

Közlekedés- tudományi szemle

12.

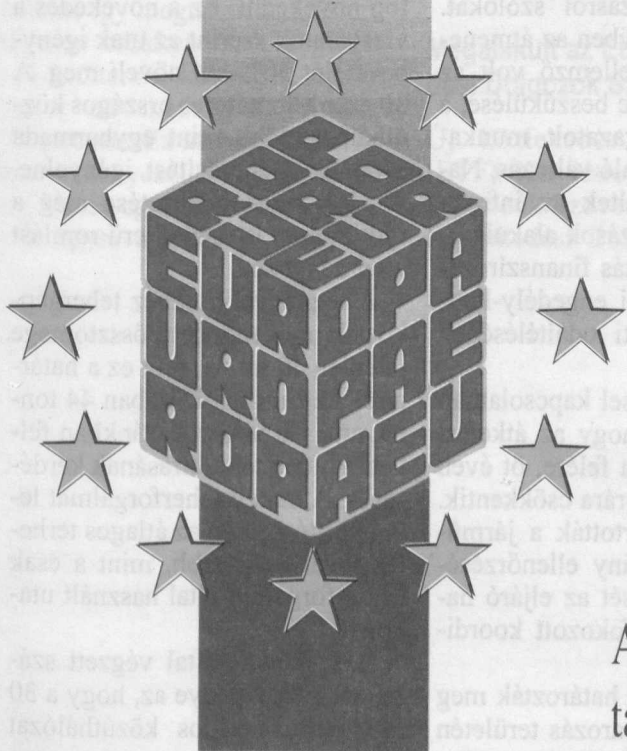
1999

december

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

EU-csatlakozással kapcsolatos

közlekedési hírek

105 millió euro-támogatás Magyarországnak

Michael Lake, az Európai Bizottság budapesti delegációjának vezetője ismertette, hogy az Európai Unió előcsatlakozási támogatási rendszere, az ISPA lehetővé teszi, hogy az eddigieknél jelentősen nagyobb mértékben – maximálisan 75%-ban – támogassa az Unió egy-egy fejlesztés finanszírozását. 2000-ben az EU összesen 150 millió euro támogatást szán Magyarországnak, mégpedig 50–50 milliót a közlekedésre, a környezetvédelemre és a mezőgazdaságra.

Lake úr felhívta a figyelmet arra, hogy fontos a pályázati dokumentáció pontos és teljes kitöltése, mert ez felgyorsíthatja a pályázatok elbírálását. Jelezte, hogy még nem alakult ki, a pályázatok hol kerülnek elbírálásra, Brüsszelben vagy a budapesti missziónál. Hangsúlyozta, hogy az elbírálási követelmények – a korábbi PHARE-támogatásokkal ellentétben – menetközben nem változnak.

EU támogatás az Esztergom-Párkány közötti híd újjáépítéséhez

Katona Kálmán közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter *Michael Lake* úrral, az Európai Bizottság budapesti delegációjának vezetőjével való találkozásán közölte, hogy az Esztergom-Párkány közötti híd újjáépítésének előkészítése jól halad. Reméli, hogy a PHARE nemzeti ország-program olyan feltételeket fog tartalmazni, amelyek mellett a beruházás 2001-ig zökkenőmentesen megvalósítható.

Az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsának ülése Varsóban

Az Európai Közlekedési Miniszterek Tanácsa, a CEMT legutóbbi ülését Varsóban tartotta. Az elnöki teendőket *Tadeusz Syriyczuk* lengyel közlekedési miniszter látta el.

A miniszterek megtárgyalták az összeurópai közlekedés jogi harmonizációjával és a közlekedési rendszerek kiigazításával kapcsolatos kérdéseket. Több ajánlást fogadtak el a CEMT jövőbeni szerepéről, a fokozott információs együttműködésről. Megállapításuk szerint szervezetük ezzel elősegítheti az EU, illetve az ENSZ EGB normáknak megfelelő jogalkotást.

Különböző jelentéseket vizsgáltak át, így az európai szárazföldi fuvarpiacról, az új kereskedelmi és közlekedési kapcsolatokról, az Európa és Ázsia közötti vasúti fuvarozásról szólókat.

Az utóbbi öt évben az átmenei országokban jellemző volt az árufuvarozási piac beszűkülése, a közlekedési alágazatok munkamegosztásában való változás. Napirenden szerepeltek az infrastrukturális beruházások alakulásának, az útfenntartás finanszírozásának és a közúti engedély-kontingensek mikénti odaítélésének kérdései.

A határátkeléssel kapcsolatban célul tűzték ki, hogy az átkelési időt két év alatt a felére, öt éven belül pedig egy órára csökkentik. Szükségesnek tartották a járművek és a rakomány ellenőrzésének egyszerűsítését az eljáró hatóságok közötti fokozott koordinációval.

Fontos célként határozták meg a nemzetközi fuvarozás területén

elterjedt bűnözés visszaszorítását. Ennek érdekében szükségesnek tartják őrzött parkolók kiépítését, lopásgátló berendezések elterjesztését, a nemzetközi adatbankok felállítását annak érdekében, hogy az segítse a tranzit-bűnözés felderítését.

Hogyan befolyásolja az Európai Unióhoz való csatlakozás a magyar utak minőségét

E témakörben a "Lélegzet" című havilap 1999. júliu-augusztusi számában *Dr. Mészáros Péter*, a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karának oktatója, a Magyar Közlekedési Klub elnöke a következő válaszokat adta többek között:

Magyarországon a tengelyterhelések jelenleg megengedett határértéke általában 10 tonna, amely az Európai Unióhoz való csatlakozás után várhatóan az ott már elfogadott 11,5 tonna értékre fog növekedni. Ez a növekedés a vizsgálatok szerint az utak igénybevételét 50%-kal növeli meg. A 30 ezer kilométeres országos közúthálózat több mint egyharmada azonnali megerősítést igényelne. A 11,5 tonna bevezetése még a főútjainkon is ugrásszerű romlást eredményezne.

A legnagyobb nehéz tehergépkocsik megengedett összömege jelenleg 40 tonna, míg ez a határérték az Európai Unióban 44 tonna, ami várhatóan hazánkban felveti a hidak teherbírásának kérdését is. A tranzit teherforgalmat lebonyolító utakon az átlagos terhelés jóval magasabb, mint a csak hazai forgalom által használt utakon.

A szakértők által végzett számítások eredménye az, hogy a 30 ezer km országos közúthálózat

felületi és szerkezeti jellemzőinek mai szinten való maradéktalan megtartásához 1998-as árszinten évi 27 milliárd forint ráfordítás indokolt, ezzel szemben évente 12 milliárd forint jut erre a célra. A jelenlegi alacsony ráfordítás nem nyújt lehetőséget az útszélhídvasúton még részleges visszafordítására sem. E vagyon nettó értéke ma már csak 1000 milliárd forint, amelynek néhány év múlva – kedvezőtlen téli időjárás esetén gyorsítottan – további jelentős értékvesztése következhet be. Az országos közutak éves fenntartási kiadásai nincsenek egyensúlyban a folyamatos és határozott elhasználódási, illetve leromlási folyamattal. Amennyiben viszont az Európai Unió követelményeinek is megfelelő úttálapotot kívánunk elérni, akkor évi 36 milliárd Ft burkolat fenntartási ráfordítás szükséges.

Amennyiben az úthálózat fenntartás a szükséges szinten valósulna meg, a közlekedés kiadásai csökkennének, komfortérzetük javulna, növekedne a gazdaság versenyképessége, kisebb lenne a baleseti kockázat és javulna a környezet állapota is. Jelentős mennyiségű üzemanyagot lehetne így megtakarítani, és erőteljesen csökkennének a gépjármű-fenntartási költségek, ugyanakkor növekedne a járművek élettartama. Ez utóbbi szintén komoly környezeti előnyökkel járna, hiszen egyrészt a roncs járművek egyre súlyosabb környezeti

problémát jelentenek, másrészt a leselejtezettek helyett újakat kellene gyártani, ami szintén terheli a környezetet.

45 milliárd euro támogatást kapnak az európai légitársaságok

A Föld Barátai európai szervezete egy tanulmánya szerint az európai légitársaságok összesen évi 45 milliárd EU támogatást kapnak, részben az adómentesség, részben közvetlen támogatások útján. Például nincs adó a repülésre felhasznált kerozinon, és nem számolják el a repülés külső költségeit (mint a zaj és a környezeti hatások). Ez a két tétel már önmagában 16–17 milliárd euro-t jelentene.

A tanulmány megkérdőjelezi, hogy vajon a repülés valóban a gazdaságunk motorja, és ténylegesen olyan hatalmas munkahelyteremtő, mint ahogyan azt gondolják. A polgári légiközlekedés széles elterjedése nagyrészt a pénzügyi kedvezmények következménye, és ennek a gazdasági haszna magasan túlbecsült.

(Acid News)

Megalakult az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége

Új közlekedési szakszervezet (ETF) jött létre a Közlekedési Dolgozók Szövetsége (FST) és a Közlekedési Dolgozók Nemzet-

közi Szövetsége európai szárnyának egyesüléséből. Az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) egybegyűjti az Európai Unió és a közép-, valamint kelet-európai országok közlekedési szakszervezeteinek tagságát.

Az új szervezet október 5-ét akciónappá nyilvánította a munkaidővel kapcsolatban. Az akciónap a demonstrációt és a politikusoknál történő lobbizást is magába foglalja.

A Közlekedési Miniszterek Tanácsának állásfoglalása a vasúti csomagtervvel kapcsolatban

Az európai közlekedési miniszterek Tanácsa hosszadalmas és küzdelmes vita ellenére nem ért el haladást a vasúti csomagtervvel kapcsolatban, amely a pálya- és az üzemeltetés szétválasztását és a pályahasználati díjakat ölelte fel. A Tanács egyetértése hiányában az elnök saját következtetéseit fogalmazta meg és adta át a hivatalba lépő új finn elnöknek.

Az elképzelések szerint a vasúti pályahasználat díjait a marginális költségek alapján kell megállapítani, de ez lehet ennél magasabb is, ha azt a piac elviseli. Az elnökség szerint a vasúti infrastruktúra használat ilyen szabályozásán túl, más szabályozók, például a távolsággal arányos úthasználati díjak bevezetése a közúti közlekedésben is szóba jöhet.

Résumé

- Mme Dr. Lászlóné Tánczos-Zoltán Békefi-Dr. István Magyar:* L'investigation d'efficacité du programme complexe du Centre Logistique Intermodal de Budapest441
Les auteurs invoquent les motifs de la création d'un l'établissement contenant un centre complexe de logistique, qui doit être établi sur le terrain de Budapest et ils expliquent les résultats de l'investigation faite de l'efficacité pour le programme complexe BILK en connexion avec la participation de l'état dans l'investissement.
- Zoltán Bokor:* L'utilisation du controlling dans le domaine des transports présentée par l'exemple du trafic ferroviaire451
L'auteur présente un système de gestion informatique, qui assure l'exactitude des données externes et internes.
- Dr. János Monigl-Zoltán Újhelyi-Tamás Koren-Endre Nagy-Zsolt Berki:* La nécessité de la détermination du trafic national des voyageurs et quelques aspects méthodologiques de cette détermination (Partie II)459
Les auteurs attirent l'attention sur la nécessité de la connaissance des exigences concernant le transport des voyageurs au point de vue du développement des relations appropriées entre l'autorité et le service et du financement des services. Dans la deuxième partie de l'article ils traitent quelques questions sous-sectorielles des transports servant pour la détermination des mouvements des voyageurs. Ils présentent une méthode pour la détermination du mouvement des voyageurs entre les gares ferroviaires et puis ils traitent les questions de la distribution des mouvements des véhicules routiers sur le réseau.
- György Burian Fendall:* La présentation des nouveaux wagons ferroviaires ayant un système modulaire pour le transport combiné des marchandises474
L'inventeur présente le nouveau wagon ferroviaire ayant un système modulaire, le wagon à corbeille
- Annexe de l'Union Européenne:
Les informations en liaison avec l'accèsion à l'Union Européenne478

Summary

- Mrs. Dr. Lászlóné Tánczos-Zoltán Békefi-Dr. István Magyar:* The investigation of the efficiency for the complex program of the Intermodal Logistics Centre of Budapest441
The authors give reasons for the necessity of the establishment containing the complex logistics centre to be established in the area of Budapest and explain the investigations of the program of the complex program BILK in connection with the participation of the state in the investment.
- Zoltán Bokor:* The utilisation of the controlling in the field of the transportation demonstrated on the example of the railway transport (Part II.)451
The author presents an economic management information system, which assures the correctness of the external internal data.
- Dr. János Monigl-Zoltán Újhelyi-Tamás Koren-Endre Nagy-Zsolt Berki:* The necessity of determining the national passenger traffic demand and some of its methodological viewpoints (Part II.)459
The authors call the attention of the necessity of the knowledge of the passenger transport demand from the point of view of developing the relation-ship between the authorities and the services and financing the services. In the second part of the article they present some issues of the transport sectors concerning the determination of the passenger flows. They present a method for the determination of the passenger flow between the railway stations and then they explain the issues of the traffic distribution of the vehicles on the road network.
- György Burian Fendall:* The presentation of the new railway wagon used for the combined transport utilised in module system474
The inventor presents the new so called basket type railway wagon having module system
- EU Annex:
News of the transport related to the admission to the EU478

Zusammenfassung

- Dr. Tánczos, Lászlóné - Békefi, Zoltán - Dr. Magyar, István:* Untersuchung der Effektivität des komplexen Programms der Budapester intermodalen logistischen Zentrale (BILZ)441
Die Autoren begründen die Notwendigkeit der Errichtung einer, auch eine komplexe logistische Zentrale enthaltenden Anlage in der Region von Budapest und geben die Untersuchungen der Effektivität des komplexen Programms der BILZ im Zusammenhang mit der staatlichen Beteiligung bekannt.
- Bokor, Zoltán:* Die Verkehrsanwendung des Controlling am Beispiel des Eisenbahnverkehrs /Teil II/451
Der Autor stellt ein wirtschaftliches Informationssystem vor, welches die Richtigkeit der externen und internen Daten verwirklicht. Der Bestimmung der Fahrgastströme behandelt. Es wird eine Methodik zur
- Dr. Monigl, János - Újhelyi, Zoltán - Koren, Tamás - Nagy, Endre - Berki, Zsolt:* Notwendigkeit und einzelne Gesichtspunkte der Methodik der Bestimmung der nationalen Bedürfnisse der Personenbeförderung (Teil II.)459
Die Autoren lenken die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit der Kenntnis der Bedürfnisse an der Personenbeförderung aus dem Gesichtspunkt der Gestaltung der Dienstleistungsverhältnisse und der Finanzierung der Dienstleistungen. Im zweiten Teil werden einzelne Ressortfragen der Bestimmung der Fahrgastströme zwischen den Stationen beschrieben und dann die Fragen der Netzverteilung der Fahrzeugströme auf Straßen behandelt.
- Burian Fendall, György:* Bekanntgabe des neuen Eisenbahngüterwagons vom Modulsystem für den kombinierten Verkehr474
Der Erfinder stellt den neuen Eisenbahngüterwagons vom Modulsystem mit sog. Korb vor.
- EU-Beilage
Verkehrsnachrichten in Verbindung mit dem Beitritt zur EU478

Felhívás a KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE jövő évi előfizetésére

Kérjük lapunkat a 2000 évre előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi két megrendelőlap egyikével a Magyar Postához, vagy a Közlekedési Dokumentációs Kft.-hez való megküldésével

A kiválasztott megrendelőlapot kérjük kivágni és borítékban a következő címek egyikére elküldeni legkésőbb 1999. december 10-ig:

Közlekedési Dokumentációs Kft.
Budapest, 1400 Pf. 87.

HELIR Hírlapelőfizetési iroda
Budapest 1900

Egyes szám ára: 150,-Ft, éves előfizetési díj: 1800,-Ft.

Megrendelését előre is köszönjük.

Szerkesztőbizottság



Kellemes Karácsonyt

és

Boldog Új Évet Kíván

a Szerkesztőbizottság





A MÁV Rt. az átfogó reform jegyében olyan vasút megteremtésén munkálkodik, amit a polgár, a kormány és a vasutas egyaránt magáénak vall. A vállalati filozófiához egyre átláthatóbb és hatékonyabb gazdálkodó szervezet társul.

- A MÁV biztonságos és folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván megfelelni az utasok, a fuvarozók igényeinek.
- A MÁV korszerűsíti járműparkját, pályahálózatát, Magyarország legnagyobb informatikai programját hajtja végre.
- A MÁV az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében versenyképes, vállalkozó, kereskedő vasutat hoz létre.

Mind ez a minőségi munkát végző vasutasokkal, egyértelmű kormányzati támogatással és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésével érhető el.



A MÁV Rt teljesítményei	1997. tény	1998. terv	1998. tény	1999. terv
Utasfő (millió)	155,1	154,9	155,2	156,2
Utaskilométer (millió)	8582,6	8574,3	8787,7	8878,0
Árutonna (millió)	46,0	47,6	47,5	47,8
Árutonnakm (millió)	7873	8123	7852	7863
Átlagos állományi létszám (fő)	59229	57420	57252	56572
Termelékenység (képzett tonnák/fő)	277,8	290,8	290,6	295,9

Kell a vasút Európában!