

# Közlekedés- tudományi szemle

2.

1999

február

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



**A MEGOLDÁS**

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

## EURÓPAI UNIÓHOZ VALÓ CSATLAKOZÁS

Lovas József

### VASÚTI KÖZLEKEDÉS

# Az Európai Unió és a vasutak

I. rész

Az Európai Unió tagság Magyarország számára is elérhető közelségbe került, mivel az Európai Tanács 1997. december 13-i luxemburgi ülésén eldőlt, hogy 1998. áprilisában megkezdődhetnek a csatlakozási tárgyalások. A luxemburgi csúcsertekezleten határozta, hogy Ciprus mellett öt kelet-európai állammal Magyarországgal, a Cseh Köztársasággal, Lengyelországgal, Észtországgal és Szlovéniával kezdődhetnek meg a csatlakozási tárgyalások. Az Európai Unió jelenleg már Európa 15 országát és több mint 350 millió lakosát integrálja a Maastricht-ban megkötött szerződésnek megfelelően.

Az 1993. november 1-jén életbe lépett Maastricht-i szerződéssel új fejezet kezdődött a tagállamok lakosai részére, amely azt is jelentette, hogy az Európai Közösségnek ezután, a gazdasági jellegű közösségből politikai unióvá kell alakulnia, úgy hogy ugyanakkor a tagállamok és régiók sokszínűségét és kulturális identitásukat megtarhassák.

Az 1998. áprilisában megkezdett tárgyalások novemberben folytatódtak.

A tárgyalások menete, a pontos feltételek nem ismeretesek, így menetközbeni álláspont módosítás, pontosítás szükségessé válhat, amelyhez folyamatos információt kell biztosítani a tárgyaló delegáció részére. A helyzet rendkívüli mivel, volt szocialista országokat eddig még nem vettek fel az EU-ba és az EU-nak nincs pontosan körülhatárolt feltétel-

rendszere a csatlakozni szándékozó országok számára. Viszont az is igaz, hogy a jelölt országok sem rendelkeznek igazi integrációs stratégiával, és majd a csatlakozási tárgyalások menete során lehet és kell pontosítani a végrehajtandó intézkedéseket és azokat a kérdéseket és problémákat, amelyeket az ország nem tud azonnal teljesíteni, vagyis amelyekre derogációt kell kérni. A gyorsan átalakuló gazdaságban az alkalmazkodási feltételek és a követelmény rendszer ismeretének hiánya nyilvánvalóan szükségesé teszi a derogáció kérését és természetesen ezzel a lehetőséggel amennyiben szükséges élni is kell. A csatlakozás idejére a makro- és mikrogazdaságnak azonban készen kell állni az integrációs alkalmazkodás feltételeinek teljesítésére.

A tagjelölt országokban az EU csatlakozás szinte mindenkit közvetlenül érint, amely kör az EU-ban sokkal kisebb, de ennek ellenére várható egyes szakmai érdekképviselői csoportok erőteljes nyomása adott területeken és témakörökben. Ezek ellensúlyozása széleskörű ismereteket és információcserét igényel a mikrogazdaság érintett szereplőivel. Ezért is rendkívül fontos a magyarországi mikroszférában az EU-integrációs szemlélet, és tudatosodás létrejötte, valamint az információk akadálytalan áramoltatása.

Ami az információ ellátását és a felkészültséget illeti a hazai EU jogharmonizáció eredményeinek

alkalmazása, a vállalati szintű gyakorlat eltérő képet mutat. Vannak vállalatok, ahol már eleget tesznek pl. az ISO minőségi előírásoknak, és erről a tanúsítvánnyal is rendelkeznek, más helyeken pedig ugyan a harmonizációs foglalkoztatás halad előre, a végrehajtás és az alkalmazás azonban kívánnivalókat hagy maga után.

Vállalatokon belül is eltérő a helyzet míg a vezetők integrációs felkészültsége kielégítő, addig az alkalmazottak tájékozatlansága a jellemző és az "európai szemlélet" szerényebb az elvárhatónál. Ennek értelmében rövidesen sor kerül a MÁV középvezetői részére az EU csatlakozással kapcsolatos szemináriumok megrendezésére.

A csatlakozási tárgyalások tétje nagy, a vállalatoknak így a MÁV-nak is olyan tárgyalási anyagot kell összeállítani, amely biztosítja a tárgyaló delegáció megalapozott érvelését, amely így vitatni tudja az EU saját érdekeltségére vonatkozó törekvéseit az egyoldalú előnyök megszerzésével szemben.

Mint ismeretes hosszú tárgyalás sorozat után 1991. december 16-án írták alá (1.táblázat) Magyarország és az Európai Közösség közötti Európa Megállapodást (Társulási Szerződést), amely a nemzeti parlamentek és az Európai Parlament általi ratifikálás után 1994. február 1-jén lépett hatályba. A megállapodás alapján az EU részéről ezt követően megalakultak a társulás in-

## 1. táblázat

## Magyarország és az EU csatlakozás

1988. szeptember 26.	Kereskedelmi és együttműködési egyezmény az EU és Magyarország között.
1989. június 14-16.	A kelet-európai országok támogatásának meghirdetése: Magyarország és Lengyelország támogatására döntenek az EK PHARE programjáról.
1990. február 5.	Az Európai Tanács hivatalos regionális programmá emeli a PHARE-t.
1991. december 16.	Az EK és Magyarország közötti társulási szerződés aláírása.
1994. február 1.	A nemzeti parlamentek és az Európai Parlament ratifikálása után életbe lép a társulási szerződés Magyarországgal.
1994. március 17.	Megalakulnak a társulás intézményes szervezetei.
1994. április 1.	Magyarország csatlakozási kérelmet nyújt be.
1995. május 3.	A brüsszeli bizottság elfogadja a közép- és kelet-európai országok csatlakozásához irányelveket és felkészülési programot tartalmazó Fehér Könyvet
1996. április 26.	Hans Beck az Európai (brüsszeli) Bizottság nagykövete átadja a magyar külügyminiszternek a 150 oldalas kérdőívet.
1997. december 13.	A luxemburgi csúcsertekezleten eldől, hogy 1998 áprilisában Ciprus mellett öt kelet-európai állammal: Magyarországgal, a Cseh Köztársasággal, Lengyelországgal, Észtországgal és Szlovéniával kezdődnek meg a csatlakozási tárgyalások.
1998. április	A csatlakozási tárgyalások megkezdése.
1998. november	A csatlakozási tárgyalások folytatása.

tezményes szervei: a Társulási Tanács (1994. március 7. Brüsszel), a Társulási Bizottság és Szakbizottságai, valamint a magyar és európai képviselőket tömörítő Parlamenti Társulási Bizottság (2. táblázat).

Ennek megfelelően Magyarországon is megalakultak az Európai Unióhoz való magyar csatlakozást szervező, összehangoló intézmények (3. táblázat). Időközben az események már nagyobb sebességre kapcsolak, ugyanis 1996. április 26-án Hans Beck nagykövet az Európai (Brüsszeli) Bizottság budapesti képviselője átadta a magyar külügyminiszternek az EU kérdőívét. A 1150 oldalas kérdőív kitöltésével – amely az Európai Bizottság országtanulmányainak kiinduló-

pontja – készült el a csatlakozási tárgyalások megkezdéséhez szükséges alapanyag. A kérdőív természetesen számos feladatot adott a szaktárcáknak, így a közlekedésnek ezen belül a vasútnak is.

A kérdőív 5. fejezete foglalkozott a közlekedéssel. Az 5/I. pont “A közlekedési szektor alaptrendje és statisztikái” cím alatt statisztikai adatok összeállítását jelentette. Az 5/II. pont pedig “A közlekedési ágak alaptrendje és piacszerkezete” cím alatt az A,B,C,D,E,F, alpontokban tette fel a kérdéseket az egyes közlekedési ágakra vonatkozóan, amelyből a B pont vonatkozott a vasúti közlekedésre, a D pont pedig a kombinált fuvarozásra.

A következő lépés az integrá-

ció felé a tárgyalásokhoz szükséges anyagok, a tárgyalási stratégia kidolgozása. Ehhez megalakultak Magyarországon az EU csatlakozás előkészítését végző intézmények, amelyek a következők:

Az Országgyűlés Európai Integrációs Ügyek Bizottsága – elnöke: korábban Orbán Viktor, jelenleg dr. Szájer József – amely már eddig is kifejtett elsősorban “lobbizó” tevékenységet.

Az EU integrációval kapcsolatos kormányzati hatáskörök elrendezése során a Külügyminisztériumon belül megalakulásra került az államtitkár vezetésével az Integrációs Államtitkárság, amely a magyar csatlakozást előkészítő összehangoló kormányzati csúcsszerv. Az államtitkárság az IKM Európai Ügyek Hivatala és a Külügyi tárca integrációval foglalkozó szervezeti egységeinek összevonásával jött létre. Az Európai Integrációs Tárcaközi Bizottság, amely a külügyminiszter vagy az államtitkár vezetésével végzi tevékenységét és irányítja a 27 tárcaközi munkacsoportot, amely tulajdonképpen teljes vertikumában felölel valamennyi tevékenységet, mint pl.: áruk szabad mozgása, pénzügyi és közlekedési szolgáltatás, tőke szabad mozgása, verseny, vámunió, kutatás és fejlesztés, statisztika, társasági jog, energia, adózás, infrastruktúra, oktatás környezetvédelem, költségvetés, számvitel, polgári jog, stb.

Az Európai Integrációs Kabinet, a miniszterelnök vezetésével határozza meg a csatlakozási stratégiát.

Tagjai: a belügy, igazságügy, gazdasági és külügyminiszter.

Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport, amelynek a témacsoportjai a különböző ágazatokra (alágazatokra) készítene tanulmányokat. Ezek az elkészült tanulmányok szakértői megvitatás után kerülnek véglegesítésre majd témaösszefoglalók készülnek és ezek az ágazati és speciá-

2. táblázat

## Az EU csatlakozást segítő intézményrendszer

<b>TT (Társulási Tanács)</b>	Felügyeli az EU és Magyarország közötti társulási megállapodás alkalmazását.
<b>Tagjai:</b>	A brüsszeli Bizottság, a Miniszteri Tanácsa és a Magyar Kormány képviselői
<b>Elnöke:</b>	Felváltva a magyar külügyminiszter és az EU soros elnökét adó ország külügyminisztere.
<b>TB (Társulási Bizottság)</b>	Segíti a TT munkáját.
<b>Tagjai:</b>	A brüsszeli Bizottság, a Miniszteri Tanácsa és a Magyar Kormány államigazgatási tisztviselői
<b>Társulási Parlamenti Bizottság</b>	
<b>Tagjai:</b>	Az Európai Parlament és a Magyar Országgyűlés Európai Integrációs Ügyek Bizottsága.
<b>Elnöke:</b>	Váltakozva a magyar és az EU delegáció elnöke.

lis tanulmányok képezik majd a vitaanyagot a csatlakozási tárgyalások megkezdéséhez ill. lefolytatásához. Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport vezetője irányítja a munkákat és tartja a kapcsolatot a kormányzati szervekkel.

Az Integrációs Stratégiai Munkacsoporton belül "tevékenykedő" témacsoportok egyike az "Infrastruktúra és szolgáltatásai" c. 12.sz. témacsoport, amelybe a következő szakterületek tartoznak: a közlekedés, a vízgazdálkodás, a raktározás, a készletezés, a posta a távközlés és az idegenforgalom. A közlekedésen belül: a vasúti, a közúti és a légi közlekedés képezik az alpontokat. A témaágazat vezetője az MTA Világgazdasági Kutatóintézet főmunkatársa. Ez a munkacsoport az tehát, amelyben a MÁV is érintett és amelyben alapos helyzetértékelés után ki kell fejteni a csatlakozással összefüggő érdekeltségi, ellenérdekeltségi viszonyokat. Mérlegelni kell a tagságból adódó előnyöket, hátrányokat, kiemelni a súlyponti kérdéseket, a legfontosabb tennivalókat, felhasználva

a már csatlakozott országok vasútajainak felkészülési tapasztalatait is. A felsoroltak hónapokig tartó, körültekintő, alapos munkát igényelnek, amelyre a MÁV szakértői munkacsoportja – az említett Integrációs Stratégiai Munkacsoport – "Infrastruktúra és szolgáltatásai" c. 12. témacsoportján belül megalakult és készíti a szükséges anyagokat. Ennek első része az elmúlt 10 évet felölelő helyzet felmérése volt.

A helyzetfelmérés fejezetben szerepelt a teljesítmények és igények változása, a hálózatra vonatkozó mennyiségi, minőségi adatok, különös tekintettel a tranzit igényekre.

elemzésre kerültek a járműpark (mennyiség, minőség), a humán erőforrások, a tulajdonformák és a változástendenciája, a gazdaságpolitika (pénzügy és versenypolitika), valamint a jogi

3. táblázat

## Az EU csatlakozást segítő magyarországi intézményrendszer

<b>Integrációs Kabinet</b>	A csatlakozási stratégia meghatározója (Miniszterelnöki Hivatalban)
<b>Elnöke:</b>	A miniszterelnök
<b>Tagjai:</b>	Külügy-, ipari és kereskedelmi, igazságügyi, pénzügy- belügy- és a földművelésügyi miniszter
<b>EITB – Európai Integrációs Tárcaközi Bizottság</b>	A közösségi és magyarországi szabályozások összehasonlítása és javaslattétel a csatlakozási tárgyalásokon követendő stratégiára
<b>Osszetétele:</b>	27 ágazati munkacsoport
<b>Tagjai:</b>	A minisztériumok helyettes államtitkára
<b>Elnöke:</b>	A külügyminisztérium államtitkára
<b>IAT – Integrációs Államtitkárság</b>	Az EITB munkáját koordinálja (a Külügyminisztériumban)
<b>Vezetője:</b>	A külügyminisztérium államtitkára
<b>ISM – Integrációs Stratégiai Munkacsoport:</b>	A Miniszterelnöki Hivatal részére anyagokat készít, vezetője az EITB vezetőjével együtt részt vesz az Integrációs Kabinet munkájában.
<b>Osszetétele:</b>	20 témakörben egy-egy munkacsoport; a MÁV Rt. az Infrastruktúra és Szolgáltatásai munkacsoportban dolgozik.
<b>Vezetője:</b>	Az MTA Világgazdasági Kutatóintézet igazgatója

szabályozás jelenlegi és várható helyzete (EU harmonizációs szint). Végezetül a környezetvédelem, a biztonság és a minőségpolitika szerepelt az anyagban. A felsorolt elemeknél az EU átlag is szerepelt összehasonlítva a magyar tényhellyel.

Ezt követően készültek a további tanulmányok (2. tanulmány), amelyek a vasút különböző szakágainak érdekeltégi, ellenérdekeltégi viszonyait, a csatlakozás súlyponti kérdéseit, valamint az előnyök és hátrányok mérlegét mutatják be.

Végezetül néhány EU tagország vasútja átalakításának tapasztalatait és Lengyelország,

Csehország, Szlovénia csatlakozást előkészítő munkálatait foglalta össze a harmadik tanulmány.

Az elmondottakkal kapcsolatosan a MÁV Rt. az Európai Unió, vasutakra kiadott irányelvei végrehajtása területén jelentős eredményeket tud felmutatni, amelyek révén a magyar csatlakozás fő mozgató erejét képezheti. Ennek szellemében fogalmaztuk meg már korábban a vállalat stratégiai céljait a nemzetközi kapcsolatok területén is: vagyis a csatlakozásra való felkészülés keretében integrálódunk kell az EU vasutak szolgáltatási rendszerébe. Ez azt jelenti, hogy aktív MÁV szerepvállalás szükséges

az európai nemzetközi vasúti szolgáltatások kínálatának fejlesztésében, és a hatékony partneri együttműködés biztosítására részt kell vennünk a nyugati vasutak projektjeiben. Továbbá fel kell használni a kapcsolatokból adódó információ szerzési, képzési lehetőségeket a MÁV Rt. munkatársai európai szemléletének erősítésére. Ez is előfeltétele annak, hogy Magyarországon kialakuljon egy olyan vasút, amely az ezredfordulóra a kornak megfelelő színvonalon és gazdaságosan biztosítja az utasok és az áruk szállítását és egyenrangú részét képezi majd az "egységes európai vasútnak".

## EURÓPAI UNIÓHOZ VALÓ CSATLAKOZÁS

Farkas Gyula

## KÖZLEKEDÉSEPÍTÉS

# A közlekedési infrastruktúra

fejlesztésének és működtetésének korszerű módszerei, különös tekintettel a vasúti közlekedésre

### I. Bevezetés

Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozásának előkészítéskor szigorúan számba kell venni, hogy ez az ország számára milyen kötelezettségekkel és vele párhuzamosan milyen előnyökkel jár a közlekedési infrastruktúra működtetés és fejlesztés területén. Az ország szerény ásványkincs-vagyona és energiaforrása előtérbe helyezi a geopolitikai elhelyezkedésből származó előnyök minél hatékonyabb kihasználását. Az európai hid-szerep betöltéséhez azonban elengedhetetlen a jogharmonizáció mellett a különféle feladatokra való műszaki-technikai felkészülés, többek között a megfelelő infrastrukturális háttér biztosítása.

A közlekedési infrastruktúrával szemben támasztott követelmény, hogy egyrészt az ország személy- és áruszállítási igényeit oly módon elégítse ki, hogy megfelelő kiépítettsége, műszaki színvonala révén a nemzetközi közlekedési rendszerekhez való kapcsolódást is biztosítsa.

Az előbbieken megfogalmazott követelmények teljesíthetőségének alapfeltétele az infrastruktúra kiépítéséhez, fenntartásához és fejlesztéséhez szükséges anyagi forrás biztosítása.

A cikk célja, hogy a közlekedési infrastruktúra finanszírozásánál nemzetközi gyakorlatban alkalmazott megoldásokat bemutassa. Az egyes közlekedési alágazatok infrastruktúrájának finanszírozási megoldásai során a

cikk egyrészt az egyes országokban alkalmazott megoldások előnyeit és hátrányait elemzi, másrészt ahol ennek meg nincs kidolgozott rendszere ott csak az infrastruktúra jövőbeli finanszírozására tervezett elképzelések kifejtésére szorítkozik.

A közlekedési infrastrukturális létesítmények, mint megvalósítandó beruházások, más befektetésekkel, projektekkel összehasonlítva, olyan sajátosságokkal rendelkeznek, amelyek ismerete elengedhetetlen a lehetséges finanszírozási megoldások feltárásához. Ezek a sajátosságok a következők [1]:

– meglehetősen magas kezdeti befektetési ráfordítás, nagy beruházási költségigény, amely a projekt megvalósítására rendszerint



csak többféle forrás egyidejű igénybevétele mellett teremt lehetőséget;

- hosszabb tervezési, építési idő, alacsony üzemeltetési költségek, alacsony produktivitás;

- a projekt élettartama alatt egyenlőtlen a kihasználás;

- a szolgáltatás igénybevétele lassan növekvő görbével modellezhető, így a bevételek forgalomba helyezés időpontjára átszámított jelenértéke kedvezőtlenül alacsony;

- a létesítmény megvalósításával és üzemeltetésével kapcsolatos kedvező és kedvezőtlen gazdasági hatások a közlekedési infrastruktúra létesítmény tulajdonosát, üzemeltetőjét, igénybevevőit egymástól eltérő módon érintik, így törvényszerűen érdekkonfliktusok keletkeznek, amelyek megoldásáról gondoskodni kell;

- nehezen leírható kockázati struktúra (politikai, pénzügyi, építési, kereskedelmi, üzemeltetési kockázat) jellemzi a közlekedési infrastruktúra létesítmények teljes élettartamát;

- rendszerint az átlagosnál nagyobb bizonytalansággal járó hozam, hosszú megtérülési idő és nagyfokú, tartós kockázat jellemzi a projektet.

A sajátosságok számbavétele segítséget ad ahhoz, hogy megfelelő válaszok szülessenek azokra a kérdésekre, hogy kinek kell viselni a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének a terheit, kinek a feladata a működőképesség folyamatos fenntartása.

A közlekedési infrastruktúra fenntartási ráfordításának elmara-dása a szolgáltatási színvonal folyamatos romlásához, a pótlás terheinek növekedéséhez vezet, míg a fejlesztések elmulasztása korlátozza a gazdasági fejlődést.

## 2. A vasúti infrastruktúra finanszírozása

Közép-Kelet Európában a külső gazdasági és politikai viszonyok

megváltozása jelentős motivációs szerepet játszott abban, hogy – a vasút versenyképességének fokozását szem előtt tartva – belső átalakításokat hajtsanak végre. A szervezeti struktúraváltást az új gazdasági környezet (jelentős piacvesztés és az azzal párosuló termelékenységcsökkenés) is sürgette. A vasúttársaságok adósságállománya drasztikusan megnövekedett, a kompenzáláshoz szükséges állami támogatások volumene – a központi források csökkenése miatt – a közép-kelet-európai országokban reálértékben csökkent [2].

Az átalakulás az egyes országokban a következő részstratégiák mentén került megvalósításra:

*Költségcsökkentés >> EU-konformitás >> Piacorientáció >> Privatizáció*

A jelenlegi költségvetési korlátok mellett az esetek többségében nincs lehetőség arra, hogy a finanszírozást kizárólag költségvetési források, adók igénybevételelvel oldják meg.

Az alternatív finanszírozási források keresésének kényszere olyan modell kialakítását tette szükségessé, amelyben a befektetett magántőke számára megfelelő jövedelmezőség elérését lehet biztosítani. Csak ez a megközelítés kínál lehetőséget arra, hogy az állami közreműködés mellett a terület a magántőke befektetők számára is attraktív legyen.

A vasúti beruházások jelentős mennyiségű külső gazdasági hatást váltanak ki. A gazdasági rendszer az ilyen típusú beruházás révén jelentős előnyökhöz jut, ezért fontos, hogy a döntéseknél figyelembe vegyék a hazai intézményekkel kapcsolatos hatásokat, úgy is, mint ezen hozamok közvetett élvezőit, de úgy is, mint a szükséges források biztosításához hozzájárulókat [1]. A 91/440/EU irányelv szabályozza a vasutak és csoportjaik fizetési kötelezettségét a vasúti infrastruktúra használatáért, mivel e fizetéseknek meg kell felelniük a

vállalkozások közötti megkülönböztetés kizárása elvének.

A vasúti infrastruktúra irányító a vasúti infrastruktúra használatáért pályahasználati díjat állapítanak meg, amelyet az infrastruktúrát használó vasútvállalatok és nemzetközi finanszírozó pénzügyi csoportok megfizetnek. Összhangban a szolgáltatások szabad biztosításával és a piaci verseny fenntartására irányuló törekvésekkel az új üzemeltetők betelepítése érdekében a pályához való hozzáférési jogot ki kell terjeszteni minden olyan vasúti vállalatra, amelyet a Közösségen belül az áru fuvarozási, a kombinált áru fuvarozási és a nemzetközi személyfuvarozási szolgáltatások céljából hoznak létre.

A 95/19/EU irányelv szerint egyrészt a pályavasút működtetőjének felelőssége a pályahasználati díjból származó bevételek és az állami hozzájárulások egyensúlyának biztosítása a pályavasúti kiadásokkal; másrészt a pályavasutat működtető szervezet feladata a pályavasút fejlesztések – beleértve az eszközök fenntartását vagy megújítását is – finanszírozása.

*Állami hozzájárulások.* Az állami szektor részéről a szerepvállalásra három alapvető lehetőség kínálkozik:

- szabályozási és felügyeleti funkciók ellátása a projekt végrehajtásában;

- olyan eszközök rendelkezésre bocsátása, amelyek növelik a projekt jövedelmezőségét és vonzóbbá teszik a magán befektetők számára;

- kockázatmegosztás a magán szektorral, illetve a koncesszorral.

### 2.1. Jellemző példák a nemzetközi gyakorlatból

*Franciaország.* Az SNCF privatizációját mind a hatalomvesztéstől való félelem, mind a közhivatalnoki státusz elvesztése miatt a vasúti szakszervezetek, valamint az alkalmazottak is ellenzik. A

vasúti infrastruktúrát (vasúthálózat fejlesztése, karbantartása; adósságkezelés finanszírozása; hálózat működtetése) mint külön szervezet támogatja az állam. Az infrastruktúra-vasút [RFN] főbb bevételi tételeit az SNCF-től kapott pályahasználati díj, valamint az ingatlanok bérbeadásából származó egyéb bevételek képezik.

*Norvégia.* Az állam kedvező versenyfeltételeket biztosít a vasút számára – elsősorban környezetbarát jellegét hangsúlyozva – a többi fuvarozási móddal szemben. A veszteséges vasúti személyszállítást a pályahasználati díj ráosztott részétől mentesítik. A közforgalmú helyközi autóbusz-közlekedést lebonyolító vállalatoknak sem kell a közút igénybevételéért úthasználati díjat fizetniük.

*Nagy-Britannia.* A brit vasút választotta a legradikálisabb átalakulást:

- vezetőváltás;
- pálya- és kereskedő vasút szétválasztása;
- létszámleépítés;
- szervezeti átalakítás;
- hatékony adósságkezelés;
- franchise rendszerű vasút-üzemeltetés.

Az infrastruktúra tulajdonosa a Railtrack, amely az infrastruktúrát vonalként, illetve hálózatként bérbé adja egy-egy személy- vagy áruszállító vasúttársaságnak. Ezért a személyszállítási (TOC) és árufuvarozási vállalatoktól (FOC) pályahasználati/lízingdíjat kap, karbantartási és szolgáltatási díjat fizet a pályakarbantartó és felújító cégek és egyéb szolgáltatók számára. Feladata az országos és helyi személyvonatokat közlekedtető TOC és a tehervonatokat működtető FOC hálózathoz való hozzájutásának biztosítása.

*Németország.* A német vasút is jelentős szervezeti változtatásokkal, mérsékelt vezetőváltással és kisebb létszámcsökkentéssel reagál a megváltozott feltételekre. A rövidtávú stratégia szerint a je-

lenlegi DB holdingként biztosítana keretet a létrehozandó négy profitcentrum (távolsági-, és helyi személyszállítás, árufuvarozás, infrastruktúra) működéséhez. Az új DB olyan üzleti egységekből áll, amelyek mindegyikének – a tervek szerint – nyereségesnek kell lennie. Az egységeket 1997-től kezdődően korlátozott felelősségű részvénytársaságokká alakítják át. A távolabbi elképzelés a holding felosztása a négy profitcentrum teljes önállóságának biztosításával.

A következő években évente jelentős összeget költenek a gördülőállomány fejlesztésére, beleértve ebbe az ICE2 szerelvényeket, valamint a távolsági és a környéki forgalomba beállítandó járműveket is.

Az infrastruktúra használatáért megállapított pályahasználati díj három részből tevődik össze:

- vonalhasználati díj;
- állomási vágányok használati díja;
- állomási létesítmények használati díja.

A vonalhasználati díjat a csomópontok közötti vonalszakaszokra állapítják meg. A figyelembe vett differenciálási szempontok: a vonalszakasz közlekedési jelentősége és teljesítőképessége, a vonalak műszaki minősége, valamint a menetrendi pontosság iránti igény. Az állomási vágány használati díj két részből áll: az állandó rész éves értékeken alapul, és éves bérlet jellegű. A változó rész az igénybevett vágányhossztól függ. Az állomási berendezések, létesítmények használati díja még kidolgozás alatt van. Mivel a pályahasználati díjat vonatkm alapján képezik, annak fajlagos értéke az üllőhelykihasználtsággal fordított arányban változik. Mivel a vonalnak az áramdíját külön kell fizetni, ez a villamosítást hátrányos helyzetbe hozza. A pályahasználati díj nagysága attól is függ, hogy a vonat milyen gyakran közlekedik. Így a menetrendnek marketing

funkciója is lesz: menetvonal orientált modell érvényesül a személyszállításban, szolgáltatásorientált modell az áruszállításban.

Jelenleg még kutatási fázisban tart annak vizsgálata, hogy a pályahasználati díjból fakadó többletköltségek a vasúton történő személy- és áruszállítást hogyan befolyásolják.

*Svédország.* A svéd vasutak vezetése is belátta, hogy a szállítási piacon történő pozíció javításához át kell alakítania korábbi szervezeti struktúráját. A svéd kormány felállított egy a vasutakkal foglalkozó szervezetet, amely az ország vasúti fővonalaira szolgáltatásokat vásárol. A változások a vasútüzem korszerűsítését (TQM bevezetése), ellenőrizhetőségét és piaci pozícióba helyezését követően a szállítási piacon a forgalom és részesedés növelését célozzák. A pályahasználók fix vagy változó díjat fizetnek a kormánynak, amely a teljes határköltség fedezésére szolgál a vágány, a kitérők és a felsővezeték kopása, elhasználódása esetén. A fizetett díj egyúttal magában foglalja a környezeti költségek egy részét, valamint a társadalmi-gazdasági balesetek költségét, amelyet a közúthoz hasonlóan számítanak.

A kormány által évente a pályavasút használatáért megállapított díj két részből áll: egy állandó részből, amelyet egyfajta járműadónak lehet tekinteni, és egy változó részből, amelyet egy járműtípustól függő átlagdíj alkot. A BV differenciálhatja a kormányzat által meghatározott átlagdíjat a vontató jármű sebessége, a teherkocsi rakománysúlya és a vontatási nem függvényében. A pályavasúttal összefüggő összes költséget az államháztartás viseli.

*Hollandia.* A nemzeti vasúti társaságot (NS) pályavasútra és kereskedő vasútra választották szét, a jövőben a fő vasúti vállalat holding vállalként fog üzemelni a különböző tevékenységeket végző leányvállalataival együtt.

A hollandok liberális felfogását jellemzi, hogy a kereskedő vasutat tovább kívánják bontani: személyszállító és áruszállító részre, majd később a személyszállítást teljesen privatizálják. Hollandiában szigorúan különválasztották a vasút közszolgálati tevékenységét a többi tevékenységétől, így csak az állam által kirótt közszolgálati kötelezettségekért és az állam illetékes hatóságaival megkötött közszolgálati szerződésekért járhat állami támogatás. A vasúti infrastruktúra használatáért az átmeneti időszakban (2000-ig) "zéró-díj"-at számít fel a kereskedő vasútnak az infrastruktúra-vasút, mivel a díjkalkuláció végrehajtásának feltételei problematikusak. A vasúthálózaton szolgáltatni kívánó cégek hálózatba való szabad belépésével kapcsolatban már elkötelezte magát az ország, amely az erre vonatkozó jogalkotásában is megnyilvánult. Az NS is termékközpontú szervezeti struktúrát alakított ki a régi, funkcionális felépítés helyett. A kormány az infrastrukturális támogatást a vasúton belül létrehozott kormányügynökségnek juttatja, amely ezt az egyes alvállalkozók között hivatott szétosztani.

Az egyes javaslatok szerint a vasúti infrastruktúra tulajdonjoga, építése és fenntartása az állam kezében marad, míg az NS a jövőben mind az áru-, mind a személyszállítási piacon kereskedelmi jellegű közlekedési vállalatként fog működni.

Megállapítható, hogy az Európai Közösség országai a vasutak piaci térvetésének fékezése, megállítása érdekében, a közúti versenytárrsal való fuvarpiaci versenyegyenlőség biztosítása céljából fokozatosan áttértek az infrastruktúra állami költségvetésből való finanszírozására. A pályahasználati díj az európai mértékekhez viszonyítva alku eredményeképpen alakult ki, csak részben fedezi a karbantartás és működtetés költségeit. A pályahasználati díjban az értékcsökke-

nés, a befektetett tőke kamatai, a felsőbb vezetés költségei nem szerepelnek és az ideiglenes sebességkorlátozásokat sem veszik figyelembe.

Az európai országokban folyó kutatások eredményei azt mutatják, hogy a pályahasználati díj az UIC 374. számú döntvényében szereplő teljes pályaköltségeknek csak egy részét – az ún. változó költségeket – fedezi.

### 3. A városi közlekedési infrastruktúra működtetése

A fejlett nyugat-európai országoknak a 80-as évek óta szembe kell nézniük azzal a válsággal, amelyet a városi közforgalmi közlekedési rendszerük finanszírozása okozott. Ezzel egyidejűleg a gazdasági növekedés üteme is lelassult, a tömegközlekedés működtetését illetően pedig – monetáris és fiskális okokból – megkérdőjeleződött az állam és a magánszektor szerepe. Mindez olyan problémákat vetett fel, amely a közeljövőben Közép- és Kelet-Európa számára is gondot jelenthet. Így fontos az Európai Unió fejlett országaiban alkalmazott megoldások, tervezetek, sikerek és kudarcok ismerete, ugyanis ezen tapasztalatok segíthetnek a hazai tömegközlekedési rendszerek finanszírozásának új alapokra helyezésekor [3].

*Franciaország.* A közforgalmú közlekedés szolgáltatási színvonalának emelésére következő megoldásokat alkalmazzák:

- az üzemeltetési kiadások csökkentése (a Párizsi Tömegközlekedési Vállalat autóbusz- és metró üzemegységeire bízta az üzemeltetés megszervezését);

- a szerződés üzemeltetés, privatizáció (a tömegközlekedés által nyújtott szolgáltatások ellátását szerződésben rögzített időre magán vagy közösségi tulajdonban lévő vállalatokra bízák);

- a beruházások finanszírozása részben a közlekedési vállalat felelőssége (Franciaországban a

járműberuházás költségei és a közlekedési vállalatok finanszírozása tartozik ide);

- kedvező kamatozású kölcsön biztosítása (a Párizs környéki térség részesült ebből).

A beruházások finanszírozása a következőképpen alakul: Franciaországban a központi kormány a pénzügyi hozzájárulást csak a beruházások finanszírozására korlátozza, míg a helyi önkormányzati szint az üzemeltetésért felelős. Az állam jelentős részt vállal a szervezésben és finanszírozásban, ő a tulajdonosa a fővárosi tömegközlekedési vállalatnak (RATP). A helyi önkormányzatok pénzügyi függetlenségük mértékétől függően vállalhatnak felelősséget a tömegközlekedés működtetéséért. Négyféle jövedelemforrással rendelkeznek:

- adók;
- tarifális és szolgáltatási díjbevételek;
- kölcsön;
- adományok.

Az úgynevezett hagyományos források mellett a közforgalmú közlekedési vállalatok stabilnak tekinthető "címkézett" forrásokkal rendelkeznek és állami támogatásban is részesülnek. A helyi közlekedési hatóságok (20000 főnél nagyobb település önkormányzatai) a 10 főnél többet foglalkoztató vállalatoknál a törvényben meghatározott mértékig jogosultak olyan adószedésre is, amelyet a közforgalmú közlekedési beruházásokra kell fordítaniuk. Mivel Franciaországban a bevételt helyi szinten gyűjtik össze, és az így képződött összeg a helyi önkormányzat irányítása mellett kerül felhasználásra, az állami támogatás kisebb mértékű [4].

A párizsi régióban a párizsi közlekedési vállalatok által alkotott szindikátus, a regionális közlekedésszervezési hatóság, néhány éve olyan szövetséget hozott létre az együttműködő partnerekkel, amelyben gondoskodnak minden, a térségben felmerült személyközlekedéssel kapcsola-



tos magán vagy közhasznú vállalati kiadás fedezéséről. Ez a pénzügyi fedezet kiegészül egy a társadalmi költségeket (környezeti hatások, balesetek) is tartalmazó résszel.

A párizsi régió kívüli városok rendszeresen külső üzemeltető igénybevételéhez folyamodnak. A helyi közlekedési hatóságok és az üzemeltetők közötti szerződések már nem csak menedzseri szerződések, hanem a fuvarozó vállalatoknak kell vállalnia a kockázat egy részét.

Az üzemeltetési szerződésben foglaltak szerint Franciaországban az állam a lehető legkisebb költségű beruházást preferálja. Ennek értelmében legnagyobb a támogatási arány az elkülönített autóbusz-sáv létesítésénél, ezt követi a villamospálya beruházás és végül a metróberuházás.

Az állami támogatás mellett Franciaországban a magánszektor finanszírozása is jelentős mértékű a közforgalmi közlekedésben. Erre mutat jó példát, hogy a párizsi regionális gyorsvasúti hálózat (RER) Eurodisney parkot kiszolgáló állomás egyes létesítményeinek megépítéséhez hozzájárult a kiszolgált vállalat is.

Összegzésként megállapítható, hogy Franciaországban a helyi és központi hatóságok pénzügyi támogatása elengedhetetlen a közforgalmi közlekedésben. Nyíltan vagy burkoltan elfogadott, hogy a közforgalmú közlekedést nem kereskedelmi árunak tekintik, hanem a közösség beavatkozás szükségességét hangsúlyozzák. Fontos kérdés a közvetett haszonélvezők bevonása közlekedési infrastruktúrális beruházás finanszírozásába, amely önkéntes alapon vagy akár kötelező adókkal is biztosítható. A rendelkezésre álló helyi finanszírozási alapok csak kis mértékben járulnak hozzá a közforgalmú közlekedés fejlesztéséhez.

*Svédország.* Svédországban a 80-as évek elején újraszabályozták a regionális és a helyi tömeg-

közlekedésre vonatkozó illetékességet. A reform célja az volt, hogy a lakosoknak az ország minden részén kielégítő közlekedési kínálatot tudjanak nyújtani lehetőleg alacsony nemzetgazdasági költséggel.

1995-től kezdve a közlekedési hatóságokat (THM) jogosították fel arra, hogy körzetükben szervezzék meg az autóbusz forgalmat, illetve ezzel vállalkozásokat bízzanak meg. 1990-ben ide sorolták a vasúti forgalmat is, majd liberalizálták a körzetek vasúti vállalatait, s később a távolsági autóbusz-közlekedést is.

A közlekedési szolgáltatást kínálók a közúti közlekedésben, önkormányzati, állami és magán autóbusz vállalatok, míg a vasúti közlekedésben az államvasút (SJ), illetve a körzeti magánvasutak. A szerződéseket 3–5 évre kötik velük a THM-ek. Itt az a politikai cél, hogy a 90-es évek végére már az egész – helyi és körzeti – tömegközlekedésben piaci verseny alakuljon ki.

Az 1998-ban bevezetett liberalizálás előtt az autóbusz-állomány több, mint fele önkormányzati tulajdonban volt. Jelenleg az önkormányzati vállalatok piaci részesedése összesen 44%, az állami Swebusra, illetve a magánvállalkozásokra 28–28% esik. Az önkormányzati vállalatok részesedése csökkenőben van. Ez az az is magyarázható, hogy nem pályázhatnak az önkormányzatuk területén kívüli közlekedési szolgáltatások nyújtására, így ha saját területükön nem eredményesek, eltűnnek a piacról.

Mára a körzetek erőfeszítéseinek eredményeképpen, a liberalizálás és a minőség javítás hatásaként összességében tartani tudják a tömegközlekedés keretében megtett utazások számát és a tömegközlekedésnek a személyforgalomban való részesedését.

*Hollandia.* A városok közötti autóbusz-közlekedés privatizációja elkezdődött, az állam a számára veszteséges autóbuszjárata-

itól kíván elsősorban megszabadulni. A helyközi buszjáratok üzemeltetésére kiírt tenderekre helyiek és külföldiek egyaránt pályázhatnak.

#### 4. Közúti, vízi és légi közlekedési infrastruktúra működtetése

A közlekedési infrastruktúra létesítmények közül a közutakhoz való hozzáférés rendelkezik a legnagyobb szabadsággal. A pályahasználat tekintetében háromféle megoldást alkalmaznak a világon:

- úthasználati díj;
- gépjármű adó;
- üzemanyagárba beépített adó.

A 93/89/EGK irányelv kimondja az útköltségnek az úthasználókra való igazságos és arányos ráterhelését. Lefekteti az általános úthasználati díj bevezetésének szabályozási elveit és feltételeit. Az utóbbinak a lényege az autópályák, autóutak, esetleg más főutak használatának díjkötelessé tétele, mind belföldi, mind külföldi nehézgépjárművek számára, a használat idejével arányos tarifák alkalmazásával. A gépjárműadót csak belföldi járművekre lehet kivetni, míg az úthasználati díjat minden teherjárműre [5].

A víziút használati díj csak a vízi út fenntartásának költségeit fedezheti, de a fejlesztést nem. A vízhasznosítással kapcsolatos költségeknek legfeljebb 10%-át teszik ki a víziút fenntartási költségek, így nem sok eredményt hozna a használati díj bevezetése.

A díj vagy a szállított tömegtől, vagy a hajó hordképességétől függ. A díjat a csatorna teljes hosszára állapítják meg.

A nemzeti víziutakon a hozzáférést az illető állam engedi vagy nem engedi más országok lobogói alatt hajózók számára. A pályaköltségeket az árban meg kell jeleníteni [5].

Az útvonali légi navigációs lé-

tesítmények és szolgáltatások finanszírozási problémájára hosszú időn keresztül az egyetlen megoldást a közpénzek felhasználása jelentette, azaz az adófizetők terhére történt a fejlesztések megvalósítása, míg a repülőterei létesítmények megvalósítási költségeit főleg a felhasználókra terhelt használati díjakból fedezték. Ez a helyzet nem volt fenntartható, mivel a forgalom növekedésével a költségek olyan szintre emelkedtek, amelyeket a nemzeti költségvetések már nem tudtak elviselni.

Az EUROCONTROLL-ba belépett államok az útvonal navigációs létesítményekre és szolgáltatásokra a kompetenciájukba tartozó repülési információk régiókban közös útvonaldíj-felszámító rendszert vezettek be. Egyetlen díjat számítanak ki, tekintet nélkül az átrepült államok számára. Ezt a díjat az egyes érintett államok kompetenciája alá tartozó repülési információk régiókban keletkezett díjak összegéből képezik. A költségek

>> az üzemeltetési költségek-ből;

>> a tényleges adminisztratív költségek-ből;

>> az értékcsökkenés-ből;

>> a tőkeköltségek kamataiból származnak.

Az EUROCONTROLL költségeit beépítik a nemzetközi tarifákba.

A szolgáltatási díj két részből áll: a nemzeti szolgáltatási egységdíjből és az EUROCONTROLL adminisztratív egységdíjből.

## 5. Összefoglaló

A nemzetközi gyakorlatban alkalmazott finanszírozási megoldások azt támasztják alá, hogy a közlekedési infrastruktúra működtetéséhez felhasznált források (állami költségvetés, elkülönített állami alap, önkormányzati költségvetések, saját beruházói hozzájárulás, egyéb ellenértéke) mellett a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, korszerűsítésére fordítható eszközök növeléséhez pótlólagos források bevonulása (magántőke, hitelek) is szükséges.

Az egyes beruházási projektek komplex értékelésekor a pénzügyi megvalósíthatóság ellenőrzése mellett a következő szempontokat is figyelembe kell venni:

– a munkahelyteremtő-, felszámoló hatások;

– a várható közvetlen (adó) és közvetett (szociális, gazdaságélénkítő) állami bevételnövekedés, a fejlesztés- létesítés és működtetés előnyeinek és terheinek politikai mérlege, valamint

– a környezetvédelem és területfejlesztés hatásai.

A közlekedési infrastruktúra-fejlesztő ráfordítások (a fejlesztő

tendő terület-térség kijelölését, a beruházás ütemezésének, mértékének pontos meghatározását követően) indokoltak, hiszen ez a társadalmi mobilitás biztosításának egyik alapfeltétele; az adott térség számára gazdaságélénkítő – multiplikátor – hatásuk van, a jól működő közlekedés jelentős állami bevételek forrása; másrészt számos hitel, külföldi segély csak akkor vehető igénybe, ha az állami hozzájárulás is elér egy bizonyos küszöbszintet.

## Irodalom:

- [1] *Tánczos Lászlóné dr.*: Eurokompatibilis közlekedési infrastruktúra – elvárások és lehetőségek.  
"Magyarország az ezredfordulón." MTA Stratégiai kutatások  
"A közlekedés és technikai infrastruktúrája." c. tanulmánykötet, 1997. december 3-i előadás írásos anyaga
- [2] *Tánczos Lászlóné dr.*: Összefoglaló jelentés a közlekedés működőképességének fejlesztése- vasúti közlekedés, c. MKM kutatási témáról 1997. november
- [3] *Tánczos Lászlóné dr.*: A városi közforgalmú közlekedés finanszírozási lehetőségei nemzetközi tapasztalatok alapján. Városi közlekedés, 1996/5 szám
- [4] A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének és működtetésének nemzetközi tapasztalatai. BME Közlekedésgazdasági Tanszék 1996. Bp. (Témavezető: Tánczos Lászlóné dr.)
- [5] *Dr. Ritoók Pál*: A vasúti pálya igénybevételének szakmai feltételei és a pályahasználati díj számításának módszerei. Kutatási részjelentés, 1996 november

# Közlekedéssel kapcsolatos hírek

## Kombinált vasúti/közúti áruszállítás

A "92/106/EGK számú Irányelv" módosítását készíti elő az Európai Unió Bizottsága egy új irányelv javaslatban. Az egyik új előírás szerint a kombinált vasúti/közúti szállításban a vasúti továbbítást megelőző és azt követő közúti fuvarozás során a közúti fuvarozók csak abban az esetben részesülhetnek különböző kedvezményekben (adókedvezmény, a forgalmi tilalmak alóli mentesség), ha a feladás helye és a vasúti terminál, illetve a vasúti terminál és a kiszolgáltatási hely közötti távolság nem több, mint a vasúti fuvarozás távolságának 20%-a.

A jelenlegi irányelv szerint ezek a kedvezmények a közúti fuvarozót akkor illették meg, ha a kombinált szállítás keretén belül a rakományt (csereszekrény, konténer) a feladás helyétől a legközelebb fekvő vasúti terminálig, illetve a vasúti termináltól a legközelebb lévő kiszolgáltatási (lerakási) helyig szállítják.

A tervezett új szabályozás ellen tiltakozik az UIRR, a kombinált szállítási vállalkozói nemzetközi szervezet. Tiltakozásul min-

denek előtt azt hozzák fel, hogy a javaslat elfogadása esetén a "Guruló országút" (Rollende Landstrasse) néven ismert kombinált vasúti/közúti szállítási rendszert a feladók 90%-a a jövőben nem fogja alkalmazni. A vállalkozók ezért természetesen kedvezőbb megoldást fognak keresni. A kombi vállalkozók számára ez viszont az üzlet elvesztését jelentheti.

### A szállítványozás érdekképviselete az EU-ban

Az EU keretében több évvel ezelőtt alakult meg az Európai Szállítványozási és Raktározási Összekötő Bizottság. Miután az egész világ szállítványozóinak érdekeit a FIATA, a szállítványozói világszervezet képviseli egyes európai fejlett szállítványozó szervezetekkel rendelkező országok, így Ausztria, Görögország, Írország, Nagy-Britannia kiléptek a CLECAT-ból, mivel nem tartották annak tevékenységét és hatáskörét kielégítőnek. Egyes országok, így Dánia, Finnország, Svédország szállítványo-

zói azt kívánták, hogy az európai országok szállítványozási érdekeinek képviselőjére – a FIATA világszervezeten belül – alakítsanak egy európai titkárságot. Más országok, így Franciaország, Olaszország, Portugália, Spanyolország valamint bizonyos feltételekkel Belgium is teljes függetlenséget kívánnak az EU-n belül a CLECAT számára és nem elégednek meg egy "összekötő" bizottsággal.

### A Közlekedéstudományi Egyesület által rendezendő konferencia

A Közlekedéstudományi Egyesület Általános Tagozatának Fuvaroztatók és Szállítványozók Fóruma szakosztálya, valamint a Gépjárműközlekedés-, a Vasúti- és a Hajózási tagozatok 1999. február 24–26-án konferenciát rendeznek Tatán "Irány az EU felé a közlekedésben" témában.

A konferencián a téma legismertebb szakemberei tartanak előadásokat. A rendezvényen a tervek szerint mintegy 100 szakember vesz részt.





Tájékoztatjuk kedves megrendelőinket és utasainkat, hogy az újonnan megalapított SOMLÓ VOLÁN Rt. továbbra is (a már Önök előtt is jól ismert) "VOLÁN" cégcsoportra jellemző személyszállítási feladatokat látja el:

### **AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉS:**

- helyi menetrendszerinti személyszállítás,
- helyközi menetrendszerinti személyszállítás
- szerződéses járatok megrendelésre
- bérautóbusz szolgáltatás
- belföldi és nemzetközi különjárat megrendelésre

### **MŰSZAKI TEVÉKENYSÉG:**

*Zárt technológiás karbantartási és vizsgáztatási rendszer:*

IKARUSZ autóbuszok

IFA, SKODA, STAR, RÁBA és más típusú tehergépjárművek, pótkocsik, valamint egyes típusú személygépkocsik

*Diagnosztikai vizsgálatok:*

fékhatásmérés, személy és haszongépjárműveken, fényszóró ellenőrzés, üzemanyagfogyasztás mérés

*Környezetvédelmi vizsgálatok:*

Diesel és benzines gépjárműveken egyaránt

*Futójavítás:*

bármilyen gépjárműnél

### **MEGRENDELÉS FELVÉTEL:**

**Központ:**

**Ajka, Hársfa u. 7.** Telefon: 88/312-377

Fax: 88/312-237

**Ajka:** Autóbusz: 88/311-208

Javítás: 88/312-377

**Sümeg:** Autóbusz: 87/352-600

Javítás: 87/352-133

**Tapolca:** Autóbusz: 87/321-255

Javítás: 87/321-254

**A SOMLÓ VOLÁN RT. VÁRJA KEDVES UTASAIT,  
MEGRENDELŐIT.**





A **MÁV Rt.** az utasok, a fuvaroztatók igényeinek megfelelően alakítja át szolgáltatásait.

A **MÁV Rt.** – a kormányzat segítségével – fokozatosan modernizálja eszközparkját.

A **MÁV Rt.** alkalmassá válik az Európai Unióba tartó Magyarország céljainak kifejezésére.

Az új vállalati filozófiához immár átlátható szervezet társul. Ennek legjellemzőbb vonása a kereskedelmi és a pályavasút elkülönülése. A megelőző években született kormányzati és vállalati intézkedéssorozat további eredménye a MÁV piaci feltételekhez való alkalmazkodása, a pénzügyi-gazdálkodási folyamatok áttekinthetősége.



A MÁV Rt. teljesítményei	1997. tény	1998. terv	1998. tény	1999. konceptió
Utasszám (millió)	155,1	154,9	154,7	156,2
Utaskilométer (millió)	8582,6	8574,3	8723,2	8878,0
Arutonna (millió)	46,0	47,6	47,6	49,3
Arutonnakm (millió)	7873	8123	8121	8368
Átlagos állományi létszám (fő)	59229	57420	57252	56228
Termelékenység (képzett tonnák/fő)	277,8	290,8	293,3	306,7

*Kell a vasút Európában!*