail: info.rct.bilk@railcargo.com Tel: +36/1/269-6000	
003/ I /2007	Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.	1211 Budapest, Szabadkikötő u. 5-7.	Web: www.bszt.hu E-mail: info@bszt.hu Tel: +36/1/278-3102	
004/ I /2007	DELOG Kft.	4030 Debrecen, Várnaktár u. 3.	Web: www.delog.hu E-mail: info@delog.hu Tel: +36/52/510-100	
006/ I /2007	GYSEV Cargo Zrt.	9400 Sopron, Ipar körút 21.	Web: www.gysevcargo.hu E-mail: info@gysevcargo.hu Tel: +36/99/517-138	
007/ I /2007	LOGALBA Kft. LOGISZTÁR Kft.	8000 Szekesfehervár, Vásárhelyi út 7.	Web: www.eurosped.hu E-mail: info@logalba.hu Tel: +36/22/510-001	
009/ I /2008	Kelet-Trans2000 Kft.	4625 Záhony, Ady Endre út 37/B.	Web: www.kelettrans2000.hu E-mail: kelettrans@kelettrans2000.hu Tel: +36/45/525-122	
010/ I /2008	Transit Speed Kft.	4625 Záhony, Rákóczi út 18.	Web: www.transitgroup.eu E-mail: info@transitgroup.eu Tel: +36/45/535-002	
011/ I /2008	Záhony Port Zrt.	4625 Záhony, Baross Gábor út 1.	Web: www.zahony-port.hu E-mail: info@zahony-port.hu Tel: +36/1/513-3010	
014/ I /2009	Trans-Sped Logisztikai Szolgáltató Központ Kft.	3581 Tiszaújváros, TVK-Ipartelep	Web: www.trans-sped.hu E-mail: info@trans-sped.hu Tel: +36/52/510-120	
015/ I /2011	DEPO Logisztikai Központ Kft.	2046 Törökbálint, Hosszúréti 062/61. hrsz.	Web: www.depologisztika.hu E-mail: ttkarsag@depologisztika.hu Tel: +36/23/338-044	

016/ I /2015	Gabonátároló és Logisztikai Kft.	6331 Foktő, Baráka 7.	Web: www.gabonatarolo.hu E-mail: info@gabonatarolo.hu Tel: +36/1/451-4010	
017/ I / 2015	TVP-Gabona Kereskedőház Kft.	4300 Nyírbátor Árpád út. 0203/4 hnsz	Web: www.tvpkft.hu E-mail: iroda@tvpkft.hu Tel: +36/30/995-9926	
018/ I / 2017	SYGNUS Kereskedelmi Kft.	7030 Paks, kültérület HRSZ: 012	Web: www.sygnus.hu E-mail: paksport@sygnus.hu Tel: +36/75/510-187 Fax: +36/75/413-160	
019/ I / 2017	METRANS Konténer Kft.	1211 Budapest, Salak u. 1-39.	Web: www.metrans.eu E-mail: szs@metrans.hu Tel: +36/1/814-1202 Fax: +36/1/814-1229 Tel: +36/30/556-0997	
020/ I / 2017	Sygnus Kereskedelmi Kft.	6725 Szeged, Medencés kikötő	Web: www.sygnus.hu E-mail: szeged.execu@sygnus.hu Tel: +36/20/440-2998	
021/ I / 2017	Adony Logisztikai Központ Kft.	2457 Adony, Rév utca 8.	Web: www.portofadony.hu E-mail: transshipment@portofadony.hu Tel: +36/25/222-181 Fax: +36/25/222-191	

Regionális Logisztikai Szolgáltató Központ

001/ R /2007	ÁTI Depo Zrt.	3526 Miskolc, Repülőtér u. 6.	Web: www.atidepo.hu E-mail: vojdyia.judit@atidepo.hu Tel: +36/46/501-821	
003/ R /2007	Harbor Park Ingatlanfejlesztő Kft.	1225 Budapest, Campona u. 1.	Web: www.prologis.com E-mail: info-hu@prologis.com Tel: +36/1/577-7700	
004/ R /2007	Győr-Gönyű Kikötő Zrt.	9011 Győr-Károlyháza, Kikötő 1.	Web: www.portofgyor.hu E-mail: info@portofgyor.hu Tel: +36/96/544-200	
009/ R /2008	Magyar Területfejlesztési és Vagyongazdálkodási Társaság	1145 Budapest Emma köz 16.	Web: www.inverg.hu E-mail: inverg@inverg.hu Tel: +36/1/201-7883	
012/ R /2009	M3 Logisztikai Kft.	1151 Bp. Székely Elek u. 11.	Web: www.m3logisztika.hu E-mail: kereskedelem@m3logisztika.hu Tel: +36/1/305-2830	
013/ R /2010	BI-KA Logisztika Kft.	5000 Szolnok, Tószegi út 2.	Web: www.bikalogisztika.hu E-mail: info@bi-ka.hu Tel: +36/56/524-050	
014/R/ 2013	Polgár Ipari Park és Logisztikai Szolgáltató Központ	InfoGroup Ingatlanfejlesztési Cégcsoport 1115 Budapest Bartók Béla út 105- 113.	Web: www.infogroup.hu E-mail: info@infogroup.hu Tel: +36/1/481-4530	
015/R/2017	P-Development Vagyongazdálkodó Kft.	6000 Kecskemét, Wéber Ede utca 10/A.	Web: www.pdev.hu E-mail: drosima@podevelopment.hu Tel: +36/76/999-160 Fax: +36/76/999-170	

Helyi Logisztikai Szolgáltató Központ

001/ H /2007	Trans-Sped Trint Raktározó és Szállítványozó Kft.	2890, Tata Barina u.1.	Web: www.trans-sped.hu E-mail: info@trans-sped.hu Tel: +36/34/586-600	
002/ H /2007	Kanizsa Sprint Kft. Real-Amnon Kft. Agro Boy Kft.	8881 Sormás Ipartelep 1.	Web: www.kanizsasprint.hu E-mail: info@kanizsasprint.hu Tel: +36/93/12-321	
003/ H /2007	R. Quehenberger Spedition Kft.	9026 Győr, Szentiváni út 2.	Web: www.quehenberger.com/hu/ E-mail: gabriella.szovati@quehenberger.com Tel: +36/96/500-703	
006/ H /2007	TEVA Magyarország ZRT.	2100 Godollo Liget utca 2.	Web: www.teva.hu E-mail: Tel: +36/1/577-5600	
007/ H /2009	Rail Cargo Logistics Hungaria Kft.	Győrszemere Raabersped út 1. 9121	Web: www.railcargologistics.hu/hu/ E-mail: rcl.hu@railcargo.com Tel: +36/1/430-8500	
008/ H /2010	Agro Boy Kft, Czett-Trans Kft, Reiso-Hungária Kft.	7754 Boly Kodály Zoltán u. 2.	Web: www.agroboy.hu E-mail: ugyvezeto@agroboy.hu Tel: +36/69/569-940	
009/ H /2016	MAXX Pont Kft.	4800 Kisvárd Városmajor út 86- 90.	Web: www.hadskft.hu E-mail: lakatos.krisztian@hadskft.hu Tel: +36/30/950-1561	
010/ H /2017	Innovativ Special Transport Kft.	9012 Győr, Zsigmond Király út 21.	Web: www.innovativ-special.hu E-mail: info@innovativ-special.hu Fax: +36/96/411-680	
011/ H /2017	LOCARGO Nemzetközi Szállítványozó és Logisztikai Kft.	8200 Veszprém, Házgyári u.1.	Web: www.locargo.eu E-mail: info@locargo.hu Telefon: +36/88/590-800 Mobil: +36/30/948-5328	
012/ H /2017	Botlik-Trans Kft.	2534 Tát, Nefelejcs utca 5.	Web: www.botliktrans.hu E-mail: roland.botlik@botliktrans.hu Tel: +36/33/514-801 Fax: +36/33/514-808 Mobil: +36/30/366-8066	
013/ H /2017	GlobalLog Kft.	6728 Szeged, Budapesti út 34.	Web: www.szilk.hu E-mail: globallog@szilk.hu Tel: +36/62/557-500	
014/ H /2017	Galamboš Logistic Kft.	9751 Vép, Kassai u. 73.	Web: www.galamboslogistic.hu E-mail: info@galamboslogistic.hu Tel: +36/30/845-7520	
015/ H /2017	Alföldi Hűtőház Szövetkezet	5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 12-14.	E-mail: drsziget@bela@t-online.hu Tel: +36/30/862-8641	
016/ H /2017	ICE Solution Kft.	9027 Győr, Hűtőház u. 2.	Web: www.hutohaz.eu E-mail: iroda@hutohaz.eu Tel: +36/96/528-737 Fax: +36/96/528-738	

017/ H /2017	K és V Nemzetközi Fuvarozó Kft.	3200 Gyöngyös, Déli külhatár út 10-12.	Web: www.k-v.hu E-mail: raktar@k-v.hu Tel: +36/30/983-3162	
018/ H /2017	Zoll – Sped Spedíciós és Szolgáltató Kft.	9700 Szombathely, Tábika u. 5	Web: www.zollsped.hu E-mail: zollsped@i-online.hu Tel: +36/94/327-842 Fax: +36/94/344-640	

Záhony térségi II. típusú vámszabadterület

Sorszám	Cégnév	Cím alatt lévő létesítménye	Elérhetőség	
	Záhony Port Zrt.	4625 Záhony, Baross Gábor út 1.	Web: www.zahony-port.hu E-mail: info@zahony-port.hu Tel: +36/1/513-3010	

3. melléklet: 161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet a tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról

161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet

a tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról

A Kormány az Alaptörvény 15. cikk (3) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. Értelmező rendelkezések

1. § E rendelet alkalmazásában

1. *alapszolgáltatás*: az infrastrukturális kialakítás sajátosságaiból adódó szolgáltatás, különösen a kutatás, a fejlesztés és a területhasználat;

2. *betelepülési szerződés*: a címviselő szervezet és a betelepülő vállalkozások vagy oktatási intézmények között létrejött kölcsönös kedvezményeket és vállalásokat rögzítő szerződés;

3. *egyéb szolgáltatás*: alapszolgáltatásokon kívüli szolgáltatás;

4. *fókuszterület*: nemzetgazdasági szempontból stratégiai szakterület, amely fejlesztéséhez a tudományos és innovációs park biztosítja az infrastrukturális és szolgáltatási környezetet;

5. *helyi logisztikai park*: olyan logisztikai park, ahol a terület nagysága eléri a 3 ha-t, a fedett raktározási kapacitása legalább 3000 m²;

6. *intermodális logisztikai park*: olyan logisztikai park, amely legalább kettő közlekedési ágazat (közúti kapcsolat mellett vasúti, vízi, légi kapcsolódás) kiszolgálására képes telephellyel rendelkezni, továbbá a területen kombinált szállítási küldemények fogadására, feladására, tárolására a feltételek rendelkezésre állnak;

7. *ipari park*: ipari és vállalati bázisú, termelési és feldolgozóipari kapacitásokra építő, elsősorban piac által vezérelt, olyan infrastruktúrával ellátott terület, ahol termelési, illetve szolgáltatási tevékenység zajlik, továbbá az ipari, önkormányzati és befektetési szereplők között integrált az együttműködés;

8. *konzorcium*: a részes felek polgári jogi szerződésben szabályozott munkamegosztásán alapuló együttműködés, amelyben a munkamegosztást meghatározó szavazati jogok legalább 51%-a a felsőoktatási intézményt illeti meg;

9. *logisztikai park*: logisztikai bázisú, legalább 60%-ban logisztikai (raktározási, szállítmányozási) kapacitásokra építő, elsősorban piac által vezérelt, olyan infrastruktúrával ellátott terület, ahol az alapszolgáltatások legfontosabb csoportja közvetlenül kötődik a logisztikához, illetve szolgáltatási tevékenység zajlik, továbbá a logisztikai, az ipari, az önkormányzati és a befektetési szereplők között integrált az együttműködés;

10. *regionális logisztikai park*: olyan logisztikai park, amelynél legalább kettő közlekedési ágazat kapcsolódási pontja kiépített;

11. *szolgáltatás*: az alapszolgáltatás, a szakmai szolgáltatás és az egyéb szolgáltatás;

12. *technológiai park*: ipari és vállalati bázisú, technológiai intenzív fejlesztési tevékenységekre építő, elsősorban technológiai verseny által vezérelt olyan infrastruktúrával ellátott terület, ahol különösen a vállalati környezetben kialakított kompetenciák, szolgáltatások - fejlesztő és gyártó központokon, inkubátorokon keresztül - elérhetővé válnak a piac, az ipar és a tudomány számára, továbbá az ipari, kutatási és egyetemi szereplők között integrált az együttműködés;

13. *tudományos és innovációs park*: a 7. §-ban a Tudományos és Innovációs Parkra vonatkozóan meghatározott feltételeknek megfelelő, tudományvezérelt park, mely a lehetséges termelő egységeken túl elsősorban az egyetemi bázisú innovációs ökoszisztémára és kutatás-fejlesztési és innovációs tevékenységekre épít, olyan infrastruktúrával ellátott területen, ahol elsősorban a kutató egyetemi környezetben kialakított ökoszisztémára épített tudás közvetlenül áramlik az ipari és a tudományos szereplők között.

2. Az Ipari Parkkal, a Technológiai Parkkal, a Logisztikai Parkkal, valamint a Tudományos és Innovációs Parkkal kapcsolatos követelmények

2. § (1) A logisztikai parkok kategóriái az alábbiak:

- a) intermodális logisztikai park,
- b) regionális logisztikai park és
- c) helyi logisztikai park.

(2) Az (1) bekezdés b) és c) pontja szerinti minősítéssel rendelkező logisztikai park magasabb szintű logisztikai park kategóriába pályázat útján kerülhet.

(3) Egy településen csak egy intermodális vagy regionális logisztikai park cím adható ki, kivéve, ha a címadományozást a Tudományos és Innovációs, Technológiai, Ipari és Logisztikai Park Tanács egyhangú döntése ezt engedélyezi.

(4) A helyi logisztikai parkra vonatkozó követelmények:

- a) a terület nagyságának el kell érnie a 3 ha-t,
- b) legalább 3000 m² fedett raktározási kapacitással kell rendelkeznie.

(5) Az intermodális logisztikai parkra vonatkozó követelmények:

a) a terület nagysága el kell, hogy érje a 15 ha-t, területe legfeljebb 3 telephelyen lehet, melyeknek azonos településen belül kell lenniük,

- b) legalább 10 000 m² fedett raktározási kapacitással kell rendelkeznie,
- c) Fényeslitke és Záhony térségében a kiépített raktározási kapacitásnak legalább

10 000 m²-nek kell lennie, a szabadtéri tároló felületének, rakodóponkjának legalább 50 000 m²-nek kell lennie, vagy éves vasúti átrakásának (normál-széles, széles-normál, vasút-közút) legalább a 100 000 tonnát vagy a 10 000 TEU-t el kell érnie,

d) több telephelyes működés esetén a telephelyek között tulajdonosi kapcsolatnak kell fennállnia, és a működést meghatározó írásos megállapodással kell rendelkeznie,

e) rendelkeznie kell I. típusú Vámudvarral vagy vámügynöki szolgáltatással.

(6) A regionális logisztikai parkra vonatkozó követelmények:

a) a terület nagysága el kell, hogy érje a 10 ha-t, azonos településen belül legfeljebb 3 telephelyen alakítható ki,

b) több telephelyes működés esetén a telephelyek között tulajdonosi kapcsolatnak kell fennállnia, és a működést meghatározó írásos megállapodással kell rendelkeznie,

c) rendelkeznie kell I. típusú Vámudvarral, vagy biztosítani kell a vámügynöki szolgáltatást,

- d) legalább 5000 m² fedett raktározási kapacitással kell rendelkeznie,
- e) Fényeslitke és Záhony térségében legalább 5000 m² raktározási kapacitással kell rendelkeznie, a kiépített szabadtéri tároló felületének, rakodóponkjának legalább 25

000 m²-nek kell lennie, és éves vasúti átrakása (normál-széles, széles-normál, vasút-közút) legalább az 50 000 tonnát el kell, hogy érje.

3. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím megszerzésének és viselésének szabályai

3. § (1) Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím az ipari parkok, a technológiai parkok és a logisztikai parkok esetén az iparügyekért felelős miniszter, a tudományos és innovációs parkok esetén a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter által a kormányzati portálon közzétett listában szereplő ipari parkot, technológiai parkot, logisztikai parkot, tudományos és innovációs parkot e rendelet alapján megillető jogok és kötelezettségek összessége.

(2) A címviselő szervezet az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetében az a gazdasági társaság, helyi önkormányzat, helyi önkormányzatok társulása vagy – a Tudományos és Innovációs Park esetében – felsőoktatási intézmény, felsőoktatási intézményt fenntartó jogi személy – a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 8:2. § (1) bekezdése szerinti – többségi befolyás alatt álló gazdasági társaság, illetve konzorcium, amely az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, a Tudományos és Innovációs Park cím viselésének jogát elnyerte és a parkot fejleszti.

(3) Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím viselője jogosult a jogszabályokban meghatározott támogatást igényelni, illetve a jogszabályokban vagy pályázati rendszerekben megfogalmazott támogatásra, kedvezményre pályázni. A Logisztikai Parkok esetében a címhez kapcsolódóan a beruházással összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházással nyilvánítása egyszerűsített eljárásrenddel valósul meg. A cím megszerzése nem jelent közvetlen pénzügyi támogatást.

(4) A Technológiai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park címhez kötött támogatás, illetve kedvezmény a vonatkozó jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a 4. § (2) bekezdése szerinti közzététel napjától pályázható. Támogatás, illetve kedvezmény igénybevételére abban az esetben jogosult a pályázó, amennyiben pályázata eredményes volt.

(5) A vállalkozás, amely a telephelyén vagy fióktelepén végzett tevékenységből származó teljes éves nettó árbevételének legalább 60 százalékát raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi, a telephely területének nagysága eléri a 3 ha-t, és a fedett raktározási kapacitása legalább 3000 m², 2025. január 1-jétől kizárólag az e jogszabály alapján megszerzett logisztikai park cím birtokában végezhet logisztikai tevékenységet az adott telephelyen.

4. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére irányuló pályázati eljárás

4. § (1) Az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park címek elnyerésére irányuló pályázatot az iparügyekért felelős miniszterhez, a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére irányuló pályázatot a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszterhez kell benyújtani. A pályázati felhívást a kormányzati portálon közzé kell tenni.

(2) A pályázatok értékelése alapján – a Tudományos és Innovációs, Technológiai, Ipari és Logisztikai Park Tanács (a továbbiakban: Tanács) javaslatának figyelembevételével – az Ipari Parkok, a Technológiai Parkok és a Logisztikai Parkok esetében az iparügyekért felelős miniszter, a Tudományos és Innovációs Parkok esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter dönt az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím odaítéléséről. A Tanács a javaslatát a pályázat benyújtását követő 60 napon belül küldi meg az Ipari Parkok, a Technológiai Parkok és a Logisztikai Parkok esetében az iparügyekért felelős miniszternek, a Tudományos és Innovációs Parkok esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszternek. A címet elnyert szervezetek listáját a kormányzati portálon közzé kell tenni, valamint az Ipari Parkok, a Technológiai Parkok és a Logisztikai Parkok esetében az iparügyekért felelős miniszter, a Tudományos és Innovációs Parkok esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter írásban közli döntését.

(3) A címet elnyert szervezet az erről szóló döntés kézhezvételétől jogosult a cím viselésére, és köteles az e rendeletben meghatározott, továbbá a pályázatában vállalt kötelezettségeket teljesíteni.

(4) Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park címet kizárólag a 6. § szerint meghatározott feltételeket és a 7. § szerinti követelményrendszert teljesítő és a címet elnyert szervezetek viselhetik.

(5)¹ A (4) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülését az (1) bekezdés szerinti pályázatban meghatározott módon a Tanács vizsgálja.

(6) A pályázati rendszer szervezési feladatait az iparügyekért felelős miniszter és a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter látja el.

(7) A pályázatok elbírálásánál előnyben kell részesíteni azt a pályázatot, amelyben szereplő Ipari Park, Technológiai Park, Logisztikai Park vagy Tudományos és Innovációs Park kialakítását részben vagy egészben felhagyott, alulhasznosított, szennyezett földrészlet vagy az ingatlan-nyilvántartás szerint művelés alól kivett bel- vagy külterületi földrészlet felhasználásával vagy a 290/2014. (XI. 6.) Korm. rendelet szerinti kedvezményezett járás és a 27/2013. (II. 12.) Korm. rendelet szerinti szabad vállalkozási zóna területén tervezi megvalósítani.

5. § Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére irányuló pályázat értékelési szempontjainak keretszabályait a 2. §, a 3. § (2) és (5) bekezdése, valamint a 7. és a 8. §, részletes szakmai követelményrendszerét, valamint a pályázat értékelési szempontjait a pályázati felhívás határozza meg.

5. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park címek egymáshoz való viszonya

6. § (1) A Technológiai Park címet elnyert szervezet az Ipari Park cím viselésére is jogosult.

(2) Az Ipari Park cím viselésére jogosult szervezet is pályázhat a Technológiai Park címre.

(3) A Logisztikai Park cím viselésére jogosult szervezet nem pályázhat az Ipari Park, a Technológiai Park, továbbá a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére.

(4) A Tudományos és Innovációs Park címmel rendelkező parkok a Technológiai Parkok minősítési szempontrendszerének történő megfelelés esetén újabb pályázat nélkül elnyerik a Technológiai Park címet is. Az a Tudományos és Innovációs Park, amely ezen minősítési szempontrendszernek nem felel meg, a Technológiai Park címet nem viselheti, de az Ipari Park cím viselésére továbbra is jogosult, ha annak feltételrendszerét teljesíti.

6. Pályázókra vonatkozó feltételek

¹ Módosította: 331/2023. (VII. 19.) Korm. rendelet 16. §.

7. § (1) Az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park cím elnyerésére pályázhat az ipari parkot, technológiai parkot, logisztikai parkot megvalósítani, fejleszteni és üzemeltetni szándékozó, e célból megfelelő stratégiát kidolgozó gazdasági társaság, helyi önkormányzat vagy helyi önkormányzatok társulása.

(2) A Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére pályázhat tudományos és innovációs parkot megvalósítani, fejleszteni és üzemeltetni szándékozó, e célból megfelelő stratégiát kidolgozó felsőoktatási intézmény, felsőoktatási intézményt fenntartó jogi személy, felsőoktatási intézmény többségi tulajdonában lévő gazdasági társaság, konzorcium.

(3) A hasznosító szervezet a tudományos és innovációs park céljainak megvalósítását szakmai szolgáltatás biztosításával szolgáló

a) felsőoktatási intézmény szervezeti egysége,

b) konzorcium,

c) elsősorban közhasznú jogállású nonprofit gazdasági társasági formában működő vállalkozás, amelyben a címviselő szervezet a Ptk. 8:2. § (1) bekezdése szerinti többségi befolyással rendelkezik.

(4) Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésének feltétele, hogy a pályázó rendelkezik a tervezett parkra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmánnyal, valamint a Tudományos és Innovációs Park esetében tudományos és üzleti tervvel is.

(5) Ipari Park, Technológiai Park és Logisztikai Park esetén a pályázó vállalja, hogy a pályázat benyújtásakor már legalább öt vállalkozás a tervezett Ipari Park, Technológiai Park vagy Logisztikai Park területén működik, és a vállalkozások által teljes munkaidőben foglalkoztatottak együttes létszáma Ipari Park esetén legalább 100 fő, Technológiai Park és Logisztikai Park esetén legalább 75 fő.

(6) Az (5) bekezdésben meghatározott követelményeket nem kell alkalmazni arra a pályázóra, amely gazdasági társaságként, a saját tulajdonában lévő területen ipari, technológiai vagy a saját tulajdonában lévő vagy bérelt területen logisztikai parkot kíván létrehozni. Ebben az esetben a pályázat feltétele az, hogy a társaság ipari park és technológiai park esetében ipari, logisztikai park esetében logisztikai tevékenységet végezzen a területen, és az általa foglalkoztatott munkavállalók száma legalább 50 fő legyen.

(7) Az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetén a pályázó vállalja, hogy a fejlesztő munkája eredményeként a pályázat elnyerésétől számított 5. év végére a betelepült vállalkozások száma legalább tíz, valamint a meglévő és a létesítendő munkahelyeken a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma az Ipari Park esetében együttesen legalább 350 fő, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetében együttesen legalább 150 fő lesz.

(8) A (7) bekezdésben meghatározott követelmények nem vonatkoznak arra a pályázóra, mely gazdasági társaságként, a saját tulajdonában lévő területen ipari vagy technológiai parkot, a saját tulajdonában lévő vagy bérelt területen logisztikai parkot kíván létrehozni, esetükben legalább 150 munkavállaló foglalkoztatására kell kötelezettséget vállalni a pályázat elnyerésétől számított 5. év végéig.

(9) A pályázónak a pályázat benyújtásakor rendelkeznie kell a helyi önkormányzat támogató nyilatkozatával az ipari park, a technológiai park és a logisztikai park létrehozásának vonatkozásában.

(10) A pályázónak rendelkeznie kell a területfejlesztés térségi feladatait ellátó, területileg illetékes szervek – a vármegyei önkormányzat, a fővárosi önkormányzat, a regionális területfejlesztési konzultációs fórum, a vármegyei területfejlesztési konzultációs fórum, a térségi fejlesztési tanács, a kiemelt térségi fejlesztési tanács és a hatáskörükben érintett területi államigazgatási szervek – ipari park, technológiai park, logisztikai park vagy tudományos és innovációs park létrehozását támogató nyilatkozatával. A felsorolt szervezetek támogató nyilatkozatait a pályázó kérésére a vármegyei önkormányzat szerzi be, és 30 napon belül továbbítja a pályázó részére.

(11) Az Ipari Park és a Technológiai Park esetében a pályázónak rendelkeznie kell betelepülési szerződéssel.

(12) A (10) bekezdésben meghatározottaktól eltérően nem szükséges támogató nyilatkozat beszerzése azon gazdasági társaságok részéről, melyek a saját tulajdonukban lévő területen ipari vagy technológiai parkot, saját tulajdonukban lévő vagy bérelt területen logisztikai parkot kívánnak létrehozni.

(13) A Tudományos és Innovációs Park esetében a pályázó vállalja, hogy

a) a működése megkezdésétől számított 10 éven belül a tudományos és innovációs park használatba vett területek működési költségeit tekintve – ideértve a bérköltségeket is – önfenntartóvá válnak,

b) folyamatosan ösztönözi a regionális kutatási-fejlesztési és innovációs (a továbbiakban: KFI) tevékenységet, a külső vállalati együttműködéseket a tudományos és innovációs parkban folyó kutatási-fejlesztési és innovációs tevékenységek kapcsán, technológiai intenzív vállalkozások alakulását, szám- és méretbeli növekedését,

c) a tudományos és innovációs park célterületéhez kapcsolódó – a pályázó intézményben a pályázat benyújtásának évében létező szakok kapcsán – duális képzéseket alakít ki a pályázat benyújtásától számított 5 éven belül,

d) a tudományos és innovációs park célterületéhez kapcsolódó alapképzésekre épülő új mesterképzéseket létesít a pályázat benyújtásától számított 5 éven belül,

e) a tudományos és innovációs park célterületéhez kapcsolódó új doktori képzéseket létesít a pályázat benyújtásától számított 7 éven belül,

f) a tudományos és innovációs parkhoz kapcsolódó nem KFI pályázatait – lehetőség szerint – a régióban telep- vagy székhellyel rendelkező külső partnerrel vagy partnerekkel konzorciumban valósítja meg,

g) a hazai tudományos és innovációs parkhoz – szakmai vagy célterülethez vagy KFI tevékenységhez – kapcsolódó együttműködéseinek számát minden évben növeli, amelyet a két fél által együttesen aláírt együttműködési megállapodás formájában igazol,

h) a külföldi tudományos és innovációs parkhoz – szakmai vagy célterülethez vagy KFI tevékenységhez – kapcsolódó együttműködéseinek számát minden évben növeli, amelyet a két fél által együttesen aláírt együttműködési megállapodás formájában igazol,

i) törekszik a tudományos és innovációs parkban részben vagy egészben végzett kutatótevékenység nyomán bejegyzett szabadalmak számának növelésére,

j) a tudományos és innovációs park kialakításakor tervez és kivitelez konferenciatermeket, közösségi tereket és szolgáltatásokat, oktatási termeket, valamint közösségi irodákat,

k) minden év június 15-ig a tudományos és innovációs park portálról letölthető adatlap kitöltésével elektronikus úton beszámol éves tevékenységéről a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszternek,

l) a tudományos és innovációs park cím viselésének napjától számított 60 napon belül elkészíti saját weboldalát magyar és angol nyelven, amelyet a cím viselésének ideje alatt fenntart, és mind a két nyelven folyamatosan frissít,

m) törekszik arra, hogy az igazoltan a tudományos és innovációs parkban végzett munka eredményeként készült magyar nyelvű publikációk száma folyamatosan növekedjen,

n) törekszik arra, hogy az igazoltan a tudományos és innovációs parkban végzett munka eredményeként készült idegennyelvű publikációk száma folyamatosan növekedjen.

(14) A Tudományos és Innovációs Park esetében a megvalósíthatósági tanulmánynak tartalmaznia kell

a) az infrastrukturális és szolgáltatási beruházások tekintetében a tervezett megvalósítási ütemezést,

b) a környezeti, városrendezési hatástanulmányokat és a területi vizsgálatok eredményét,

c) az érintett földrajzi terület bemutatását és a területre tervezett infrastrukturális átalakítások és adottságok bemutatását,

d) a tervezett szolgáltatások bemutatását,

- e) a pályázó és ha van, a kapcsolódó intézmény, a Tudományos és Innovációs Park területén tervezett képzéseinek listáját,
- f) a Tudományos és Innovációs Park kockázatelemzését,
- g) a projekt célját,
- h) vezetői összefoglalót,
- i) a Tudományos és Innovációs Park kapcsolódási pontjait az Irinyi Tervben vagy a Nemzeti Intelligens Szakosodási Stratégiában megfogalmazott fejlesztendő területekkel,
- j) a tervezett működési költségeket legalább a teljes körű kivitelezést követő 5 évig,
- k) a tervezett tervezési, kivitelezési, szolgáltatási és humán erőforrás-költségeket,
- l) a pénzügyi fenntarthatósági tervezetet,
- m) a Tudományos és Innovációs Park területére tervezett épületek elhelyezésének rajzát és megvalósíthatóságának vizsgálatát,
- n) a Tudományos és Innovációs Park célterületének meghatározását és az ehhez kapcsolódó infrastrukturális és szolgáltatási fejlesztések kifejtését és annak megvalósításának ütemezését, valamint
- o) a kötelezettségek teljesítésére vonatkozó terveket.
- (15) A (14) bekezdés e) pontja tekintetében kapcsolódó intézmény az a felsőoktatási intézmény, amely címmel nem rendelkezik, és a tudományos és innovációs park által nyújtott lehetőségek okán a címviselő szervezettel kötött megállapodás szerint tevékenységet folytat.
- (16) Az (5)-(7) bekezdés alkalmazásában egy vállalkozásnak kell tekinteni azokat a vállalkozásokat, amelyek a köztük fennálló kapcsolat alapján a társasági adóról és az osztalékadóról szóló törvény alapján kapcsolt vállalkozásnak minősülnek.
- (17) Az Ipari Park cím, a Technológiai Park cím és a Logisztikai Park cím elnyerésére irányuló pályázata nem lehet eredményes
- a) azon szervezetnek, amely
- aa) az adózás rendjéről szóló törvény szerint – a pályázat benyújtásakor – nem minősül köztartozásmentes adózónak,
- ab) a helyi önkormányzat és a helyi önkormányzatok társulása kivételével saját tőkéjét elvesztette vagy saját tőkével nem rendelkezik, vagy
- ac) az államháztartás alrendszereiből juttatott támogatásra vonatkozó szerződésben vállalt valamely kötelezettségét – a pályázat benyújtását megelőző két naptári éven belül – nem teljesítette;
- b) azon a gazdálkodó szervezetnek, amely jogerős végzéssel elrendelt csődeljárás, kényszertörles, végelszámolás, felszámolás vagy más, a jogutód nélküli megszüntetésére irányuló eljárás alatt áll;
- c) azon helyi önkormányzatnak, amely ellen jogerős végzés alapján a helyi önkormányzatok adósságrendezési eljárásáról szóló törvény szerinti eljárás indult.
- (18) A (17) bekezdés a) pontja szerinti kizáró feltétel fennállásának hiányát a pályázó – ha a köztartozásmentes adózói adatbázisban nem szerepel – a köztartozás-mentességről 30 napnál nem régebben kiállított közokirattal igazolja.
- (19) Technológiai Park címre pályázhat az az Ipari Park címmel rendelkező szervezet vagy az (1) bekezdésben meghatározott pályázó, amelynek fennálló együttműködési vagy kutatási szerződése van felsőoktatási intézménnyel vagy a tudományos kutatásról, fejlesztésről és innovációról szóló 2014. évi LXXVI. törvény 42/A. §-a szerinti kutatóhellyel, és a park területére betelepült vállalkozások közül legalább három együttműködik KFI tevékenység végzésében.
- (20) Ha a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerése iránti pályázatot konzorcium nyújtja be, akkor a felsőoktatási intézménnyel vagy a kapcsolódó intézménnyel rendelkeznie kell szellemi tulajdon hasznosítására vonatkozó szabállyal.

7. Területre vonatkozó követelmények

8. § (1) Az ipari és technológiai park céljára kialakított területnek legalább 10 hektár nagyságúnak, a logisztikai parknak legalább 3 hektár nagyságúnak, a tudományos és innovációs parknak legalább 1 hektár nagyságúnak kell lennie. Az ipari, a technológiai és a logisztikai park törzsterületből vagy törzsterületből és fejlesztési területből áll. Az ipari park törzsterülete egybefüggő területet alkot.

(2) A részterületek a tudományos és innovációs parkok területének megvalósítási ütem szerinti egységei, amelyek elnevezése tükrözi elkészültük megvalósítási ütemét:

a) elsődleges terület: az a legalább 2000 négyzetméter nagyságú, a címviselő 25 kilométeres körzetében lévő bel- vagy külterület, amely alkalmas – vagy alkalmassá tehető – a tudományos és innovációs park számára az e rendeletben előírt feltételek szerint, valamint a tudományos és innovációs park központi területeként szolgál, és amelyen az infrastrukturális, szolgáltatási és egyéb fejlesztések a kivitelezés első ütemében megvalósulnak,

b) másodlagos terület: az elsődleges területen kívüli további terület, amely az elsődleges területtel egybefüggő vagy attól különálló lehet, azzal, hogy a megvalósítási ütemezés szerint ezek a másodlagos, a harmadlagos, valamint a további ütemek számolásának megfelelő területek.

(3) Az ipari parkok és a technológiai parkok vonatkozásában legalább 10 hektár nagyságú, a hatályos településrendezési terv vagy az önkormányzat képviselő-testületének határozata szerinti iparterület, a logisztikai parkok vonatkozásában legalább 3 hektár nagyságú, a hatályos településrendezési terv vagy az önkormányzat képviselő-testületének határozata szerinti ipari, gazdasági terület, amely rendelkezik a termőföld végleges más célú hasznosítására vonatkozó végleges ingatlanügyi hatósági engedéllyel, ha a terület vagy annak egy része termőföldnek minősül.

(4) A törzsterület a használat szerint lehet

a) betelepített törzsterület, amely esetén a betelepült vállalkozások nyilatkozata szükséges arról, hogy csatlakoznak az ipari park, a technológiai park vagy a logisztikai park megvalósításához, vagy

b) betelepíthető törzsterület, amely esetén a pályázó a terület tulajdonjogával vagy tartós – legalább 25 éves – használati, hasznosítási jogával igazoltan rendelkezik, és a pályázó 30 napnál nem régebbi hiteles tulajdonilap-másolattal igazolja annak per-es igénymentességét, valamint a terület ipari parki, logisztikai parki hasznosításának lehetőségét.

(5) Az ipari parkok és a technológiai parkok vonatkozásában fejlesztési terület szükséges, ha a törzsterület nem éri el a 10 hektárt, vagy tartalékterületként kell megjelölni a megvalósítás során jelentkező további fejlesztési igények kielégítéséhez.

(6) Fejlesztési terület olyan terület lehet,

a) amelyet a hatályos településrendezési terv vagy az önkormányzat képviselő-testületének határozata iparterületté nyilvánított,

b) amely rendelkezik a településfejlesztési és településrendezési terv elkészítése vagy módosítása tekintetében lefolytatott egyeztetési eljárásban a termőföld védelmének érvényesítése érdekében az illetékes ingatlanügyi hatóság által kiadott olyan véleménnyel, melyben a más célú hasznosítással kapcsolatban az illetékes ingatlanügyi hatóság kifogást nem emel,

c) amelynél a pályázó a – 30 napnál nem régebbi tulajdoni lapon feltüntetett – tulajdonosok nyilatkozatával igazolja a terület ipari park megvalósítására irányuló hasznosításának lehetőségét, és

d) amelyre iparterületként történt korábbi hasznosítás esetén rendelkezésre áll a terület környezeti állapotának tényfeltárását tartalmazó dokumentáció.

(7) Ha a (6) bekezdés d) pontjában megjelölt dokumentáció szerint a terület környezetvédelmi szempontból szennyezett, a pályázónak rendelkeznie kell a környezetvédelmi hatóság által jóváhagyott kármentesítési beavatkozási tervvel, továbbá a pályázónak igazolnia kell, hogy rendelkezik a környezetvédelmi kármentesítés elvégzéséhez szükséges forrásokkal.

8. Változtatás kérelmezése

9. § (1) A címviselő szervezet az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszterhez, a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszterhez kérelmet nyújt be, ha

a) a parkot a 8. § szerinti területre vonatkozó követelmények betartásával növelni vagy csökkenteni kívánja, vagy

b) az adott területre vonatkozó Ipari Park, Technológiai Park, Logisztikai Park vagy Tudományos és Innovációs Park címet más szervezet számára kívánja átadni.

(2) Az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott esetben a kérelmet a címviselő szervezet a címet átvenni kívánó szervezettel közösen nyújtja be.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott kérelemről – a Tanács javaslatát figyelembe véve – az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter; a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter dönt, aki írásban közli a címviselő szervezettel – címátadás esetén annak közlésével egyidejűleg – a döntését.

(4) A kérelem elfogadása esetén az abban foglalt változtatások a (3) bekezdésben meghatározott közlést követően – a cím átadása esetén a címet átadó és a címet átvevő szervezet általi kézhezvételtől – állnak be. A cím átadása esetében a címet átvevő szervezet jogosult a cím viselésére, és köteles a pályázatban és a korábbi változtatásokban vállalt, illetve amennyiben a cím használatát korábban megállapodás rendezte, az abban és annak módosításaiban foglalt kötelezettségek teljesítésére.

(5) Amennyiben a címviselő szervezet az Ipari Parkot, a Technológiai Parkot vagy a Logisztikai Parkot a 8. § szerinti feltételek mellett növelni kívánja, úgy rendelkeznie kell a bővítéssel érintett területre vonatkozóan megvalósíthatósági tanulmánnyal.

(6) A címviselő szervezet a csodeljárásról és a felszámolási eljárásról szóló 1991. évi XLIX. törvény alapján történő felszámolása esetén az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park cím elsősorban a Parkba betelepült vállalkozásnak vagy az illetékes települési önkormányzatnak, míg a Tudományos és Innovációs Park cím együttműködő felsőoktatási intézménynek adható át.

9. Ellenőrzés és értékelés

10. § (1) Az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park címet viselő szervezet minden év június 30-ig az iparügyekért felelős miniszternek, a Tudományos és Innovációs Park címet viselő szervezet a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszternek a 7. § (13) bekezdés k) pontjában meghatározott időpontig a kormányzati portálról letölthető adatlapon, elektronikus úton beszámol éves tevékenységéről.

(2) Az iparügyekért felelős miniszter az ipari parknál, a technológiai parknál és a logisztikai parknál, a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter a tudományos és innovációs parknál helyszíni ellenőrzés keretében szakmai ellenőrzést végez. A helyszíni ellenőrzés keretében az (1) bekezdésben meghatározott beszámolóban foglaltakat is ellenőrizheti. A beszámoló és a helyszíni ellenőrzés során tapasztaltak alapján értékelést készít minden, a pályázatban vállalt kötelezettség teljesítéséről az Ipari Parkok esetében a cím elnyerését követő 6. évtől, a Technológiai Parkok és a Logisztikai Parkok esetében a 4. évtől, a Tudományos és Innovációs Park esetében a cím elnyerésétől számított 2. évtől évente legalább egy alkalommal. A helyszíni ellenőrzésre a Tanács egy tagját meg kell hívni.

(3) Ha az (1) bekezdés szerinti éves beszámoló, a (2) bekezdés szerinti szakmai értékelés vagy a helyszíni ellenőrzés tapasztalatai alapján készült értékelés azt állapítja meg, hogy a cím viselője nem teljesítette az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park vagy a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére irányuló pályázatban vállalt kötelezettségeit, az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter a Tanács javaslatát kéri az (5) bekezdés szerinti döntés meghozatala előtt.

(4) A Tanács részére az éves beszámolót meg kell küldeni. A Tanács a javaslat megítéléséhez további dokumentumok megküldését kérheti, illetve indítványozhatja a helyszíni ellenőrzés megismétlését. A Tanács a javaslatot megalapozó információk rendelkezésére állásától számított 30 napon belül írásbeli jelentést és javaslatot készít az iparügyekért felelős miniszter, illetve a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter számára.

(5) Az Ipari Park, a Technológiai Park és a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter a Tanács javaslatát figyelembe véve – a kötelezettségek nem teljesítésének mértékétől függően – elrendelheti

a) a cím viselőjének írásbeli figyelmeztetését követően az értékelés legfeljebb egy éven belüli megismétlését,

b) az a) pontban foglaltakat követően az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park vagy a Tudományos és Innovációs Park cím megvonását.

(6) A Technológiai Park címet viselő szervezetek esetében az Ipari Park cím megvonása a Technológiai Park cím megvonását is jelenti.

(7) Az (1) bekezdés szerinti éves beszámolóhoz, a (2) bekezdés szerinti szakmai értékeléshez szükséges dokumentáció tartalmát és a helyszíni ellenőrzés során bemutatandó dokumentáció tartalmát a pályázati felhívás rögzíti.

10. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnése vagy felfüggesztése

11. § (1) Az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park cím viselésére való jogosultság megszűnik a címviselő szervezet iparügyekért felelős miniszterhez, a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszterhez tett egyoldalú jognyilatkozatával vagy az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter általi megvonásával.

(2) Az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnik, amennyiben a pályázatot benyújtó gazdálkodó szervezettel szemben a cím elnyerését követően jogerős végzéssel elrendelt kénysztörlesztés, csődeljárás, végelszámolás, felszámolás vagy egyéb, a jogutód nélküli megszüntetésére irányuló eljárás van folyamatban. A cím megszűnésére a címnek az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter általi megvonásával kerül sor.

(3) Az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnik, amennyiben a pályázatot benyújtó helyi önkormányzat ellen a cím elnyerését követően ellene jogerős végzés alapján a helyi önkormányzatok adósságrendezési eljárásáról szóló törvény szerinti eljárás indul. A cím megszűnésére az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter általi megvonásával kerül sor.

(4) A cím viselésére vonatkozó jogosultságot az iparügyekért felelős miniszter vagy a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter felfüggeszti, ha

a) az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park címet viselő szervezet az iparügyekért felelős miniszter részére teljesítendő, a 10. § (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségét elmulasztotta,

b) a Tudományos és Innovációs Park címet viselő szervezet a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter részére teljesítendő, a 10. § (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségét elmulasztotta,

c) az iparügyekért felelős miniszter által megállapítást nyer, hogy az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park címet viselő szervezet a 10. § (1) bekezdése szerinti szakmai beszámolója lényeges valótlan adatokat tartalmaz,

d) a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter által megállapítást nyer, hogy a Tudományos és Innovációs Park címet viselő szervezet a 10. § (1) bekezdése szerinti szakmai beszámolója lényeges valótlan adatokat tartalmaz,

e) az iparügyekért felelős miniszter által megállapítást nyer, hogy az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park címet viselő szervezet az e címhez kötött pályázaton elnyert támogatást nem a támogatási szerződésben meghatározott célra használja fel,

f) a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter által megállapítást nyer, hogy a Tudományos és Innovációs Park címet viselő szervezet az e címhez kötött pályázaton elnyert támogatást nem a támogatási szerződésben meghatározott célra használja fel,

és a címviselő a felszólítás közlését követő 45 napon belül nem pótolja vagy korrigálja a kötelezettség teljesítését.

(5) Az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter megvonja a címet a 10. § (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség elmulasztása esetén, ha a címviselő a (4) bekezdésben meghatározott felfüggesztés hatálybalépését követő 30 napon belül sem pótolja vagy korrigálja a kötelezettség teljesítését.

(6) Az Ipari Park, a Technológiai Park vagy a Logisztikai Park esetében az iparügyekért felelős miniszter, a Tudományos és Innovációs Park esetében a tudománypolitika koordinációjáért felelős miniszter a (4) bekezdés e) és f) pontja esetében a Magyar Államkincstár által rendelkezésre bocsátott monitoring adatokat veszi figyelembe.

(7) Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park és a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnését a kormányzati portálon közzé kell tenni.

(8) Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park és a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnése esetén megszűnnek az ezzel járó jogosultságok és kötelezettségek, illetve a címhez kötött további támogatások és kedvezmények lehetősége.

(9) Ha az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park és a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnik, a betelepült vállalkozás a megszűnésig megszerzett támogatásait és kedvezményeit nem veszíti el, de nem szerezhet olyan újabb támogatást és kedvezményt, amelynek feltétele, hogy a vállalkozásnak helyet adó terület Ipari Park, Technológiai Park, Logisztikai Park vagy Tudományos és Innovációs Park címmel rendelkezzen.

(10) Az a szervezet, amelynek Ipari Park, Technológiai Park, Logisztikai Park vagy Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultsága megszűnt, a címre legkorábban a jogosultság megszűnését követő egy év eltelte után pályázhat újra.

11. Záró rendelkezések

12. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

13. § (1) Az e rendelet hatálybalépésekor a tudományos és innovációs, a technológiai és az ipari parkokról szóló 799/2021. (XII. 28.) Korm. rendelet alapján Ipari Park, Technológiai Park és Tudományos és Innovációs Park címmel rendelkező parkok e cím viselésére vonatkozó jogosultságát e rendelet hatálybalépése nem érinti.

(2) Az e rendelet hatálybalépésekor a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium egyetértésével a Logisztikai Egyeztető Fórum által adományozott Intermodális logisztikai szolgáltató központ vagy Záhony Térségi Intermodális logisztikai szolgáltató központ, Regionális logisztikai szolgáltató központ vagy Záhony Térségi Regionális logisztikai szolgáltató központ és Helyi logisztikai szolgáltató központ címek az új rendszer szerinti besorolással hatályban maradnak.

14. § A NIPÜF Nemzeti Ipari Park Üzemeltető és Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIPÜF) vagy a NIPÜF saját tulajdonában álló vagy a NIPÜF-fel betelepülési szerződéses jogviszonyban jelenleg is logisztikai tevékenységet folytató cégek a besorolásuknak megfelelő Logisztikai Park címet a besorolásuknak megfelelő igazolása után viselhetik.

15. §¹

—————

¹ Hatályon kívül helyezve: 2010. évi CXXX. törvény 12-12/B. § alapján. Hatálytalan: 2023. V. 7-től.

TARTALOMJEGYZÉK

161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet	1
a tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról	1
1. Értelmező rendelkezések	1
2. Az Ipari Parkkal, a Technológiai Parkkal, a Logisztikai Parkkal, valamint a Tudományos és Innovációs Parkkal kapcsolatos követelmények	2
3. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím megszerzésének és viselésének szabályai	2
4. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím elnyerésére irányuló pályázati eljárás	3
5. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park címek egymáshoz való viszonya	4
6. Pályázókra vonatkozó feltételek	4
7. Területre vonatkozó követelmények	7
8. Változtatás kérelmezése	9
9. Ellenőrzés és értékelés	9
10. Az Ipari Park, a Technológiai Park, a Logisztikai Park, valamint a Tudományos és Innovációs Park cím viselésére való jogosultság megszűnése vagy felfüggesztése	10
11. Záró rendelkezések	11

4. melléklet: MLSZKSZ minősítési rendszer szerinti LSZK kategóriák

Intermodális logisztikai szolgáltató központ, vagy Záhony Térségi Intermodális logisztikai szolgáltató központ

- Az a központ, amely legalább kettő közlekedési ágazat (közúti kapcsolat mellett vasúti, vízi, légi kapcsolódás) kiszolgálására képes telephellyel rendelkezik. Záhony Térségében rendelkezik széles-normál vasúti kapcsolattal, valamint megfelelő átrakási adottságokkal (pl. csúszda, átfejtők, fedett vagy nyitott rakodóponkok, targoncák, markolók, daruk vagy egyéb rakodó berendezések).
- A területen kombinált szállítási küldemények fogadására, feladására, tárolására a feltételek –pl: bakdaru, mobil konténerrakodó, Ro-La vagy Ro-Ro terminál - rendelkezésre állnak.
- Jelenleg is végez logisztikai szolgáltatásokat és kombinált szállítási forgalmat bonyolít (közút-vasút, közút-vízi út, vízi út-vasút, légi-közút), konténer, csereszekrény, félpótkocsi, RO-LA, egyéb kombinált küldemény.
- A területnagysága eléri a 15 ha-t egy vagy legfeljebb 3 telephelyen, azonos településen belül.
- Fedett raktározási kapacitása legalább 10.000 m² és létező intermodális (konténer, csereszekrény, félpótkocsi, RO-LA, RO-RO , egyéb kombinált küldemény- valamelyik) forgalom/év (mennyiségi megkötés nélkül). Záhony Térségében a kiépített raktározási kapacitása legalább 10.000 m², a szabadtéri tároló felülete, rakodóponkja legalább 50.000 m², vagy éves vasúti átrakása (normál-széles, széles-normál, vasút-közút) legalább 100.000 t vagy 10.000 TEU.
- A több telephelyes működés feltétele, a tulajdonosi kapcsolat és a működést meghatározó írásos megállapodás megléte.
- Rendelkezik Vámudvar I-el, vagy biztosított a vámügynöki szolgáltatás.
- Közforgalom számára nyitott.
- Biztosítja egyéb szolgáltatók betelepítésének lehetőségét.
- Nemzetközi forgalmat is kiszolgál.

Regionális logisztikai szolgáltató központ, vagy Záhony Térségi Regionális logisztikai szolgáltató központ

- Az a központ, amely legalább kettő közlekedési ágazat kapcsolódási pontja kiépített. Záhony Térségében rendelkezik széles-normál vasúti kapcsolattal, valamint megfelelő átrakási adottságokkal (pl. csúszda, átfejtők, fedett vagy nyitott rakodó ponkok, targoncák, markolók, daruk vagy egyéb rakodó berendezések).
- A területnagysága eléri a 10 ha-t, azonos településen belül legfeljebb 3 telephelyen.
- A több telephelyes működés feltétele, a tulajdonosi kapcsolat és a működést meghatározó írásos megállapodás megléte.
- Rendelkezik Vámudvar I-el, vagy biztosított a vámügynöki szolgáltatás. Fedett raktározási kapacitása legalább 5.000 m². Záhony Térségében raktározási kapacitása legalább 5.000 m², a kiépített szabadtéri tároló felülete, rakodóponkja legalább 25.000 m² és éves vasúti átrakása (normál-széles, széles- normál, vasút-közút) legalább 50.000 t.
- Közforgalom számára nyitott.
- Biztosítja egyéb szolgáltatók betelepülésének lehetőségét.
- Nemzetközi forgalmat is kiszolgál.

Helyi logisztikai szolgáltató központ

- A területnagysága eléri a 3 ha-t,
- A fedett raktározási kapacitása legalább 3.000 m²
- Közforgalom számára nyitott,
- Biztosítja egyéb vállalkozások betelepülésének lehetőségét.

Vállalati logisztikai központ

- Az a központ, amelynek célja termelő vagy kereskedő vállalat, vagy vállalatcsoport logisztikai kiszolgálása
- Elsődleges célja nem a közforgalom kiszolgálása

5. melléklet: Pályázati útmutató

GAZDASÁGFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

PÁLYÁZATI ÚTMUTATÓ

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS TUDNIVALÓK

I. A pályázat célja

A tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról szóló 161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rend.) 4. § (1) pontja alapján az iparügyekért felelős miniszter pályázatot ír ki a „Logisztikai Park” cím elnyerésére.

A Gazdaságfejlesztési Minisztérium célja, hogy jelen pályázattal lehetőséget adjon a „Logisztikai Park” cím elnyerésére olyan szervezetek számára, amelyek a vállalkozások versenyképességének növelésével vonzó befektetési környezetet teremtenek, korszerű telephely kialakításával és emelt szintű szolgáltatások nyújtásával.

A Korm. rend. szerint logisztikai park: logisztikai bázisú, legalább 60%-ban logisztikai (raktározási, szállítmányozási) kapacitásokra építő, elsősorban piac által vezérelt, olyan infrastruktúrával ellátott terület, ahol az alapszolgáltatások legfontosabb csoportja közvetlenül kötődik a logisztikához, illetve szolgáltatási tevékenység zajlik, továbbá a logisztikai, az ipari, az önkormányzati és a befektetési szereplők között integrált az együttműködés.

A Logisztikai Park cím viselője jogosult a jogszabályokban meghatározott támogatást igényelni, illetve a jogszabályokban vagy pályázati rendszerekben megfogalmazott támogatásra, kedvezményre pályázni. A Logisztikai Parkok esetében a címhez kapcsolódóan a beruházással összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházással nyilvánítása egyszerűsített eljárásrenddel valósul meg. A cím megszerzése nem jelent közvetlen pénzügyi támogatást. A vállalkozás, amely a telephelyén vagy fióktelepén végzett tevékenységből származó teljes éves nettó árbevételének legalább 60 százalékát raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi, a telephely területének nagysága eléri a 3 ha-t, és a fedett raktározási kapacitása legalább 3 000 m², 2025. január 1-jétől kizárólag az e pályázati kiírás alapján megszerzett Logisztikai Park cím birtokában végezhet logisztikai tevékenységet az adott telephelyen.

II. A pályázók köre

A „Logisztikai Park” cím elnyerésére pályázhat a logisztikai parkot megvalósítani, fejleszteni és üzemeltetni szándékozó, e célból megfelelő stratégiát kidolgozó

- gazdasági társaság,
- helyi önkormányzat vagy
- helyi önkormányzatok társulása

(a továbbiakban együtt: Pályázó), amely a következőkben meghatározott feltételeknek megfelelő területtel, infrastruktúrával, szolgáltatásokkal és szakmai háttérrel rendelkezik és a hatósági előírásoknak és a szakmai követelményeknek mindenben megfelel.

GAZDASÁGFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

Nem pályázhat a „Logisztikai Park” cím elnyerésére olyan szervezet, amely

- a) az adózás rendjéről szóló törvény szerint – a pályázata benyújtásának időpontjában – nem minősül köztartozásmentes adózónak;
- b) saját tőkéjét elvesztette vagy saját tőkével nem rendelkezik (kivéve a helyi önkormányzat és a helyi önkormányzatok társulása);
- c) az államháztartás alrendszeréből juttatott támogatásra vonatkozó szerződésben vállalt valamely kötelezettségét – a pályázat benyújtását megelőző két naptári éven belül – nem teljesítette.

III. A pályázati feltételek

A pályázati feltételeket a Kormány honlapján közzétett pályázati kiírás tartalmazza.

IV. A pályázat benyújtásának módja, helye és határideje

- 1) Pályázatot benyújtani csak magyar nyelven, kizárólag a pályázathoz készített, a pályázati útmutatóban közölteknek megfelelően kitöltött pályázati adatlapon és formanyomtatványon, valamint az előírt kötelező mellékletek hiánytalan csatolásával lehet. Az adatlap „Kérelem” oldalát külön, a „Nyilatkozatok” táblázat részt is cégszerűen aláírva, szkennelve szintén be kell benyújtani (aláíró csak az lehet, aki(k)nek az aláírási címpéldányát becsatolták).
- 2) A pályázati útmutató, a pályázati adatlap és a formanyomtatvány a kormány honlapjáról (www.kormany.hu) letölthető. Az adatlap és a formanyomtatvány sem tartalmukban, sem alakjukban nem változtatható.
- 3) Az 1) bekezdés szerinti kitöltött pályázati adatlapot és formanyomtatványt szerkeszthető formátumban, az előírt kötelező mellékleteket, valamint a már megvalósult beruházásról készült nagy felbontású fényképet, vagy a tervezett beruházás látványtervének nagyfelbontású képét elektronikus úton kell benyújtani az iparipark@gfm.gov.hu e-mail címre.
- 4) A pályázatokat a pályázati útmutatóban leírt érvényességi, formai és tartalmi követelmények szerint kell benyújtani.
- 5) A pályázatok beadási határideje: folyamatos
- 6) A pályázatok elkészítésével kapcsolatosan a Gazdaságfejlesztési Minisztérium Ágazatfejlesztési Főosztálya az iparipark@gfm.gov.hu e-mail címen keresztül ad információt.

V. Az elbírálás folyamata

A pályázatok érdemi elbírálásának előfeltétele az érvényességi, valamint formai követelmények maradéktalan teljesítése.

1. Tartalmi értékelés

A Korm. rendelet 5. §-a értelmében a „Logisztikai Park” cím pályázat részletes szakmai követelményrendszerét, valamint a pályázat értékelési szempontjait a pályázati kiírás határozza meg.

Az érvényességi és formai követelményeknek megfelelő pályázatok tartalmi értékelésére az adatlapok, a formanyomtatvány, a becsatolt megvalósíthatósági tanulmány kivonat szakmai elbírálása alapján kerül sor. A szakmai elbírálás az alábbi rendszerben történik:

A Kötelezően teljesítendő szempontok mindegyikének „megfelelt” minősítést kell kapnia a Logisztikai Park cím megszerzéséhez

GAZDASÁGFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

Kötelezően teljesítendő szempontok		
Sorszám	Szempontok	Adható értékelés
1.	A Pályázó Logisztikai Park működtetésével kapcsolatos elképzelései	
1/A.	A Pályázó rendelkezik a Logisztikai Parkra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmánnyal vagy a területen jelenleg is a logisztikai park cím elnyeréséhez szükséges jogszabályi rendelkezéseknek megfelelő tevékenység folyik.	megfelelt/nem felelt meg
2.	Jogszabályi alapfeltételek	
2/A.	a pályázat tárgyát képező, tervezett Logisztikai Park területe legalább 3 hektár	megfelelt / nem felelt meg
2/B.	a pályázat tárgyát képező, tervezett a Logisztikai Park legalább 3 000 m ² fedett raktározási kapacitással rendelkezik	megfelelt / nem felelt meg
2/C.	A pályázat tárgyát képező tervezett Logisztikai Park területén működő vállalkozás(ok) tevékenységből származó teljes éves nettó árbevételének legalább 60 százalékát raktározási és szállítmányozási tevékenységből szerzi(k)	megfelelt / nem felelt meg
3.	A tervezett infrastruktúra hasznosulása	
3/b	A Pályázó rendelkezik a pályázat tárgyát képező, tervezett Logisztikai Parkra vonatkozó üzleti tervvel, amely tartalmazza a hasznosítása és üzemeltetésre vonatkozó terveket.	megfelelt / nem felelt meg

A Pályázatban bemutatandó szakmai szempontok alapján megszerezhető összesen 40 pontból legalább 25 pontot kell elérnie a Pályázónak a Logisztikai Park cím megszerzéséhez.

A Pályázatban bemutatandó szakmai szempontok		
Sorszám	Szempontok	Adható értékelés
4.	A Logisztikai Park működtetésének biztosítása	
4/A.	A Pályázó alkalmassága a Logisztikai Park megfelelő működtetésére	1-5 pont
4/B.	a Logisztikai Park működtetésével kapcsolatos elképzelések, megvalósíthatósági tanulmány kidolgozottsága	1-5 pont
4/C.	a Logisztikai Park működtetésének pénzügyi megalapozottsága	1-5 pont
5.	a Logisztikai Park infrastrukturális környezete	
5/A.	a Logisztikai Park területének közműellátottsága, vagy annak kiépítésére vonatkozó terv kidolgozottsága	1-5 pont
5/B.	a Logisztikai Park területének megközelíthetősége vagy annak kiépítésére vonatkozó terv kidolgozottsága	1-5 pont
6.	A tervezett infrastruktúra hasznosulása	
	Logisztikai, raktározási és szolgáltatási tevékenységeket támogató alpinfrastruktúra, csomópontok és egyéb felépítmények kialakításának kidolgozottsága és megalapozottsága	1-5 pont
7.	Szolgáltatások	
	KKV vállalkozások számára biztosított szolgáltatási és infrastrukturális környezet kidolgozottsága	1-5 pont
8.	Szolgáltatások	
	A tervezett szakmai- és alapszolgáltatások kidolgozottsága	1-5 pont

2. Döntés-előkészítés, döntési mechanizmus

A pályázatok elbírálását a Gazdaságfejlesztési Minisztérium Ágazatfejlesztési Főosztálya végzi. Az érvényességi és formai követelmények nem teljesítése a pályázat elutasításával jár.

GAZDASÁGFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

Hiánypótlásra csak a kötelező mellékletek vonatkozásában, a bíráló írásbeli kérésére, a kérést követő 15 munkanapon belül van lehetőség. Amennyiben a Pályázó a kérelem ellenére nem nyújtja be a hiányzó mellékletet, a pályázat elutasításra kerül. A pályázatok elbírálása folyamatos.

A benyújtott teljes pályázati dokumentációt, a pályázati adatlapokat, melléleteket és – amennyiben a Pályázó másként nem nyilatkozik – a teljes formanyomtatványt a Gazdaságfejlesztési Minisztérium, illetve az értékelésben résztvevő személyek bizalmasan kezelik.

A "Logisztikai Park" cím odaítéléséről és az intermodális, regionális, vagy helyi logisztikai park kategóriába sorolásról – a Tudományos és Innovációs, Technológiai, Ipari és Logisztikai Park Tanács javaslatának figyelembevételével – az iparügyekért felelős miniszter dönt. A pályázat eredményeinek közlésére levélben, a döntést követő 15 munkanapon belül kerül sor.

A miniszter írásban értesíti a "Logisztikai Park" címet elnyert címviselő szervezetet, hogy a logisztikai park a pályázatban foglalt területtel, valamint kötelezettségekkel létrejött, vagy a Pályázót arról, hogy a pályázat elutasításra került.

II. FEJEZET
TECHNIKAI ÚTMUTATÓ

a
„LOGISZTIKAI PARK” CÍM PÁLYÁZATI ADATLAP, FORMANYOMTATVÁNY ÉS
MELLÉKLETEK KITÖLTÉSÉHEZ

Figyelem! Tekintettel arra, hogy a „Logisztikai Park” cím pályázat esetében hiánypótlásra nincs mód, kérjük, hogy az „Útmutató”-t figyelmesen olvassák el, hiszen a pályázat **tartalmi és formai szempontból egyaránt kötött**, tehát a hiányos pályázatok – bírálat nélkül – elutasításra kerülnek. Nem lehet kitöltetlenül hagyni az „Adatlap”, a „Formanyomtatvány” egyetlen részét sem, illetve nem hiányozhat a „Kötelező mellékletek” közül egy sem.

Amennyiben a Pályázó úgy értékeli, hogy pályázatára az adott feltétel/előírás nem vonatkozik, úgy ezt az adott helyen közölje és **indokolja a kötelező adatszolgáltatás elhagyásának okát**.

További figyelmeztetés! Ne feledje a megvalósíthatósági tanulmányt és üzleti tervet a pályázathoz csatolni!

II.1. ADATLAPOK KITÖLTÉSE

Ügyeljen arra, hogy a pályázat többi részével megegyező adatokat írjon be!

Kérelem oldal:

Töltse ki a Kérelem részt.

Írja alá cégszerűen a nyilatkozatokat, amennyiben megfelel a valóságnak:

- A pályázat benyújtásának időpontjában a szervezet az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény 178. § 32. pontja szerint köztartozásmentes adózónak minősül.
- A szervezet nem veszítette el saját tőkéjét, illetve rendelkezik saját tőkével.
- A szervezetnek nincs államháztartás alrendszeréből juttatott támogatásra vonatkozó szerződésben vállalt – a pályázat benyújtását megelőző két naptári éven belüli – nem teljesített kötelezettsége.

A logisztikai park alapadatai

1. A logisztikai park megnevezése: Adja meg a tervezett logisztikai park nevét!
2. Rendelkezésre álló terület nagysága: Adja meg a parknak kijelölt bruttó területet (a nem értékesíthető területekkel együtt).
3. Terület és infrastruktúra becsült értéke: Adja meg a logisztikai parknak kijelölt terület és a területen kialakított infrastruktúra együttes becsült értékét!
4. A logisztikai park irányú fejlesztés kezdete: Adja meg azt az évet, amikor a terület fejlesztése megkezdődött.
5. A pályázatban bemutatott (további) beruházások: Adja meg a park fejlesztésével kapcsolatos tervezett beruházások befejezésének évét és értékét!

A pályázó szervezet: Adja meg a pályázó szervezet főbb adatait!

II./2. PÁLYÁZATI FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSE

Ügyeljen arra, hogy a formanyomtatványban szereplő válaszai a tartalmi értékelés szempontjait figyelembe véve értékelhetők legyenek.

1. pont:

Egy rövid összefoglalás a logisztikai park projektről, amely a pályázat valamennyi fontosabb elemét felsorakoztatja.

2. pont:

Kérjük, mutassa be a pályázó szervezetet, adjon rövid ismertetést a működtető szervezet gazdasági hátteréről, céljairól, valamint a céget képviselő személyekről, amelyek a logisztikai park megvalósításáért felelnek.

3. pont:

A Megvalósíthatósági tanulmány alapján ismertesse a logisztikai park megvalósításának gazdasági feltételeit, kitérve

- a közlekedési feltételekre,
- egyéb, a projekt szempontjából fontosnak tartott információkra.

4. pont:

Ismertesse a logisztikai park meglévő infrastrukturális adottságait, a következő 5 évre vonatkozó fejlesztési elképzeléseit. Kérjük, ismertessék a logisztikai park komplex infrastruktúrával történő ellátásának kapacitás-igényeit valamennyi alapvető infrastruktúrára vonatkozóan (víz-, szennyvíz-, esővíz-, villamos energia-, gáz-, informatikai és hírközlési hálózat-, út és iparvágány). Térjenek ki a megvalósítás ütemezésére.

Közművek: kérjük, adja meg a területen jelenleg elérhető és a fejlesztés megvalósulása után tervezett közművek fajtáit és kapacitásait.

5. pont:

Ismertesse a betelepült és a betelepülő vállalkozások adatait a megadott táblázatban, összhangban az adatlap adataival.

Betelepült vállalkozások: azok a logisztikai park területén már működő vállalkozások, amelyek cégkivonatában, a pályázatban megjelölt területen székhellyel, telephellyel vagy fiókteleppel.

Csak a területen ténylegesen működő vállalkozások számítanak betelepült vállalkozásoknak, amennyiben a terület tulajdonosa bérbe adta, és önmaga nem folytat tevékenységet az ingatlanon, csupán a bérlo számít betelepült vállalkozásnak.

Betelepülő vállalkozások: azok a vállalkozások, amelyek tevékenységüket a logisztikai park területén kívánják a jövőben folytatni (azonban még nem kezdték meg a működésüket), és érvényes csatlakozási nyilatkozattal rendelkeznek.

6. pont:

Ismertesse, hogy részesült-e már az államháztartás alrendszereiből vagy európai uniós forrásokból juttatott támogatásban (cím, év, időtartam, összeg, vállalt kötelezettségek), és teljesítette-e a vállalt kötelezettségeket

7. pont:

Ismertesse a területen jelenleg elérhető és tervezett fedett és szabad téri raktározási kapacitásokat

8. pont:

Tevékenység:

A Kapcsolódó közlekedési alágazatok esetében mutassa be, milyen közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik, vagy fog rendelkezni a logisztikai park.

GAZDASÁGFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

A Kombinált szállítási küldemények fogadására, feladására, tárolására alkalmas eszközöknél mutassa be, milyen, a raktározási, logisztikai tevékenység kiszolgálására alkalmas eszközökkel rendelkezik, vagy fog rendelkezni a logisztikai park.

A Kombináltszállítási forgalmi adatoknál mutassa be, milyen közlekedési kapcsolatok között milyen átrakási forgalmi adatokkal rendelkezik, vagy fog rendelkezni a logisztikai park.

III. FEJEZET
KÖTELEZŐ MELLÉKLETEK

Következőekben ismertetjük a kötelező mellékletek tartalmi követelményeit. Amennyiben a pályázat nem az előírtaknak megfelelő kötelező mellékleteket tartalmaz, úgy a pályázat nem érvényes, értékelés nélkül elutasításra kerül.

A. Társasági szerződés, alapszabály vagy alapító okirat másolata, cégkivonat, aláírási címpéldány, egyéb dokumentumok

- Gazdasági társaság esetén a társasági szerződés, alapszabály vagy alapító okirat másolatát, 30 napnál nem régebbi cégkivonatot vagy annak hitelesített másolatát és az aláírási címpéldányt kérjük csatolni.
- Amennyiben a gazdasági társaság még nem került a cégnyilvántartásba bejegyzésbe, a társasági szerződés, alapszabály vagy alapító okirat másolatát, a cégbírósnak az alapító okiratot befogadó igazolását (vagy annak hitelesített másolatát) és az aláírási címpéldányt kérjük csatolni.
- Helyi önkormányzatok társulása esetén a társulásra vonatkozó dokumentumok hitelesített másolatát, a társulást képviselő személy(ek) aláírását hitelesítő dokumentumot kérjük csatolni.
- Települési önkormányzat esetén az önkormányzati testület képviseletre vonatkozó határozatának hitelesített másolatát, az önkormányzatot képviselő személy(ek) aláírását hitelesítő dokumentumot kérjük csatolni.

B. Térképek

A pályázathoz csatolni kell:

- B/1.** Olyan térképet, amely bemutatja a logisztikai park közötti, vasúti és más – a gazdaság számára fontos – szállítási csomópont (kikötő, repülőtér, autópálya, gyorsforgalmi út) csatlakozását.
- B/2.** A település térképét, amelyen jelölni kell a logisztikai park településen belüli elhelyezkedését.

C. Tulajdoni lapok

Tulajdoni lap másolat

Kérjük, csatolja be a törzs-, valamint fejlesztési terület ingatlanainak 30 napnál nem régebbi hiteles tulajdoni lap másolatát. A törzsterület és a fejlesztési terület fogalmát és követelményrendszerét a Pályázati Útmutató I. fejezetének III. 1. (10)-(12) pontjai tartalmazzák. Kérjük, hogy a könnyebb áttekintés érdekében a Formanyomtatvány 3. táblázatával megegyező sorrendet használjon.

D. A logisztikai park törzs- és fejlesztési területeinek Településrendezési Terv szerinti besorolására vonatkozó dokumentumok

D/1. A Településrendezési Terv logisztikai park törzs- és fejlesztési területeire vonatkozó részeinek másolata

- Kérjük másolatban csatolni az Önkormányzat által elfogadott Településrendezési Terv azon térkép- és munkarészeit, amelyek a logisztikai park kijelölt területére vonatkoznak. Ügyeljen arra, hogy egyértelműen azonosítható legyen a térképen a logisztikai park, ezért jelölje be annak körvonalát!

D/2. Földhivatal elvi engedélye

A területileg illetékes Földhivatal elvi engedélye a mezőgazdasági művelési ágból való kivonásról.

GAZDASÁGFEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

E. A logisztikai park megvalósíthatósági tanulmánya, üzleti terve

A melléklet terjedelme maximum 15 oldal, amely önállóan értékelhető és alkalmas a már elért eredmények és a fejlesztési elképzelések, illetve a tervezett projekt megalapozottságának, megvalósíthatósága és betelepíthetősége realizálásának megítélésére.

E/1. A logisztikai park jellemzőinek bemutatása (maximum 3 oldal)

Mutassa be a logisztikai park kialakításának előzményeit, kijelölt területének jellemzőivel.

Részletesen jellemezze a park területén meglévő és tervezett infrastruktúrát, beleértve a hírközlési és a közlekedési hálózatok meglévő csatlakozási pontjainak jelenlegi és tervezett jellemzőinek, illetve kapacitásainak megadásával.

E/2. A logisztikai park működtetésével kapcsolatos elképzelései, szolgáltatásai, üzleti terv (maximum 10 oldal)

Mutassa be a betelepült vállalkozásokkal történő kapcsolattartás módját, elképzeléseit a vállalkozások együttműködésének elősegítésére, és a park megvalósítását támogató marketingtervet. Mutassa be a tervezett vagy megvalósult K+F tevékenységet, valamint a betelepült vállalkozások által folytatott vagy folytatni tervezett közös, vagy egymáshoz képest kiegészítő tevékenységet (marketing, beszállítás, kutatás).

Mutassa be a logisztikai park már megvalósított és tervezett szolgáltatásait, a szolgáltatást végző szervezeteket, a szolgáltatások tartalmát, minőségét és színvonalát. Amennyiben a logisztikai parkban működik inkubátor- és szolgáltatóház, innovációs központ stb. mutassa be azok elhelyezkedését, általuk nyújtott szolgáltatásokat, működésüket, stb.

Részletesen térjen ki a park működtetéséhez szükséges források mértékére, forrására, összetételére a becsolt üzleti tervben.

E/3. Működtető szervezet (maximum 2 oldal)

Amennyiben a „Logisztikai Park” címre Pályázó nem saját maga kívánja végezni a logisztikai parki beruházás szervezését és működtetését, akkor létrehozhat egy működtető szervezet.

Mutassa be a létrehozott, vagy tervben szereplő, működtető szervezetet, annak (tervezett) kialakítási módját, illetve működését. A kistérségi társulások kivételével a pályázatnak nem feltétele működtető szervezet létrehozása!

F. A logisztikai park területének környezeti állapota

A logisztikai park törzs- és fejlesztési területének környezeti állapotára vonatkozó dokumentumok csatolásának feltételeit a Pályázati Útmutató I. fejezetének III. 1. részének (10)-(12) pontjai tartalmazzák. Az ott meghatározott esetekben csatolni kell:

F/1. A terület környezeti állapotának tényfeltárását tartalmazó dokumentáció

F/2. Kármentesítési program

A Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség által jóváhagyott kármentesítési program csatolása.

H. 30 napnál nem régebben kiállított közokirat a pályázat benyújtásának időpontjában fennálló köztartozás-mentességről (amennyiben a Pályázó nem szerepel a köztartozásmentes adózói adatbázisban).

IV. FEJEZET
EGYÉB

Amennyiben a Pályázó úgy ítéli meg, hogy a kötelezően benyújtandó dokumentumokon túl további, a pályázat szempontjából fontosnak ítélt közlendője van, akkor növekvő sorszámmal ellátott függelékeket csatolhat a pályázathoz.

A pályázatot a következő **kötelező sorrend** szerint, az egyes szerkezeti elemek (illetve a melléklet esetében részenként is) áttekinthető módon elválasztva kérjük összeállítani:

- pályázati adatlap;
- pályázati formanyomtatvány;
- kötelező mellékletek;
- függelékek.

- Önnek mi a véleménye az új minősítési rendszerről?

- *Én régóta próbáltam ezt a köztudatban elfogadtatni, hogy szükséges. Szükséges, mert különben nem lehet sem a támogatási rendszerben, sem a valós piaci helyzet megítélésében rendet tenni, mert nagyon sokan hirdetnek szolgáltatásokat, aminek semmi köze sem logisztikai terminálhoz, sem egyéb más dologhoz. Tehát én megmondom őszintén, személy szerint szakmailag ezt egy nagyon jó dolognak tartom.*

- Önök rendelkeznek egyébként Logisztikai Park címmel?

- *Ugye most jelent meg a rendelet, nem régen készülünk elő. Nem véletlen az, hogy ha megnézi a jogszabályt, benne van Záhony és Fényeslitke térsége. Ugye nyilvánvalóan itt célzatosan a kormány tudta azt, hogy a terminál az a legmagasabb minősítésnek megfelelő ráadásul, mellettünk egy ipari park is épül, tehát mi kétoldalas érintettek leszünk majd ebben a dologban. Igen, a kormányrendeletben Záhony és Fényeslitke külön megemlítésre kerül, hogy ennek mi lehet az oka?*

Ráadásul nyomtávváltás van, ami pedig különösen egy ilyen érdekes kuriózuma a történetnek, hisz a keleti-nyugati határon nem nagyon van ilyen kapacitású és méretű terminál. Mi 85 hektáron vagyunk 85 hektár a terminál területe, de 160 hektáron van jelen pillanatban is összesen a terminállal együtt. Tehát mind a méretét tekintve, mind a vasúti kapacitását tekintve a terminál olyan, mint egy mini vasútállomás, ami az óriási előny, mi komplett szerelvényeket mozgatunk a terminállal. Tehát itt 740 méteres vonatok jönnek-mennek, és egy időben hat vonat tud a terminálon tartózkodni, amire egyetlen terminál sem képes Magyarországon, és a kelet- nyugati határon, a lengyel terminálok közül is nagyon kevesen. Mi nem vettünk igénybe állami támogatást és hitelt sem, tehát igazából viszont a terminál súlya megkerülhetetlen. Tehát ez a határkapacitás azért Magyarországnak egy stratégiai pont, és én azt gondolom, hogy a kormány nagyon helyesen ezt érzékelve kiemelte, jelezte azt, hogy igen Fényeslitke az egy stratégiai pont.

- Milyen visszajelzések vannak a szakmán belül a minősítési rendszerről?

- *Igen, örülnek neki. Tehát beszéltem más terminálok vezetőivel is a szakma általában pozitívan ítéli meg.*

Úgy látják, hogy ez kellett már, és mindenképpen egy pozitív hozadéka lesz. Mi készülünk rá egyébként, még az idei évben be fogjuk nyújtani a pályázatot, én nem hiszem, hogy nekünk problémánk lenne a megfelelésekkel.

- És esetleg a jövőben terveznek majd támogatást igénybe venni?

- Hát ez egy jó kérdés. Tudja, ez olyan, mint amikor egy fiatal házsnak felteszi a kérdést, hogy meddig tart a házasság. Erre választ adni, hát nagyon nehéz. Nagyon nehéz, mert ez ellentétes az én gondolkodásmódommal, tehát én azt gondolom, hogy amíg én leszek az East-West Gate vezérigazgatója, és a mi családi cégünk az egyik tulajdonos is, nem fogunk igénybe venni. Vagy csak olyan támogatást, ami egyébként nem köti meg a kezünket semmiben. Eddig hangsúlyozom, ez egy független terminál, mindentől és mindenkitől független terminál. Nem véletlenül van saját vasút vállalatunk és saját vámügynökségünk. Tehát azt jelenti, hogy egy teljeskörű infrastrukturális szolgáltatást tudunk nyújtani minden ügyfélnek, amit Magyarországon elképzelhetetlen, hogy egy határterminálon van, és Európában sincs olyan határterminál, amelyik cégnek vasútállomása is van. Ugye a BILK-terminálnál az egyik tulajdonosnak van vasútállomása, ugye Rail-Cargo. De itt egy teljesen azonos struktúrába szervezett cégcsoportról van szó, amelynek mindegyikét én vezetem, tehát a vezetés egységes. Nyilvánvalóan ez azt jelenti, hogy a hatékonysága a cégnek, meg a működési ereje az nagyon nagy, hiszen nincsenek piramisszerű vezetői szintek. Én most is a terminálon vagyok, és hát közvetlenül irányítok szakterületi vezetőket. Tehát maga az irányítási rendszer, 3d-s virtuális iker, a privát 5g hálózat, ezek a világon még sehol nincsenek. És én azt gondolom, hogy ez a jövő. Ezért lehet ilyen szűken, közvetlenül irányítani az embereket. A vállalati kultúrát az embereknek tanulni kell, a hasonló tevékenységet folytató cégeknél, az a fajta vállalati kultúra, amit mi meghonosítottunk, azért az itt nem ismert. Például van nálunk üzemorvosi rendelő van állandó asszisztenssel, fogorvosi vizsgálat, üzemorvosi vizsgálat negyedévente, szemészeti vizsgálat, 50 ezer forintos szemüveg támogatással.

Ha bejön, mosolygós arcokat lát, és mindenki hasonló felszerelésben van. Ugye narancssárga a színünk, mindenkinek van szolgálati ruhája, de örömmel hordják, mert nem ez a fajta katonás szolgálati ruha volna, hanem kötetlenül mégis jól érzik magukat. Nagyon sok ukrán dolgozónk is van, húsz körül van a létszámuk. Ukrajnából áttelepült magyarok természetesen, de beszélnek mind a három nyelvet. Tudnia kell, hogy ez Magyarország egyik legszegényebb vidéke. És azért nem mondom azt, hogy legelmaradottabb, mert nagyon sok tehetséges fiatal van. Nagyon sok dolgozónk van, aki Pestről jött vissza. Volt, aki a Miniszterelnökségen dolgozott mint rendvédelmi dolgozó, elvégezte az egyetemet, megszerezte a mesterdiplomát, és hazajött. Mert

ugyanannyit fizetünk, és majdnem száz százalékkal nőtt a bére, mert Pesten a megélhetés azért sokkal drágább. Gondoljon bele, hogy 152 dolgozónk van, és olyan harmincöt év körül van az átlagéletkor.

- Mennyi ideig tart egyébként, mire betanulnak a dolgozók ebbe az új rendszerbe?

- Elég hamar. Most én a csattogós lepkén szocializálódtam ők meg a Joystickon és a tévéjátékokon. Na most meglátja a darut két Joystickkal, nézi egy kamerába, mondjuk egy kilométerre a darutól, tehát ez egy más világ. Ez a XXI. század valóban. Furcsa az én számból, ugye 66 évesen beszélni a XXI. századról, de hát látja, hogy ha valakiben van a kihívás iránti érzék, akkor az nem számít.

- Volt egy alapkoncepció, egy terv, amire Önök építettek, amikor ez a terminál elkészült. Hát ugye most a jelenlegi gazdasági helyzet az egy kicsit változtatott ezen. Mennyiben kellett alkalmazkodni, illetve mik most a prioritások?

- Az az igazság, hogy 14 hónap alatt megépítettük a terminált, amiben volt egy Covid, aztán volt egy háború. Amikor reggel borotválkoztam, (és én Velencében készültem a párommal, hogy elmegyünk pár nap szabadságra), és hallottam borotválkozás közben, hogy valami háborúról beszélnek a tévében, még csak félig volt meg a borotválkozás. Az egyik felem borotvahabos volt, és leültem a tévé elé, és jött ki a párom és kérdezte: "Mit csinálsz, így borotválkozol meg?" És akkor mondtam neki, hogy: "Hát lehet, hogy már tovább nem is borotválkozom, mert hallgasd meg a rádiót!" És ugye akkor nem mentünk el persze, hanem feljöttünk, de nem hagytuk abba. És ez egy óriási jó döntés volt, hogy nem hagytuk abba. Utána nyilván ez a távol-keleti cégek európai raktárainak kiszolgálására vagy európai gyárainak kiszolgálására jött létre, és ehhez képest ezt a háború felborította, hiszen pont az útvonal ment tönkre, a távol-keleti transzszibériai vasútvonalon Kínából és Japánból, Koreából szállítani árukat, és ezt át kell strukturálni. Most már van fedett rakodónk, tudunk gabonát átfejtetni, nyers étolajat átfejtetni, tehát alkalmazkodtunk a piaci helyzethez. És látom, hogy az embereink is alkalmazkodtak. Tehát a betanulási idő nem hosszú, azért sem, mert nyilván a létszámot építeni az elején nehéz volt, de most már vannak kollégák, akik be tudják őket tanítani. Tehát azt gondolom, hogy elkerülhetetlen, az ember talpon akar maradni, és azt akarja, hogy az a terminál, ami tényleg egy technológiailag fejlettebb működjön, akkor tudomásul kell venni a való világot. Tehát ha gabonát kell átrakni, akkor gabonát rakunk át. Most is rakunk át konténert természetesen, hiszen az a fő tevékenységünk, tehát azt nem lehet abbahagyni, de én azt gondolom, hogy ez a

tevékenység továbbra is meg fog maradni, mert nyilván minden háborúnak az a sorsa, hogy egyszer béke, bocsánat, nem jól fogalmazok, valamilyen nyugodtabb szituáció lesz. Mert béke sosem lesz, tehát én egy optimista ember vagyok, de ezzel kapcsolatban meg nagyon pesszimista, tehát itt nem látom azt a pontot, ahol egyébként végleges megoldást lehetne találni, de lehet egy nyugodtabb állapotot, amikor visszaáll a forgalom.

- Hogy néz ki egy munkanapjuk? Egy nap hány vonatot kezelnek, mekkora a forgalom?

- Jelen pillanatban körülbelül, hétköznapi munkanapokról beszélünk, mert mi nem dolgozunk 7/24-ben. Munkanapokon egy vonatot kezelünk, ezek vegyes vonatok, gabonavonatok, repce, kukorica, napraforgó és a nyers étolaj nagyon megy. És hát a konténerek, amiben szintén egyébként gabonát szállítanak, döntően Kínába, ill. Ukrajnából Európa és a világ fele.

- Milyen együttműködésekben vesznek jelenleg részt? olvastam valahol, hogy vasútépítéssel is foglalkoznak, vagy kötöttek valamilyen megállapodást ezzel kapcsolatban?

- Ugye mi nem egy szolgáltató szervet vagyunk, ami a logisztika területén dolgozik. Saját vasút vállalatunk van jelentős kapacitásokkal, vontatási kapacitással. Mi olyan stratégiai megállapodásokat kötünk, ami a logisztikához kapcsolódik. Tehát kínai áruknak a terminálon keresztül történő kiszolgálása, vagy a nagy akkumulátorgyárak háttérlogisztikájának biztosítása, bár Magyarországon most az akkumulátor szitokszó lett. És itt is látszik, mint a kommunikációval foglalkozó vagy kommunikációt tanuló szakemberek, ez egy érdekes, hogy mennyire elrontották, de nem kicsit. Ugye önmagában az a magyar szó, hogy veszélyes áru, az nem helyes, hiszen egyedi kezelést igénylő árukról van szó, mert a szódobikarbóna amíg nem tisztítják, addig veszélyes áru. Szóval furcsa dolog ez, de azt gondolom, hogy minden olyan partnerrel nyitottak vagyunk az együttműködésre, pont a függetlenségünk okán, akiben van gazdasági potenciál. Ugye nagy raktárterületünk van, a területekre már van, a szabad területekre van ukrán érdeklődő, gyárak települnének át, és egy nagy ipari parkot is fejlesztünk. A sajtót megnézi egyébként furcsa, de nagyon pozitív a sajtónk. Én az elmúlt három évben nem tapasztaltam igazából a terminált érintően negatív sajtót még olyan orgánumoktól sem, mint mondjuk a Le Von, akiről azért köztudomású, hogy nem kifejezetten magyar párti, ezt értve a politikára. És az is egy nagyon korrekt cikket hozott le a Terminal-ról.

- Honnan jött egyébként önnek ez az ötlet, hogy egy ilyen terminált építsen?

- Mi alapjaiban logisztikai ingatlanfejlesztéssel foglalkoztunk, de építéssel soha. Tehát előkészítettük a VGP parkot, az M0-ás mellett azt is mi készítettük elő, az egy nagyon nagy 100 hektáros fejlesztés volt, és amikor azt eladtuk, akkor vizsgáltuk a lehetőségét, hogy milyen olyan logisztikai befektetés lenne, amivel érdemes foglalkozni. És akkor egy évig jártam Európa termináljait, ahol beszélgettem kollégákkal, ami azért nagyon nagy dolog, mert azért van egyfajta szakmai féltékenység. Nagyon közvetlen kapcsolatnak kell lenni, vagy ki kell alakuljon személyes szimpátia, hogy ne legyenek titkok. Ami érdekelt engem, hogy mi nem jó náluk? Mert arról nem szívesen beszélnek. 11 terminált néztem meg Európában, és azoknak a tanulságai alapján lett ez a terminál, egy tükörterminál, ugye két egymásnak tükörképe rakódó terület van, ami azt jelenti, hogy lehetővé vált a teljes vonatmozgás. Amikor mi ezt elkezdtük, akkor én elhatároztam, hogy a világ legmodernebb szárazföldi terminálját fogjuk megépíteni. Volt egy szerencsés helyzet, hogy itt alkalmas volt a terület, hosszú terület, három kilométer hosszú, nem széles, 400-500 méter, tehát megvolt a lehetőség pont ennek a koncepciónak az elhelyezésére. És hát nem volt fővállalkozó, nem volt generálkivitelező, közvetlenül irányítottam a beruházást. Nem véletlen az, hogy 14 hónap alatt megépült. Általában a világon 4-5-6 év alatt építenek meg egy ilyen terminált, és ez Magyarország leghátrányosabb helyzetű vidékére. És meg lehetett építeni, az azt jelenti, hogy azért van még tudás Magyarországon. És hát még van vízióm, nyilván zöld terminál, naperőművek, szélenergiapark, teljes energiaellátás, képesek vagyunk szigetüzemre már technikailag. Van kétszer egy megawatt aggregátorunk. Volt, amikor nagyon drága volt az áram, dízzel, olcsóbban mentünk, leváltunk teljesen a hálózatról. Ugye az, hogy a daruk távirányítással működnek, a veszélyes áruknál sincs kockázat, hiszen mindig azt szoktam mondani a kollégáknak, hogy ott ül a darukezelő fönt a darufülkében, akkor egy embert biztos elvesztettünk. Merthogy 28 méter magasról, ha leesik egy konténer, bármilyen gáz van vagy robbanás van, a darukezelőt fönről ki nem tudjuk hozni, az biztos. De így ülnek egy kilométerre 500 méterre egy irodában, ahol látják a kamerákat, ez egy egészen más dolog. Nekünk SEVESO engedélyünk van egyébként, tehát felső küszöbértékű veszélyes áru engedélyünk, ami Magyarországon azért elég ritka, Molnak, illetve a Borsod-Chem-nek van ilyen engedélye. Ezzel kapcsolatban nem volt lakossági ellenállás. Egy év alatt Fényeslitke díszpolgára lettem. Nyilvánvaló, hogy ez azért van, mert amit ígértünk, mi betartottuk.

150 alkalmazott van. Támogatjuk az óvodákat, iskolákat. Magyarországon példátlan módon a három községnek egységes szabályozási és rendezési terve készül. Persze mi finanszírozzuk, mert ugye ők magukat épp csak fenn tudják tartani, nemhogy még tízmilliókat költsenek szabályozásra, meg fejlesztésre. Támogatjuk az óvodát, támogatjuk az Állami Szakközépiskolát, ahol olyan modern számítástechnikai terem van, szerintem még önöknél is az egyetemen

megirigyelelnék, ráadásul kettő kabinet van, de gépekkel, okostáblával, ahova tanár írni tud a táblára. Szóval én hiszek a kiművelt emberfőkben.

- A működéssel kapcsolatban az lenne a kérdésem, hogy ebben a rendkívül modern rendszerben, ha nem is hibák, de milyen olyan érdekes szituációk alakultak ki, ami miatt aztán újra kellett gondolni ezt a működtetést? Vagy minden úgy működik, ahogy annak működnie kell?

- Nyilván az üzemeltetésben nagyon sok tapasztalat van, de magát a koncepciót tekintve, ha újra terminált építenék, nem változtatnék rajta. Nyilván vannak finomabb dolgok, ami az üzemeltetésben praktikusabb lenne. Tehát én azt gondolom, hogy az ember eldönt valamit, és akkor azt csinálja. De nagyon sok időt, olyan energiát vesznek el a kanyarok, amikor nem tudják eldönteni, mit akarnak, nem tudják eldönteni, mit szeretnének. Van egy határozott cél, megyünk előre. Nyilvánvalóan ezt az állapotot meg szeretnénk tartani, mert jelenleg úgy látom, hogy az Európai Terminálokhoz képest mintegy 10 év technikai előnyünk van. Na most ez soha nem szűnik meg, mert ez olyan mértékű, hogyha az ember fenntartja az állapotot, innovatívan megy tovább előre, mindig előtte lesz a többieknek. Tehát nagyon sok üzemeltetési tapasztalat van, ezeket nyilván dolgozzuk föl, változtatunk, és hát építjük a szervezetet, mert azért én szerintem egy olyan 180 fő körül lesz jó a szervezett, ha működtetni tudja. Minimális biztonsági létszámunk van, területhez képest saját az is. 3d-s csomagvizsgálónk is van. Nyilván a lojalitást mi elvárjuk, de az, hogy lojális legyen a dolgozónk, a cégnek is lojálisnak kell lenni. Van támogatás születésnél, halálnál, év végére is támogatást adunk. Mindig vannak rendezvények családi napon 290-en voltunk, pedig csak 140 volt a létszám, de hozták a rokonok gyerekeit, és egy élmény volt. Minden évben van egy záró rendezvény, ahol szintén mindenki ott van. Fiatal egyetemet végzettek jönnek hozzánk, van logisztikusunk Miskolcra is. Most is járnak oda kollégáink, támogatjuk a tanulást, hogy igen, képezze magát, mert szükséges a fiatalok képzése. Nyilván volt egy-két ember, akit el kellett küldeni, mert akad olyan, aki nem tud beilleszkedni, de az nagyon ritka. Itt nagyon szigorú szabályok vannak. Dohányozni csak kijelölt helyen lehet. A terminál zárt, nem lehet bevenni telefont, aki bejön, berakja egy dobozba. Persze van telefon, amit ha bármi probléma adódik, föl lehet hívni. Mindenkinek rádiója van, mindenkiről tudjuk, hogy hol van, nincs gyalogos közlekedés a terminálon, csak gépjárműveken.

A logisztikai szakmában a logisztikai képzés azért az utóbbi évtizedekben nagyon visszaesett. Most vannak fejlődésben, Győrön és Győrben is, a Budapesti Műszaki Egyetemen és Miskolcon, Debrecenben, Nyíregyházán sajnos megszűnt a logisztikai képzés, mert olyan szinten elavult a program, hogy ott már teljesen új minősítés kellett volna megcsinálni, tehát újra kellett volna engedélyeztetni az egész anyagot, és hát azért az nagyon nagy munka. Nagy fájdalom, mert

mindig mondom, hogy az elmúlt öt évben egyetlen kudarc ért, hogy a Nyíregyházi Egyetemen nem tudtam újraindítani a szakképzést.

- Mik a jövőbeli tervei? Vagy most már megállt ennél a terminálnál, és most már csak ezzel foglalkozik?

- Én 66 éves vagyok, és az ember életében, ha csak egy ilyen dolgot csinál, akkor is már hagyott valami maradandót a világra. Én azt gondolom, hogy még van egy öt év, és van még elképzelésem, hogy ez alatt az öt év alatt mit kellene csinálni, menni fog ez a terminál előre. Amíg én vezetem, addig biztos, hogy innovatív módon közelítünk hozzá. Amint mondtam, tervben van a zöld energiával kapcsolatban, teljes önellátásra átállni. Vannak elképzeléseim az akkumulátorokkal kapcsolatban is, mert nem lehet kikerülni. Tehát pont ezért csináljuk ezt az ipari park fejlesztést is, hiszen öt kilométerre van legközelebbi lakóterület. Kivitelezéseink során meghagyjuk az eredeti zöld növényzetet, nem újratereljük, nem kivágjuk. Tehát nyilván az ember egy kicsit eltérően gondolkodik a világról, nyilván ezért van jövőképe is. A vízió az, hogy a terminál úgy működjön, ahogy az ember elképzelte. Tehát ilyen fiatal emberekre van szükség, mint ön, akik nyitottak. Mindig ment a vita itt, hogy milyen nehéz a fiatalokkal nincs tapasztalatunk, meg most akkor minekünk kell betanítani? Az igazság sokkal könnyebb, mert nincsenek, nincsenek megrögzött szokásaik, nincsenek keretek, amiket megszoktak, sokkal könnyebben alkalmazkodnak, sokkal nyitottabbak, sokkal könnyebb velük dolgozni. Ha tetszik neki, lojális, tanul, könnyen tanul.

- Korábbi interjúk során az új minősítési rendszerrel kapcsolatban szóba került, hogy ki az, aki pályázhat címre, hogy kiket céloztak alapvetően, az infrastruktúra-üzemeltetőket, vagy pedig magukat a betelepülő vállalkozásokat. Illetve nagyon sokat beszélgettünk arról is, hogy magának a logisztikai tevékenységnek a fogalma nincsen letisztázva, hogy ebbe pontosan mi tartozik bele. Továbbá van benne egy érdekes rész, hogy 2025-től, aki nem kapja meg a címet, az nem végezhet majd logisztikai tevékenységet. Ezzel kapcsolatban mi a véleménye?

- Hát igen. Ugye a Koppányék ebben az ügyben lépnek és megkeresték a kormányzatot, hogy legyenek változások, javasoltak változásokat. Én azt gondolom, hogy ezek jogos felvetések. Jogos felvetések, tehát valóban magát bekorlátozni, hogy az nem folytathat logisztikai tevékenységet, hát ennek van egy rossz érzetű háttérzöngéje, és azért az valóban aggályokra ad okot, mert ki dönti el, hogy van sapkánk vagy nincs sapkánk. Nyilván ez minket nem érint. Mégis furcsa lenne, hogyha a világ egyik legmodernebb termináljára azt mondanák, hogy logisztikai tevékenységet, azt ne folytassuk. De valóban, valóban, de hát ugye nagyon sok olyan dolog van,

ami Magyarországon ilyen ambivalens, például az egyes kocsifuvarozás, miközben környezetvédelemről beszélünk, és dízelmozdonyokkal egyes vagonokat fuvarozunk. Érdekes dolgok, de mondom, az aggályok azok teljesen jogosak. Mi szerencsésebb helyzetben vagyunk, ugye nálunk egyértelmű viszonyok vannak. Tehát kérdezték, hogy a pályázatra nem kell-e pályázatíró? Hát, hogyha nekünk pályázatírókat kell igénybe venni, akkor tényleg nagyon nagy baj van ott a pályázattal, mert bárkinek kérdéses az, vagy kétséges, hogy ez a terminál valóban egy intermodális logisztikai szolgáltató központ, akkor lehetett akármilyen jó pályázatíró.