

# Közlekedés- tudományi szemle

3.

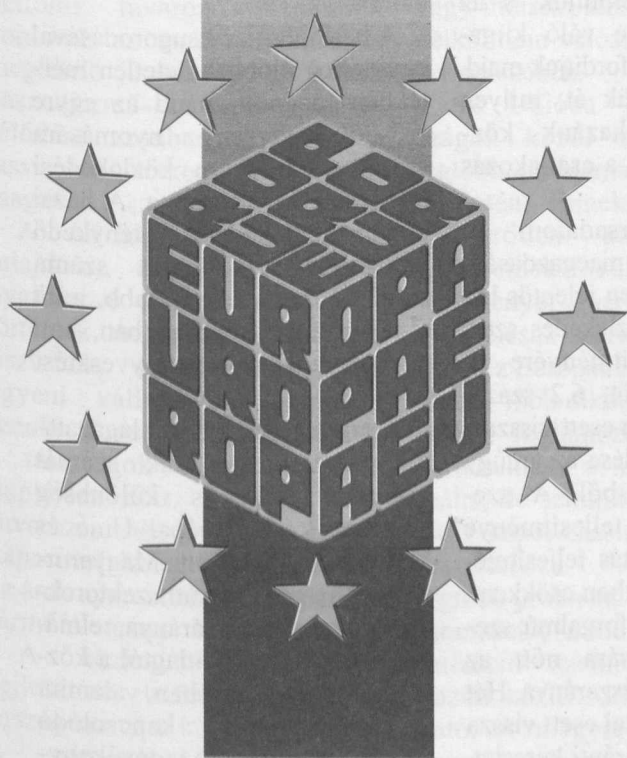
2000

március

L.

évfolyam

EU melléklet



**A MEGOLDÁS**

# A magyar közlekedés az EU-csatlakozás küszöbén

A Budapesti Kereskedelmi és Ipar-kamara szervezésében 2000 február 24-én megtartott „Közúti áru fuvarozás és az Európai Unió” című tudományos konferencián a következő előadások hangzottak el:

– A magyar közlekedés az EU csatlakozás küszöbén. *Katona Kálmán*, miniszter, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium

– Az Európai Unió elvárásai a közút áru fuvarozás területén, különös tekintettel a csatlakozó országokra. *Dr. Baján László*, az EU Misszió közlekedési, hírközlési, vízügyi szakértője.

– A jogharmonizáció jelenlegi helyzete és a következő évek jogharmonizációs programja a közúti áru fuvarozásban. *Ágai László*, – a KHVM osztályvezetője.

– Nemzetközi áru fuvarozás az EU-ban, az EU-val és az EU-n kívüli országokkal. *Dr. Ruppert László*, tudományos igazgató, Közlekedéstudományi Intézet.

– Ausztria EU csatlakozásának tapasztalatai az áru fuvarozás területén. *Dr. Peter Tschirner*, az Osztrák Szövetségi Kamara Közlekedéspolitikai Osztályának vezetője.

– Az EU csatlakozás folyamán felmerült problémák kezelésének tapasztalatai Ausztriában, szociális partnerekkel való párbeszéd, szociális partnerek és a kamara, kamara és a kormány. *Dr. Rejtő Péter*, az Osztrák Nagykövetség kereskedelmi tanácsosa.

– Az EU csatlakozás a magyar fuvarozó szemszögéből. *Horváth Miklós*, a Hungaro Camion elnöke.

*Katona Kálmán miniszter úr előadásának szerkesztett szövegét a következőkben adjuk közre.*

„A magyar közlekedés az EU csatlakozás küszöbén”

Tisztelt Konferencia, Hölgyeim és Uraim!

Az elkövetkező évek sok aggodalommal, de egyúttal reménykedéssel várt eseménye Magyarország csatlakozása az Európai Unió-hoz, amikor is hazánk gazdasága önálló egységként ugyan, de részévé válik egy több száz millió fogyasztót magába foglaló gazdasági-társadalmi közösségnek. A csatlakozás jelenleg prognosztizált időpontjáig, 2003 január 1.-ig számba kell vennünk erősségeinket, hogy lehetőségeink szerint megsokszorozzuk; és gyengeségeinket, hogy kiküszöbölhessük őket. Tennünk kell mindezt annak érdekében, hogy annak idején kiaknázhassuk a tagsági viszonyból származó előnyöket; s megakadályozzuk, hogy a ma még gyengén teljesítő gazdasági ágazataink alulmaradjanak az EU által támasztott versenyben.

A jogharmonizációs és intézményfejlesztési feladatainkat a csatlakozás korábban tervezett dátumáig, 2002. január 1.-ig kell végrehajtanunk. A maradék egy évet tartaléknak tekintjük, s az esetleg szükségessé váló kiigazítások elvégzésére fordítjuk majd.

Röviden tekintsük át, milyen helyzetben van hazánk közlekedése 2000-ben, a csatlakozás küszöbén.

A magyar társadalom és gazdaság áttérése a piacgazdaságra az utóbbi tíz évben jelentős hatást gyakorolt a közlekedés szerkezetére és teljesítményére is. 1990 és 1997 között 6,2 százalékról 4,5 százalékra esett vissza a közlekedés részesedése az amúgy is csökkenő GDP-ből. A személyszállítás teljesítménye kisebb, az áruszállítás teljesítménye nagyobb mértékben csökkent, mint a GDP. A közforgalmú személyszállítás rovására nőtt az egyéni közlekedés részaránya. Hét év alatt tíz százalékkal esett vissza a tömegközlekedés iránti kereslet.

Az áruszállításban a korábban magas szállítási igényű magyar gazdaság strukturális átalakulásával párhuzamosan mérséklődött a fajlagos áruszállítási igény. A termelés visszaesése következtében abszolút értékben is csökkentek a szállítási teljesítmények. A nagy volumenű tömegáru-szállításáról a magasabb hozzáadott értékű áruk szállítására helyeződött át a hangsúly. Jelentősen nőtt a kisebb, helybéli és környékbeli szállítmányok továbbítására irányuló igény. Átalakult a közúti tehergépjármű-forgalom szerkezete, és tovább romlott a vasúti áruszállítás pozíciója.

Árutonnakilométerben mérve 1998-ban 52,5 százalékot tett ki a közúti szállítás részaránya, szemben a vasút 26,6 százalékos részesedésével. A maradék a csővezetékes szállítás és a belvízi szállítás között oszlott meg. Az áruszállítás összességében csökkenő teljesítménye ellenére mintegy háromszorosára nőtt a közúti export-import-tranzit forgalom.

A belföldi piac zsugorodásával egyidőben előbb hihetetlen mértékben megnőtt, majd az egyre erősödő verseny nyomására erősen csökkent a közlekedési kisvállalkozások száma. A hazai közúti közlekedésben ténykedő vállalatok viszonyított száma azonban most is magasabb, mint a fejlett ipari országokban, ami nyilvánvaló egyensúlyvesztést jelez.

A közlekedés egyes alágazataiban foglalkoztatottak számát vizsgálva jelentős különbség mutatkozik az Európai Unió és Magyarország között. Magyarországon magas a vasúti szektorokban dolgozók részaránya, elmarad viszont az EU átlagtól a közúti és a légi szállításban, valamint a közlekedéshez kapcsolódó egyéb szolgáltató tevékeny-



ségben foglalkoztatottak részaránya.

Miközben a szállítási teljesítmények összességébe kisebbek, mint a gazdasági átalakulás kezdetekor, az elmúlt években jelentős strukturális átalakulás, modernizáció zajlott le a közlekedési szektor valamennyi alágazatában.

Hálózati vonatkozásban nagy jelentőségű gazdaságpolitikai hatása volt a határátkelőhelyek korszerűsítésének, új határátkelőhelyek kiépítésének. A közúti közlekedésben jelentős gazdaságfejlesztő hatása volt egyebek mellett az M1, M3, M5 autópályák továbbépítésének.

A vasút területén nagyon fontos volt a Budapesti-Hegyeshalom vasútvonal korszerűsítése. Külön említést érdemel a villamosítás folytatása, a számítógépes irányítási rendszer bevezetése is. A belvízi közlekedésből a közforgalmi kikötők fejlesztését, a légi közlekedésből pedig Ferihegy 2B terminál átadását emelhetjük ki.

A közúti közlekedés területén, a haszonjárművek esetében, a nemzetközi fuvarozásban résztvevő járműveken túl, mind több belföldi fuvarozó üzemeltet korszerű, az euronormáknak is megfelelő járműveket. A közúti haszonjármű-állomány cserélődése azonban továbbra is lassú, átlagéletkora még mindig magas.

A közlekedés szervezeti-, tulajdoni-, érték- és árviszonyaiban is jelentős változások történtek. A piaci viszonyok letisztultak, stabilizálódtak. Az egyéni vállalkozók korábban rendkívül magas száma csökkent, a társaságok száma pedig a duplájára nőtt. A hazai áru-fuvarozás még mindig meglévő kapacitásfeleslege következtében az árak nyomottak, ami nehezíti a járműállomány korszerűsítését.

A közlekedési hálózatok fejlesztése területén Magyarország számára különösen fontos a páneurópai közlekedési folyosók, hálózatok kiépítése. A

közúthálózat sűrűsége megfelel a nyugat-európai átlagnak, műszaki színvonala azonban alatta marad még a követelményeknek. A vasúthálózat sűrűsége jóval meghaladja az átlagot, szolgáltatásainak minőségét azonban sajnos elhasználtsága és korszerűtlensége szabja meg. Autópálya-hálózatunk elmaradottsága rövidtávon nem számolható fel. A középtávú célkitűzések megvalósítása is komoly erőfeszítéseket igényel. Az imént felsorolt problémák együttesen határozzák meg a magyar közlekedéspolitika fejlesztési prioritásait.

A közúti áruszállítás területén a fő stratégiai célok szorosan kapcsolódnak az EU-csatlakozás folyamatához. Így:

- növelni kell a hazai fuvarozók versenyképességét;
- ki kell dolgozni a járműállomány korszerűsítését szolgáló támogatási rendszert;
- részben állami eszközök felhasználásával korszerűsíteni kell a gépjárműállományt;
- a szükséges átmenet biztosításával meg kell valósítani a teljes jogharmonizációt.

Az előbbi célok külső – direkt vagy indirekt állami – támogatás nélkül nem valósíthatók meg teljes egészében.

Az Unióba jelentkező országok közül mi jeleztük a legtöbb problémát a közlekedés területén. Ennek ellenére nem kedvezőtlen az EU szakembereinek rólunk alkotott véleménye, mert álláspontunk megítélésük szerint is megalapozott. Az Európai Unió és Magyarország több síkon és számos fórumon foglalkozott közlekedési kérdésekkel, s az EU eközben reális, de semmiképpen sem negatív képet alkotott hazánk közlekedésének helyzetéről. A legtöbb probléma mind a jogharmonizáció, mind pedig a liberalizáció szempontjából – a közúti közlekedés területén várható. A magyar közúti áru-fuvarozókat összességében hasonló költségek – adók, díjak, illetékek

– terhelik, mint az EU-tagországok fuvarozóit. Az Unió szállítmányozóinak egy része az olcsóbb közép-európai munkabérek miatt árháborútól tart, a valóságban azonban a nyitás következtében tőkeerejük, fejlettebb logisztikai és minőségbiztosítási rendszerük, a piaci követelményeknek jobban megfelelő, korszerűbb járműparkjuk révén ők kerülhetnek kedvezőbb helyzetbe. Az EU nem kellő vizionossággal jellemezhető szabad tranzitigénye áll szemben azzal a magyar elvárással, hogy legalább az áru-fuvarozásban menjen végbe aszimmetrikusan a piacnyitás; csak átmenetileg persze, de Magyarország előnyére. E probléma megoldásában lassú az előrehaladás a szektorális tárgyalásokon, várható, hogy a vita a csatlakozási tárgyalásokra is áthúzódik.

Befejezésül megemlítem, hogy 1999. október 22.-én letétbe helyezték az ENSZ székhelyén a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének vezetési és pihenőidejéről szóló európai megállapodáshoz, az AETR egyezményhez való csatlakozásunkról szóló okiratot. Az okirat értelmében Magyarország 2000. április 20.-tól tagja az AETR megállapodásnak. Az átvilágítási tárgyaláson, illetve a közösségi vívmányok átvételének Nemzeti Programjában vállaltuk, hogy az Unióhoz való csatlakozásunkig fokozatosan bevezetjük a közúti szállítást végző gépjárművezetők tevékenységének szociális és munkaügyi szabályozását a közúti szállítás részére – tehát a belföldi forgalomra is – kiterjesztő rendeletek előírásait.

Ez a gépjárművezetők napi vezetési és pihenőidejének szabályozásán túl vonatkozik a tachográfok kötelező használatának fokozatos kiterjesztésére és az ellenőrzést végző intézményrendszer megteremtésére. A teljes harmonizáció ezen a területen 2002. január 1.-ig történik meg.

Köszönöm, hogy meghallgattak.

Dr. Timár András

## KÖZÚTI ÉPÍTÉS

## Útépítés

## a közép- és kelet-európai gazdaságokban\*

## 1. A piaccgazdasági átmenet a közlekedés közúti alágazatában

Mit jelent a központosított tervgazdaságról a piaccgazdaságra való "átmenet" a közlekedés területén? Mik az átmenet folyamatának a sajátosságai az utakkal való ellátást és az utakhoz kapcsolódó közszolgáltatások nyújtását illetően? Hogyan szükséges megreformálni az általános és egyedi szabályokat, az intézményeket, azok kapcsolatrendszerét és irányítását annak érdekében, hogy zavarmentesen illeszkedjenek a folyamatosan változó társadalmi és gazdasági környezethez? Hogyan figyelhető meg és miként mérhető, értékelhető az átmenet terén elért haladás? Ezek azok a kérdések, amelyeket a kilencvenes évek elején bekövetkezett alapvető politikai változásokat követően a közép- és kelet-európai országokban kialakuló ún. átmeneti gazdaságokkal kapcsolatban nem csupán az érdekelt nemzetközi szervezetek és pénzügyi intézmények, de az egyszerű állampolgárok is gyakorta feltesznek. Gyakorlatilag elegendőnek tűnik összeállítani a közúti alágazatra jellemző, elméletileg meghatározható azon feltételek (elérendő célok) jegyzékét, amelyek között az képes egyrészt (i) az útkapacitás és a közúti szolgáltatások kínálatot folyamatosan a kereslettel társadalmilag elfogadható mértékű egyensúly (talanság)ban tartani; másrészt (ii) hatékonyan gazdálkodik és elősegíti a fenntartható gazdasági növekedést a versenyre készítő piaci környezetben. Természetes, hogy

a bonyolult átmeneti folyamatokat kiváltó intézkedések, az e folyamatoknak kedvező feltételek kialakítása csak fokozatosan valósítható meg. Mindezen feltételeknek viszont kellően hosszú ideig kell érvényesülniük ahhoz, hogy a kívánt hatást kifejtsék. Az elért haladást és ezeket a hatásokat lehetőség szerint célszerű nem csupán egyszerű statisztikai adatokkal, hanem minőségi értékjelzőkkel (ún. "átmenet-mutatókkal") mérni.

A közúti alágazat megreformálásának szükségessége a közép- és kelet-európai országokban ugyanakkor vetődött fel, amikor az Európai Unió számos tagállamának piaccgazdaságában is erőteljesen törekednek a gazdálkodás hatékonyságának fokozására, többek között a közúti alágazatban is. Ezeket az intézkedéseket (i) a maastrichti és az amszterdami szerződések értelmében alkalmazott költségvetési kényszerek; (ii) a folyamatosan növekvő közúti forgalom és a szaporodó torlódások okozta lényeges környezeti károk és gazdasági veszteségek; (iii) az érdekvédelmi csoportok növekvő befolyása váltotta ki. A jogrendszer, a közigazgatási hagyományok, a politikai törekvések, az éppen érvényesülő gazdasági és pénzügyi kényszerek és más körülmények függvényében a közúti közlekedési alágazatnak számos olyan "modellje" létezik, amely a piaccgazdasági környezetben hatékonyan működik, bár meglehetősen eltér a magánszektor közreműködésének mértéke és szintje tekintetében. A közutak finanszírozá-

sa, tervezése, építése, üzemeltetése, fenntartása és igazgatása terén a hatékonyság biztosítása, illetve fokozása érdekében alkalmazott szabályozó rendszerek, vagy a közigazgatás és a magánvállalkozások társulásának rendelkezésre álló és hagyományosan alkalmazott eszközei, formái országonként lényegesen eltérőek lehetnek.

Ugyanakkor általános az egyetértés, hogy az átmeneti folyamat fő területei a közúti alágazatban a következők: (i) az intézményi és szabályozási keretek fejlesztése; (ii) a közúti igazgatás bizonyos egységeinek vállalatokká való átalakítása (korporatizálás) és versenyre kényszerítő piaci körülmények közötti működtetése (kommerci-alizálás); valamint (iii) a finanszírozás, az adózás, az árképzés és a biztosítás rendszereinek összhangba hozása a közúti alágazat saját céljaival. A továbbiakban kísérletet teszünk az "átmenet-mutatók" korántsem teljes olyan körének meghatározására, amely felhasználható az egyes országokban a piaccgazdaságra való átmenet során elért előrehaladás mértékének megítélésére a közúti közlekedési alágazatban.

## 2. Átmenet-mutatók a közúti alágazatban

## 2.1. Az intézményi és szabályozó rendszer fejlesztése

– A közutak kezelésével, a velük való gazdálkodással (beszerzés, fenntartás, üzemeltetés) és a

\* A cikk a The Transportation Infrastructure Review 1999/2000 (Euromoney Publication) számára készült 1999. júniusában. A szerző véleménye nem azonosítható az Európai Újjáépítés és Fejlesztési Bankéval és következtetéseit nem tükrözik sem az EBRD, sem annak igazgatói, vagy az általuk képviselt országok hivatalos politikáját.



közutak igazgatásával (szabályozás és kormányzati irányítás) kapcsolatos feladatok és tevékenységek szétválasztása.

– A közúti igazgatás, döntéshozatal és gazdálkodás decentralizálása a közigazgatás tényleges földrajzi feladatmegosztásához (pl. központi, regionális, helyi), vagy a közúthálózat hierarchikus felépítéséhez (pl. főutak, mellékutak, városi utak hálózata) illeszkedve.

– A közúti igazgatásban a személyes felelősség és a beszámolási kötelezettség bevezetése, a költségvetésből a közutakra szánt kiadások felhasználásról szóló, kellően részletes jelentések rendszeres (évenkénti) elkészítésének és közzétételének megkövetelése.

– Az esetleges közigazgatási-magánvállalkozási társulások (PPP) ügyeivel és az illetékes minisztériumok ezekkel kapcsolatos együttműködésének szervezésével foglalkozó, megfelelő felhatalmazással bíró önálló közigazgatási egység létrehozása.

– A korrupció megelőzése és korlátozása érdekében a közpénzekből finanszírozott, közutakkal kapcsolatos munkálatok és szolgáltatások (építés, fenntartás, üzemeltetés) versenytárgyalások útján való odaítélését kötelezően előíró jogszabályok megalkotása, hatályba léptetése és alkalmazásának szigorú ellenőrzése a nyilvánosság bevonásával.

– Piaci versenyt ösztönző jogszabályok megalkotása és hatályba léptetése, amelyek (bizonyos) közszolgáltatások infrastruktúrájának létrehozását (pl. új utak, hidak építését, fenntartását) és nyújtását (pl. utak, hidak üzemeltetését) magánvállalkozások részére is lehetővé teszik, a feltételekre vonatkozó tárgyalások eredményeként megkötött különleges (pl. teljesítményhez kötött, vagy koncessziós) magánjogi kereskedelmi szerződések alapján; különös súlyt helyezve a partner versenytárgyalás útján való kiválasztására (koncesszió odaítélése-

kor pl.) és a közigazgatási-magánvállalkozási társulásokhoz közpénzekből nyújtott támogatás (becsült) nagyságának, módjának és feltételeinek előzetes meghatározására.

– A “használó fizet” elv megfelelő alkalmazását és a közutak, (vagy csak bizonyos utak, hidak) használóira a hozzáférésért (vinyetta, címke), az igénybevételért (úthasználati díj), és/vagy a területfoglalásért (parkolási díj) megfelelő összeg kivetését és beszedését lehetővé tevő jogszabályok megalkotása és hatályba léptetése.

– A közutakkal és közúti szolgáltatásokkal kapcsolatos versenytárgyalások szabályszerűségét, a szerződések végrehajtását, feltételeik betartását ellenőrző és a közérdek védelmét a közúti alágazatban biztosító független szabályozó testület létrehozása és működtetése.

– Az érdekelt állampolgárok (és nem-kormány szintű szervezeteiknek) az előkészületben lévő közúti projektekkel kapcsolatos vélemény-nyilvánítást lehetővé tevő és biztosító megfelelő jogszabályok megalkotása és hatályba léptetése, különös tekintettel a környezetvédelemre.

## **2.2. Vállalatok és piaci gazdálkodási feltételek kialakítása**

– Valós (a magánjogi szerződések rendszerén alapuló) piaci gazdálkodási gyakorlat és megbízható könyvelési szabályok bevezetése a közutakkal kapcsolatos beszerzési, gazdálkodási és igazgatási gyakorlatban.

– A közutakkal foglalkozó intézmények és irányítók teljesítménye rendszeres értékelésének és beszámoltatásának bevezetése mindenképp a költséghatékonyság és nem a kormányzat előre megszabott céljaihoz, viselkedési szabályaihoz és követelményeihez való alkalmazkodás alapján.

– A közúti alágazatban műkö-

dő (állami, illetve köztulajdonban lévő) vállalatok magánosítása, valamint az utak tervezésével, mérnöki tanácsadással, minőségellenőrzéssel, építőanyag-gyártással, beszállítással, építéssel, fenntartással, javítással, üzemeltetéssel és az úthasználókra kivetett díjak beszedésével foglalkozó új kis- és közepes nagyságú vállalkozások létrehozásának és működésének támogatása.

– Az utakkal kapcsolatos tervezési, tanácsadási, minőségellenőrzési, építési, fenntartási és üzemeltetési tevékenységekhez kapcsolódó, a nyílt versenytárgyalás szabályai alapján lebonyolított beszerzési eljárások adatait és történetét rögzítő, ezáltal a korrupció megelőzésére és korlátozására is alkalmas irattár létrehozása.

– A közigazgatás és magánvállalkozás társulásainak a közúti alágazatban való létrehozását elősegítő irányelvek megalkotása és ezekben a közigazgatás részvétele módjainak és üzleti keretfeltételeinek meghatározása.

– Kereskedelmi módszerek bevezetése a közcélokra igénybevéni kívánt területek és az áthaladási jog megszerzése érdekében, a közérdek védelmének megfelelő biztosításával.

– A különleges üzleti biztosítási módszerek meghonosítása és érvényességének kiterjesztése a közúti alágazatra.

– A közutak építésével, fenntartásával és üzemeltetésével kapcsolatos tulajdoni, kezelői, használati és egyéb különleges jogok (pl. koncessziós, útmenti szolgáltatásnyújtási, hirdetési, közlekedésrendészeti, balesetmegelőzési és segélynyújtási jogok) megfelelő bejegyzésének és nyilvántartásának megteremtése.

## **2.3. Finanszírozás, adózás és árképzés fejlesztése**

– Az úthasználók pénzügyi terheinek megreformálása azzal a céllal, hogy azok a tényleges

igénybevétellel és az okozott károkkal arányosak legyenek és csökkenjen a keresztfinanszírozás mértéke (az egyes közlekedési módok, járműkategóriák és úthálózat-elemek között).

– A rendszeresen a közutak finanszírozására fordított közkiadások meghatározására alkalmazott költségvetési elosztási eljárás megreformálása azzal a céllal, hogy annak alapjául elsősorban a gazdaságilag igazolt kereslet szolgáljon (az értékelés és a sürgősségi sorbarendezés valós, rendszeresen mért közúti és forgalmi jellemzőkön, piaci árbecsléseken és megfontolt forgalomelőrejelzéseken alapuljon).

– Az útgazdálkodás és a közúti igazgatás területén dolgozók bérének és javadalmazásának különválasztása a költségvetésben a közutakra fordítandóként meghatározott kiadásoktól.

– A megvalósítani kívánt finanszírozási szerkezettől függő, ésszerű társadalmi-gazdasági és pénzügyi szempontokon alapuló értékelő és sürgősségi sorbarendező módszer alkalmazása a közúti létesítményekkel és szolgáltatásokkal kapcsolatos döntéselőkészítés során.

– Kizárólag az úthasználóknak az üzemanyag és/vagy a gépjárművek kiskereskedelmi árába foglalt, de az általános adó és vámtetelektől (pl. általános forgalmi adó, behozatali vám, fogyasztási adó stb.) világosan megkülönböztetett, célhoz kötött befizetéseiből eredő, megbízhatóan előrejelezhető nagyságú, tartós források biztosítása a közúti kiadások fedezetéül (pl. elkülönített költségvetési számlán, vagy út-alapban).

Tekintettel az átmeneti folyamat megkezdődése óta eltelt viszonylag rövid időre egyelőre korainak tűnik az egyes közép- és kelet-európai országokban a közúti alágazatban elért haladás részletes értékelése, vagy nemzetközi összehasonlítása. A közúti alágazat főbb jellemzőinek és né-

hány, az Európai Unióhoz csatlakozni szándékozó országban az utépítések helyzetének rövid áttekintése ugyanakkor elősegítheti ezen értékelés előkészítését és lehetőséget nyújt néhány tanulság levonására is.

### 3. Az utépítések helyzete

#### 3.1. Csehország

A D5-ös autópálya (Prága-Plzen-Rozvadov-Nürnberg) finanszírozására és építésére kiírt nemzetközi koncessziós versenytárgyalásnak a kormány által 1993-ban történt felfüggesztése és érvénytelenítése óta (az ajánlattevők által a projekt finanszírozhatóvá tétele alapján kiszámított, viszonylag magas útdíjak bevezetését politikailag elfogadhatatlannak tartották), az autópálya-építéseket a költségvetésből és állami garanciával felvett hitelekkel finanszírozzák. 1998-ban a költségvetés azonban mindössze kb. egyharmadát fedezte a közutakra fordított közkiadásoknak (mintegy 440 millió Ecu), a többit nemzetközi pénzügyi intézmények, elsősorban az Európai Beruházási Bank (EIB) és a Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) hiteleiből fizették. Bár a D5-ös autópálya legnehezebb, Plzent elkerülő szakaszát már átadták a forgalomnak, Nyugat-Európából Prágába még mindig nem lehet közvetlenül autópályán eljutni. 1995-ben az osztrák példát követve az autópályák igénybevételét egy naptári évben lehetővé tevő, a szélvédőre ragasztható címke előzetes megvételéhez kötötték (400 KCS, azaz 12 Ecu volt a személygépkocsi és 30 Ecu a tehergépkocsi belépődíjának, azaz a címkének az ára). Ez az éves átalányösszeg természetesen nem arányos az igénybevétellel, ezért inkább különleges adónak, semmint használati díjnak tekinthető. A címkék árát 1998-ban a duplájára emelték. Mindenekelőtt a szigorú el-

lenőrzés hiányának és ennek következtében a "bliccelők" nagy számának tudható be, hogy a költségvetésbe e forrásból befolyó összeg (1998-ban mintegy 30 millió Ecu, amit egyébként nem különítettek el a közúti kiadások fedezésére), még a meglévő autópálya-hálózat (470 km) fenntartási és üzemeltetési költségeit sem fedezi és így nem szolgálhatja a szükséges további autópálya szakaszok építésére fordítható finanszírozási források bővítését. Az osztrák kormány részére az EU által ideiglenesen engedélyezett címkés rendszert 2002-ben felváltani hivatott elektronikus útdíjszedő rendszer tanulmánytervét készítő francia ISIS céggel a cseh kormány is tárgyalásokat kezdett, hasonló tanulmánytervek elkészítése céljából.

#### 3.2. Lengyelország

A lengyel kormány igen nagyratörő, 15 év alatt mintegy 2300 km új autópálya magántőkével finanszírozott építését előirányzó programot fogadott el 1994-ben. Ugyanebben az évben a parlament elfogadta a Díjas Autópálya Törvényt (DAT) és a program végrehajtására létrehozták az Autópálya-építési és Üzemeltetési Ügynökséget (ABiEA). Az eljárást igen részletesen szabályozó törvény előírja többek között, hogy a koncessziós versenytárgyaláson csak kifejezetten erre a célra, legalább 10 millió Ecu alaptőkével alapított, Lengyelországban bejegyzett társaságok vehetnek részt, a koncesszió odaítélése pedig a benyújtott ajánlat alapján a főbb feltételeket is tartalmazó rendelettel történik, amelyet követően legfeljebb hat hónapon belül a feleknek koncessziós szerződést kell aláírniuk, különben a koncesszió következmények nélkül visszavonható.

Az A4-es autópálya Katovice és Krakkó közötti, évtizedekkel ezelőtt épült 65 km-es szakaszát 1995–99 között, az EBRD állami



garanciás hitelét is igénybe véve korszerűsítették. E szakasz díjasítására és üzemeltetésére koncessziós szerződést írtak alá a versenytárgyalást nyert Stalexport vállalattal 1997-ben. A Stalexport és Egis/Transroute francia autópálya-üzemeltető céggel közös vállalatot alapított erre a célra és többéves halasztás után 2000 elején tervezi megkezdeni az útdíjszedést (a tervek szerint a személygépkocsik útdíja 10–12 PLZ, azaz 0,035 USD/km lesz). Az A4-es autópálya egy 125 km-es, az EIB és a KfW ugyancsak állami garanciával felvett hiteleiből finanszírozott szakaszának építése Brzeg és Gliwice között rövidesen elkészül.

Az 1995-ben meghirdetett nemzetközi versenytárgyalás végén a lengyel és német, svéd, olasz, francia cégek (ezek közül csak az utóbbiak útépitő, vagy -üzemeltető vállalatok: Strabag, NCC, Impregilo, Transroute) által alapított Autostrada Wielkopolska SA (AWSA) magántársaság kapott koncessziót a Berlin–Varsó közlekedési folyosóban fekvő A2-es autópálya 360 km hosszú, Swiecko (német határ) és Lodz közötti, a 48 km-es üzemelő Wrzesnia–Konin szakaszt is magába foglaló szakaszának finanszírozására, építésére és üzemeltetésére. Az első szakaszra vonatkozóan (150 km Nowy Tomysl és Konin között) ugyan 1997 szeptemberében, a parlamenti választásokat közvetlenül megelőzően aláírtak egy vázlatos ún. koncessziós szerződést, a finanszírozáshoz szükséges kb. 800 millió USD-t azonban többszöri határidő-módosítás után sem sikerült előteremteni. A koncessziós társaság az összeg mintegy felét kívánja hitelből fedezni, amihez állami garanciát kért. A magántőke bevonására lehetőséget adó létesítmény-finanszírozás alapelveit nem ismerő hivatalnokok és jogászok alkotta 1994-es törvény ugyanis kizárólag ilyen

módon tenné lehetővé az állami hozzájárulást, holott az alacsony forgalom és az úthasználók gyenge fizetőképessége miatt feltétlenül szükség lenne pénzzuttatásra is. Ez utóbbi indokait az EBRD által felkért független szakértő (*Wilbur Smith USA*) 1998 márciusára elkészített forgalom- és bevétel-előrejelzési tanulmánya is igazolta. A pénzügyminisztérium szakértőinek véleménye szerint ilyen mértékű garancia nyújtására a költségvetés sem jelenleg, sem a közeljövőben (tekintettel az Európai Unióhoz való csatlakozás eladósodást korlátozó feltételeire), nem képes. A 13 km-es, Poznant elkerülő szakasz építését egyébként (az AWSA beleegyezésével, a többtől elkülönítve), 45 millió Ecu Phare segély és ugyanennyi költségvetési forrás felhasználásával, szabályos közbeszerzési versenytárgyalást követően még 1998-ban megkezdték.

Az A1-es autópálya Gdansk–Torun közötti (az azóta megépült 12 km-es toruni elkerülő szakaszt a rajta fekvő Visztula híddal együtt magában foglaló) 150 km-es szakaszának finanszírozására, építésére és üzemeltetésére 1995-ben kiírt versenytárgyalás eredményeként amerikai (Bechtel) és lengyel építővállalat és bank, valamint az önkormányzat által alapított társaság, a Gdansk Transport Company (GTC) kapott koncessziót 1997 augusztusában. A koncessziós szerződés megkötését célzó tárgyalások 1998 májusa óta szünetelnek ugyan, ám az EBRD által felkért független szakértő (*Oscar Faber, UK*) 1999 márciusára elkészített forgalom- és bevétel-előrejelzési tanulmánya alátámasztotta a koncessziós társaság véleményét, hogy t. i. még a Gdansk–Nowe Marzy közötti 90 km-es első szakasz finanszírozhatóvá tételéhez is a költségek mintegy 45%-át elérő (döntően nem hitelgarancia jellegű) anyagi hozzájárulást kellene folyósítania

az államnak. Az ABiEA ügynökség jogi tanácsadói szerint ilyen hozzájárulásra az 1994-es DAT nem ad lehetőséget.

Az 1997 szeptemberi választások után hatalomra került lengyel kormány felismerte az autópálya-építési program beindítására az utóbbi években tett lépések kudarcát és azt, hogy az 1994-es DAT alapvető módosítása nélkül nem lehet a magántőkét bevonni az autópálya-építések finanszírozásába. Az ABiEA ügynökség élére 1998 májusában új elnököt neveztek ki. A PriceWaterhouse Coopers pénzügyi és a Freshfields jogi tanácsadó cég szakemberei javaslatokat dolgoztak ki a DAT megfelelő módosítására, a közigazgatás és magánvállalkozás társulásában (PPP) megvalósítani tervezett autópályák finanszírozhatóvá tételéhez szükséges állami támogatás költségvetéstől elkülönített forrásának biztosítására (autópálya alap) és az autópálya-építési program megvalósításáért felelős intézményi rendszer korszerűsítésére. Ezen javaslatok értékelése folyamatban van és várható, hogy a megfelelő intézkedések megtétele után felgyorsulnak az útépitések. Az hogy a már kiadott autópálya koncessziókat visszavonják-e és új versenytárgyalásokat hirdetnek-e meg (ahogy ezt a nemzetközi pénzügyi intézmények javasolták), vagy gyakorlati áthidaló megoldásokat találnak az A2-es és A1-es autópálya finanszírozására koncessziót nyert társaságokkal, egyelőre kérdéses.

### 3.3. Magyarország

Az országos közúthálózattal kapcsolatos közkiadások kizárólagos fedezésére 1989-ben létrehozott Útalap fő bevételi forrása az üzemanyag kiskereskedelmi árának mintegy 7–10%-át kitevő célhoz kötött adó volt. A költségek egységének helyreállítása és a közkiadások ellenőrzésének kizárólag a pénzügyekért felelős

minisztériumhoz rendelése végett az Útallapot 1999. január 1-jén megszüntették. A közutak finanszírozása ismét a tőkeigényes infrastruktúrális beruházások finanszírozási forrásainak biztosításával szemben a költségvetés egyensúlyát előtérbe helyező rövidtávú pénzpolitika és a költségvetési források évenkénti elosztása körüli viták tárgyává vált. A 30 000 km országos közúthálózatot fenntartó és üzemeltető igazgatóságokat 1996-ban nem nyereségérdekelt közútkezelő közhasznú társaságokká alakították át. Szinte valamennyi nagy út- és hídépítő vállalatot magánosítottak a kilencvenes évek elején, legtöbbjük nemzetközileg ismert külföldi építővállalatok többségi tulajdonába került. Az 1991 májusában elfogadott Koncessziós Törvény lehetőséget teremtett arra, hogy a magánvállalkozásokat is bevonják az autópályák finanszírozásába, építésébe és üzemeltetésébe.

Az első ilyen kísérletre 1992-ben került sor, az M1/M15-ös autópálya nemzetközi koncessziós versenytárgyalásának megkezdésével. A Budapest–Bécs nemzetközi forgalmi folyosóban fekvő, koncesszióba adni tervezett 43 km hosszú M1-es autópálya szakasz Győrtől vezet az osztrák határig. A 14 km hosszú M15-ös leágazás a szlovák határig Pozsony felé teremt összeköttetést. Az M1-es koncessziós szakasz a meglévő autópályákat (Ausztriában az A4-es Bécs–Nickelsdorf közötti 65 km hosszú, Magyarországon az M1-es Budapest–Győr közötti 128 km hosszú szakaszát) köt össze, ezért joggal hirdették "hiányzó láncszem"-ként. A díjas autópálya finanszírozásának, építésének és üzemeltetésének jogát a nemzetközi versenytárgyaláson a francia, osztrák, magyar vállalatok és bankok (Strabag, BNP, CDC, Transroute, OKHB, OTP, MOL, MBFB) által alapított Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt. (ELMKA) nyerte el 1993-ban. A 320 millió Ecu, 80/20%

hitel/alaptőke forrásmegoszlású, 95%-ban magántőkeből fedezett finanszírozási tervet 1993 decemberében sikerült véglegesíteni (fő hitelezők: EBRD, BNP és neves kereskedelmi bankok). Miután a magyar állami költségvetés terheire való tekintettel a kormány a területmegszerzésen túl további anyagi hozzájárulást nem vállalt, a koncessziós szerződés a bevétel-maximáló útdíj (személygépkocsik esetén 1992. január 1-jei áron 350 Ft) kivetését tette lehetővé, számot vetve azzal, hogy ezt elsősorban a forgalom 70%-át kitevő külföldiek és a hivatásforgalomban közlekedők lesznek képesek és hajlandók megfizetni. A tapasztalatok szerint a magyar autósok túlnyomó többsége ezt az autópályaszakaszt amúgyis ritkán (évente egyszer-kétszer, nyugateurópai szabadságra utazásához) veszi csak igénybe. Az M1-es díjas szakaszának építését a költségkereten belül, határidőre befejezték és azt 1996. január 4-én átadták a forgalomnak. A koncessziós szerződésben megállapított, személygépkocsi-útdíj nemzetközi piaci reálértéke (0,15 USD/km) ugyan nem változott, nominálértéke azonban 900 Ft-ra növekedett erre az időpontra. A magyarországi reáljövedelmek 1995-ben bekövetkezett drasztikus csökkenése miatt a magyar autósok számára az egyébként 12% Áfát is tartalmazó útdíj reálértéke is indulatokat kiváltó mértékűre nőtt.

Az M15-ös leágazás azonban csak 6 hónapos késéssel készült el 1998. júniusában. A késés és az ezzel együttjáró költségnövekedést az okozta, hogy az ELMKA ellen 1996. novemberében indított, az útdíj csökkentését célzó polgári per bizonytalan kimenetelét (amelyben a közhangulatra való tekintettel a KHVM vonakodott szerződéses partnere mellett kiállni), a hitelezők az ELMKA esetleges fizetéseképtelenségéhez vezető eseménynek tekintették. A további veszteségek megelőzése

végett tehát felfüggesztették a hitelezést mindaddig, amíg megfelelő garanciákat nem kaptak a részvényesektől és a magyar államtól. A bíróság első és másodfokon is arra kötelezte az ELMKA-t, hogy a felperes által kifizetett útdíj mintegy 30%-át fizesse vissza, de nem kötelezte a társaságot a díjak csökkentésére, azaz nem kényszerítette ki a koncessziós szerződés módosítását.

Az M1-es autópálya díjas szakaszán a forgalom bár jelentős mértékű volt (6500–7000 jármű/nap, ami a teljes közlekedési "folyosó" közötti forgalmának 45%-a, a nem magyar járművek forgalmának pedig 70%-a), 1996–98-ban rendre 35–40%-kal elmaradt az üzleti terv alapjául szolgáló, többször módosított szakértői előrejelzéstől. Ez pótolhatatlan bevételekieséshez, végső soron az ELMKA Rt. csődjéhez vezetett. A forgalom és bevétel elmaradása mindenképp a teljes közlekedési "folyosóban" az 1993–94-ben előrejelzettnél jóval szerényebb mértékű (1996–97-ben ki sem mutatható) forgalomnövekedés következménye. A forgalomnövekedés várt ütemét csökkentő főbb okok közé sorolható a balkáni háború, az 1996-ra tervezett Budapesti Világkiállítás elmaradása, az 1995–96-ban Magyarországon alkalmazott gazdasági megszorítások (az ún. Bokros csomag) miatti reáljövedelem-csökkenés hatása. Ausztria az Európai Unióhoz való csatlakozását (1996) követően feladta a nemzetközi kereskedelembe vállalt "híd" szerepét és visszahelyezte a Magyarországot érintő külkereskedelmi forgalmát. Az M1-es autópálya nyugati végpontján a határátlépésre várakozás, vámkezelés időtartama több órára növekedett a nemzetközi tehergépjármű-forgalomban. Hibának bizonyult, hogy a győri elkerülő szakasz a koncesszió kivétel és díjmentes maradt, lehetővé téve a viszonylag rövid díjas autópálya kényelmes és egyszerű ki-



kerülését. Komoly hibákat követett el a forgalom-előrebecslést az ELMKA részére készítő szakértő cég a forgalmi modellezésben. A hitelszerződések aláírását közvetlenül megelőzően, 1993. őszén a nemzetközi pénzpiacon az ELMKA mint magyarországi magánvállalat által elérhető hitelfeltételek is rendkívül kedvezőtlenek voltak (a hosszú futamidőre csak igen magas kockázati felárral lehetett a szükséges nagyszámú hiteleket felvenni).

A projekt szerkezetátalakítását célzó tárgyalások eredményeképpen 1999. júliusában a (megszűnő) ELMKA átutemeztett adósságát a magyar költségvetés, szerepét pedig az állami tulajdonban lévő, frissen alapított Észak-Dunántúli Autópálya Rt. (ÉDA) vette át. Az átutemeztett hitel eredeténél jóval kedvezőbb feltételeit a projekt kereskedelmi-forgalmi kockázatának a megnyitás után mérhetővé válása, az ország 1993-hoz képest jelentősen megjavult gazdasági helyzete és hitelfelvételi lehetőségei, valamint (főképpen) a visszafizetésre vállalt állami garancia magyarázza. Amennyiben a kormány terveinek megfelelően az M1-es és az M15-ös autópályán az útdíjat a jelenlegi felére mérsékelik és/vagy címkés rendszert vezetnek be, akkor nagymértékű bevételcsökkenés várható. Az autópályát használóktól eredő nettó útdíjbevételek és az adósságszolgálat különbségét természetesen az adófizetők (korábban valószínűleg nem erre a célra szánt) befizetéseiből kell majd pótolni. Megfelelő számítások hiányában csak valószínűsíteni lehet, hogy ez utóbbiak, azaz a magyar társadalom számára sokkal előnyösebb lett volna az útdíjat a bírósági ítélettel összhangban csak mintegy 30%-kal csökkenteni, a magyar részvényesek (elsősorban a Magyar Fejlesztési Bank) jelentős egyszeri tőkejuttatásával az ELMKA elvesztett alaptőkéjét pótolni és jelentősen megemelni,

pénzügyi egyensúlyát helyreállítani és adósságát (ugyan nem az államilag garantált hitelekre jellemző, de az eredeténél mindenestre jóval kedvezőbb feltételekkel) átutemezni.

Az M5-ös autópálya 130 km hosszú szakaszának (Újhartyán–Kecskemét–Szeged–Röszke/ országhatár, beleértve az üzemelő 30 km-nyi félautópályát) finanszírozására, felújítására, építésére és üzemeltetésére kiírt nemzetközi versenytárgyalást a francia-osztrák-magyar építővállalatok (Bouygues, Bau-Holding, Screg és Magyar Aszfalt) által alapított Alföld Koncessziós Autópálya Rt. (AKA) nyerte meg. A koncessziós szerződést 1994. májusában írták alá, a finanszírozási tervet azonban csak 1995. decemberére sikerült véglegesíteni, a koncessziós szerződés alapos módosításával egyidőben. Ez utóbbiban a hitelezők forgalmi szakértője (*Halcrow Fox*, UK) által pótlólag elkészített (az eredeténél jóval óvatosabb) forgalmi és bevételi előrebecslés alapján a magyar állam elfogadta a szakaszos megvalósítást (első szakasz M0–Kiskunfélegyháza) és a finanszírozhatóvá tétel érdekében jelentősen növelte hozzájárulását (27 km-nyi autópálya átadása felújításra és díjasításra, 1993-as áron 9 milliárd forint államilag garantált, félévente és összességében maximált készenléti üzemeltetési hozzájárulás nyújtása). A hozzájárulás ellenében, bár az állam nem részvénytulajdonos, az AKA mindenkor nyereségének 26%-a a magyar költségvetésbe kerül. Ez a valódi közigazgatási és magánvállalkozási társulás 370 millió Ecus projektet eredményezett, amelynek mintegy 80%-a származik a hitelezőktől (EBRD, Commerzbank, ING Bank és kereskedelmi bankok). A 97 km hosszú első szakasz építését az 1998. júniusi határidőre a költségkereten belül befejezték. A jelentős mértékű állami hozzájárulás eredményeképpen az útdí-

jak az M1-es autópályán szedettnél jóval alacsonyabbak (0,07 USD/km személygépkocsik esetén), amit az állam és az AKA között 1997-ben a rendszeres használatoknak nyújtott kedvezményekről kötött megállapodás tovább mérsékel. A forgalom (átlagosan 7500 jármű/nap 1998-ban) ugyan elmarad az előrejelzéstől, de az üzemeltetési hozzájárulás viszonylag szerény részének igénybevételével az AKA megőrizte pénzügyi egyensúlyát. Miután a szerződés értelmében a további szakaszokat (Kiskunfélegyháza – Szeged és Szeged – Röszke) 2003-ig meg kell építenie, különben elveszíti az ezekre vonatkozó koncessziós jogokat, az AKA megkezdte a második szakasz építésével kapcsolatos előkészületeket. Ha a koncessziós szerződés módosítását és a finanszírozás biztosítását célzó tárgyalások sikerre vezetnek, az M5-ös autópálya 45 km-es meghosszabbítása Szegedig (amelynek jelentősége a koszovói háború befejeződésével jelentősen megnövekedett), 2001 végére elkészülhet.

1993-ban nemzetközi koncessziós versenytárgyalás kezdődött a 250 km hosszú M3/M30-as autópálya (Budapest–Füzesabony – Miskolc és – Polgár–Nyíregyháza – Záhony /országhatár, beleértve az 56 km üzemelő Budapest – Gyöngyös szakaszt) finanszírozására, felújítására, építésére és üzemeltetésére is, amelyet a kormány 1995. októberében érvénytelenített. A külföldi és hazai tanácsadók számításai azt mutatták ki, hogy még a legjobb, a GTM–Dumez építővállalat vezette francia-magyar konzorcium által benyújtott ajánlat is túl nagy állami hozzájárulást kér az első szakasz (Budapest–Füzesabony) finanszírozhatóvá tételéhez (mindenekelőtt a várható alacsony forgalomra való tekintettel) és nem garantálja a rövid időn belüli továbbépítést. Ezért egy, a koncessziós társaság szerepkörét betöltő állami tulajdonú vállalatot

hoztak létre (ÉKMA Rt.), a finanszírozáshoz pedig jelentős költségvetési források mellett az EIB és a KfW államilag garantált, kedvező feltételekkel nyújtott hiteleit vették igénybe. Az építkezést ugyan jelentős (mindenkelelőtt a projekt eredeti tartalmának többszöri megváltoztatásából eredő) költségtúllépéssel, de határidőre, 1998. szeptemberére befejezték. A megépült zárt díjbeszedő rendszer üzembehelyezésére azonban csak többszöri (politikai okokra visszavezethető) halaszás után, 1999. január 10-én került sor, az eredetileg tervezettnél jóval alacsonyabb (0,045 USD/km személygépkocsi útdíjon alapuló) díjszabással. Az emiatt keletkezett bevételkiesés természetesen nem veszélyezteti az ÉKMA pénzügyi helyzetét, mert az építkezéshez felvett hitelek adósságszolgáltatásának forrásául az állami költségvetés szolgál, az útdíjakból eredő bevételek nagyságától, vagy az ÉKMA szolgáltatásainak minőségétől, gazdálkodásának eredményességétől szinte teljesen függetlenül.

A kormány 1999. júniusában 10 éves gyorsforgalmi úthálózatfejlesztési tervet fogadott el, amelynek végrehajtásáért a Magyar Fejlesztési Bank felelős. Együttal létrehozták a Magyar Autópálya Rt-t, amely folyamatosan átveszi a magyarországi autópályák kezelését és üzemeltetését. A költségeket mintegy 30%-ban az Európai Unió adományai-ból (Phare, Ispa stb.), 30%-ban költségvetési forrásokból, 40%-ban pedig nemzetközi pénzügyi intézmények és bankok hiteleiből kívánják fedezni. Mivel a Világbank, az EIB és a KfW hiteleihez állami, vagy azzal egyenértékű bankgaranciát kell nyújtani, az EBRD pedig elsősorban az M5-ös autópálya további finanszírozásában érdekelt (az AKA koncessziójának fenntartásával), a finanszírozás tervezett, a magántőke bevonásával nem számoló szerkezete nagyon súlyos terhe-

ket ró majd a költségvetésre. A költségvetés egyensúlyi helyzetét és az Európai Unióhoz tervezett csatlakozás szigorú követelményeit (köztük a költségvetés eladósodásának alacsony megszá-bott korlátait) ismerve alapos kétségek támaszthatók a terv megvalósíthatóságát illetően.

### 3.4. Románia

Az utóbbi években és jelenleg is számos nagy értékű útrehabilitációs programot hajtottak és hajtanak végre a nemzetközi pénzügyi intézmények társfinanszírozásával. A közutak finanszírozására célhoz kötött üzemanyagadó befizetéseket a költségvetéstől elkülönített Útalapba gyűjtik össze 1997. óta. Az ugyanebben az évben elfogadott Koncessziós Törvény lehetőséget nyújt a magánvállalkozásoknak a közutak finanszírozásába és építésébe, üzemeltetésébe való bevonására, útdíjak szedésére. A jelenleg üzemelő egyetlen osztottpályás autótutat Bukarest és Pitesti között (96 km) az EBRD-től állami garanciával felvett hitelből korszerűsítik, hogy megfeleljen az autópályákkal kapcsolatosan nemzetközileg elfogadott követelményeknek. A munkát a kiviteli tervek hiányosságaira visszavezethető jelentős költségtúllépéssel, az eredetileg tervezettnél egy évvel később, valószínűleg 2000. végére fejezik be. Ennek a korszerűsített szakasznak a díjasítására és üzemeltetésére rövidesen nemzetközi koncessziós versenytárgyalást kívánnak meghirdetni.

A Nemzeti Közúti Igazgatóság (NAR) keretében 1997-ben létrehozott Autópálya Igazgatóság nemzetközi versenytárgyalást hirdetett egy, a Pitesti–Bukarest (96 km, korszerűsített), a Bukarest–Konstanza (200 km, beleértve az építés alatt álló 26 km-es Bukarest–Fundulea szakaszt, valamint az üzemelő 12 km-es, díjas Fetesti–Cernavoda

dunai átkelést) és a Bukarest–Giurgiu (60 km) szakaszt magába foglaló autópálya finanszírozására, építésére és üzemeltetésére koncessziós formában. A versenytárgyalás lebonyolításában a NAR tanácsadójaként közreműködő, a Brown & Root, Baker & McKenzie, KPMG és ING Barings cégek szakértőiből álló tanácsadó csoportot Phare segítyből finanszírozták. A Strabag és az Ilbau építőcégek vezette konzorciumok adtak be ajánlatot az 1998. áprilisi határidőre. Tekintettel a várható alacsony forgalomra és az úthasználók gyenge fizetőképessége miatt kivethető, erősen mérsékelt útdíjra (személygépkocsi max. 0,025 USD/km), mindkét ajánlattevő jelentős kormányzati hozzájárulást kért még a kb. 140 km-es első szakasz (Bukarest – Pitesti és Bukarest – Fundulea – Lehliu) finanszírozhatóvá tételéhez is. A gazdasági helyzet súlyos megromlása következtében a kormány úgy döntött, egyelőre nincs módja ilyen hozzájárulás folyósítására, ezért a versenytárgyalást 1999. márciusában eredménytelennek nyilvánítva befejezték. Folytatják a forráshiány miatt évek óta igen lassú ütemű autópálya-építést Bukarest – Fundulea között és van remény arra, hogy ezt a főváros közeli szakaszt legalább félautópályaként nemsokára átadják a forgalomnak.

### 3.5. Szlovénia

Az autópálya-hálózat kiépítésének nemzeti programját 1993-ban fogadták el. Ennek értelmében elsőbbséget kapott a kelet-nyugati (Maribor – Ljubljana – Nova Gorica) és az észak-déli (Karavanke – Ljubljana – Novo Mesto) közlekedési folyosóban fekvő, összesen 475 km autópálya megépítése 2004-re. Egy teljesen állami tulajdonú, kizárólag erre szakosodott társaságot (DARS) alapítottak a program végrehajtására és irányítására.



Parlamenti határozattal az üzemanyag mindenkor kiskereskedelmi árának 16%-át előtt 2000-ig, majd 2004-ig célhoz kötötték, kizárólag az autópálya-hálózat fejlesztési programjának és üzemeltetésének finanszírozására. A DARS bevételeinek 55 – 60%-a ered ebből a (benzin-tolár-nak nevezett) elkülönített költségvetési forrásból, 5 – 10%-a pedig az útdíj-bevételekből (az autópályákon szedett útdíjat a társadalmilag elfogadható, viszonylag alacsony szinten tartják). A további 35 – 40%-ot államilag garantált, a nemzetközi pénzpiacról és hazai bankoktól a DARS által felvett hitelek adják. 1998. végére már mintegy 140 km új autópályát építettek és további 60 km építése volt folyamatban. A program végrehajtása azonban az eredetileg tervezett ütemhez képest jelentős késedelmet szenved, nem csupán azért, mert egyre nehezebb, magas hegyvidéki terepviszonyok között folynak az építkezések. Annak következtében, hogy a viszonylag rövid építési szakaszokra külön-külön meghirdetett versenytárgyalásokat rendre a hazai építővállalatok nyerték meg, a korlátozott méretű szlovéniai "útépítési piacon" nem alakulhatott ki árverseny, s az útépítési árak az utóbbi években jóval az inflációt meghaladó mértékben emelkedtek. Egyre erősödik az autópálya-hálózatfejlesztési program finanszírozási rendszerének bírálatja is, mondván, hogy jelentős forrásoknak e célra való tartós lekötése miatt az úthálózat többi részének fenntartását évek óta elhanyagolják, ami súlyos károkat okoz. A kormányzat ennek következtében az autópálya-hálózat fejlesztési programjának finanszírozási forrásait a magántőke bevonásával kívánja bővíteni. A jogszabályok módosítása folyamatban van annak érdekében, hogy a DARS és versenytárgyalást nyert magánvállalkozások társulásaként létrehozandó koncessziós társaság is finanszíroz-

hasson, építhessen és üzemeltethessen díjas autópályát.

#### 4. A levonható tanulságok

A közlekedési infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos beruházási igények és a finanszírozási források közötti szakadék tovább mélyülésének megelőzése érdekében a 3. Páneurópai Közlekedési Konferencián (Helsinki, 1997 június) résztvevők azt javasolták, hogy a közép- és kelet-európai országok kormányai a mindenkor évi hazai össztermék (GDP) 1,5%-ának megfelelő összeget fordítsanak átlagosan a közlekedési infrastruktúra finanszírozására. Az elmúlt 8 év alatt a Páneurópai Közlekedési Konferenciákon (Prága 1991, Kréta 1994 és Helsinki 1997) és a közöttük eltelt időben lefolytatott hosszadalmas egyeztető tárgyalások (ún. "politikai méretezés") eredményeképpen kialakult a nyugat-európai ún. Transzeurópai Közlekedési Hálózathoz (TEN) csatlakozó 10 Páneurópai Közlekedési Folyosó Közép- és Kelet-Európában, mint elsődleges fejlesztési cél. A 2015-ig tartó időszakra vonatkozóan folyik a Közlekedési Beruházási Igények Felmérése (Transport Investment Needs Assessment, TINA) az Európai Unióhoz csatlakozni szándékozó 10 országot átszelő ezen folyosókban, amit a Bécsben létrehozott titkárság irányít és az EU finanszíroz. A kormányok által meghatározott projekteket egységes költség-haszon elemzési módszerrel értékelik és a gazdaságossági mutatók alapján sorbarendeik. Az elemzéshez a Phare finanszírozásával a NEA (Hollandia) mérnöki tanácsadó cég forgalmi szakértőinek vezetésével a TINA hálózatra vonatkozóan elkészített összesített forgalomelőrejelzés eredményeit használják majd fel. A közelmúltban elfogadott Agenda 2000 program értelmében az Európai Unió hozzákezdett az ún. struktu-

rális pénzalapok felülvizsgálatához. A Phare és Tacis alapokból nyújtható segélyek összegét megnövelik és azok 75%-át tanulmányok és intézményfejlesztés helyett kötelezően beruházások társfinanszírozására folyósítják. Egy új, némiképpen a Kohéziós Alapra hasonlító, a 10 csatlakozó országban a költségvetési forrásokat kiegészítő, 50 – 50%-ban közlekedési és környezetvédelmi projektek finanszírozására szolgáló alapot is létrehozta. Ebből a Csatlakozás Előtti Különleges Alapból (Instrument Special of Pre-Accession, ISPA) 2006-ig évente 1,0 milliárd Euro (azaz országonként közlekedési projektek társfinanszírozásához átlagosan 50 millió Euro) vehető igénybe 2000. január 1-jétől. Nagyon valószínű, hogy a szigorú közbeszerzési szabályok alkalmazásának és az alapos előkészítési munkálatok lefolytatásának (köz-meghallgatások, környezetvédelmi előírások betartása, építési engedélyek beszerzése stb.) megkövetelése miatt csak igen kevés közlekedési projekt társfinanszírozása kezdődhet meg 2000-ben. Aminthogy egyetlen közép- és kelet-európai ország sem volt képes arra, hogy közlekedési infrastrukturális beruházásait tekintve 1998-ben, vagy 1999-ben akárcsak megközelítse a Helsinki Páneurópai Közlekedési Konferencia által ajánlott ráfordítási szintet. Ez az átmenettel kapcsolatos gazdasági nehézségek és költségvetési kényszerek ismeretében egyáltalán nem meglepő.

A közelmúltban elvégzett nemzetközi összehasonlító vizsgálatok eredményeiből kitűnik, hogy a Nyugat- és Kelet-Európa közötti kereskedelmi és idegenforgalom növekedési üteme lényegesen elmarad az évtized elején előrejelzettől. Számos átmeneti gazdaságú országban gazdasági visszaesés következett be, az államkincstár a fizetésektelenség határára került és súlyos társadalmi feszültségek akadályozzák az

egyensúly helyreállításához szükséges megszorító intézkedések bevezetését. A nemzeti úthálózatokon és a Páneurópai Közlekedési Folyosókban nincsenek súlyos idővesztéseket és így gazdasági károkat okozó torlódások (néhány városi átkelési szakaszt és határátkelőhelyet kivéve). Ez utóbbiakat mindenekelőtt a határátlépéssel kapcsolatos (a kábítószerek-kereskedelem, a nemzetközi bűnözés és az embercsempészet megakadályozását célzó) bürokratikus rendészeti és vámjárárs okozza. A gazdasági növekedést rövid távon komolyan akadályozó közlekedési infrastrukturális kapacitáshiány egyelőre nem számottevő mértékű. Ennek következtében a kormányok vonakodnak az erősen korlátozott költségvetési forrásokat utak korszerűsítésére, vagy építésére fordítani, illetve kiszámíthatatlan politikai következményekkel járó döntést

hozni arra vonatkozóan, hogy a közutak finanszírozásának terheit megosszák az adófizetők és az úthasználók között, utóbbiakat közvetlenül is bevonva akár átalánydíj (címke), akár az igénybevétel arányos útdíj fizetési kötelezettségének bevezetésével. A közigazgatás hivatalnokai még mindig nem érzik igazán annak kényszerét, hogy a közpénzekkel hatékonyabban gazdálkodjanak és az adófizetők pénzének eredményesebb felhasználása érdekében tegyék lehetővé a magánvállalkozások bevonását, piaci kényszerek alkalmazását és növeljék az irányítók személyes anyagi felelősségét. A Magyarországon a költségvetési forrásokat 1993 – 98 között kiegészítő 700 millió USD magántőke bevonásával finanszírozott koncessziós autópályákkal nyert tapasztalatok alapos feldolgozása és elemzése még nem történt meg. Sokszor inkább

azért hivatkoznak erre mint elretentő példára, hogy ne kelljen az átmenetet elősegítő újító intézkedéseket tenni és reformokat bevezetni a közúti közlekedési alágazatban. Az oroszországi pénzügyi válságot követően, annak sokkhatása alatt a magánbefektetők és kereskedelmi hitelezők egyelőre tartózkodnak a tőkeigényes és nagyon kockázatos közlekedési infrastrukturális projektek finanszírozásától a közép- és kelet-európai országok fejlődő piacán. Az átmeneti gazdaságú országokban a kormányok viszont további nemzetközi támogatásra és segélyekre várnak. A közlekedés közúti alágazatában az intézményi rendszer mélyreható megváltoztatását és a nagy beruházásokat manapság a "jobb időkre" halasztják. Várjunk tehát, s majd meglátjuk, ezek az idők elérkeznek-e valaha, s ha igen, mikor.



Tóth Károly

## LÉGIKÖZLEKEDÉS

## A magyar légi közlekedés

az EU csatlakozás előtt

A globális, valamint az Európában és hazánkban végbemenő gazdasági folyamatok mind a szállítási kereslet, mind a szolgáltatási színvonal vonatkozásában minőségileg új, differenciált, az intermodalitás eddiginél magasabb, nemzetközileg összetettebb szintjén kielégítendő követelményrendszert támasztanak a közlekedéssel és azon belül a légi közlekedéssel szemben.

Az 1990-es évek végére a világ légi közlekedésének menetrend-szerű utasszállítási teljesítménye meghaladta az évi 1,5 milliárd utast, a légi áru fuvarozásé pedig a 25 millió tonnát. Ez a légi közlekedési szolgáltatások iránti éves kereslet az utasforgalomban a következő évszázad közepéig elérheti a 4,5 milliárd utas nagyságot.

Az Európai Unió légi közlekedési piaca több mint 600 millió utast szolgál ki évente, és ez a szám középtávon az előrejelzések szerint átlagosan évi 7%-ot meghaladó mértékben növekszik.

Európában a repülőterek által lebonyolított minden éves 1 milliós utasforgalom átlagosan közvetlenül 1100 munkahelyet teremt közvetlenül és a repülőterek vonzáskörzetében érvényesülő katalizátor hatások eredményeként további 2900 munkahelyet.

Európa 300 nemzetközi jelentőségű repülőtere közül a légi utasok 75%-a a 40 legnagyobb nemzetközi gyűjtő-elosztó repülőtéren keresztül utazik, 20%-a "közösségi összekötő pontként" szolgáló repülőterek igénybevételeivel repül uticéljára. A transzeurópai repülőter-hálózat további 200 repülőterét a teljes utasforgalom 5%-a veszi igénybe.

Megkezdődött a világgazdasági rendszerhez szervesen kapcsolódó magyar gazdaság közép-európai regionális centrummá válása. A nemzetközi gazdasági-üzleti életben betöltendő központi szerepünk az üzleti célú utasforgalom és a nyereséges légi áru fuvarozás fellendülését hozza magával. A légi közlekedési infrastruktúra, azon belül a nagy nemzetközi repülőterek, a légiforgalmi irányítás és a kapcsolódó szolgáltatások működtetése mind világméretben, mind Magyarországon nyereséges, ezért az ország földrajzi fekvésének tranzit jellegéből adódó lehetőségeket a felszíni közlekedés mellett a légi közlekedésben is még intenzívebben kell kihasználni.

A magyar gazdaság számára jelentős a minőségi turizmus, amelynek világméretben jellemző szállítási módja a légi közlekedés.

Az üzleti és magáncélú légi utasforgalom és a légi áruszállítás gazdaságosságát jelentősen javítja a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (továbbiakban: BFN) gyűjtő-elosztó (hub) repülőtérré fejlesztése a légi közlekedési alágazat valamennyi szereplőjének összefogásával.

A várható utasforgalom alapján a magyar légi közlekedés részaránya a hazai személyszállítási munkamegosztásban a jelenlegi 2,7%-ról az ezredfordulóra 3,5%-ra, 2010-re 5%-ra változik.

A nemzetközi légi közlekedésben a szabályozási környezet átalakulóban van, a piacok liberalizálódnak, kialakult a globális verseny, az egyes légitársaságok közötti versenyt a globális szövetségi rendszerek közötti verseny

váltja fel, a piaci szereplők között átrendeződés, a piac újrafelosztása, koncentráció és más alapvető átalakulások mennek végbe. A magyar légi közlekedésnek, azon belül a magyar közforgalmú repülés valamennyi résztvevőjének, a központi nemzetközi repülőternek, valamint a vidéki regionális repülőtereknek ebben a világgazdasági környezetben kell fennmaradásukat, jövedelmező, hosszú távú működésüket biztosítani.

Markánsan jelentkezik a gazdaság mindenkorai állapotának és a légi közlekedés fejlődésének összefüggése. A tapasztalati adatok azt mutatják, hogy általánosságban a GDP 1%-os növekedése a légi szállítási igények 2%-os növekedését vonja maga után.

A közlekedés és azon belül a légi közlekedés kiemelt és közvetlen jelentőséggel bír az Európai Unió szabadságjogaiból a személyek, áruk és szolgáltatások szabad áramlásának érvényesítésében.

Hazánk nemzetközi légi közlekedése alapvetően a magyar polgári repülés meghatározó két szervezete, a MALÉV és a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság (LRI) tevékenysége révén valósul meg. E két szervezet gazdálkodási különállása a közösségi gyakorlattal harmonizál.

A nemzetközi légi közlekedésben a kijelölt magyar légi fuvarozó jövőjét a globalizálódó nemzetközi légi fuvarpiacon a minden korábbinál kíméletlenebb versenyben biztosítani kell, ugyanakkor a légitársaság számára is érzékelhetővé kell tenni a fokozódó versenyből következő kihívásokat, mivel ez a társaság

hosszú távú versenyképességének erősödését is szolgálja.

A MALÉV és az LRI eredményes és hatékony működését, az európai integrációt is figyelembe vevő szövetségek, partnerkapcsolatok kialakításával, illetve azok fejlesztésére, a privatizáció megfelelően előkészített folytatására, végig vitelére, közös járatok üzemeltetésére, gazdaságos hálózatépítésre és infrastruktúra-fejlesztésre kell elsősorban alapozni.

Magyarországon hosszú távon egy gyűjtő-elosztó (hub) funkció ellátására is alkalmas nemzetközi repülőtérre van szükség. Az erre alkalmasnak tekinthető BFNR-t önfinanszírozó módon, állami támogatás nélkül, állami tulajdonban vagy legalábbis többségi állami tulajdonban tartva kell a továbbiakban is működtetni úgy, hogy saját forrásból fejlesztésekre is képes legyen.

A légi jármű park terén a zajnormákat nem teljesítő, elavult technikát képviselő repülőgépeket ki kell vonni a forgalomból. Ez a folyamat már megkezdődött, de folytatásához vegyes finanszírozási formában – az állami tulajdoni aránynak megfelelő – költségvetési forrásra is szükség van.

A Közösség légi közlekedési politikájának alapelve a liberalizáció. Légi piaca – a lassuló növekedés mellett – bővült az elmúlt évtizedben. E növekedés fenntartása érdekében a belső piac fejlesztése mellett földrajzi expanzió figyelhető meg a közép- és kelet-európai országok felé.

Ezen körülmények mellett a MALÉV hátrányban van, mivel a liberalizációs intézkedések elsősorban az erősebb légitársaságoknak kedveznek. Ezért nagy hangsúlyt kell fektetni a szükséges átmenet biztosítására. Az átmenetnek fontos része az a törekvés, hogy a MALÉV csatlakozzon egy stratégiai szövetséghez. Ennek tartalma a MALÉV Rt. és a potenciális partnerek közötti tárgyalások eredményétől függ.

A Közösség légi közlekedés

politikára vonatkozó 3. liberalizációs csomag jogszabályainak átmenet nélküli átvétele esetén a MALÉV piacának jelentős részét elveszítheti, mivel saját útvonalhálózatán kerül szembe stabil piaci pozícióban lévő közösségi fuvarozókkal, miközben várhatóan új útvonalakra a kialakult erős verseny miatt nem jut be.

Az Európai Közösség, valamint Norvégia, Izland és a tíz társult közép- és kelet-európai ország között (az Európai Megállapodás alapján) kötendő multilaterális légi közlekedési megállapodás révén a csatlakozásunk előtt, a magyar fuvarozó bekapcsolódhat a világ globalizálódó légi közlekedési rendszerébe, az egyre erősödő versenybe. Csatlakozásunk az átmeneti mentességek érvényesítése mellett – amelyre a multilaterális légi közlekedési megállapodás is lehetőséget biztosít – hozzájárulhat ahhoz, hogy a magyar légi közlekedési piac fokozatosan felkészülhessen a közösségi légi közlekedési piac kihívásaira. A légi közlekedésre vonatkozó joganyag és a magyar szabályozás átvilágítása 1998. novemberében megtörtént, a multilaterális légi közlekedési megállapodás tárgyalása viszont várhatóan elhúzódó folyamat lesz.

Az integrálódási, harmonizációs feladatainkat illetően kijelenthetjük, hogy a légiforgalmi irányítás és légtér ellenőrzés harmonizációja az ECAC (Európai Polgári Repülési Konferencia) és az EUROCONTROL (Európai Szervezet a Repülés Biztonságáért) szervezetekben való részvételünkkel megvalósult. Légiforgalom irányítási egységeink alkalmazott módszerei, technikai eszközei és azok szolgáltatásai mind az ICAO (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet), mind az EUROCONTROL európai szabályainak megfelelnek.

Tovább kell fejleszteni az ellenőrző testületek munkáját, különösen, versenyfelügyelet és repülésbiztonság tekintetében.

Folytatni kell a polgári légi közlekedési jogszabályrendszerünk a Közösség jogrendjével harmonizáló átalakítását. Korlátozni, illetve tiltani kell az olyan légi járművek üzemeltetését, amelyek a zaj- és egyéb környezetvédelmi közösségi előírásoknak nem felelnek meg. Szükség van a független balesetvizsgáló szervezet létrehozására.

A légi közlekedésben lényegében 18 közösségi jogszabály átvételéről kell dönteni. Tizenhárom jogszabály és azok módosító kiegészítő jogszabályainak teljes körű harmonizációjára 1999-2001. között, illetve a csatlakozásig sor kerül. Ezen jogszabályok egy részét már alkalmazzuk nemzetközi egyezményekben vállalt kötelezettségeink alapján, valamint a nemzetközi repülési szervezetekben levő tagságunkból eredően részt veszünk e szervezetek szakmai szabályozási folyamataiban.

*Különös gonddal kell felkészülni a következő EU jogszabályok alkalmazására.*

1. A Tanács 96/67/EK irányelvének foglaltak alapján kell a tagállamoknak szabályozni a Közösséghez tartozó repülőtereken a földi kiszolgálási piachoz való hozzáférést.

A jogszabályban rögzített több lépcsős, fokozatos liberalizáció végső célja az, hogy a Közösség repülőterein a légitársaságoknak biztosítsák a földi kiszolgálás választási lehetőségét, vagy tegyék lehetővé a saját kiszolgálást (self handling), valamint e szolgáltatást nyújtók a jelenleginél szabadabban férhessenek hozzá ehhez a piachoz.

Az irányelv követelményrendszerére konkrét határidőkkel biztosítja a célok gyakorlati megvalósulását.

a) 1998. január 1-től minden közösségi repülőterén minden légitársaság számára biztosítani kell a kiszolgálás utaskezelésre korlátozott jogát.

b) 1998. január 1-től évi 1 mil-



liós utasforgalomnál nagyobb forgalmat lebonyolító repülőterén biztosítani kell a saját kiszolgálás jogát legalább 2 légitársaságnak.

c) 1998. január 1-től évi 3 milliós forgalmú repülőterén, valamint 2001. január 1-től évi 2 milliós forgalmú repülőterén legalább 2 szervezetnek kell földi kiszolgálást végeznie.

d) 2001. január 1-től legalább évi 2 milliós forgalmú repülőtereken legalább az egyik földi kiszolgáló szervezetnek függetlennek kell lenni mind a repülőtértől, mind az adott nemzeti légitársaságtól.

A BFNR-en a 2B terminál átadásával egyidőben megvalósult a legalább két földi kiszolgáló szervezet meglétének – e közösségi irányelvben megfogalmazott – követelménye, az LRI és a MALÉV Rt. szervezeteken belül önálló földi kiszolgálási egységek kezdték meg munkájukat.

Az irányelv vonatkozó cikke szerint 2001. I. 1-től a feljogosított földi kiszolgálók közül legalább egy olyan legyen, amely sem közvetve, sem közvetlenül nem ellenőrizhető:

- a repülőtéri igazgatási testület,

- az éves forgalom legalább 25%-át kitevő utas és áruforgalmat lebonyolító repülőtér használó,

- valamint olyan testület által, amelyet közvetve vagy közvetlenül a fenti igazgatási testület ellenőriz, vagy amely azt ellenőrzi, vagy bármelyik ilyen használó.

A közösségi irányelvben lehetővé tett halasztás kérése esetén is csak 2002. december 31-ig mentesülhet egy tagállam a fenti kötelezettség alól, amennyiben a bizottság az igény vizsgálata, valamint a forgalmi adatok elemzése után ezt elfogadja.

A tagállamok fenntarthatják maguknak a jogot, hogy legalább két repülőtér használó részére biztosítsák a saját földi kiszolgálást, de átlátható, tárgyilagos,

diszkrimináció mentes feltételek alapján.

Az infrastrukturális okok miatt a BFNR-en a mai napig nem teljesedtek ki a földi kiszolgálás területén a versenyképesség feltételei, a hatályos közösségi jogszabályi követelményeknek megfelelő környezet.

*Az irányelv hatása.* A két magyar kiszolgáló szervezet (MALÉV Rt. és a 2B terminálon 2. kiszolgálóként megjelenő LRI) révén realizálódó nemzeti bevétel 1998-ban mintegy 12,5, 2005-ben várható 18,5 mrd Ft. Pesszimista számítás szerint ennyit veszíthet a MALÉV Rt. és az LRI közösen évente, ha a független harmadik fél belépne és átvonná az összes külföldi repülőgép kiszolgálást.

A kialakuló versenyben – a versenyképességtől függően – ennek az összegnek legkedvezőbb esetben is reálisan 30%-os csökkenésével kell számolni. További bevételkiesést eredményezne a légitársaságok saját földi kiszolgálásának diszkriminációmentes engedélyezése és terhet jelent a többi földi kiszolgáló érdekében szükséges infrastruktúra fejlesztés.

A jogszabály átvételét a csatlakozásig csak fokozatosan tudjuk biztosítani, lehetőséget adva a közösségi piac szereplőinek.

2. *A Tanács 92/14/EKG irányelve* a zajbizonyítvánnyal rendelkező zajosabb légitársaságok üzemeltetésének korlátozását szabályozza.

A Tanács 92/14/EKG irányelve (a repülőgépek üzemeltetésének korlátozásáról, a Chicagói Egyezmény<sup>1</sup> 16. Függelék 2. kiadása (1988) I. kötet II. rész 2. fejezet alapján) 2. cikke előírja, hogy 1995. április 1-től nem üzemeltethetők a Tagállamok repülőterein olyan repülőgépek, amelyek zajbizonyítványa nem felel meg az említett Függelék I. kötet II. rész 3. fejezet előírásainak, vagy a II. rész 2. fejezet szabványainak, fel-

téve, hogy egyedi légi alkalmassági bizonyítványuk 25 évnél nem régebbi.

A hatályos magyar szabályozás (a 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet) előírja, hogy a nemzetközi forgalmat lebonyolító nyilvános repülőterek üzemben tartója

- 1997. december 31. után csak olyan zajbizonyítvánnyal rendelkező szubszónikus polgári sugárhajtású repülőgépet fogadhat, amely igazolja, hogy megfelel a Chicagói Egyezmény 16. Függelék I. kötet II. rész 2. fejezet szerinti, vagy ezzel egyenértékű szabványoknak;

- 2000. január 1. után nem fogadhat olyan polgári repülőgépet, amely hajtóművének kétáramúsági foka kettőnél kisebb, ha csak olyan zajbizonyítvánnyal nem rendelkezik, amely megfelel az említett Függelék szabványainak, feltéve, hogy az első egyedi légialkalmassági bizonyítványa 25 évesnél nem régebbi;

- 2004. december 31. után kizárólag olyan szubszónikus sugárhajtású polgári repülőgépeket fogadhat, amelyek kielégítik az említett Függelék I. kötet II. rész 3. fejezet szabványaiban előírtakat.

*Az irányelv hatása.* A MALÉV Rt. repülőgép parkjában jelenleg hat darab olyan légitársaság van, amely nem felel meg a zajkibocsátási határértékeknek. A Tupoljev típusú repülőgépek már ma sem repülnek a menetrend szerinti forgalomban, charter forgalomban azonban még használja ezeket a MALÉV, de főleg az EU országokon kívüli viszonylatokban. A MALÉV tervei szerint 4 db Tupoljev és 6 db Boeing-737-200-as típusú repülőgépek 2002-ig maradnak szolgálatban. Ily módon a MALÉV Rt. repülőgép parkjának alakulása önmagában derogációs igényt nem indokol. A közösségi zajkibocsátási határérték biztosítása céljából 2002-ig 6 db (Boeing)

<sup>1</sup> Kihirdetve a Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1971. évi 25. számú törvényerejű rendeletével.

repülőgép lecserélésére van szükség. Ennek költségigénye 1997. évi árszinten 37 mrd Ft. (A MA-LÉV Rt. középtávon tervezett flottafejlesztése 1997. évi áron mintegy 500 M USD, 110 mrd Ft összeget igényel.)

A kisebb magyar légitársaságokat az irányelvben foglaltak nem érintik hátrányosan, az esetleg meglévő eltéréseket 2002-ig kezelni tudják.

A BFNR forgalmában – főként a FÁK országaiból, a közép- és kelet-európai térségből továbbra is számottevő forgalommal kell számolni, amely a közösségi előírásoknak nem megfelelő repülőgép parkkal valósul meg mind az utas, mind a légi áruszállítás területén. Az elmúlt évek átlaga szerint ezen légijárművek részaránya 20–30% körüli a BFNR éves forgalmában, ami a következő években csökkenni fog. 1998. január hónapban a ferihegyi légijármű forgalom 23,7%-át, augusztus hónapban 26%-át tették ki ezek a repülőgépek.

A megengedett zajértéket meghaladó légijárművek kitiltása a magyar EU csatlakozás előtt a rájuk eső földi kiszolgálási bevételek kiesése miatt a MA-LÉV Rt. és az LRI számára számottevő, évente milliárd forintos nagyságrendű bevételkiesést jelentene. A tiltás megzavarná a térség kialakult és fejlődő légi közlekedési munkamegosztását, és a nemzetgazdaság más területein is bevételcsökkenést eredményezne, ezért megfelelő légügyi- és üzletpolitikával a folyamatos átmenetet biztosítani kell a veszteségek minimalizálása érdekében.

A nemzetközi légi fuvar piaci hatások, a légiforgalom és a külföldi légitársaságok légijárműpark fejlesztési lehetőségeinek alakulását meghatározó egyéb tényezők jelenleg kellőképpen nem prognosztizálhatóak.

3. *A Tanács 2407/92/EGK rendelete* valamennyi – kivéve a nem motormeghajtású vitorlázó repülőgépekkel végzett tevékenysé-

get, illetve a sétarepülést – az Unió területén székhellyel rendelkező légi fuvarozók tevékenységi engedélyeinek megszerzését és az engedély megtartásának feltételeit szabályozza.

Előírja, hogy tevékenységi engedélyt minden, az Unió területén székhellyel rendelkező azon légi fuvarozó részére meg kell adni, amelynek fő tevékenysége a légi szállítás. A vállalkozásnak teljes egészében vagy többségi tulajdonban valamely közösségi tagállamnak vagy állampolgárának tulajdonában kell lennie.

Ennek betartását a tagállam légügyi hatósága folyamatosan köteles ellenőrizni. Vizsgálnia kell továbbá a légi fuvarozó pénzügyi viszonyait (üzleti terv, éves auditált mérleg) a vállalkozás irányítását ellátó személy, alkalmazottainak, eszközeinek szakmai alkalmasságát. Folyamatosan figyelemmel kell kísérnie a légi fuvarozó gazdasági, jogi viszonyai-ban bekövetkező változásokat és ezt kiértékelve dönteni az engedély kiadásáról, felfüggesztéséről, visszavonásáról, érvényben tartásáról.

*A rendelet hatása.* A rendelet teljes körű átvételével az abban szabályozott feltétel rendszer teljesítése esetén bármely EU-országbeli kérelmező is jogosulttá válik magyarországi tevékenységi engedélyre. Ily módon közösségi légitársaságok piacromboló hatású előnyök birtokába jutnak a magyar zászlós légitársasággal szemben, annak hazai piacán, gazdasági túlsúlyuk miatt.

4. *A Tanács 2408/92/EGK rendelete* szabályozza a piacra jutás feltételeit a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti légiközlekedés vonatkozásában.

A rendelet lehetőséget biztosít a közösségi légi fuvarozók számára ugyanazon útvonalon több légitársaság párhuzamos üzemelésére, a kabotázs-forgalom gyakorlására, a forgalmi jogok (légi szabadságjogok) kiterjesztésére a Közösségen belül.

A tagállamok csak a rendeletben felsorolt esetekben jogosult korlátozni az útvonalhasználat jogát, illetve a légi fuvarozók által felajánlott kapacitást.

Jelenleg a légi szabadságjogok, a kapacitás és a korlátozás kérdései a hatályos kétoldalú légügyi megállapodásokban szabályozottak. Az EU-tagországokkal érvényes megállapodásaink többsége a MA-LÉV védelme érdekében nem liberalizált, vagyis olyan védelmet (egyoldalú járatszám-növelés tiltása, felkínált ülőhelyek vonatkozásában a használatos repülőgép nagyobb befogadó képességre cserélése külön engedélyhez kötött) biztosítanak a nemzeti légitársaság számára, amelyek a 3. csomag átvétele esetén megszűnnek.

*A rendelet hatása.* A MA-LÉV jelenleg még nem felkészült arra, hogy egyenlő eséllyel jelenjen meg a piacon. A nagy közösségi fuvarozók, amelyek a teljes liberalizációra való felkészülés alatt jelentős állami támogatásban részesültek, képesek tartósan rendkívül alacsony tarifák és férőhely kapacitás kihasználtság mellett légi járatokat fenntartani azért, hogy a megnyíló közép- és kelet-európai piacon kiszoríthatassák versenytársaikat. Ugyanakkor a meglévő, kiépített járáthálózatukból adódóan nagy kínálati rugalmasság jellemzi őket.

A kétoldalú légügyi megállapodások viszonylagos védelme a jogszabály átvételével megszűnik.

A magyar piaci adottságok:

- kis piac;
- kisebb fizetőképes kereslet;
- kisebb járáthálózat;
- alacsonyabb kínálati szint;
- rosszabb és drágább működési adottságok (repülőgéppark);
- pont-pont közötti üzemelés szemben a közösségi fuvarozók hálózataival;
- MA-LÉV ráutaltsága a Közösség légi piacára (forgalom és bevétel 50–60%);
- szárazföldi közlekedési rend-



szerhez való kapcsolódás hiánya.

Mindezek alapján számottevő piacvesztést jelentene a MALÉV számára a jogszabály azonnali bevezetése a csatlakozáskor. A magyar piac bekebelezése valószínűsíthető a brit, német, holland, belga fuvarozók részéről.

A bevezetésre szükséges felkészülés ideje alatt szükséges a nemzeti zászlós fuvarozó megerősítése, a flottafejlesztés, a légitársaság költségstruktúrájának kedvezőbbé tétele a MALÉV számára, a lízingelt-saját tulajdonú légitársaság arányának megfordítása (jelenleg csak a Tupoljev és a Boeing-767 repülőgépek képezik a társaság tulajdonát, a további 14 db repülőgépet lízingelik), a vámkedvezmény időbeli korlátjának feloldása. Az útvonal-liberalizációra való felkészülés részeként új légitársaságok kötése szükséges az Unió kívüli országokkal, valamint lehetőség szerint fenn kell tartani az EU tagállamokkal meglévő bilaterális légitársaságokban biztosított védelmet.

5. A Tanács 2409/92/EGK rendelete szabályozza azokat a követelményeket és eljárást, amelynek figyelembevételével a légi közlekedés díjai és tarifái az egész közösség területén megállapíthatóak.

Rendelkezései valamennyi közösségi légi fuvarozóra kötelezőek és kiterjednek a menetrend szerinti és nem menetrend szerinti díjtételre, az ülőhely tarifákra, a charter és áru fuvarozási tarifákra, amelyek a szállítási szerződést kötő felek közötti szabad megállapodás alapján kerülnek megállapításra.

Bármely tagállam kérésére a Bizottság vizsgálja e döntések összhangját a rendeletben foglaltakkal, s ezt hivatalosan közlésezi a Közösség Hivatalos Lapjában. Bizottsági döntéssel zárulnak a vitás tarifális kérdések is.

A rendelet hatása. Magyarországnak gyakorlatilag minden európai országgal (és számos Euró-

pán kívüli állammal) van államközi légitársasági egyezménye, amelyek a tarifa-engedélyezési elveket is rögzítik. Ezek szerint a díjak és tarifák a szállítási szerződést kötő felek megállapodásának tárgyai ugyan, de a díjakat az érintett állam hatóságával előzetesen közölni kell. Az egyezményben részes államoknak joguk van meghatározott feltételek mellett intézkedni a piacromboló hatású, a kijelölt nemzeti légitársaságok érdekeit sértő tarifák bevezetésének megakadályozása érdekében.

A rendelet bevezetésére való felkészülés során fel kell készülni arra, hogy az a viteldíjat, a férőhely rátát, az áruszállítási díjakat, a szállítási szerződést kötő felek közötti szabad megállapodás tárgyává teszi. A MALÉV Rt. piaci helyzeténél fogva jelenleg nem tud egyenrangú versenytársként "szabadon" megállapítani olyan tarifákat, amelyekkel versenyben maradhatna az EU fuvarozóival.

A 2047/92., 2408/92. és a 2409/92. rendeletek más aspektusból ugyan, de hatásukat tekintve a piacra lépés és a piacon való maradás rendszerét együttesen szabályozzák.

A három közösségi jogszabály átvételének feltétel rendszerét a következő lépésekkel lehetséges megteremteni:

- a MALÉV Rt. átfogó rekonstrukciójának, feltőkésítésének megvalósítása;

- a MALÉV Rt. stratégiai szövetségi rendszerhez való csatlakozása, privatizációjának folytatása és befejezése;

- a kibővült légi közlekedési tevékenység engedélyezési és felügyeleti feladatok szervezeti, személyi feltételrendszerének megteremtése.

A Közösség országaiban a Bizottság hozzájárulásával legutóbb az olasz (Alitalia), a francia (Air France), a spanyol (Iberia), a görög (Olympic) légitársaságok kaptak a nemzeti kormányuktól több milliárd ECU nagyságú

pénzügyi támogatást. Jelenleg abban a helyzetben vagyunk, hogy önállóan, a közösségi jogszabályok szabta korlátok nélkül van lehetőség a MALÉV Rt. átfogó rekonstrukciójához szükséges állami támogatásra, igaz, hogy a Kormány 76/1999. (V. 26.) számú rendeletében meghatározottak szerint a támogatási tervet a Pénzügyminisztérium szervezetében működő Támogatásokat Vizsgáló Irodának kell előzetesen elbírálni.

Ezért a MALÉV Rt-t, mint nemzeti légitársaságot olyan mértékű kedvezményekben szükséges részesíteni, amelyekben az EU-tagországok nemzeti légitársaságai is részesültek.

## A légitársasági infrastruktúra

A magyar légi közlekedési infrastruktúra alapvető elemei:

- a repülőterek: Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér, regionális repülőterek, egyéb, sportcélú és munkarepülőterek;

- a légi forgalmi irányítás:

*Ferihegy fejlesztése.* Alapvető annak a stratégiai célnak a megvalósítása, hogy Ferihegy mind az utas-, mind az áruforgalomban gyűjtő-elosztó (hub) repülőtér legyen. Ennek eszköze a repülőtéri infrastruktúra és így a szolgáltatások minőségi és mennyiségi fejlesztése.

A repülőtéri éves utasforgalom 2000-ben elérheti a 4,5 millió, 2010-ben a 8 millió főt, míg az 1998. évi 25 000 tonna légi áruforgalom 2002-re elérheti a 100 000-150 000 tonnát.

Ferihegyet továbbra is alapvetően önfinanszírozó módon, kizárólagos állami tulajdonban tartva kell működtetni úgy, hogy saját forrásból is képes legyen fejlesztésre. A Ferihegyi utasforgalom 53%-át magának mondható a nemzeti légitársasággal közös célként célszerű megvalósítani Ferihegy gyűjtő-elosztó (hub) repülőtérre történő fejlesztését.

Ferihegy hub kialakítási kon-

cepciójának megfelelően folytatni kell Ferihegy fejlesztését a következő létesítmények megvalósításával.

1. Repülőtér kapacitásbővítő fejlesztések:

- repülőgép forgalmi állóhely és előtér bővítés;
- légi áru fuvarozási (cargo) központ építése;
- a Ferihegy 1 utasforgalmi épület felújítása;
- a Ferihegy 2C utasforgalmi épület építése;
- fel- és leszálló pályakapacitás bővítés.

2. A repülőtérhez kapcsolódó kiegészítő létesítmények:

- parkolóház építése;
- repülőtéri szálloda építése;
- környezetvédelmi fejlesztések.

3. Egyéb fejlesztések:

- ipari park létesítése Ferihegy körzetében;
- a repülőtér és a városközpont közötti vasúti, vagy metró (felszíni) közlekedési kapcsolat kiépítése.

A hub funkcióhoz közvetlenül kapcsolódó beruházások összes költsége 1999–2010 között 54,5 MrdFt. (A szükséges források nagy részét a repülőtér kitermeli, az állam elsősorban hitelgarancia vállalásával, szükség esetén kismértékű közvetlen költségvetési részfinanszírozással járul hozzá.)

Európa légi forgalma a következő évtizedben megkétszereződik és az infrastruktúra szűk keresztmetszetét egyre inkább a repülőterek jelentik, visszahatva a légtérkapacitás kihasználhatóságára. Ezért – tekintettel Ferihegy jövőbeni hub szerepére – a repülőtéri koordinációs és részidőelosztási tevékenység fejlesztésére az EU szabályozásnak megfelelő módon kiemelt figyelmet kell fordítani.

**Regionális repülőterek.** A régiók fejlesztésének katalizátora a regionális repülés, amely az EU tagországokban mintegy 200 km-enként kialakult regionális repülési központok hálózatának létre-

jöttéhez vezetett. Ezek regionális kapcsolódási pontokként a transzeurópai repülőtér hálózat gyűjtőelosztó csomópontjainak elérését is szolgálják.

Az ország légi közlekedési infrastruktúrájának, térszerkezetének fejlődése, a szomszédos országokkal a légi közlekedési összeköttetések fejlesztése megkívánja Debrecen, Győr-Pér, Nyíregyháza, Pécs-Pogány, Sármellék, Szeged regionális jelentőségű repülőtereinek a közforgalmú légi közlekedésbe történő bevonását. Ez egyben az adott városok térségére is pozitív hatású, mivel a repülőtér lehetővé teszi – egyéb közlekedési módok mellé – a térség idegenforgalmi és üzleti szolgáltatásainak további fejlődését.

A regionális körzeti repülőterek kialakítása, országos hálózat részeként való *működtetése* elsősorban önkormányzati és vállalkozási feladat a repülőterek vonzáskörzetében települt gazdálkodó szervezetek szerepvállalásával. Azonban az EU repülőtér hálózat kiépítése egyre sürgetőbbé váló feladat. A tulajdonviszonyok tovább fejlődése megállt, illetve az el sem kezdődött repülőterek tulajdonba adása miatt (is) a beruházó-befektető kedv beszűkülése nem kedvez a légi közlekedési tevékenységet beindítani szándékozó vállalkozónak. A közvetlen állami szerepvállalás a regionális repülőterek vonatkozásában ma már tényszerű szükség.

**Egyéb, sportcélú és munkarepülőterek.** A nem regionálisnak minősülő vidéki repülőterek elsősorban helyi feladatokat látnak el (sport, mezőgazdasági, egyéb). Feladat ennek a hálózatnak a megtartása, mint a légijárművezető utánpótlás, illetve a légi közlekedéshez kapcsolódó egyéb tevékenységek egyik bázis elemeként.

A nem regionálisnak minősülő vidéki repülőterek önkormányzati, illetve sportegyesületi (esetleg vegyes, vállalkozási) tulajdonban

maguk kell, hogy működési feltételeiket megteremtsék. Üzemeltetésüket ugyanakkor teljes egészében saját erőből – állami támogatás nélkül – szükséges finanszírozniuk.

A vidéki repülőterek hasznosítását, fejlesztését rövid- és középtávú régió-, valamint vidékfejlesztési vizsgálat tárgyává kell tenni, és ennek figyelembevételével kell meghatározni, hogy az állam tulajdonosi jogon részt kíván-e azok fejlesztésében venni.

**Légiforgalmi irányítás.** A légtér gazdálkodás és a légiforgalmi irányítás fejlesztésének feladata közép- és hosszú távon egyaránt – szoros összhangban az európai fejlesztésekkel – a magyarországi légtérkapacitás minél rugalmasabb, hatékonyabb igénybevételének biztosítása. A megvalósítás eszközei a következőkben foglalhatók össze.

A magyar légiforgalmi irányítási rendszer működtetésében, fejlesztésében érvényesíteni kell a gate-to-gate (utasterminál kaputól-utasterminál kapuig) koncepciót, amely biztosítja az infrastruktúra légiforgalmi irányítási és repülőtéri elemeinek összehangolt, optimalizálható működése révén a rendelkezésre álló légtér- és repülőtéri kapacitások legkedvezőbb kihasználását.

A nemzetközi légi közlekedési szervezetek által fejlesztési célként elfogadott CNS/ATM műholdas kommunikációs és navigációs légiforgalmi szolgálatokat hazánkban is létre kell hozni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) állásfoglalása alapján 2005-ig, az európai légiforgalmi irányítási rendszer projektek részeként.

**A magyar légtér legkedvezőbb kihasználása érdekében:**

- az azonos célt szolgáló navigációs és radarrendszereket a katonai szervezetekkel összehangoltan kell fejleszteni, elkerülve ezzel az indokolatlan párhuzamos beruházásokat;

– a légtér felhasználás stratégiai



tervezését Magyarország nemzetközi kötelezettségeinek teljesítésével folyamatosan fejleszteni kell.

A légiforgalmi irányítás, a rugalmas légtér-gazdálkodás megvalósítása békeidőszakban az integrált polgári-katonai szervezet feladata. A polgári-katonai együttműködés hatékonyságának növelése érdekében Nemzeti Légtér Koordinációs Bizottságot kell létrehozni.

A légiforgalmi irányítás területén hét közép-európai ország (Ausztria, Cseh Köztársaság, Horvátország, Magyarország, Olaszország, Szlovákia, Szlovénia) részvételével folyó regionális nemzetközi együttműködés közép- és hosszú távú eleme a közép-európai magaslégtéri közös légiforgalmi irányítási központ (CEATS UACC) megvalósításában és működtetésében való részvétel, amelynek eredményeit figyelembe kell venni a hazai légiforgalmi irányítási hálózat fejlesztések tervezésében, megvalósításában, a magyar automatizált légiforgalmi irányítási rendszer (MATIAS) tervezett bővítésében.

### Légi közlekedési szolgáltatás

A magyar közforgalmú repülési szolgáltatások 98–99%-át jelenleg a MALEV Rt. végzi, amelynek bázisrepülőtere Ferihegy. Ezen kívül még más magán légitársaságok is végeznek ilyen tevékenységet és várható, hogy a gazdaság fejlődésével járó igények alapján ezek száma növekedni fog. E vállalkozások a MALEV Rt. számára nem jelentenek versenytársakat, ellenkezőleg, főként regionális repülési és szolgáltatási, általa lefedetlen piaci igényeket elégítenek ki. A ferihegyi gyűjtő-elosztó funkció ellátása érdekében fontos a MALEV Rt. és a kisebb hazai légitársaságok közötti együttműködés kiépítése, kölcsönösen előnyös feltételek érvényesítésével.

A MALEV Rt. tartósan állami

tulajdonban maradó része 25% + 1 szavazat, tartósan nemzeti tulajdonban maradó része pedig 50% + 1 szavazat. Ez utóbbira azért van szükség, hogy a nemzeti légitársasági jelleg megmaradjon, ugyanis az államok közötti légi közlekedési kereskedelmi és légiforgalmi jogokat szabályozó kétoldalú kormányközi légügyi egyezményekben a nemzeti kritérium mindaddig fenn fog maradni, amíg a légi közlekedés teljes körű, globális liberalizációja meg nem valósul. Az EU csatlakozás után, az EU egyesített légi fuvarpiacán belül ez nem lesz ugyanakkor követelmény.

A MALEV Rt. jövedelemtermelő képességét kedvezőtlenül befolyásolja a többségében bérelt légijármű állomány, a tőkehiány, belső működésének zavarai, a korlátozott hazai fizetőképes kereslet és az új piacokon (Kelet-Közép Európa, Ázsia, Távols-Kelet) a működési jogosultság korlátai. Elő kell segíteni, hogy a nemzeti légitársaság európai viszonylatban stabil, profittermelő, Ferihegy hub tevékenységét megalapozó és a kisebb hazai légitársaságokat szövetségi rendszerbe összefogó, hatékonyan gazdálkodó intézmény legyen.

Ezt a célt a következő *eszközökkel* lehet elérni:

- a MALEV Rt. új stratégiája, amely jelenlegi és továbbra is megtartásra érdemes piacaira, valamint azokra az új regionális piacokra épül, ahol a szállítási igények gazdaságos repülést tesznek lehetővé. Ez egyúttal meghatározza a nemzeti légitársaság méreteit és a légi közlekedési szolgáltatások többi hazai résztvevőjének kapcsolódását a magyar légi közlekedési hálózatba;

- mielőbb csatlakozni kell egy kiterjedt légi útvonal-hálózattal rendelkező nemzetközi szövetségi rendszerhez;

- a magyar közforgalmú kereskedelmi légitársaságok és regionális üzemeltetők szövetségi csatlakozása a MALEV Rt.-hez. A

belső szövetség létrehozása a kölcsönös érdekek alapján lehetővé teszi a regionális piacok bekapcsolását a MALEV Rt. által üzemeltetett hálózatba és elősegíti Ferihegy hub repülőterként való működését.

Az előzőekhez kapcsolódó *állami szerepvállalás* lehetőségei a következők szerint mérlegelhetők:

- a közforgalmú repülőgépeket üzemeltető nemzetközi forgalomban résztvevő légitársaságok működési feltételeinek javítása érdekében vám- és illetékmentesség biztosítása a légijárművek, főegységeik és alkatrészeik behozatalánál;

- a nemzeti légitársaság korszerűsítése által igényelt, a privatizációjával is összefüggő tőkeemelés szakmai és/vagy pénzügyi befektetőkkel, amely elvezethet a tőzsdei bevezetéshez;

- a légügyi diplomácia eszközeivel az államközi légügyi egyezményi feltételek folyamatos korszerűsítése, rugalmassá tétele;

- a regionális jelentőségű repülőterek fejlesztése és működtetése állami hozzájárulással.

### Légi közlekedési szakemberképzés

A légi közlekedési szakemberképzés *célja*, hogy a magyar repülés (infrastruktúra, légi közlekedési szolgáltatás) területén a szakember utánpótlás hazai oktatási rendszerben, a nemzetközi előírásoknak megfelelő módon biztosított legyen és ezáltal a globalizálódó nemzetközi piacon is korszerű, "piacképes" képzettségű szakember gárda alakuljon ki, amely elsődleges humán erőforrása lesz a magyar légi közlekedési tevékenységeknek. Ennek érdekében a meglévő képzési rendszer folyamatos korszerűsítése alapvető feladat, meghatározóan az állami képzés rendszerét illetően.

Ennek egyik elemeként a légijármű-vezető utánpótlás biztosí-

tásához fenn kell tartani és erősíteni kell a magyar repülősport hagyományos szerepét.

*Alap- és középfokú szakképzés.* A magyar légi közlekedés EU követelményeket is figyelembe vevő igényeinek megfelelően kell fejleszteni a csepeli Kossuth Lajos Fővárosi Gyakorló Műszaki Középfiskola és Szakiskolán folyó légi közlekedési szakmunkás és technikus képzés feltételrendszerét.

A középfokú képzést gyakorlatiasabb módon, a légi közlekedés szakember szükségletének figyelembevételével (légitársasági, repülőtéri, légiforgalmi irányítási) kell fejleszteni. A képzés állami és állami felügyelettel magán oktatási intézményekben is történhet.

A légi közlekedésben foglalkoztatottak sokoldalú, magas színvonalú szakmai oktatásában, továbbképzésben az LRI Repülésoktatási Központ külföldi szakemberek részvételével jelentős szerepet kell, hogy betöltsön a jövőben is. A nyilvános repülőtereken szolgálatot teljesítő repülés üzemi tiszt képzést be kell indítani.

*Felsőfokú szakképzés.* A felsőfokú képzés fejlesztésének hangsúlyát a vezetőképzésre (légi közlekedési manager képzés) célszerű összpontosítani, közigazgatási, gazdasági, légijogi, repülésműszaki vezetői szakirányokkal.

Ennek érdekében a Budapesti Műszaki Egyetemre kell a jövőben is alapozni az okleveles légi közlekedési mérnökök képzését, továbbképzését.

Meg kell vizsgálni a Gödöllői Agrártudományi Egyetem Nyíregyházi Mezőgazdasági Főiskolai Kar keretében a *hivatásos repülőgép-vezetői* akkreditált iskolarendszerű felsőfokú szakképzési szak megvalósítási lehetőségét.

A *légiforgalmi irányítók* alapképzését – a katonai-polgári együttműködésnek a kiképzésben is érvényt szerezve – a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem

Szolnoki Repülőtiszt Intézetében kell biztosítani.

A közép-európai *magaslégtéri közös légiforgalmi irányító központ* (CEATS Projekt) megvalósítása keretében a CEATS gyakorlati kiképzési, kutató, fejlesztő és szimulációs központja Magyarországon lesz, az LRI Repülés Oktatási Központjában, amelynek keretében kell elhelyezni a légiforgalmi irányítók befejező és gyakorlatba hozó kiképzését.

A polgári repülés szakember utánpótlásának megalapozására ki kell dolgozni a légi közlekedési szakember képzés fejlesztésének középtávú programját.

### Környezetvédelem

Kiemelten kell kezelni a repülés és a környezet kapcsolatát, egymásra hatását.

A környezetvédelem célja azonos a többi közlekedési ágazatra is megfogalmazható feladattal: az adott közlekedési tevékenységből minél kevesebb káros hatás (zaj, légszennyezés, vibráció stb.) érje a környezetet, az ott élő embereket, a természetes élővilágot. A légi közlekedés sajátosságaiból adódó *eszközök* ehhez kapcsolódóan a következők.

A repülőterek működéséhez, forgalombővüléséhez tartozó környezetvédelmi kérdéseket repülőtéri környezetvédelmi tervre alapozva kell megoldani. Folyamatosan, megelőző intézkedéseket kell tenni a lakossági problémák csökkentésére. (Pl. lakossági fórumokon kell az érintetteket a tervezett, illetve a folyamatban lévő fejlesztések környezeti hatásairól, a megelőző intézkedésekről tájékoztatni.)

Zajkibocsátás szempontjából kedvezőbb légi járművek beszerzésével és a repülőterek közvetlen közelében környezetbarát repülési zajcsökkentő eljárások kidolgozásával és bevezetésével, fejlesztésével csökkenteni kell a repülőterek környezetének zajterhelését.

Ferihegyen a zajmérő monitor rendszer fejlesztése mellett meg kell valósítani a károsanyag kibocsátás mérésére alkalmas rendszer telepítését.

A légi közlekedésben a környezetvédelemmel kapcsolatos költségeket a repülőterek és a légtér használoinak meg kell fizetniük.

### A légi közlekedés szabályozási rendszere

A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. tv. elfogadásával megkezdett légi közlekedési jogszabály alkotási programot oly módon kell megvalósítani, hogy érvényesüljenek az EU csatlakozásból adódó jogszabály harmonizációs és a magyar jogrendbe illesztési kötelezettségek. Ennek keretében biztosítani kell a Közös Európai Légügyi Hatósági (JAA) tagságból adódóan a szervezet normatív követelményrendszerének (JAR-előírások) átvételét.

Ennek megfelelően kell kialakítani a légi közlekedési hatóság légi alkalmassági minősítési és engedélyezési belső eljárási szabályrendszerét.

Mind a jogi szabályozásban, mind a jogalkalmazásban az EU csatlakozási követelményekkel összhangban érvényesíteni kell a légi közlekedési és a légi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységek vállalkozási szabadságát, a piacgazdaság és a vállalkozási feltételek egyenlőségének elveit. A liberalizált vállalkozási szabályok kidolgozása, magyar jogrendbe illesztése az EU csatlakozásból származó feladat, amelyet rövidtávon kell teljesíteni.

*Légi közlekedési hatósági szervezeti és felügyeleti feladatok.* A polgári repülésben bekövetkezett balesetek és rendkívüli események kivizsgálásáról szóló EU irányelv alapján létre kell hozni a légi közlekedés szabályozó és légi alkalmasság minősítő szervezetitől *független légi balesetkivizsgáló szervezetet*. Meg kell al-



kotni a működését szabályozó miniszteri rendeletet. Ezzel párhuzamosan meg kell vizsgálni a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban (Légügyi Főigazgatóságnál) elhelyezett első- és másodfokú légi közlekedési hatósági feladatok minisztériumon kívülre történő átcsoportosíthatóságának lehetőségét, az el-

ső fokú légi közlekedési hatóság (Légügyi Igazgatóság) szervezetfejlesztésének keretében.

A minősítő légi közlekedési hatósági tevékenységben az egyedi alkalmassági vizsgálatok rendszeréhez illeszkedően erősíteni kell a repülési tevékenységet folytató szervezetek működésének ellenőrzésére irányuló fel-

ügyeletet.

Erősíteni kell a légi közlekedési hatóság légi alkalmassági feltételek folyamatos meglétének ellenőrzésére irányuló tevékenységét, indokolt esetben tartós jelenlétét légi közlekedési vállalkozásoknál, repülőtereken. Fejlesztési szükségesség a légi rendészeti, rendőrségi ellenőrzések feltételrendszerét.

## Közlekedéssel kapcsolatos EU hírek

### Az európai kombinált áruszállítások kérdése az EU Bizottság előtt

Az EU Bizottság közlekedési biztosához, *Loyola de Palacio* asszonyhoz egy kérelem érkezett, hogy szükséges lenne az EU tagállamok közlekedését az eddigénél jobban bevonni a kombinált áruszállításba. A beadványt az UIRR egyik külön koordinációs bizottsága dolgozta ki és a Közggyűlés jóváhagyása után terjesztették az EU Bizottság elé.

Európában legnagyobb probléma a kombinált áruszállításoknál, hogy a kombi vonatok egy része pontatlanul közlekedik. Az UIRR értékelése szerint szükséges lenne javítani a vasútvontatási szolgáltatások minőségén. Felmérésük szerint ugyanis az utóbbi időben ezen vonatok 40%-a késéssel érkezik a célállomásra.

Szlovénia közlekedési minisztere felvetette: nagy súlyt kell fordítani arra, hogy a nemkísért vasúti/közúti kombinált áruszállítás fejlődjen. Ezt elő kellene mozdítani a 44 tonna össztömeg kivételes engedélyezésével, a nettóalmaak alóli felmentésekkel és a közúti használati illetékek megszüntetésével.

### “Expo 2000.” Hannoverben

Az előzetes számítások szerint 2000. július 1. és október 31-e között Hannoverban rendezendő világkiállításnak mintegy 40 millió látogatója lesz. Ez a látogatók megfelelő szinten való szállításához óriási erőfeszítéseket kíván meg a közlekedéstől. Előreláthatólag a közforgalmú közlekedést igénybe vevők száma esetenként elérheti a napi 370 ezer utast, a hétvégi csúcs pedig a 400 ezer utast is.

A világkiállítás idején a városban 14 közúti vasúti vonal és egy Expo-expressz áll az utasok rendelkezésére. A vásárt pedig két közúti vasúti vonalon lehet majd elérni.

Valamennyi vonalon napi 13–15 órában közlekednek majd a szerelvények, egységesen 7,5 percenként.

A magyar közlekedési dolgozóknak tanulmányozniuk kell, hogy e különlegesen magas utazási igényeket miként, milyen színvonalon tudják majd kielégíteni a hannoveri szakemberek és tapasztalatot kell szerezniük, hogy EU csatlakozásunk idején hogyan lehet magas színvonalon kielégíteni a hazánkban is jelentkező utasszállítási követelményeket.

### Közös közlekedési tarifarendszer kialakítása az Európai Unió tagországaiban

Az OMIKK EU-INFO Hírlevél 1999. november–decemberi melléklete az “Euroabstracts Október 1999.” számára, mint forrásra hivatkozva ismerteti a környezeti szempontokat is figyelembe vevő, azt az előterjesztést, amely a közös közlekedési tarifarendszer kialakításának kérdésével foglalkozik. A szöveget a következőkben ismertetjük.

“A schengeni megállapodás óta majdnem az egész Európai Unión belül útlevél ellenőrzés nélkül lehet utazni. Ez azonban csak az első lépés az integrált közlekedési rendszer felé. Az utak, a vasút, a hidak, a kikötők stb. használatáért a legkülönbözőbb tarifarendszerek szerint kell fizetni. Például kilenc különféle vasúti díj szabás létezik, melyek költség-megtérülése 0% és 100% között változik. Hasonlóan nagy különbségek vannak az útdó, a gépjármű adó, illetve egyéb más adók tekintetében, ráadásul ezek nemcsak országonként, hanem közlekedési módoként is különböznek.

Az előbbiekből eredő problé-

mákat jól illusztrálja a következő példa: a közúti szállítók, kihasználva az országok közötti különbségeket, sokszor nem a legenergiatakarékosabb útvonalat választják, ehelyett ott választanak telephelyet, ahol a tulajdonhoz kapcsolódó adók a legalacsonyabbak, ott tankolnak nagy mennyiséget, ahol a tulajdonhoz kapcsolódó adók a legalacsonyabbak, ott tankolnak nagy mennyiséget, ahol az üzemanyag adó kevesebb, illetve elkerülnek az olyan utakat, amelyeken díjat kell fizetni. Ezekből következik, hogy a szükségesnél több energiát használnak fel, ami gazdaságtalan és a környezetre is árt.

A másik probléma az, hogy a közlekedésben érdekelt cégek nem részesítik előnyben a környezetbarát technológiákat, mivel ezek bevezetése is költségekkel jár. Így ezen technológiák bevezetését csak környezetvédelmi adó segítségével lehetne elérni.

Természetesen az előbbieken vázolt problémakör túl összetett ahhoz, hogy egyetlen lépéssel meg lehessen oldani. Ezért az Európai Bizottság a közlekedési tarifarendszerek fokozatos harmonizációját tartja szükségesnek. A harmonizáció előkészítése már 1993-ban megkezdődött, azóta több javaslat született. A közel-

múltban létrehoztak egy magas szintű tanácsadó csoportot a közlekedési tarifarendszer ügyében, 1998. júniusában pedig a Közlekedési és a Környezetvédelmi Tanács fogalmazott meg közös felhívást a környezetet jobban kímélő közlekedési módok, az alacsonyabb üzemanyag fogyasztás, valamint a szennyezőanyag kibocsátás és a zajszennyezés csökkentésének érdekében. Ezen lépések eredményeképpen született a "Méltányos díjszabás az infrastruktúra használatáért: Egy közös közlekedési tarifarendszer fokozatos kialakítása az Európai Unión belül" című előterjesztés.

Az új tarifarendszer szerint alapvetően a felhasználóknak kell fizetniük a közlekedési infrastruktúra használatáért – ideértve a környezetvédelmi költségeket is – mégpedig a használat helyén, vagy annak közelében. Fontos megjegyezni, hogy itt nem egy központosított díjszabás bevezetése a cél, hanem olyan keretek meghatározása, amelyeken belül az egyes tagállamok szabadon dönthetnének a díjak szintjétől, illetve arról, hogy milyen mértékű támogatásban kívánják részesíteni a közlekedés résztvevőit. A Bizottság számára készített több tanulmány szerint az előterjesztés megvalósulása esetén elősegítené

az egyes közlekedési módok energiahatékonyágát, valamint nagyban hozzájárulna a környezetvédelmi költségek csökkenéséhez. A felhasználók bizonyos kiadásai ugyan növekednének, azonban a teljes közlekedési rendszer költségei jelentősen csökkennének, egyes becslések szerint kb. 80 milliárd eurót (!) lehetne így megtakarítani, ami megegyezik az Európai Unió teljes költségvetésével.

A tervek szerint az új szisztéma bevezetésére fokozatosan kerülne sor. A folyamatot egy tanácsadó bizottság felügyelné, mely az Unió tagállamainak szakembereiből állna. Az első lépésben a légi- valamint a vasúti közlekedés tarifarendszerét szeretnék megváltoztatni. A második lépésben, amelyet 2001-től 2004-ig terveznek, a közúti közlekedés tarifarendszerét változtatnák meg, bevezetve a kilométer alapú elszámolást. (Ezt egyébként a vasúti közlekedés esetében is tervezik.) A harmadik lépésben az előző kettő tapasztalatait szeretnék beépíteni az akkorra már meglévő új közlekedési tarifarendszerbe. Az első érezhető változások időpontját nehéz lenne megbecsülni, azonban valószínűleg ezekre még várni kell egy kis ideig."

Forrás: Euroabstracts October 1999



## Résumé

- Dr. Árpád Ivány:* Le journal Közlekedéstudományi Szemle est âgé de 50 ans .....81  
L'article montre, quel rôle le journal Közlekedéstudományi Szemle a joué pendant les dernières 50 années dans le domaine du compte rendu des résultats de la Science des Transports. Il spécifie les noms de ces personnes, qui ont fait beaucoup pour l'élévation du contenu du journal comme membres, rédacteurs ou présidents. Il éternise le nom des auteurs, qui ont reçu un prix de la littérature spéciale pendant les dernières 10 années.
- Dr. Attila Vörös:* Les caractéristiques du doublage sur la route domestiques.....85  
L'auteur analyse les résultats des révisions conduites pour l'expérience des habitudes de doublage domestiques. Sur la base de cette révision il formule une proposition pour les solutions du contrôle du trafic concernant les doublages.  
Annexe de l'Union Européenne
- Károly Tóth:* Le transport aérien hongrois avant l'accession à l'Union Européenne .....109  
L'auteur présente les tâches pressentes et futures de la MALÉV S.A. et du Directeurat du Transport Aérien et de l'Aéroport. Il explique les exigences de l'accession à l'Union Européenne, qui sont posées contre le transport aérien hongrois et comment et quand il peut correspondre à ces conditions. premières.  
Nouveautés des transports en connexion avec l'accession à l'Union Européenne.....117

## Summary

- Dr. Árpád Ivány:* The Közlekedéstudományi Szemle is 50 years old.....81  
The article shows what was the role of the periodical Közlekedéstudományi Szemle during the last 50 years in the presentation of the results achieved in the field of the transport sciences. The article enumerates the names of the experts of the transportation, who worked as member, editor, or president in the editorial board and promoted the level of the content of the journal. It makes a portrait of the authors' names, who got a professional literature award during the last 10 years.
- Dr. Attila Vörös:* The characteristics of the overtaking on our domestic roads.....85  
The author analyses the results of the investigations made or the better recognition of the overtaking habitudes. On the basis of this investigations he formulates proposals concerning the traffic engineering solutions related to the overtaking activities.  
EU-Annex
- Károly Tóth:* The Hungarian air transport before the admission to the European Union.....109  
The author presents the present and future tasks of the MALÉV Ltd. and of the Air Transport and Airport Directorate. He explains what kind of requirements gives the admission to the EU against the Hungarian air transport industry and how and when we will be able to fulfil these preconditions.  
News of the transport sector related to the admission to the EU .....117

## Zusammenfassung

- Dr. Ivány, Árpád:* die Verkehrswissenschaftliche Rundschau ist 50 Jahre alt .....81  
Im Artikel wird vorgestellt, dass die Zeitschrift „Verkehrswissenschaftliche Rundschau“ während der vergangenen 50 Jahre welche Rolle in der Bekanntgabe der Ergebnisse der Verkehrswissenschaft eingenommen hat. Die Namen der Verkehrsfachleute wurde aufgelistet, die als Mitglieder des Redaktionsausschusses, als Redakteur, als Präsident für die Anhebung des inhaltlichen Niveaus dieser Veröffentlichung viel geschaffen haben. Auch die Namen der Autoren wurden verewigt, denen während der letzten 10 Jahre der Preis für Fachliteratur verliehen wurde.
- Dr. Vörös, Attila:* die Kennwerte der Überholvorgänge auf den einheimischen öffentlichen Straßen.....85  
Der Autor analysiert die Ergebnisse der Untersuchungen zur Erkenntnis der einheimischen Überholgewohnheiten. Auf deren Grundlage werden Vorschläge zu verkehrstechnischen Lösungen in Verbindung mit den Überholvorgängen abgefasst.  
EU-Beilage
- Tóth, Károly:* der ungarische Flugverkehr vor dem EU-Beitritt .....109  
Der Autor stellt die gegenwärtigen und die zukünftigen Aufgaben der MALÉV AG, sowie der Direktion für Flugverkehr und Flughafen (LRI) vor. Es wird bekanntgegeben, welche Anforderungen der EU-Beitritt gegenüber dem ungarischen Flugverkehr stellt und voraussichtlich wie und wann diese Vorbedingungen erfüllt werden können.  
Verkehrsnachrichten in Verbindung mit dem Beitritt zur EU .....117

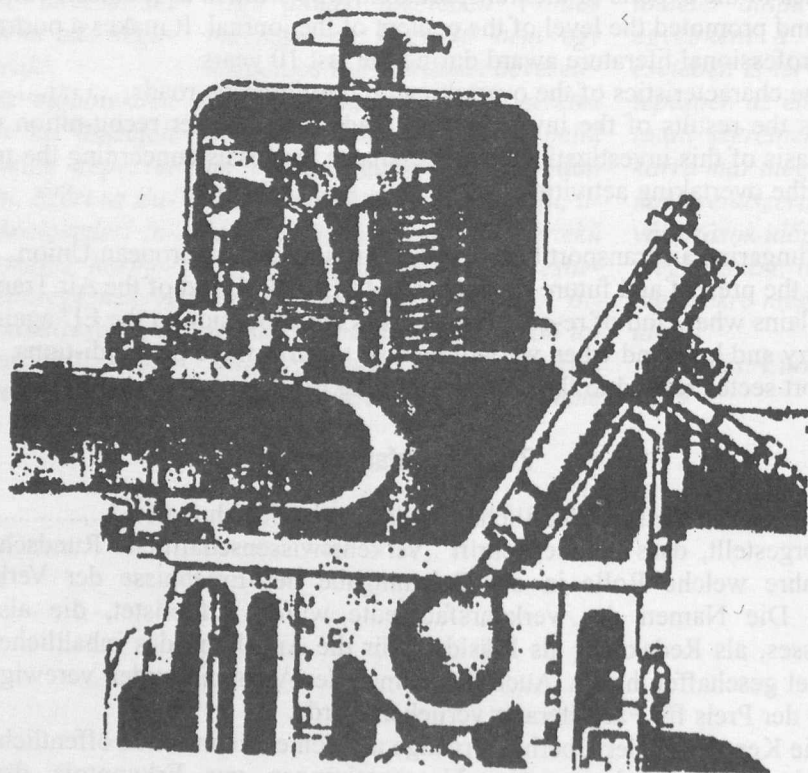
# „100 éves a magyar dízelmotor”

című kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A belső égésű motorok feltalálása a technika fejlődésében új távlatokat nyitott. Az addig használt erőgép a gőzgép mellé, egy lényegesen egyszerűbben kezelhető, könnyen gyorsan indítható és szakaszosan is gazdaságosan üzemeltethető erőforrás állt rendelkezésre. Problémák azonban az új motorral is bőségesen voltak, mint pl. a gyújtóberendezések tökéletlensége. Rudolf Diesel is ezen hibák kiküszöbölésén dolgozott, amikor 1892-ben egy a korábbiaktól teljesen eltérő működési elvű motort szabadalmaztatott, amelyet 1897 február 17-én mutattak be.

1899 év végére készült el az első magyar dízelmotor. A 4-LE-s motor némileg eltért az eredeti dízel kivitelétől, mert azt csak a szabadalmi tervek alapján tervezték meg. A motorral a kísérletek a következő év márciusáig tartottak és ezután állították üzembe.

A hazai dízelmotor gyártás centenáriumi évfordulójára emlékezve a Közlekedési Múzeumban március 7-én kiállítás nyílt. A kiállításnyitáson -ismerkedhetnek meg az érdeklődők a hazai dízelmotor-gyártás múltjával, jelenével és a fejlesztések jelenlegi irányával.



A kiállításban eredeti dokumentumok, fotók, korabeli plakátot, eredeti motorok, motormodellek és járműmodellek segítségével mutatják be a hazai dízelmotor-gyártás elmúlt 100 évét. Látható a Csepel 2-, 4-, 6-, V8 hengeres eredeti motorja, modellben a Ganz--Mávag az 1960-as években az egyiptomi motorvonatok számára készített V-12 hengeres motorja, és a Rába motormodelljei.

A Közlekedési Múzeum szeretettel vár minden érdeklődőt.





# BALATON VOLÁN SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI RT.

8200 Veszprém, Pápai út 30.

Tel.: 88/429-233 Fax: 424-468

## Szolgálati helyek:

### **Autóbuszállomás:**

Forgalmi Iroda:

Információ, poggyászmegőrző:

Elővételi pénztár:

### **Helyijáratú diszpécser:**

### **Forgalmi Iroda:**

Információ, elővételi pénztár

### **Autóbuszállomás:**

Információ, poggyászmegőrző

Információ:

### **Forgalmi Iroda:**

Információ, elővételi pénztár

**Veszprém, Jutasi út 4. Tel: 423-815 Fax: 423-050**

Tel: 423-815

Tel: 327-777; 327-780

Nyitvatartási idő: munkanapokon 5.30-18.00

szombat-vasárnap 6.00-17.00

Nyitvatartási idő: munkanapokon 5.30-17.00

minden hónap 1-jétől 5-ig hétköznapokon 5.30-19.00

**Veszprém, Pápai út 30. Tel: 425-456**

Információ: 4.30-22.00-ig

**Veszprém-Külső Tel.: 328-251**

Nyitvatartási idő: hétfőtől-péntekig: 5.30-20.20

**8230 Balatonalmádi, Petőfi u. 14. Tel: 88/438-500**

Nyitvatartási idő: 5.30-19.00

**Balatonfüred, Vasútállomás Tel.: 87/342-905**

Nyitvatartási idő: 6.00-18.00

**8220 Fűzfőgyártelep-alsó Tel.: 88/351-445**

Nyitvatartási idő: munkanapokon: 5.30-14.30

## A Balaton Volán Személyszállítási Rt. tevékenységi köre:

- Menetrend szerinti helyi-, helyközi-, távolsági-, nemzetközi autóbuszközlekedés
- Szabadaras tevékenység - különjáratú-, szerződéses-, bérautóbuszok rendelkezésre bocsátása
- Személygépkocsi bérbeadás
- Reklámhordozó tevékenység
- Autóbusz, tehergépkocsi, személygépkocsi javítás, zárttechnológiás vizsgáztatás

## **UTAZZON VELÜNK!**

Menetrendszerinti közlekedő **NEMZETKÖZI** és **TÁVOLSÁGI** járatokon.

Csoportos utazásokhoz rendeljen komfortos különjáratú autóbuszokat,  
bel- és külföldre.

## **VEGYE IGÉNYBE SZOLGÁLTATÁSAINKAT!**

- Haszongépjárművek és személygépkocsik javítása • Zárt technológiás vizsgáztatás
- Környezetvédelmi felülvizsgálat • Gépi mosás • DAF márkaszerviz,
- GÁZOLAJ, PB gáz értékesítés és kiszolgálás 0-24 óráig, autómentés 0-24 óráig
- Gumiabroncs, akkumulátor, gépjármű alkatrész értékesítés.



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.

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



A MÁV Rt. teljesítményei	1998. terv	1998. tény	1999. terv	1999. várható
Utasfő (millió)	154,9	155,2	156,2	156,4
Utaskm (millió)	8574,3	8787,7	8878,0	9444
Árutonna (millió)	47,6	47,5	47,8	43,9
Árutonnakm (millió)	8123	7852	7863	7501
Átlagos állományi létszám (fő)	57420	57252	56572	56050

*Kell a vasút Európában!*