

# Közlekedés- tudományi szemle

12.

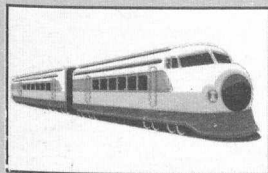
2002

december

LII.

évfolyam

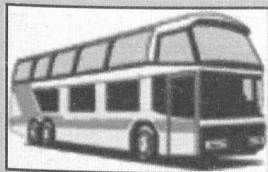
2002 DEC 27



---

**Az EU közlekedéspolitikája 2010-ig (vasúti, vízi, légi, városi közlekedés)**

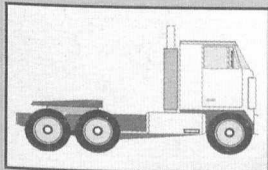
---



---

**A tevékenység alapú költségszámítás alkalmazása a vasúti közlekedésben**

---



---

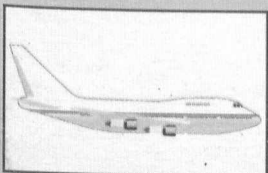
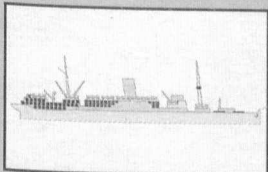
**150 éve van vasútja Kecskemétnek**

---

---

**Koncentráció a vasúti gépgyártásban**

---



**A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA**

A lap megjelenését támogatják:  
ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,  
HUNGAROCNTROL, KÖZLEKEDÉSI  
FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,  
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART,  
MÁV (fő támogató), MTE SZ., PIRATE BT., PRO  
RENOVANDA CULTURA HUNGARIAE  
ALAPÍTVÁNY, UVATERV,  
VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY,  
BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU,  
HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD,  
KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, PANNON,  
SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA,  
VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:  
PÁL JÓZSEF elnök  
DR. IVÁNY ÁRPÁD főszerkesztő  
HÜTTL PÁL szerkesztő

A szerkesztőség címe:  
1146 Budapest, Városligeti krt. 11.  
Tel.: 273-3840/19; Fax: 353-2005;  
E-mail: info.kte@mtesz.hu

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.  
1074 Budapest, Csengery u. 15.  
Igazgató: NAGY ZOLTÁN

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Üzleti és Logisztikai  
Központ (ÜLK). Előfizethető a hírlapkézbesítőknél és  
a Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest, XIII. Lehel u.  
10/a. levélcím: HELIR, Budapest 900), ezen kívül  
Budapesten a Magyar Posta Rt. Levél és Hírlapüzletáji  
Igazgatósága kerületi ügyfélszolgálati irodáin, vidéken  
a postahivatalokban.

Egy szám ára 200,- Ft, egy évre 2400,- Ft.  
Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat  
1389 Bp., Pf. 149.

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:  
KÖZDOK Kft. Digitális Nyomdaüzeme  
1074 Budapest, Hársfa u. 51. Tel.: 322-2240  
http://kozdok.ehc.hu  
nagy-z@kozdok.ehc.hu

Tördelőszerkesztő: BACSÓ GÁBOR

Publishing House of International Organisation of  
Journalist INTERPRESS,  
H-1075 Budapest, Károly krt. 11.  
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,  
H-1441 Budapest, P.O.Box 44.  
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,  
H-1818 Budapest  
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

- Dr. Honti Péter - Tóth Lajos:* Fehér Könyv–Az EU közlekedés-  
politikája 2010-ig (vasúti, vízi, légi, városi közlekedés).....441  
A szerzőpáros ebben a cikkben az Európai Unió 2010-ig szóló  
közlekedéspolitikájának a vasúti, vízi, légi, és városi közlekedésre  
vonatkozó legfontosabb döntéseit, határozatait foglalja össze.  
*Dr. Bokor Zoltán:* A tevékenység alapú költségszámítás alkalmazása  
a vasúti közlekedésben.....449  
A szerző ismerteti, hogy a tevékenység alapú költség számítási  
eljárások alkalmazása a vasútvállalatoknál milyen előnyökkel járhat a  
jelenlegi vezetői információs rendszerek korszerűsítéséhez, a  
felhalmozott adatvagyon döntés előkészítéséhez alkalmas  
kiaknázásához.  
*Dr. Horváth Ferenc:* 150 éve van vasútja Kecskemétnek .....457  
150 évvel ezelőtt adták át a közforgalomnak Magyarország negyedik  
közüzemű vasútvonalát, amely Ceglédet Kecskeméten át  
Félegyházával kötötte össze. A szerző az építést és az építés  
körülményeit ismerteti.  
*Balogh Imre - Gedeon Béla:*  
Koncentráció a vasúti gépjárműgyártásban.....473  
A szerzők az International Railway Journal cikke alapján bemutatják  
a világ legnagyobb vasúti berendezés gyártójává vált Bombardier  
Transportation vállalatot.  
*Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről .....475*  
Az összeállítás ismerteti a Budapesti Intermodális Logisztikai  
Központ építésének körülményeit.

## Szerzőink

*Dr. Honti Péter* okl. közgazda, a Közlekedéstudományi Intézet Rt.  
tudományos főmunkatársa; *Tóth Lajos* okl. közlekedésmérnök, okl.  
gépjármű szakmérnök, a Közlekedéstudományi Intézet Rt.  
tudományos munkatársa; *Dr. Bokor Zoltán* közlekedésmérnök,  
közgazdász, PhD (közlekedéstudomány), a Budapesti Műszaki és  
Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésgazdasági Tanszéken  
egyetemi adjunktus; *Dr. Horváth Ferenc* okl. közlekedési mérnök,  
okl. gazdasági mérnök, ny. MÁV mérnök-főtanácsos; *Balogh Imre*  
gépészmérnök, MÁV mérnök főtanácsos, ny. igazgató-helyettes, a  
BELAN Rt ügyvezetője; *Gedeon Béla* okl. mérnök, a MÁV Rt.  
Gépészeti Központ Beruházás Lebonyolító Osztály főmunkatársa

*A lap egyes számai megvásárolhatók  
a Közlekedési Múzeumban  
Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.  
valamint a*

*KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában  
1074 Budapest, Hársfa u. 51.  
Tel.: 322-7697, fax: 322-1080*

Dr. Honti Péter - Tóth Lajos

## KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

## Fehér Könyv

Az EU közlekedéspolitikája 2010-ig  
(vasúti, vízi, légi, városi közlekedés)

Előző cikkünkben\* az Európai Unió közlekedéspolitikájának közúti közlekedésre vonatkozó részeit ismertettük. Ezúttal a többi közlekedési alágazatra vonatkozó legfontosabb döntéseket, határozatokat foglaljuk össze.

„Nehéz elképzelni olyan erőteljes gazdasági növekedést, amely munkahelyeket és jólétet teremthet olyan hatékony közlekedési rendszer nélkül, amely lehetővé teszi a belső piac és a globalizálódott kereskedelem minden előnyének kihasználását” szögezi le a kiadvány. Két kulcsfontosságú tényező ismerhető fel a közlekedés iránti igény folyamatos növekedése mögött. A személyszállítás esetében meghatározó a gépkocsihaszárlat látványos növekedése, az áru fuvarozást illetően, pedig az európai gazdaságban és annak termelési rendszerében bekövetkező változások miatt jön létre a növekedés.

Ennek kiemelkedő jelentősége van a csatlakozásra váró országokban. Ezek az országok tervgazdasági korszakukból olyan közlekedési rendszert örököltek, amely a vasúti közlekedési módot ösztönzi. A közlekedési módok közötti munkamegosztás az 1990-es évek óta hirtelen eltolódott a közúti forgalom javára. 1990 és 1998 között a közúti áruszállítás 19,4%-kal növekedett, míg ugyanezen időtartam alatt a vasúti áruszállítás 43,5%-kal csökkent, bár – és ez előnyös lehet a kibővített Európai Unió számára

– átlagosan még mindig jóval magasabb, mint a jelenlegi Közösségben.

A közlekedési módok közötti arányok módosítására tett közvetlen intézkedések – még ha lehetségesek is volnának – igen nagymértékben destabilizálnák a teljes közlekedési rendszert és negatív visszahatásai lennének a csatlakozni kívánó országok gazdasági ágazataira. A csatlakozni kívánó országok közlekedési rendszereinek integrálása nagyon nagy kihívás lesz, amelyre a különböző, javasolt intézkedésekkel lehet választ adni.

A bővítéssel együtt egy új célkitűzés – a fenntartható fejlődés – kínál lehetőséget, mondhatjuk azt, hogy fogódzót ad a közös közlekedési politika alkalmazásához. Az Európai Tanács Göteborgban a fenntartható fejlődés stratégiájának központi elemévé tette a közlekedési módok közötti arányok módosítását. Az ilyen eltolódásra nem lehet egyik napról a másikra utasítást adni. Különösen, ha figyelembe vesszük a hosszú évek óta tapasztalható állandó arányeltolódást a közút javára, és a vasúti áruszállítási szolgáltatások marginalizálódását.

A jövőre vonatkozóan bonyolult helyzettel kell számolnunk. A gazdasági növekedés majdnem automatikusan létrehoz egy jelentős áruszállítási többletigényt (38%) és az utasok esetében egy nagyobb mozgási szabadság iránti igényt (40%).

A bővítés az új tagállamokban robbanást hoz létre a közlekedési áramlásokban, különösen a határmenti régiókban. A csatlakozni kívánó országokban növekszik a fő útvonalak telítettsége, a központtól távol eső területek elérhetősége, az infrastruktúra fejlesztése, hatalmas beruházásokat igényel.

A Fehér Könyv tervezett intézkedések egész sorát foglalja magába, amelyek lehetővé teszik, hogy egyes közlekedési módok piaci részesedései visszatérjenek az 1998-as szintre, elősegítve ezáltal az arányok kívánatosnak ítélt eltolódását. Ez a megközelítés megegyezik az EU Bizottság által az Európai Tanácshoz benyújtott és elfogadott közleménnyel, amely arányeltolódást írt elő a közlekedési módok között a vasutak, a belföldi vízi utak, a rövid távolságú tengeri szállítási és az intermodális műveletek javára.

A közlekedési módok közötti módosítás célja – amit eddig még soha nem értek el – magában foglalja nemcsak a Fehér Könyvben 2010-re javasolt közlekedéspolitikai intézkedések megvalósítását, hanem nemzeti vagy helyi szintű intézkedések meghozatalát is. Ilyenek pl. a gazdaságpolitika, a tervezési politika, a szociálpolitika, az oktatáspolitikai politika, a városi közlekedési politika, a költségvetési és pénzügyi politika stb.

Vagyis a Fehér Könyvben meghatározott számos intézkedés, ilyen pl. az áruk közút he-

\* Megjelent a Közlekedéstudományi Szemle 2002. évi 10. számában.

lyett vasúton történő szállítási kötelezettsége, inkább nemzeti vagy regionális határozatokkal, mint a Közösség által szabályozható ügyekként valósítható meg.

A Fehér Könyvben javasolt legfontosabb intézkedések közül kiemeljük a következőket:

- 1; A vasutak új életre keltése
- 2; A tengeri és belföldi vízi úti szállítás elősegítése
- 3; A légi forgalom növekedésével kapcsolatos kérdések megoldása
- 4; A városi közlekedés fejlesztése

### 1. A vasutak új életre keltése

A vasúti közlekedés az a stratégiai alágazat, amelytől – különösen az áruk esetében – a közlekedési módok közötti aránytalanságok megszüntetésére tett erőfeszítések sikere függ. Ennek az alágazatnak az új életre keltése a vasúti társaságok közötti versenyt jelenti. Új vasúti vállalkozások létrejötte segíthet a verseny feltámasztásában. A vasúti társaságok szerkezeti átalakításának ösztönzésére, olyan intézkedéseket kell tenni, amelyek figyelembe veszik a szociális szempontokat és a munkakörülményeket. A legfontosabb a piac megnyitása. Nemcsak nemzetközi áruszállítási szolgáltatásokhoz, hanem a nemzeti piacokon a kabotázshoz és a nemzetközi személyszállításokhoz is. E nyitást további harmonizálásnak kell követnie az együttműködés és a biztonság területén.

Az EU Bizottság egy intézkedéscsomagot fog javasolni, amelynek alapján vissza kell állítani a szolgáltatást igénybevevők szemében ennek a közlekedési alágazatnak a hitelét a rendszeresség és a pontosság tekintetében, különösen az áruszállítványokra vonatkozóan. Lépésenként haladva, vasútvonalak egész hálózatát kell kijelölni kizárólag áru fuvarozási szolgáltatásokhoz úgy, hogy kereskedelmi szempontból a vasúti társaságok legalább olyan fontosságot tulajdonítsanak az áruk-nak, mint az utasoknak.

Az áruszállításnak elsőbbséget adó multimodális folyosók létesítéséhez nagyon jó minőségű vasúti infrastruktúra szükséges. Bár a közeljövőben nem lesz lehetőség csak az áruszállításhoz fenntartott teljes vasúti hálózat létesítésére, de a beruházásoknak ösztönözniük kell a teherszállító vonatok számára elsőbbséget biztosító, vagy még inkább az ilyen vonatok által kizárólagosan használt transz-európai folyosók fokozatos létrehozását.

A vasútnál éles ellentétet mutat a régi és a modern keveréke. Egyrészt, léteznek nagy teljesítményű, gyorsvasúti hálózatok, amelyek modern állomásokon szolgálják ki utasaikat, másrészt léteznek még ősrégi áruszállító járművek és kivénhedt vasúti szerelvények, amelyek mindig késnek és esetenként utasaik adatait lepusztult és nem biztonságos állomásokba szállítják.

1970 és 1998 között Európában a vasúton szállított áruk piaci részesedése 21,1%-ról 8,4%-ra csökkent (283 milliárd tonna-kilométerről 241 milliárd tonna-kilométerre), bár a szállított áruk teljes volumene látványosan növekedett.

A helyzet az, hogy majdnem két évszázaddal az első vonat megindulása után a vasutak még mindig jelentős tartalékokkal rendelkeznek, és megújításuk kulcselem a közlekedési alágazatok új egyensúlyi helyzetének eléréséhez.

Üdvözölni kell az egyre növekvő tudatosságát azoknak az áru fuvarozó társaságoknak, amelyek nemrégben kapcsolódtak be a 2020-ra egyetlen európai vasúti rendszer létrehozására irányuló európai vasúti közös stratégia meghatározásába. Ebben a dokumentumban, amit a Vasutak Nemzetközi Uniója (International Union of Railways, UIR), az Európai Vasutak Közössége (Community of European Railways, CER), a Nemzetközi Tömegközlekedési Unió (International Union of Public Transport, UIPT), és az Európai Vasúti Iparágak Uniója (Union of

European Railways Industries, UNIFE) írt alá, 2020-ra a következő célok elérésében állapodtak meg:

- a vasút számára az utasforgalom piaci részesedésének 6%-ról 10%-ra, és az áru forgalom piaci részesedésének 8%-ról 15%-ra növelése (ha semmi nem történik, a vasút részesedése az áruszállítási piacon várhatóan 7%-ra esik vissza 2010-re, az utasforgalomban pedig az 1998. évi 6%-os piaci részesedés 2010-re állandósul.);
- a munkatermelékenység megháromszorozása;
- az energia-hatásfok 50%-os növelése;
- a szennyező anyagok kibocsátásának 50%-kal való csökkentése;
- az infrastruktúrakapacitás növelése a forgalmi célokkal összehangoltan.

Kiemelten fontos a valódi nemzetközi piac létrehozása a vasúti közlekedésben, különösen az áruszállításban. A vasúti közlekedés megnyitása a szabályozott verseny számára – amely tulajdonképpen 2003 tavaszától indul meg, amikor az 50000 kilométeres transz-európai vasúti teherszállító hálózaton (Trans-European Rail Freight Network, TERFN) megkezdődnek a nemzetközi áru fuvarozási szolgáltatások – központi előfeltétel a vasutak új életre keltéséhez. Erről a 2001/12/EK Tanácsi Irányelv intézkedik. 2008-ra már a teljes európai nemzetközi áru fuvarozási hálózat ( kb. 150 000 km) megnyílik az Európai Parlament elhatározásának köszönhetően.

Időközben új áru fuvarozók jelennek meg a vasúti áru fuvarozási piacon. Az IKEA svéd csoport pl.: nemrég egy külön vállalatot hozott létre saját áru i szállításának intézésére. Jelenleg ezeknek az áruk-nak 18%-át vasúton szállítják. Az IKEA vezetősége ezt az arányt 40%-ra akarja növelni 2006-ig (amely hetente kb. 500 vasúti szerelvénygel egyenértékű). Ezzel összefüggésben az

IKEA azt tervezi, hogy egy ajánlati felhívást tesz közzé a vasúti társaságok számára, különböző leányvállalatai közötti áruk szállítására.

Ha nagyobb teret biztosítanak az áru fuvarozók közötti versenynek, a vasúti közlekedés versenyképesebbé válhat, mint más közlekedési módok. Egy nyitott piacon az új szereplők megérkezése az alágazatot versenyképesebbé teheti, egészséges versenyre ösztönözve a meglévő és új társaságokat. Azonban, túl sok helyen még mindig nincs elválasztva az infrastruktúra tulajdonlása a szolgáltatásoktól. Néhány országban a vasúti társaságok nem csak birtokolják az infrastruktúrát, de egyben ők is működtetik a vasutakat, kiadják a hálózathasználati engedélyeket és végrehajtják a biztonsági ellenőrzéseket. Számos példát látunk a működési problémákra is. Néhány vasúti társaság beismeri, hogy nem képes megmondani hány mozdony vagy tehervagon áll rendelkezésre, vagy nem képes megadni a vasúti szerelvények pontos helyét. A vonatok nem megfelelően mozognak, hiszen 30 vagy 40 percig tart a mozdony cseréje és a vonat megfelelő üzemállapotának ellenőrzése. Nem kielégítőek az információk, amikor az államhatárokon az egyik hálózat átadja a vonatot a másiknak. A rendszerek között léteznek számítógépes kapcsolatok is, de azt nem használják rendszeresen. A különböző kéréseket figyelembe véve, a nemzetközi vasúti teherszállítás átlagos sebessége csak 18 km/óra, amely lassúbb, mint a Balti tengeren a hajózási útvonalat megnyitó jégtörő hajó haladása.

Semmilyen vasúti rendszer nem lehet teljes mértékben versenyképes, ha nem biztosított a rendszerek együttműködése. Jelentősek a különbségek az európai hálózatok között. Nagy részük nemzeti szempontok szerint építették, és hosszú ideig a saját a nemzeti érdekeik védelmét szolgálták. Említést érdemel pl.: hogy

a különböző hálózati feszültségekben működő mozdonyok széles körben való rendelkezésre állása rugalmasabbá tenné a vasúti szolgáltatásokat, Az elképzelések szerint a technikai, műszaki harmonizáció több 10 milliárd euróba kerül.

Jelentős, előremutató lépés a közösségi kutatási keretprogramokon belül az 1990-es évek eleje óta kifejlesztett ERTMS rendszer (European Rail Traffic Management System-Európai Vasúti Forgalmirányító Rendszer) gyakorlati alkalmazása a hálózat és a rendszer együttműködésében. (A rendszer használatát feltételként szabták a vasúti infrastruktúra és berendezés közösségi finanszírozásához). A tematika alkalmazásai, például a helyfoglalási rendszerek összekapcsolása, a valós idejű információs rendszerek, sőt még a fedélzeti telefonálási lehetőség is olyan lehetőségek, amelyeket nagyobb mértékben kell fejleszteni azért, hogy a vasúti alágazat versenyképesebbé váljon.

Technológiai kutatás is szükséges a vasút területén az együttműködés támogatására. Koncentrálni kell a pályatervezés és az építési jellemzők integrálására, a gördülőállományra vonatkozó előírásokra, továbbá a biztonságos, tiszta és gazdaságossági szempontból megfelelő műveletek végrehajtására.

Kiemelt feladat a vasút biztonságának további fokozása. A vasút mindig biztonságosabb volt, mint a közút. Ez jól tükröződik a statisztikákban, amelyek jelentős mértékű javulást mutatnak az utasok biztonsága tekintetében. Lényeges, hogy a gyorsvasúti rendszer együttműködéséről szóló Tanácsi irányelv (96/48/EK) és a nemrégben elfogadott, a hagyományos vasúti rendszerről szóló Tanácsi irányelv (2001/16/EK) is megemlíti a biztonságot a transz-európai vasúti rendszer működéséhez szükséges és lényeges követelmények között.

Vizsgálni kell a vasúti infrastruktúra kérdéseit is. A vasúti közlekedés hanyatlásának egyik jele, hogy az elmúlt 30 év alatt évente átlagosan 600 km vasútvonalat zártak le Európában, míg ugyan ezen idő alatt az autópálya-hálózat évente 1200 km-rel növekedett. A forgalom elől elzárt, vagy már le is bontott több ezer kilométer vonal között vannak olyan vasútvonalak, mellékvonalak és szárnyvonalak, amelyek ma rendkívül hasznosak lennének a vasúti hálózat bizonyos részein a telítettséggel való megbirkózáshoz.

Ha talpra akarjuk állítani Európában az áruk vasúti szállítását, akkor a szállítási idő betartása tekintetében hatékony nemzetközi vasútvonalakat kell kijelölni. Emellett figyelemre méltó, hogy néhány vasúti társaság alkalmazni kezdte a nemzetközi együttműködés elvét és az integrált szolgáltatások gyakorlatát.

A személyszállításban a vasutak képesek voltak újítások bevezetésére a más közlekedési módokkal folytatott verseny során, és a volumenek az 1970. évi 217 milliárd utaskilométerről, 1998-ra 290 milliárd utaskilométerre növekedtek. Azonban még így is 10%-ról 6%-ra csökkent a vasutak piaci részesedése a magángépkocsi-használat és a légi közlekedés jóval nagyobb arányú növekedése miatt. Az új gyorsvasúti szolgáltatások sikere jelentős növekedést eredményezett a hosszú távú személyszállításban. Az Unió bővülésével megnövekvő távolságok azt jelentik, hogy szükség van hatékony, személyszállító gyorsvasúti hálózatra.

Mi várható tehát a jövőben? Milyen lesz a vasúti közlekedés 2010-ben, a Fehér Könyvben lefektetett közlekedéspolitikai szerrint?

1, A vasúti társaságok egyenlő feltételek mellett élvezik majd a vasúti hálózathoz való hozzáférés lehetőségét. A teljes európai hálózati kapacitást fel kell osztani, és a díjfelszámítási elveket össze kell hangolni;

- 2; A vasúti berendezések gyártói hasznát látják majd a vasúti rendszerek együttműködéséről szóló EU-bizottsági rendeletek bevezetésének, ami az újszerű technológiák gyors alkalmazásának lehetőségét eredményezheti;
- 3; A mozdonyvezetők bárhol vezethetnek majd a transz-európai hálózatban, mivel a minden vasúti társaság számára nyitott, európai oktatási központokban képezik majd ki őket;
- 4; A nemzeti infrastruktúrakezelők közösen határozzák meg a hálózathoz való hozzáférés feltételeit. A versenyszabályok betartásával együttesen határozzák majd meg a beruházási prioritásokat és hoznak létre kizárólag áruszállításhoz igénybe vehető infrastruktúrahálózatot;
- 5; A vasutakat felügyelő szervek rendszeresen találkoznak majd a vasúti piac fejlesztésével kapcsolatos információk cseréjére, és intézkedéseket javasolnak más közlekedési módokkal kapcsolatosan, a versenyhez való alkalmazkodás érdekében;
- 6; Minden vasútüzemeltető integrált on-line szolgáltatásokat kínál majd az utasoknak, amelyek magukba foglalják a tájékoztatást, jegykiadást, poggyászfeladást és az utazási költségek kifizetését;
- 7; Az európai vasúti hálózat magas biztonsági színvonalat nyújt, amelyet az európai vasúti rendszerben a biztonsági szintek folyamatos értékeléséért és minden szükséges továbbfejlesztés ajánlásáért felelős közösségi struktúra támogat. Egy független testület megvizsgál minden, a hálózaton előforduló balesetet, vagy eseményt és megfelelő javaslatokat tesz a veszélyek csökkentésére;
- 8; A vasút pontossága garantált lesz, az utasok és az ügyfelek kártérítésben részesülnek, ha a vonatok késnek;

9; A nemzetközi áruszállító szerelvények átlagos sebessége Európában a 80 km/óra-t is elérheti, ami négyszerese a 2000-ben elért átlagsebességnek.

Végül külön ki kell emelnünk a bennünket alapvetően érintő közép- és kelet-európai helyzet elemzését. A Fehér Könyv leszögezi, hogy a vasút még mindig a fuvarpiac több, mint 40%-át tartja kezében a közép- és kelet-európai országokban. (Összehasonlításképpen az Európai Unióban ez az arány 8%). A jelenlegi tendenciák alapján a vasút részesedése a vizsgált területen 30%-ra csökkenhet 2010-ig. Ennek a hanyatlásnak a megakadályozásához az egyik lehetőség a vasúti közlekedés megreformálása a csatlakozni kívánó országokban (szolgáltatások nyújtásának szétválasztása az infrastruktúrakezeléstől, a vasúti társaságok szerkezeti átalakítása stb.).

Történelmi okok miatt a csatlakozni kívánó országok a nyugat-keleti kapcsolatokat csak kis mértékben fejlesztették. Azonban az ezekkel az országokkal való kereskedelem ma már jelentős forgalomáramlásokat hoz létre.

A vasúti társaságoknak meg kell birkóznuk a gazdaságban végbemenő radikális változásokkal, amelyekre nem voltak jól felkészülve. Az általuk működtetett fuvarozási szolgáltatás lényegében bányavidékek és ipari kombinátok közötti, kis hozzáadott értékű, nehéz áruk mozgatását jelentette. Ez a „hagyományos” szállítási típus folyamatosan eltűnik ezekből az országokból, amint kifejlődnek a modern gazdaságok. Mindössze néhány évvel ezelőtt még ismeretlen fogalmak voltak a „just in time” és az intermodalitás. A teljes vasúti közlekedési rendszert felül kell vizsgálni, mivel az egész rendszer elavult, s az utóbbi években ólomsúllyal nehezedik ezekre az országokra az infrastruktúrába és az új kocsiállományba való beruházás szükségessége.

A kelet-európai országokban a különösen kiterjedt, sűrű vasúti hálózatnak és jelentős szakértelemnek a létezése olyan egyedülálló lehetőség, amit meg kell ragadni a kibővített Európában a közlekedési módok újbóli egyensúlyba hozására. Ebből következően, tehát, minden erőfeszítést meg kell tenni a kérdéses országok meggyőzésére a vasút fuvarpiaci részesedésének növeléséről, és 2010-re a 35% körüli vasúti részarány elérésének szükségességéről.

## 2. A tengeri és belföldi vízi szállítás elősegítése

A rövid távolságú tengeri szállítás és a belföldi vízi úti szállítás az a két szállítási mód, amely eszékört biztosíthat bizonyos közúti infrastruktúra esetében a forgalmi torlódással és a vasúti infrastruktúra hiányával való megbirkózáshoz. Mind a mai napig ezt a két szállítási módot a lehetségesnél kisebb mértékben használták ki, jóllehet a Közösségnek hatalmas helyzeti lehetősége van (35 000 kilométeres tengerpartja és több száz tengeri és folyó kikötője) és úgyszólván korlátlan szállítási kapacitással rendelkezik.

A rövid távolságú tengeri szállítás növelésének módja: valódi tengeri főútvonalak kiépítése a transz-európai hálózat fő tervének keretén belül, valamint hatékony szolgáltatások nyújtása. A rövid távolságú tengeri szállítás csak úgy tud megfelelő alternatívát kínálni, ha az árut a tengeri szállítás követően vízi úton, vagy vasúton szállítják tovább közút helyett. Ehhez kikötőkre és a vasúti és belföldi vízi úti hálózatok közötti jobb kapcsolatokra lesz szükség, a kikötői szolgáltatások minőségének javításával együtt. Ezért a transz-európai szállítási hálózat létrehozásának segítésére nemzeti szinten elősőbbiséget kell biztosítani azoknak a kikötőknek, amelyek jó kapcsolatokkal rendelkeznek a belföldi hálózattal, különösen az

Atlanti óceán és a Földközi tenger partjai mentén, és amelyek részét képezhetik egy valódi logisztikai láncnak.

A rövid távolságú tengeri fuvarozás a Közösségen belüli áruforgalom 41%-át teszi ki. Ez az egyetlen áru fuvarozási mód, amelynek részesedése 1990 és 1998 között növekedett, megközelítve a közúti szállítás részesedését. Becslések szerint ez az érték 2010-re 40% lesz. A belföldi vízi úton lebonyolított szállítás, amelynek részaránya 1990-ben 5% volt, az 1998-as 4%-ról 2010-re 3%-ra csökken.

Léteznek példák hatékony szolgáltatásokra. Azonban a tengeri szállítás Európában jóval a potenciális kapacitás alatt van. A tengeri szállítás nemcsak az áruk fuvarozásának eszköze egyik kontinensről a másikra, hanem a szárazföldi szállítás igazi, versenyképes alternatívája is. Ennek figyelembevételével bizonyos hajózási kapcsolatokat – különösen azokat, amelyek az Alpokban és a Pireneusokban a torlódások elkerülését biztosítják – a transz-európai hálózat részévé kell tenni éppúgy, mint az autópályákat vagy a vasutakat. Nemzeti szinten európai kikötők közötti, hajóval történő szállítási útvonalakat kell választani.

Az Európai Unió fontos természeti kincsrel rendelkezik. Folyók sűrű hálózatával és a folyók vízgyűjtő területeit összekötő csatornákkal és legújabban a Rajna-Majna-Duna csatorna révén, a Duna vízgyűjtő területéig tartó vízi összeköttetéssel. Abban a 6 tagállamban, amely használni tudja ezt a hálózatot, a belföldi vízi úti szállítás 9%-kal részesedik az áruforgalmi teljesítményből. Ha figyelembe vesszük a csatlakozni készülő országokat és a Duna vízgyűjtő területét egészen a Fekete tengerig, már 12 lesz azoknak a tagállamoknak a száma, amelyek használni tudják ezt a hálózatot.

A belföldi vízi úti szállítás tökéletesen kiegészíti a tengeri

szállítást. A szállítás energiahatékony, csendes és kevés helyet foglal el. Ez egy nagyon biztonságos szállítási mód, ezért különösen alkalmas olyan veszélyes áruk szállítására, mint például a vegyszerek. Figyelembe véve a szállított mennyiségeket, a baleset gyakorisága elenyésző. A folyókon történő szállítás megbízható és ideális nehéz, olcsó áruk hosszú távolságra szállításához (ipari tömegárúk, építőipari termékek, hulladékok stb.). Mindez a belföldi vízi úti szállítást a közúti és a vasúti szállítás nagyon versenyképes alternatívájává teszi azokon az útvonalakon, amelyek erre alkalmasak. Az Európai Unió bővítését követően, ez a szállítási mód sokat segíthet a forgalom enyhítésében a keletnyugati útvonalakon. Ezenkívül a belföldi vízi utak kapacitásának kihasználása jelentősen elmarad a lehetőségektől mind az infrastruktúrát, mind a vízi járműveket tekintve, mivel a jelenleginél jóval nagyobb forgalom kezelésére lennének képesek.

A belföldi vízi úti szállítások és a rövid távolságú tengeri szállítás továbbfejlődése a szabályozott verseny elvein alapuló, hatékony kikötői szolgáltatásoktól is függ. Az Európai Bizottság 2001-ben egy új jogalkotási keretet javasolt a kikötői szolgáltatások piacához (révkalauzolás, rakománymozgatás, be- és kirakás) való hozzáféréshez új, világosabb és áttekinthetőbb eljárási szabályok megalkotására. Lépéseket kell tenni a kikötők működését szabályozó előírások egyszerűsítésére is.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a rövid távolságú tengeri szállításokhoz hatékony, integrált kereskedelmi szolgáltatások szükségesek. Meg kell fontolni a logisztikai láncot alkotó minden láncszem (küldeményfeladók, hajótulajdonosok és a hajózásban szerepet játszó minden más szereplő, valamint a közúti, vasúti és belföldi vízi úti áru fuvarozók) összehozását egy mindent egy helyen kínáló üzletbe, a tengeri és a

belföldi vízi úti intermodális szállítás olyan megbízhatóvá, rugalmassá és könnyen igénybe vehetővé tételére, mint amilyen a közúti szállítás.

A kikötőkben a korszerű tematikai szolgáltatások kiaknázása is javíthatja a kikötői műveletek megbízhatóságát és biztonságát. A különböző partnerek közötti aktív együttműködés, különösen elektronikus adatcserén keresztül, növeli az intermodális szállítási lánc minőségét és hatékonyságát.

A belföldi vízi utak teljes megnyitását követő előrelépés ellenére ezt a szállítási módot még ennél is jobban ki lehetne használni. Még mindig számos olyan infrastruktúraprobléma (nem megfelelő vízszintjelző, hidak magassága, hajózsilipek működése, átrakó berendezések hiánya stb.) van, amely megakadályozza, hogy a vízi járművek egész évben zavartalanul közlekedhessenek. A vízi járművek szabad mozgását a jogrendszer sokfélesége is akadályozza, amelyek különbözőképpen rendelkeznek, különösen a vízi járművek és a révkalauzok tanúsításához a műszaki, technikai előírások tekintetében.

A bővítéskor a Közösség tengerpartjának megnövekedése lehetővé teszi a hajózás hatékonyabb szervezését és figyelését, valamint a balesetek veszélyének minimalizálását, különösen a veszélyes árukat, vagy szennyező anyagokat szállító hajók tekintetében.

Az EU bővítése olyan alkalom, amikor nemcsak a hajók szerkezetére és fenntartására vonatkozó műszaki követelményeket kell beépíteni abba a kritériumba, amelyet az európai kikötőkbe befutó hajóknak ki kell elégeíteniük, hanem a szociális előírásokat is, kezdve a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet tengerészekre vonatkozó előírásaival.

Sajnos az európai flotta összeszűgödött. Az Európai Unióban növekszik a tengerészhiány, mivel az 1980-as évek elejétől tengerészek száma 40%-kal csökkent.

Ezenkívül követni kell a nemzeti szinten kidolgozott legjobb szociális és adópolitikai gyakorlatokat (pl. a hajó úrtartalmán alapuló adóztatási rendszert), a lehető legtöbb hajónak a közösségi hajónyilvántartásokba való át-lajstromozásának elősegítésére. Ennek a rendszernek a keretein belül a hajótulajdonosok az általuk üzemeltetett hajó úrtartalma alapján fizetnek adót, tekintet nélkül az üzleti tevékenységük-ből származó tényleges jövedelmekre. Az Európai Bizottság azt tervezi, hogy e témakörben 2002-ben javaslatot terjeszt be.

Végül, az Európai Bizottságnak létre kell hoznia egy irányító rendszert a tengerpartjainál való elhajózáshoz. A kibővített Unió 2010-re – ugyanúgy, mint a légi közlekedési ágazat – rendelkezhet egy központi forgalomirányító rendszerrel. Egy ilyen harmonizált rendszer alkalmazása eszközt biztosít az Európai Unió számára az irányításhoz, és hatékonyan léphet fel a tengerpartján előforduló minden veszély (különösen a kábítószerrel való kereskedés, a törvénytelen bevándorlás és a veszélyes áruk szállítása) ellen.

### 3. A légi forgalomnövekedésével kapcsolatos kérdések megoldása

Jelenleg az egyetlen piac és az egyetlen valuta korában, még mindig nincs „egyetlen égbolt” Európában. Az Európai Unió a légi forgalom igazgatási rendszerének túlságosan nagy mértékű felaprózódásától szenved, amely megnöveli a járatok késéseit, üzemanyag-vesztéssel jár és versenyhátrányba hozza az európai légitársaságokat. Ebből következően tehát, 2004-ig kötelező egy olyan, speciális javaslatsorozat megvalósítása, amely meghatározza a légi forgalomról szóló közösségi jogszabályokat, és hatékony együttműködést vezet be mind a katonai hatóságokkal, mind a Légi Közlekedés Biztonságának Európai Szervezetével.

A különböző közlekedési módok közül messze a légi közlekedés mutatta a legnagyobb növekedést az elmúlt 20 év során. Utaskilométerben kifejezve a légi közlekedés 1980. óta évente átlagosan 7,4%-kal növekedett, míg az EU-országok repülőterei által kezelt forgalom 1970. óta ötszörös növekedést mutat. A személyszállításban a légi személyszállítás aránya 1990 és 2010 között megkétszereződik, 4%-ról 8%-ra nő. Minden nap több, mint 25000 repülőgép repül Európa légterében és ebből a növekedési tendenciából ítélve, várható, hogy a repülőgépek száma 10-14 évenként megkétszereződik. Az ilyen mértékű növekedés fenntartásához meg kell reformálni a légi forgalom igazgatását és elegendő repülőteri kapacitást kell biztosítani a kibővített Európai Unióban. Bár a légtér hatalmas, de a késések növekvő száma világos jele a telítettségnek.

A légitársaságok előnyben részesítik a gyakoribb repüléseket, mint a nagyobb repülőgép igénybevételével a kevesebb számú utat. Sajnos nemcsak az a probléma, hogy ez torlódást okoz a repülőtéren, hanem azt is jelenti, hogy jóval nagyobb erőfeszítés szükséges a korlátozott légtér használatát megkísérlő valamennyi repülőgép irányítására.

Ettől eltérő problémát okoz az „út közbeni” közlekedés, azaz az utazás a felső légtérben, ahol a repülőgép eléri az utazási sebességet. A repülőgép légi folyosókat használ, mely pontos képet ad a légi forgalom irányítói számára a forgalmi helyzetről. Azonban, ezek a folyosók nem mindig követik a legésszerűbb útvonalakat, mivel figyelembe kell venniük a nemzeti légtér szervezéséből származó korlátozásokat. Ilyenek pl. a katonai zónák, vagy a légtér függőleges felosztására vonatkozó koordináció hiánya. A nemzeti légtérért a légi navigációs szolgálatok felelősek. Sajnos még mindig jelentős eltérések vannak a légi forgalom irányítási rendszerei

és a rendszabályok között, amelyek rendkívül nehézé teszik a műveletek koordinálását.

Az Európai Uniót hátrányos helyzetbe hozza, hogy a légi forgalom irányítása még mindig nincs megfelelő mértékben integrálva. Az egyetlen európai égbolt létrehozása az Európai Unió jelenleg elsőbbséget élvező törekvéseinek egyike, mint ahogy ezt az Európai Tanács és az Európai Parlament is több ízben hangsúlyozta. A légi forgalom igazgatási rendszerének jelenlegi túlaprótottsága okozta probléma megoldására a légi forgalom irányításáról szóló közösségi jogszabályok szükségesek.

A forgalomnövekedésre utalva megállapítható, hogy Európa nem lesz képes arra, hogy megbirkózzon ezzel a helyzettel új repülőterek építése nélkül a csatlakozni kívánó országokban. Ezen országok közül csak kevés rendelkezik elegendő kapacitással ahhoz, hogy megbirkózzon azzal a forgalomnövekedéssel, amelyet a bővítés elkerülhetetlenül magával hoz, ideértve az új infrastruktúra kiépítését is.

A repülőter-kapacitás hatékonyabb használata új jogszabályi keret meghatározását követeli meg (részidő elosztás, repülőteri díjak, környezetvédelmi szabályok stb.).

A repülőterek hatékonyabb, racionálisabb használata nem jelenti azt, hogy nincs szükség a kapacitás növelésére. A legtöbb nagy európai repülőtéren a forgalmi torlódás elkerülése végett a légitársaságoknak arra kell törekedniük, hogy nagyobb legyen a járatonként szállított utasok száma, és ebből következően a repülőgép nagysága. Azonban egy központi repülőtéren azokat a légitársaságokat részesítik előnyben, amelyek közepes befogadóképességű repülőgépeket nagyobb gyakorisággal használnak, a nagy repülőgépeket kisebb gyakorisággal használó légitársaságokkal szemben. A közepes befogadóképességű repülőgépek vár-



hatóan továbbra is túlsúlyban lesznek a legtöbb Közösségen belüli járat esetében. Ezzel ellentétben, a nagy sűrűségű távolsági áruszállító járatok esetében sok légitársaság valószínűleg nagyon nagy repülőgépek mellett dönt.

A légi közlekedés okozta zaj és gáz halmazállapotú anyagok kibocsátásának csökkentésére szolgáló intézkedések bevezetése elengedhetetlen feltétel a növekedéshez. Olyan új zaj előírásokat kell elfogadni, amelyeket a jövőben üzembe állítandó minden repülőgépnél alkalmazni kell. A következő zaj előírás várhatóan 2006-ban 10 dB-lel csökkenti az 1977-ben megállapított határt, bár a rendelkezésre álló technológia a zajszintek 18 dB-lel való csökkentését is lehetővé tenné. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (International Civil Aviation Organization, ICAO) is különleges intézkedéseket kell hoznia az üvegházhatást okozó gázkibocsátások csökkentésére.

A légi közlekedés az egyik legbiztonságosabb közlekedési mód. A légi biztonság nem szűnik meg a Közösség határainál, és létfontosságú, hogy a nem közösségi országokból érkező repülőgépeknél is szavatolják a szükséges biztonsági előírásokat.

#### 4. A városi közlekedés fejlesztése

A városokban és városközpontokban az egyre növekvő forgalmi torlódástól szenvedő európai állampolgárok életminőségében az általános rosszabbodásra reagálva az Európai Bizottság a tömegközlekedésre és az infrastruktúra jobb kihasználására helyezi a hangsúlyt. A helyi állami hatóságok részéről jobb megközelítés szükséges a közszolgáltatás modernizálásának és a gépkocsik ésszerű használatának összhangba hozására. Ezeket az intézkedéseket, amelyek lényegesek a fenntartható fejlődéshez minden bizonnyal nagyon nehéz lesz bevezetni.

A terjeszkedő városok, életstílus-változások és a saját személygépkocsi használatának rugalmassága, a nem mindig megfelelő tömegközlekedéssel együtt, az elmúlt 40 év során hatalmas fejlődést hozott a városok forgalmában. A megnövekedett forgalom és a városi közlekedési torlódás nagymértékű levegő- és zajszennyezéssel, valamint balesetekkel jár együtt.

A városi közlekedés jó lehetőséget biztosít az alternatív energiák használatának terjedéséhez. Már több európai nagyvárosban olyan autóbuszokat használnak, amelyek földgázzal, bio-dizellel, vagy kéntartalom nélküli gázolajjal működnek. A jövőben a személy- és tehergépkocsik is használhatnak alternatív energiát. Az energiaellátás biztonságáról szóló Zöld Könyv is kihangsúlyozta, hogy a rendelkezésre álló új, tiszta gépkocsi technológiáknak a jövőben nagyobb közösségi támogatást kell biztosítani.

Meg kell fontolni, olyan taxik és közszolgáltató járművek használatát a nagyvárosokban, amelyek villamos energiával vagy földgázzal, esetleg hidrogénnel működnek. A gépkocsihasználat alternatíváit vonzóbbakká kell tenni, mind infrastruktúra (metróvonalak, villamosok, kerékpárutak, tömegközlekedési járművek számára elsőbbséget biztosító sávok), mind szolgáltatás (a szolgáltatás minősége, a tájékoztatás) tekintetében. A tömegközlekedésnek el kell érnie az emberek elvárásainak megfelelő kényelmet, minőség és sebesség szinteket. Néhány helyi hatóság azt tervezi, hogy elsőbbséget biztosító sávokat jelöl ki tömegközlekedési eszközök számára. Egyes nagyvárosok (Róma, Genova, Koppenhága, London, Bristol, Edinburgh) vizsgálják a városi úthasználati díjak bevezetésének lehetőségeit, a közlekedési torlódás csökkentésére, valamint tömegközlekedési hálózatuk javítására szolgáló integrált program részeként.

\*\*\*

*A következőkben néhány eddig nem, vagy kevésbé ismert szakmai elképzelést ismertetünk a Fehér Könyv alapján. Ilyenek pl. a rakományintegrátor alkalmazására való ösztönzés, vagy a konténerek és cserélhető szekrények egységesítése.*

Az áruk szállításához a szállítási láncban lévő leghatékonyabb szállítási mód kiválasztásának biztosítása, bármely időpontban, a különböző kritériumok alapján, a szállítási folyamat szervezőinek feladata. Ennek szakszerű ellátásához megjelenik egy új szakma a rakományintegrátor. Ő a teljes rakomány integrált szállítására szakosodó új szakma szakembere. A rakományintegrátoroknak képeseknek kell lenniük európai és a világ egészére kiterjedő szinten minden egyes közlekedési mód speciális előnyeinek összehasonlítására úgy, hogy az ügyfeleknek a legjobb szolgáltatást kínálják hatékonyság, ár és környezeti hatás tekintetében.

Az Európai Parlament már megfogalmazta, hogy melyek az ilyen szakmában dolgozó személyek kötelezettségei a logisztikai lánc mentén, és meghatározta a megfelelő szállítási okmányokat. Az Európai Bizottság 2003-ban egy javaslatot terjeszt be összhangban ezekkel az irányelvekkel.

A konténerek és cserélhető szekrények egységesítésével kapcsolatban megállapították, hogy a hagyományos szállító konténerek nem tudják kielégíteni minden küldeményt feladó igényeit. Nevezetesen, túl keskenyek ahhoz, hogy egymás mellett két szabványos raklap elhelyezhető legyen bennük. Ebből következően intézkedéseket kell hozni mind a konténerek, mind a cserélhető szekrények, valamint az optimális intermodális szállítás előnyeinek kihasználására és szabványosítására.

Az Európai Unió 2010-ig szóló közlekedéspolitikája kiemelten foglalkozik a közlekedés, nevezetesen

tesen a személyszállítás emberi szempontból való fejlesztésével. A személyszállítás területén jelentős tere van az utazási körülményeket könnyebbé tevő fejlesztéseknek. Gyakran előfordul, hogy az utasok egyetlen utazáshoz több közlekedési módot használnak. Problémák adódnak információk beszerzésekor és jegyek rendelésénél, amikor az utazás során több közlekedési vállalat szolgáltatását, vagy különböző közlekedési eszközöket kell igénybe venniük. Ezért rövid távon elsőbbséget kell adni három területnek.

#### 1; Integrált jegyvásárlás

Egyik hálózatról vagy közlekedési módról egy másikra való áttérés megkönnyítésére támogatásban kell részesíteni a vasúti társaságok, vagy közlekedési módok (légi, távolsági busz, komp, tömegközlekedés stb.) közötti integrált jegyvásárlási rendszerek bevezetését.

#### 2; Poggyászkezelés

A közlekedési alágazatok közötti együttműködés a kapcsolódó szolgáltatások, különösen a poggyászkezelés biztosítást is jelenti. Miközben lehetőség van arra, hogy az utasok a vasútállomáson repülőgépre szálláshoz jelentkezzenek, nekik saját maguknak kell gondoskodniuk a poggyászukról és maguknál kell tartaniuk azt az átszállások során.

#### 3; Az utazások folytatása

A fő metró-, vasút- és autóbussz-állomásokat és gépkocsi parkolókat a személygépkocsival való utazás és a tömegközlekedés közötti áttérések figyelembevételével kell létrehozni, és fel kell kínálni az ehhez kapcsolódó szolgáltatásokat (pl. üzleteket).

A sikeres intermodalitás nyilvánvalóan függ minden közlekedési mód könnyű elérési lehetőségétől is. Ebben az összefüggésben fontos a tömegközlekedést igénybe vevő, mozgásukban korlátozott személyek számára felmerülő nehézségek figyelembe-

vétele, akiknek az egyik közlekedési módról egy másikra való áttérés esetenként komoly akadályt jelent.

Újszerű megközelítésben vizsgálja a Fehér Könyv a közlekedést igénybevevők jogait és kötelezettségeit. Eddig az EU Bizottság a légi közlekedésre koncentráta az utasok védelmére irányuló erőfeszítéseit. Új javaslatok betervezésére került sor a légitforgalmi vállalatok felelősségének növelésére balesetek, késések vagy poggyász elvesztése esetén. Az Európai Bizottság hamarosan javasolja az utasok jogainak megerősítését – a kártérítést is ideértve – ott, ahol késések fordulnak elő, vagy túlfoglalás miatt megtagadják a repülőgép fedélzetére való beszállást.

A következő lépés a Közösség utasvédelmi intézkedéseinek kiterjesztése más közlekedési módokra, nevezetesen vasúti és tengerhajózási és amennyire lehetséges városi közlekedési szolgáltatásokra is.

A jogok mellett a használók kötelezettségeire is felhívja a figyelmet utazásaik során. A felelőtlen viselkedés, különösen, ha ez repülőgépen történik súlyos következményekkel járhat biztonsági szempontból.

Az Európai Bizottság közre adja a légi szállítási charta egy új változatát, amely feloleli az utasok jogait és kötelezettségeit. Ezenkívül megkezdi a használók jogait és kötelezettségeit rögzítő – minden közlekedési módra vonatkozó – charta elkészítését.

Fontos említést tenni az úgynevezett közszolgáltatási kötelezettségről is. A közszolgáltatással szemben támasztott követelmények (például járatok gyakorisága és pontossága, ülőhelyek rendelkezésre állása, kedvezményes viteldíjak) támasztása a fő eszköz ahhoz, hogy a közlekedési ágazatban biztosítsák az általános jelentőségű szolgáltatásokat. Így tehát, valamely tagállam vagy bármely állami hatóság bizonyos feltételek mellett, és a verseny

akadályozása nélkül, megállapodást köthet közlekedési vállalkozással, vagy megkövetelheti tőle, hogy elégítsen ki olyan közösségi igényeket, amelyekért nem, vagy legalább is nem ugyanolyan módon versenyezne, ha kizárólag saját kereskedelmi érdekeit venné figyelembe.

A Fehér Könyv kiemeli, hogy a Közösség jelentős számú jogszabályt alkotott az elmúlt 10 év során, különösen a légi és tengeri közlekedés területén. Ezek a jogszabályok már nem csak egyszerűen megismélik a nemzetközi egyezmények szövegét, mint ahogyan az a múltban történt. A Közösség speciális rendeleteket fogadott el, amelyek nem mindig egyeznek meg a nemzetközi szervezetekben tett javaslatokkal és kötött megállapodásokkal.

A tengerhajózási biztonság területén a Közösség elhatározta, hogy 2015-re kitiltja kikötőiből az egytestű tartályhajókat. Az Európai Unió részéről ez a célkitűzés arra vezette a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet, hogy megváltoztassa az ilyen hajók kitiltására vonatkozó ütemtervét.

Az Európai Bizottságnak a repülőgépekből kibocsátott zaj fokozatos csökkentésének elérésére tett erőfeszítései szintén segítettek a repülőgépek okozta zajra vonatkozó szabványok módosításáról folytatott több oldalú tárgyalások felgyorsításában.

A bővítés megerősíti annak szükségességét, hogy az Európai Unió az egyöntetűség pozitív jelzését sugározza ki. Az Európai Bizottság ezért javasolja, hogy a Közösség teljes jogú tagjává váljon a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek, a Rajna Hajózási Központi Bizottságnak és a Duna Bizottságnak, valamint a Légi Közlekedés Biztonsága Európai Szervezetének.

Az Európai Unió közlekedéspolitikáját tartalmazó Fehér Könyv melléklete a cselekvési program, amelyben a javasolt intézkedéseket foglalták össze.

Dr. Bokor Zoltán

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

# A tevékenység alapú költségszámítás

## alkalmazása a vasúti közlekedésben

### Bevezetés/absztrakt

A tevékenység alapú költségszámítás (Activity Based Costing – ABC) a vállalatirányítási gyakorlat egyre gyakrabban alkalmazott eszköze, ami a költségek többlépcsős, ok-okozati elvű, a tevékenységek és azok teljesítményeinek közvetítésével végrehajtott termékekre allokálásával támogatja a gazdálkodásról alkotott kép pontosságának, hitelességének javítását. A tanulmány az ABC módszertan hazai vasúti közlekedési alkalmazását előkészítő kutatás során kidolgozott modellezési technikákat tekinti át, bemutatva azok első eredményeit, a magas szintű értéklánc és költségkalkulációs modelleket. A szerző azonosítja a vasútvállalati üzletágak gazdálkodási önállósodásának üzleti modellekre gyakorolt hatásait, továbbá számba veszi a bevezetés várható előnyeit és a megvalósítás feltételeit is.

### 1. A vasútvállalati tevékenységek magas szintű rendszerezése értéklánc elemzéssel

A tevékenység alapú költségszámítási modell felállítását meg kell, hogy előzze a vasúti közlekedés tevékenységi rendszerének leképezése, beleértve az alapvető üzleti-üzemi folyamatok közötti kapcsolatok feltárását is. A vasútvállalati tevékenységi rendszer átfogó, magas szintű rendszerezésére – a több szóba jöhető BPR technika közül – az ún. értéklánc

elemzés módszerét célszerű alkalmazni. Ezt az eljárást eredetileg a termelő vállalatokra alkalmazottan fejlesztették ki, de egyre inkább terjed használata az üzleti folyamatok értékelésére, újrászervezésére a szolgáltatási szektor képviselőinél is.

Az értéklánc módszer előnye, hogy a vállalati tevékenységi rendszert a vevői/ügyfél igények megismerésétől, a termékek/szolgáltatások megtervezésén, előállításán és értékesítésén át, a naturális és a pénzügyi teljesítmény elszámolással bezárólag (szinte) teljes körűen képezi le. E főbb tevékenységi csoportok alkotják az ún. elsődleges tevékenységeket, amelyek közvetlenül részt vesznek a vállalat számára bevételt hozó termékek és szolgáltatások előállításában. Ezzel szemben az ún. másodlagos, vagy háttértevékenységek nem kötődnek szorosan az érték előállítási folyamatához, de fontos szerepük van annak irányításában, menedzselésében, támogatásában, információkkal történő ellátásában. Ilyen funkciók például az adott vállalati termékekhez közvetlenül nem köthető igazgatási, humán erőforrás gazdálkodási, pénzügyi-gazdálkodási, controlling vagy PR feladatok.

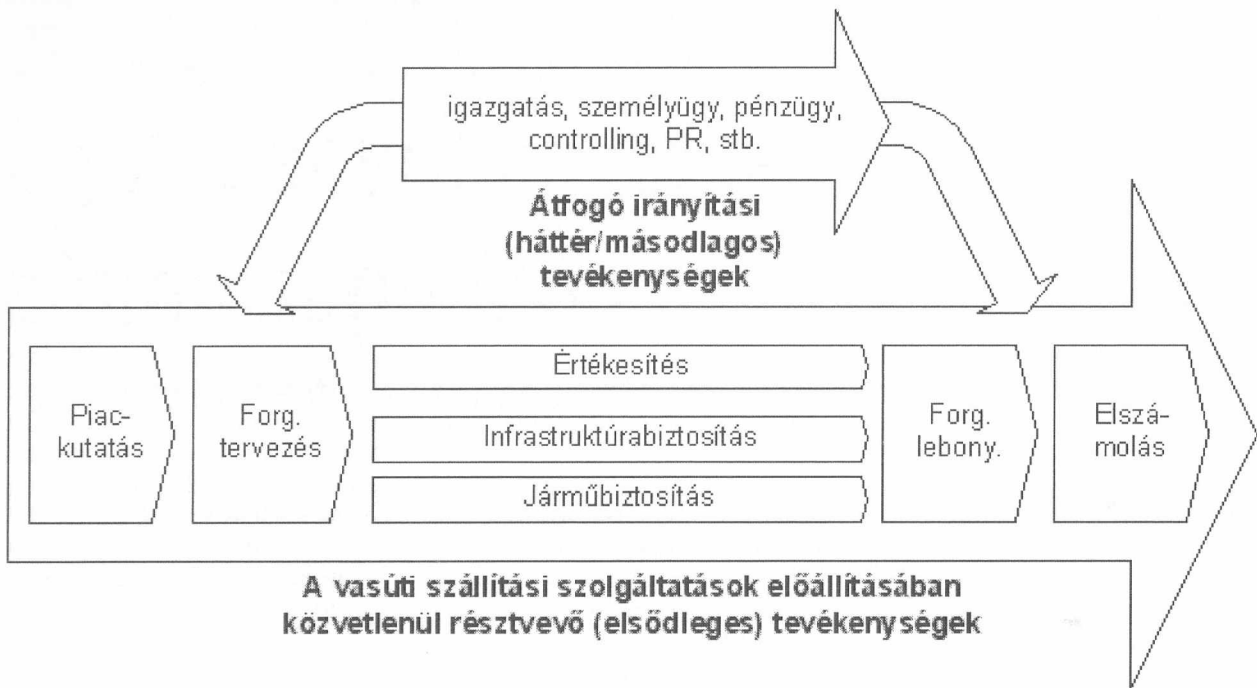
A vasúti közlekedés értéklánc orientált tevékenységelemzését az EU irányelvek mentén kialakított reformkoncepcióban tervezett szervezeti és működési átalakulás miatt két lépcsőben szükséges elvégezni:

- 1; első körben a vasúti tevékenységi rendszert integrált vállalati keretek között – amikor is a fő tevékenységi körök üzletágai még nem határolódnak el egymástól élesen, működési és gazdálkodási önállóságuk pedig korlátozott – kell számba venni, majd
- 2; vizsgálni kell a főbb üzleti területek önállósodásának hatását a tevékenységi körökre és azok kapcsolataira.

Az integrált vállalati keretben működő vasúti közlekedési rendszer komplex értéklánc alapú tevékenységi modelljét az 1. ábra mutatja be.

*A részletes költségelemzés szempontjából hangsúlyosabb elsődleges tevékenységek főbb csoportjai a következőkben azonosíthatók:*

- piackutatás, piacfelmérs: mivel egységes vasútvállalat esetén a személy- és az áruszállítás szolgáltatásai tekinthetők a külső piacokra szánt termékeknek, a vasúti szállítási üzletágak által végzett piackutatási tevékenység elsősorban ezekre vonatkoztatva térképezi fel a lehetséges ügyfélcsoportokat és azok igényeit;
- forgalomtervezés: a vasúti forgalomtervezés kiindulópontjai általában a korábbi évek menetrendjei, illetve utas/áruforgalmi teljesítményei, kiegészítve az aktuális – háztartásstatisztikákon alapuló – piackutatási eredményekkel. Ezekből kerülnek meghatáro-



1. ábra: Egységes vasútvállalat komplex értéklánca

zásra az utas- és áruáramlatok, leképezve a vasúti hálózatra. A leképezett áramlatokhoz aztán hozzá kell rendelni az infrastruktúra-, jármű- és vontatási kapacitásokat. A forgalomtervezésben tehát minden vasúti szakterület érintett, de az integrált vasútvállalatban a központi tervező/összehangoló szerepet általában a forgalmi szakág vállalja fel;

- infrastruktúrabiztosítás: e tevékenységi körbe tartoznak a vasúthálózat és létesítményei – beleértve az energiaszolgáltató, távközlési és biztosító berendezéseket, stb. – működőképességének fenntartását, továbbá az infrastruktúra fejlesztését szolgáló funkciók;
- járműbiztosítás: a vasúti járműellátási folyamatoknál különbséget kell tenni a vontató és a vontatott járművek között. Ugyanakkor mindkét esetben – nagyjából – hasonló feladatok jelennek meg: a hosszú távú szállítási igényekből származtatott járműbeszerzés és fejlesztés, járműüzemeltetés és karbantartás, ellenőrzés-vizsgálat, a járművek aktuális szállítási igényeknek megfelelő kiállítás és elosztása, selejtezés;

- értékesítés: integrált vasútvállalat esetén e feladatkör a piacra kerülő személy- és áruszállítási szolgáltatásokra vonatkozik, s magában foglalja az azokkal kapcsolatos „klasszikus” kereskedelmi funkciókon (mint pl. árufelvétel, jegyeladás, fizetés, stb.) kívül a marketing funkciókat (amelyek a vasúti termékek megismertetésére irányulnak) is;

- forgalom lebonyolítás: a vasúti forgalom a forgalomtervezés során előállított, s az aktuális feltételek figyelembe vételével operatívva alakított menetrendek szerint, megfelelő infrastrukturális és eszközellátottság birtokában, és az adott viszonylatokra megtörtént értékesítést követően kerülhet lebonyolításra. A vonattovábbítás során vontatási és forgalomirányítási feladatok jelentkeznek;

- elszámolás: az elszámolási funkciók felölelik mind a vasúti technológiai – szállítási és üzemi – teljesítmények (natúrálisak), mind a működéssel és az értékesítéssel kapcsolatos ráfordítások és bevételek rögzítését. Az elszámolás feldolgozott adatbázisai adnak aztán módot az eredményességviz-

gálatokra. Az egységes vasútvállalatnál azonban – a még nem, vagy csak részben működő belső teljesítmény elszámolási rendszer miatt – a hatékonyság fő szolgáltatási vagy tevékenységi körönkénti bontásban csak közelítőleg elemezhető és mutatható ki.

Megjegyezzük, hogy az előbbiekben bemutatott, illetve az ábrán látható sorrend – bár jól mutatja a főbb technológiai és kereskedelmi folyamatok egymásra épülését – nem feltétlenül jelenti a tevékenységek így megvalósuló egymásutánosságát az értékláncban. A magas szintű tevékenységek alábontása során ui. valószínűleg számos oda- és visszacsatolás kerül majd a felszínre, amelyek lényegesen összetettebbé teszik az üzleti modellt. (A tevékenységek részletesebb elemzésével itt nem foglalkozunk.)

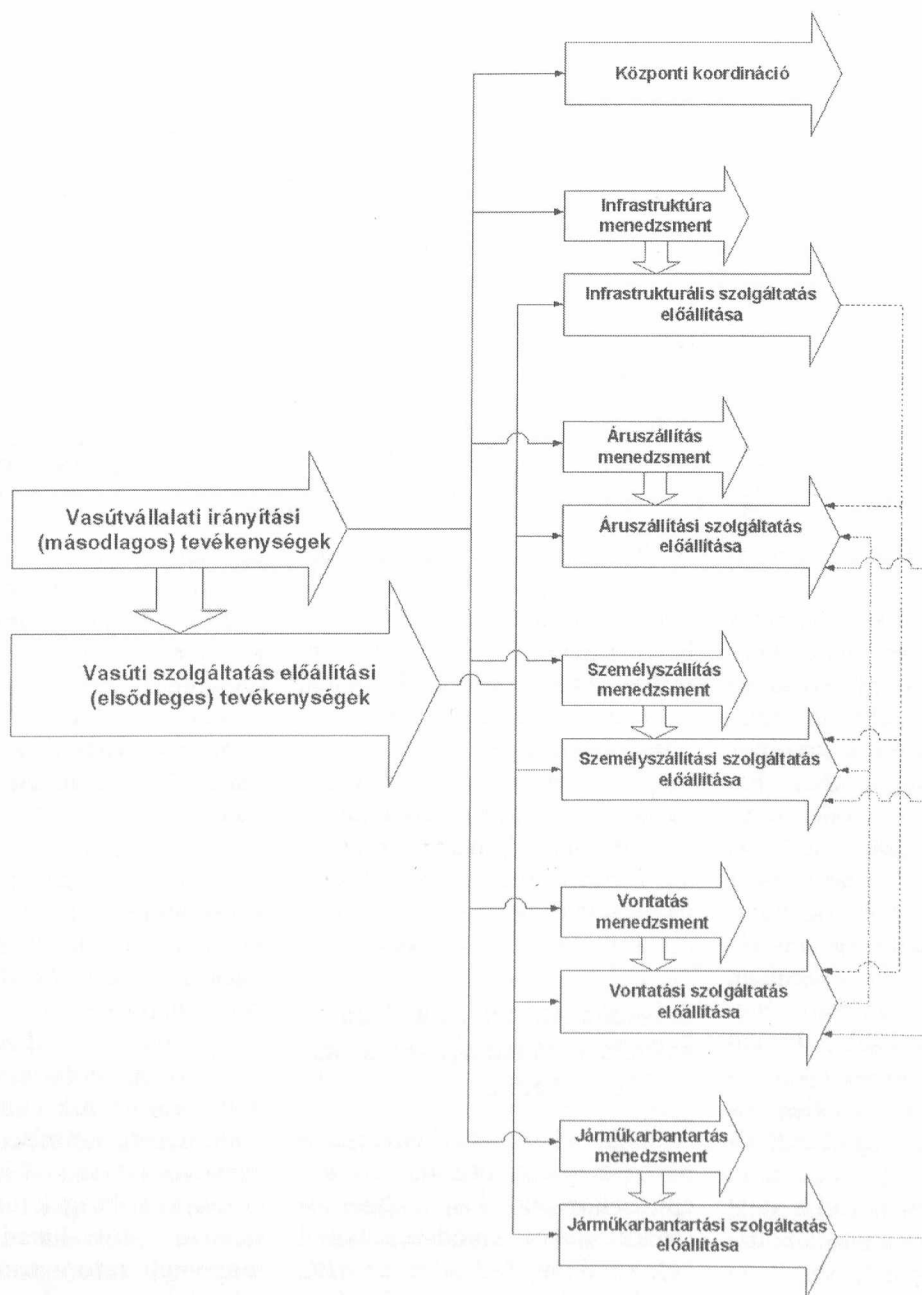
*A komplex értéklánc másodlagos tevékenységei a vasútvállalat – jórészt – központilag végzett irányítási és háttérrelátó funkcióit foglalják magukba.* Ezek közül a jelentősebbek: igazgatás, stratégiaalkotás, személyügy, pénzügy-számvitel, gazdálkodás és controlling, vagyonhasznosítás, társasági kommunikáció.

A vasúti szakterületek szétválásával az előbbi, komplex értéklánc több önállóan értelmezhető, ugyanakkor egymással szoros kapcsolatban álló rész értéklánccra tagolódik, a kialakuló főbb vasúti tevékenységi (vagy inkább szolgáltatási) területeknek megfelelő bontásban. A komplex vasúti közlekedési értéklánc, illetve ezen belül külön az elsődleges és a másodlagos tevékenységek ilyen módon történő felbontásának egyszerűsített vázlatát (a származtatás irányát folytonos vonallal jelölve) a 2. ábra szemlélteti.

A komplex tevékenységi értékláncban eredetileg szereplő tevékenységcsoportok rész értéklánckok közötti megosztásakor arra is tekintettel kell lenni, hogy új, eddig nem jelenlévő értéklánc elemek is a felszínre kerülhetnek. Így pl. a piackutatás és az értékesítés nemcsak a vasúti szállítási, de a technológiai szolgáltatásoknál – infrastruktúra használat, vontatás, járműkarbantartás – is előtérbe kerül, hiszen a pályák fokozatos megnyitásával élesedő versenyhelyzetben ezeknek is piacot kell találniuk. Ugyanígy ér-

telmezhetővé válik utóbbi (technológiai) szolgáltatások bevételi oldala is: belső elszámolás keretében, esetleg a teljes önállóoddással pedig effektív bevételek megjelenésével. Ezt is figyelembe véve az elsődleges tevékenységeknél a komplex és a rész értéklánckok egymásnak való megfeleltetése az 1. táblázatban összefoglalt szempontok szerint végezhető el.

Az elsődlegeshez hasonlóan a másodlagos tevékenységek megosztását is el kell végezni az új értéklánc modellben. Az irányítási



2. ábra: A komplex vasútvállalati értéklánc szakterületi rész értéklánckokra bontása

1. táblázat:

A komplex és a rész értékláncok elsődleges tevékenységeinek megfeleltetése

Rész értéklánc Tevékenység	Személyszállítás	Áruszállítás	Infrastruktúra- üzemeltetés	Vontatás	Jármű- karbantartás
<i>Piackutatás</i>	piackutatás a személyszállítási piacra	piackutatás az áruszállítási piacra	új: piackutatás a vasúti szállítási és vontatási szolgáltatókra	új: piackutatás a vasúti szállítási szolgáltatókra	új: piackutatás a vasúti szállítási és vontatási szolgáltatókra
<i>Forgalom- tervezés</i>	utas áramlatok, járműkapacitás tervezése	áruáramlatok, járműkapacitás tervezése	pályakapacitás, menetvonalak tervezése	vontatókapacitás tervezése	jármű- karbantartási ciklusok tervezése
<i>Infrastruktúra- biztosítás</i>	-	-	infrastruktúra működtetése, kapacitásainak megosztása	-	-
<i>Járműbiztosítás</i>	személykocsi-park működtetése, elosztása	teherkocsi-park működtetése, elosztása	-	vontatópark működtetése, elosztása	vasúti járművek karbantartása
<i>Értékesítés</i>	személyszállítási szolgáltatás eladása, eladás-ösztönzése	áruszállítási szolgáltatás eladása, eladás-ösztönzése	új: infrastrukturális szolgáltatás eladása, eladás-ösztönzése	új: vontatási szolgáltatás eladása, eladás-ösztönzése	új: jármű- karbantartási szolgáltatás eladása, eladás-ösztönzése
<i>Forgalom- lebonyolítás</i>	-	-	forgalom-irányítás	vontatás	-
<i>Elszámolás</i>	szállítási teljesítmény és bevétel/költség elszámolás	szállítási teljesítmény és bevétel/költség elszámolás	üzemi teljesítmény és költség elszámolás új: belső (bevételi) elszámolás	üzemi teljesítmény és költség elszámolás új: belső (bevételi) elszámolás	üzemi teljesítmény és költség elszámolás új: belső (bevételi) elszámolás

és háttértevékenységek egy része továbbra is a szétváló szakterületek közötti zökkenőmentes együttműködést biztosító központi koordináció (pl. konzern központ) hatáskörébe tartozik, míg mások delegálásra kerülnek az önálló szakágakhoz. Ezt mutatja a 2. ábra modellje is, amennyiben a komplex értéklánc másodlagos tevékenységeit megosztja a központi, illetve az újonnan kialakuló, önálló tevékenységi körök értékláncai, pontosabban azok másodlagos tevékenységei között. Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra, hogy ez a funkciómegosztás adott esetekben bizonyos feladatok megtöbbszörözésével is járhat (pl. az önálló szakágaknál bővíteni kell a saját személyügyi, vagy a gazdálkodási funkciók hatáskörét, stb.).

Végül nem szabad megfeledkezni arról a fontos tényről, hogy

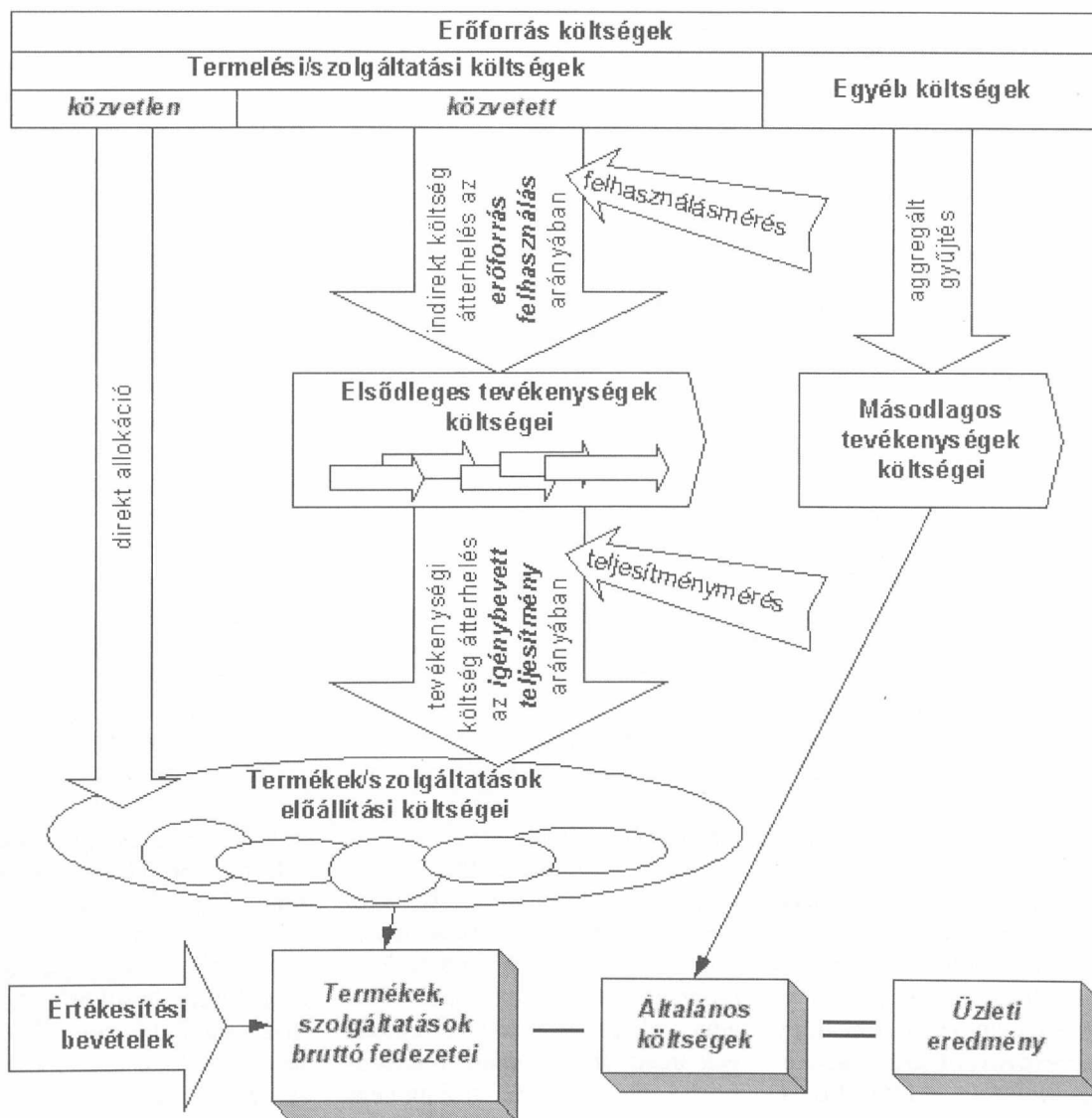
a vasúti szakterületek önállósodása új, megrendelő-teljesítő viszonyon alapuló együttműködésre helyezi a szállítási (áru- és személyszállítás) és a technológiai (infrastruktúraüzemeltetés, vontatás, járműkarbantartás) tevékenységi területek közötti üzleti kapcsolatokat. A rész értékláncok közötti ilyen típusú összefüggések közül a fontosabbakat (szagatott vonalakkal) a 2. ábrán bemutatott modell is érzékelteti.

## 2. Tevékenységalapú költség-számítási modell egységes vasútvállalat esetére

A vasútvállalati tevékenységalapú költség-számítási modell felépítésekor az ABC általános struktúrájából, módszertanából kell kiindulni. A 3. ábra az ABC általános sémáját mutatja be. Erre kell mintegy „felfűzni” a vasút-

vállalati szervezeti, működési és információs rendszer megfelelő elemeit. Az ABC modell vasúti közlekedési adaptációját először integrált – vagyis önállóan gazdálkodó szakterületekkel még nem (vagy csak részben) rendelkező – vasútvállalatra alkalmazottan célszerű elvégezni (már csak azért is, mert a magyar nemzeti vasúttársaság – egyelőre – inkább egységes szervezetűnek tekinthető, bár a tevékenységi területek fokozatos önállósítása folyamatban van).

Az ABC modell felállítását a vállalati működés során felhasznált erőforrások, illetve azok költségeinek számbavételével és osztályozásával kell kezdeni. Az erőforrás költségek meghatározásánál a vasútvállalati pénzügyi-számviteli információs rendszerekre lehet támaszkodni. Ezeket a költségeket aztán meg kell osztá-



3. ábra: A tevékenység alapú költség számítás sémája

ni aszerint, hogy milyen viszonyban állnak a vállalat bevételt hozó termékeivel/szolgáltatásaival:

- a termelési/szolgáltatási költségek a termékek és szolgáltatások előállítása érdekében merülnek fel
- közvetlenül, azaz e tételek egyértelműen adott termék/szolgáltatás egységekhez köthetők, vagy
- közvetett módon, azaz e tételeket valamilyen megosztási elv segítségével lehet csak termék/szolgáltatás egységekhez kapcsolni (a termék/szolgáltatás egységek közösen használják ezeket az erőforrásokat);

- az egyéb költségek nem a termékek és szolgáltatások előállításához kapcsolódóan merülnek fel, hanem a vállalati működés, üzletmenet fenntartását biztosító általános célok érdekében.

Annak érdekében, hogy az előző költségosztályozás elvégezhetővé váljon, előbb meg kell határozni a vasútvállalat – bevételt hozó – termék/szolgáltatás struktúráját. Egységes vasútvállalatnál a személy- és az áruszállítás szolgáltatásai jöhetnek szóba. Annak kiválasztását, hogy mi legyen a vizsgálni kívánt termék egység (pl. egy személyvonat vagy egy személyszállítási vi-

szonylat, illetve egy tehervonat, vagy a fuvarlevéllel azonosítható küldemény, stb.), az információs igények (minek az eredményességét szeretnénk megtudni), az ABC bevezetésére rendelkezésre álló források (pénzügyi, hardver, szoftver és munkaerő), illetve a megfelelő részletességű adatgyűjtés gazdaságos megszervezhetősége (megtérül-e pótlólagos adatgyűjtési és feldolgozási ráfordítás) befolyásolják.

A közvetlen termelési/szolgáltatási költségeket tehát egyből a termékegységekre lehet könyvelni. Az előzőekben azonosított termékstruktúránál (az egység lehet akár egy vonat) ilyen lehet példá-

ul az energiaköltség – feltéve, hogy a fogyasztás kimutatható, mérhető –, vagy bérelt kocsik esetén azok bérleti díja, stb. Mindenesetre a gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy minél részletesebben kívánjuk megismerni a termékek/szolgáltatások eredményességét a nagy bonyolultságú vasúti közlekedési rendszerben, annál kevesebb költség-tétel tekinthető közvetlennek, ami alátámasztja az ABC modellt, vagyis a tevékenység-, illetve teljesítményalapú erőforrásköltség-megosztás létjogosultságát.

A közvetett termelési/szolgáltatási költségeket az ABC elv szerint először a komplex vasúti értékláncban korábban azonosított – s a költségelemzési igényeknek, illetve a költségátterhelések elvégezhetőségének megfelelő részletességre alábontott – elsődleges tevékenységekhez kell kapcsolni, méghozzá az alapján, hogy az egyes tevékenységek az adott erőforrásokból mennyit használnak fel. A felhasználásmérés ki is küszöbölhető, ha már a költségtételek elsődleges könyvelésekor figyelembe veszik, hogy azok mely tevékenységek érdekében merültek fel (az ilyen típusú tevékenységi kód rendszert részben már a hazai vasutak is alkalmazták). Természetesen léteznek olyan költségszámlák, amelyeket nem lehet egyértelműen egy adott tevékenységre könyvelni, hanem inkább azok bizonyos csoportjára kell terhelni. Itt meg kell oldani a költségmegosztást valamely előre megállapított – lehetőleg a tényleges felhasználást jól leképező – kalkulációs séma (ún. „erőforrásmozgató”) alkalmazásával.

Az előbbi eljárást lefolytatva tehát – megfelelő bontásban – előállíthatók az elsődleges tevékenységek költségei. Ezt követően minden egyes tevékenységhez meg kell találni az annak intenzitását leginkább követő teljesítményjellemzőt (naturáliát; pl. futott táv, műveleti idő, kezelt darabszám, stb.), majd meg kell oldani azok gyűjtését/mérését

(vagy legalább hiteles szakértői becslését). E teljesítmények képezik a tevékenységalapú költség-számítás leglényegesebb összetevőit, mivel segítségükkel oldható meg a tevékenységköltségek ok-okozati alapú termék/szolgáltatás egységekre terhelése. Ehhez persze biztosítani kell, hogy a tevékenységi teljesítmények következőkor mérjék (vagy legalább szakmailag becsüljék fel) a termék/szolgáltatás egységek által igénybevett teljesítménymennyiségeket is. A tevékenységi költségek – amelyek eredetileg a közvetett erőforrásköltségek – termék/szolgáltatás egységek közötti megosztása tehát az igénybevett teljesítmények (ún. „költségmozgatók”) alapján történik.

A közvetlen és a közvetett termelési/szolgáltatási költségek ok-okozati alapú termék/szolgáltatás egységekre allokálásával számítható azok előállítási költsége. Vagyis például kimutathatóvá válik, hogy – általános költségek nélkül – mennyibe kerül egy vonat üzemeltetése, stb. A következő feladat a termék/szolgáltatás egységek bevételi oldalának meghatározása. Ez az áruszállításban nem okoz problémát, mivel a fuvarleveleken gyűjtött adatokból egyértelműen kimutatható egy tehervonat, sőt akár egy küldemény bevételvonzata is. A személyszállításban ellenben a korszerű elszámolási rendszerek (köztük a hazai vasutaknál fejlesztés alatt álló menetjegykiadó és utas információs rendszer) is csak a viszonylati mélységű bevételkövetést tudják megoldani, így ha itt is vonszinten kerül a termékegység definiálásra, akkor további kalkulációs eljárásokat szükséges használni a viszonylati bevételek megosztására. Végül a bevételi és az előállítási költség oldal szembeállításával vizsgálható a termék/szolgáltatás egységek bruttó fedezete. Így például megítélhetővé válik, hogy egy vonat bevétel-ei fedezik-e annak üzemeltetési költségeit, stb.

Visszatérve az erőforrásköltségek közül az egyéb költségekre: gyakorlatilag ezek képezik a komplex vasúti értéklánc szerinti másodlagos tevékenységek, vagyis a központi irányítási és háttér-szolgáltató funkciók működési költségeit. A másodlagos tevékenységeknél a gyakorlat általában lényegesen kevésbé differenciál, mint az elsődlegeseknél, így itt többnyire aggregáltabb szintű adatgyűjtés és költségelemzés folyik. (Például a személyügyi funkció összköltségének ismerete mellett már kevésbé lehet érdekes – vagy éppen nem éri meg a többlet adatgyűjtést –, hogy tudjuk, azon belül mennyibe kerül a bér-számfejtési, a toborzási, vagy éppen a statisztikai adatszolgáltatási tevékenység.) A másodlagos tevékenységek összköltsége adja ki a vasútvállalat általános költségeit. Ezt a költséghalmazt a termék/szolgáltatás egységek bruttó fedezeteinek összegével szembeállítva kapjuk a vasútvállalat üzleti eredményét.

Az előbbiek összefoglalásaképp megállapítható, hogy az ABC alapú költség-számítási elvek adaptálása, vagyis a vasúti tevékenységi kör alapos felmérése és a kapcsolódó teljesítményáramlás, illetve az erre épülő egzaktsági költségátterhelési gyakorlat bevezetése alapozhatja meg hosszabb távon – a hitelesebb döntés előkészítési információszolgáltatás mellett – az „olajozottan működő” vasútvállalati belső költség elszámolási rendszert is, előkészítve egyúttal a szakágak közötti piaci alapú üzleti együttműködés gyakorlatba ültetését.

### 3. A költség-számítási modell változásai a vasútvállalati üzleti területek önállóodásával

Az egységes vasútvállalatra felépített ABC modell gyakorlati adaptálása a valóshoz közelítő vasúti közlekedési tevékenységköltségek meghatározásával, s a teljesítménybázisú belső költség elszámolási rendszer megalapozá-



sával aktívan hozzájárulhat a vasúti szakterületek gazdálkodási önállósításának előkészítéséhez. Amint azonban ez az önállósítás (jórészt) megtörténik, sort kell keríteni az egységes ABC modell felülvizsgálatára is: az önálló szakterületeknek – önálló értékláncaiknak megfelelően – saját ABC modelleket kell kifejleszteni, majd alkalmazásba venni. Ezt a folyamatot persze lényegesen megkönnyítheti a még egységes vasút-vállalati körülményekre épített tevékenységi költségvetési rendszer kialakításakor, majd informatikai realizálásakor megszerzett tapasztalat, felvázolt üzleti modell és létrehozott alapadatbázis.

Az önállóodó szakágak ABC modelljeinek felépítésekor tehát az egységes vasút-vállalathoz alkalmazott sémából érdemes kiindulni, s a modell főbb elemeiként számba kell venni a szükséges módosításokat. A szervezeti és működési átalakulással járó főbb modellbeli változások a következőkben foglalhatók össze.

1. Az egységes pénzügyi-számviteli rendszerben mindenke-előtt el kell végezni az erőforrásköltségek szakágankénti megosztását (ez a hazai vasút-vállalathoz már folyamatban van). A vasúti szállítási szolgáltatások mellett be kell vezetni a technológiai szolgáltatások termékesség fogalmait is: pl. menetvonal, vontatási feladat, jármű karbantartási projekt, majd itt is meg kell oldani a költségek felosztását a termékekhez rendelkezésig szempontjai (közvetlen, közvetett, egyéb) szerint.
2. A szakterületi ABC modellekben az elsődleges és a másodlagos tevékenységek helyére értelemszerűen a korábban tárgyalt rész értéklánckok megfelelő elemeit kell behelyettesíteni. Az egységes modellből, ahol lehet érdemes átvinni az ott használt erőforrás- és költségmozgatókat (teljesítménymutatókat vagy kalkulációs sémákat), amelyeket ki kell egészíte-

ni a tevékenységi struktúrába újonnan beépülő tételekkel.

3. Az önálló szakterületi ABC modellek bevezetésével nemcsak a vasúti áru- és személyszállítási, hanem a technológiai szolgáltatásegységek eredményessége is megítélhetővé válik. Ezeknél is megjelenik ui. az előállítási költségek mellett a bevételi oldal (megrendelő-teljesítői szerződésen alapuló belső elszámolással, később esetleg tényleges bevételekkel). Meg kell ugyanakkor jegyezni, hogy ami a vasúti technológiai szolgáltatóknál bevételként jelentkezik, az az ezeket igénybevevő – főképp vasúti szállítási – szolgáltatóknál közvetlen előállítási költségként fog szerepelni. (Példa: a pályahasználati díj az infrastruktúra ABC modelljében szolgáltatási bevétel, az áru- és a személyszállítás, továbbá a vontatás modelljében viszont a termékegységekre közvetlenül ráterhelhető költség lesz.)

Az előzőeket összefoglalva az a következtetés vonható le, hogy a vasúti szakterületek gazdálkodási önállósodása bizonyos szempontból egyszerűsíti, más szempontból viszont összetettebbé teszi a vasúti közlekedés tevékenység alapú költségvetési rendszerét:

- egyszerűsíti, mert nő a vasúti szállítási termékek közvetlen költséghányada, ami által egyszerűsödnek a költségvetési folyamatok. Ezen túl áttekinthetőbbé válik a szakágak közötti szolgáltatások elszámolása, s így javul a szakágak saját eredményességének kimutathatósága is;
- bonyolítja, mert az egy helyett több (bár az egységesnél egyszerűbb) modellt kell alkalmazni, valamint a szakágak között megjelenő szerződéses szolgáltatási kapcsolatokat – mint a szakági ABC rendszerek közötti összefüggéseket – is le kell képezni.

#### 4. A tevékenység alapú költségvetési számítás vasúti közlekedési alkalmazásának feltételei, várható eredményei

A tevékenység alapú költségvetési számítás vasúti közlekedési rendszerre történő alkalmazása során kialakuló információs és menedzsment rendszer a gazdálkodási és technológiai tranzakciós informatikai rendszerekben gyűjtött hatalmas mennyiségű adattómeget jól használható információkká alakítja. Így – az előbbi, modellalkotást megalapozó elemzés tanulságai szerint – tevékenyen hozzájárulhat a vasút-vállalat és szakterületei költség- és teljesítmény hatékonyságának, illetve eredményességének megítéléséhez, a gazdálkodás átláthatóságának javításához, és a lehetséges szervezet átalakítási reformalternatívák előzetes értékeléséhez.

Az ABC bevezetésével a jelenlegi vasúti gazdálkodási controlling gyakorlat elsősorban a következő irányokba fejleszthető tovább:

- a vasúti (külső és belső) szolgáltatások/termékek költsége, bevétel és eredményessége elemi szinten is vizsgálhatóvá válik, megmutatva a fő nyereség- és veszteségforrásokat;
- az elsődleges tevékenységek költségeinek és teljesítményeinek összevetésével visszakereshetővé válnak a gazdaságos, vagy éppen gazdaságtalan szolgáltatások előállításában kulcsszerepet játszó folyamatok, s értékelhető azok hatékonysága;
- a másodlagos tevékenységi költségek és a termék/szolgáltatás költségek szembeállításával elemezhetővé válik az általános üzletmenet fenntartási célokra és a termékek/szolgáltatások előállítására allokált erőforrások egymáshoz való viszonya, arányossága, továbbá kimutatható lesz, hogy a termék bruttó fedezetek mekkora általános költséghalmaz „eltartására” képesek.

A jól működő ABC információs rendszer kialakításának természetesen számos előfeltétele is van. Így – többek között – biztosítani kell:

- a vasúti tevékenységi rendszer minél alaposabb, részletesebb felmérését és rendszerezését (a javasolt értéklánc módszer magas szintű eredményeiből kiindulva);
- a vasúti termék/szolgáltatás struktúra (beleértve a jelenleg még belsőnek tekintett technológiai szolgáltatásokat is), illetve a belső elszámolás alapelveinek konszenzuson alapuló definiálását/lefektetését;
- a modellben szereplő költség- és bevételi elhatárolások pénzügyi-számviteli információs rendszerben történő elvégzését;
- a meghatározott teljesítményjellemzőkhöz kapcsolódó adatgyűjtést, illetve az ezeket helyettesítő kalkulációs eljárások meghatározását, majd rendszeres lefuttatását;
- a kialakított modellek informatikai megvalósítását támogató szoftver implementálását (több szoftvercég is előállt már az ABC funkcionalitását lefedő, bizonyos számítási sémákat előre tartalmazó, ugyanakkor a vállalat speciális tulajdonságaihoz igazítható ún. üzleti intelligencia rendszerekkel);
- a vasúti közlekedés jelentős adatforgalmára méretezett, az adat-

áramlási és feldolgozási igények függvényében skálázható, teljesítő képes hardverhátteret és kommunikációs hálózatot; - az új eljárások és elemzési lehetőségek érdekeltekkel történő megismertetését, s ezáltal az ABC elvek és eszközök vezetői információs rendszerbe integrálását.

### Összefoglalás

Az ABC hazai vasúti közlekedési adaptációját előkészítő kutatás eddigi tapasztalatai rámutatnak, hogy a tevékenység alapú költség-számítási eljárások vasútvállalati bevezetése és az ezeket támogató üzleti intelligencia megoldások informatikai realizálása hatékony kiegészítője lehet a jelenlegi vezetői információs rendszereknek, s hozzájárul a gazdálkodási és technológiai folyamatok során felhalmozódott adatvagyon döntés előkészítésre alkalmas kiaknázásához.

Az eddigiekhez képest új költség-számítási elv magyar vasútüzemi és gazdálkodásszervezési gyakorlatba ültetését előkészítendő, a koncepcionális keretrendszer és az átfogó módszertan kidolgozása megkezdődött. További feladatot jelent a magas szintű modellek részletekbe menő kidolgozása, ebből eredően az információs igények mögött álló adatvagyon értékelése, majd a szükséges informatikai háttér megteremtése.

Az ABC effektív bevezetésének megkezdése előtt azonban célszerű a várható előnyöket és a teljesítendő feltételeket egymással szembeállítva mérlegelni, s ez alapján döntést hozni a konkrét megvalósítás lépéseit, ütemezését és terjedelmét/hatókörét érintően.

### Irodalom

- 1 Bokor, Z. – Farkas, Gy.: Rail charging system and controlling based rail strategic planning in Hungary. European Transport Conference, September 2002, Homerton College, Cambridge
- 2 Bokor, Z. – Tánzos, K.: Tools of market oriented rail restructuring with special regard to improving management information systems. International Conference on Cost Effective Infrastructure and Systems to Improve Cargo and Passenger Transport in S. Eastern Europe, October 2001, Budapest
- 3 Bokor Z.: A piacorientált vasúti közlekedés feltételrendszerének kidolgozása és gyakorlati adaptációs lehetőségének vizsgálata, különös tekintettel a controlling gazdálkodási rendszerre. PhD értekezés, BME, 2000.
- 4 Bokor Z.: A controlling közlekedési alkalmazása a vasúti közlekedés példáján (1-2.). Közlekedéstudományi Szemle, 1999/10. p. 368-376. és 1999/12. p. 451-458.
- 5 Hartmann, T.: Konzept einer integrierten Stellen- und Prozessrechnung. Kostenrechnungspraxis, 2001/3., p. 157-164.
- 6 Klein, A. – Vikas, K.: Überblick über das prozessorientierte Controlling. Kostenrechnungspraxis, 1999/2., p. 83-90.

Dr. Horváth Ferenc

## VISSZAEMLEKEZÉS

## 150 éve van vasútja

Kecskemétnek

150 évvel ezelőtt, 1853. szeptember 3-án adták át a közforgalomnak Magyarország negyedik gőzüzemű vasútvonalát, amely Ceglédet Kecskeméten át Félegyházával kötötte össze.

Magyarországon ekkor már 353 km hosszú vasúti pálya volt üzemben Pest–Pozsony, Pest–Cegléd–Szolnok és Sopron–Lajtszentmiklós között. Ezeket részben az 1848/49-es szabadságharc előtt, részben az után építették magán vasúttársaságok, illetőleg az osztrák államvasút.

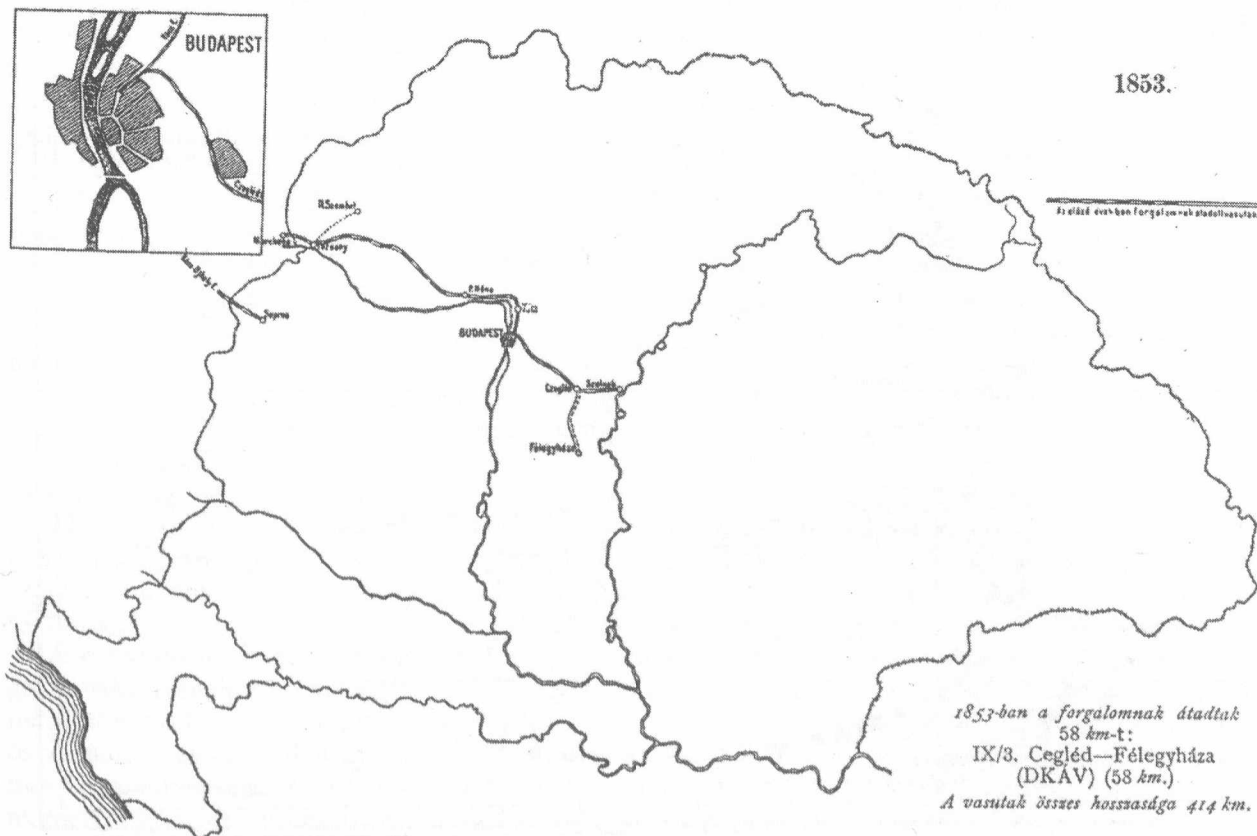
A szabadságharc csak átmenetileg szakította meg a magyarországi vasútépítkezéseket, leverése után az osztrák kormány állami

tőkével, államvasúti tulajdonban üzemelő vasutakat épített. Ezek közé tartozott a most jubiláló Cegléd–Kecskemét–Félegyháza vasútvonal is (1. ábra).

### 1. A Duna–Tisza közének közlekedési viszonyai a vasútépítések megelőző időszakban

Az 1853-ban megnyitott Cegléd–félegyházi vasútvonal Kecskemétet, a magyar Alföld egyik legrégebbi, legnagyobb kiterjedésű és lakosságú települését kapcsolta be a vasúti közlekedésbe. Kecskemét város gazdaságának alapját ősidők óta a mezőgazdaság és az állattenyésztés képezte. A lakosság ré-

szére így mindig fontos volt a jó közlekedés és az olcsó szállítás, ami azonban hosszú ideig nem adatott meg számukra. A város földrajzilag az Alföld két nagy vízi útja, a Duna és a Tisza között, de azoktól távol helyezkedett el, jól kiépített közútjai pedig nem voltak a vidéknek, még az 1800-as évek közepén sem, annak ellenére, hogy Dél-Magyarország és a Balkán felé a legfontosabb kereskedelmi útvonal Kecskeméten át vezetett. A város vezetősége mindig nagy harcot folytatott a közlekedés javításáért, a Pest–szegedi út kiépítéséért, majd a tervezett Duna–Tisza csatorna megvalósításáért, de eredmény nélkül.



1. ábra Magyarország vasúthálózata 1853-ban

Mindössze annyi fejlődést sikerült a városnak elérnie, hogy a rossz útviszonyok ellenére is a 18. század második felében megindult a személyeket szállító postakocsi járat Pest–Kecskemét–Szeged és Temesvár között, majd a rendszeres postai szállítás is. A korszerűbb közlekedést azonban csak a vasút hozta meg Kecskemét számára, amelynek első vonala 1853-ban épült meg.

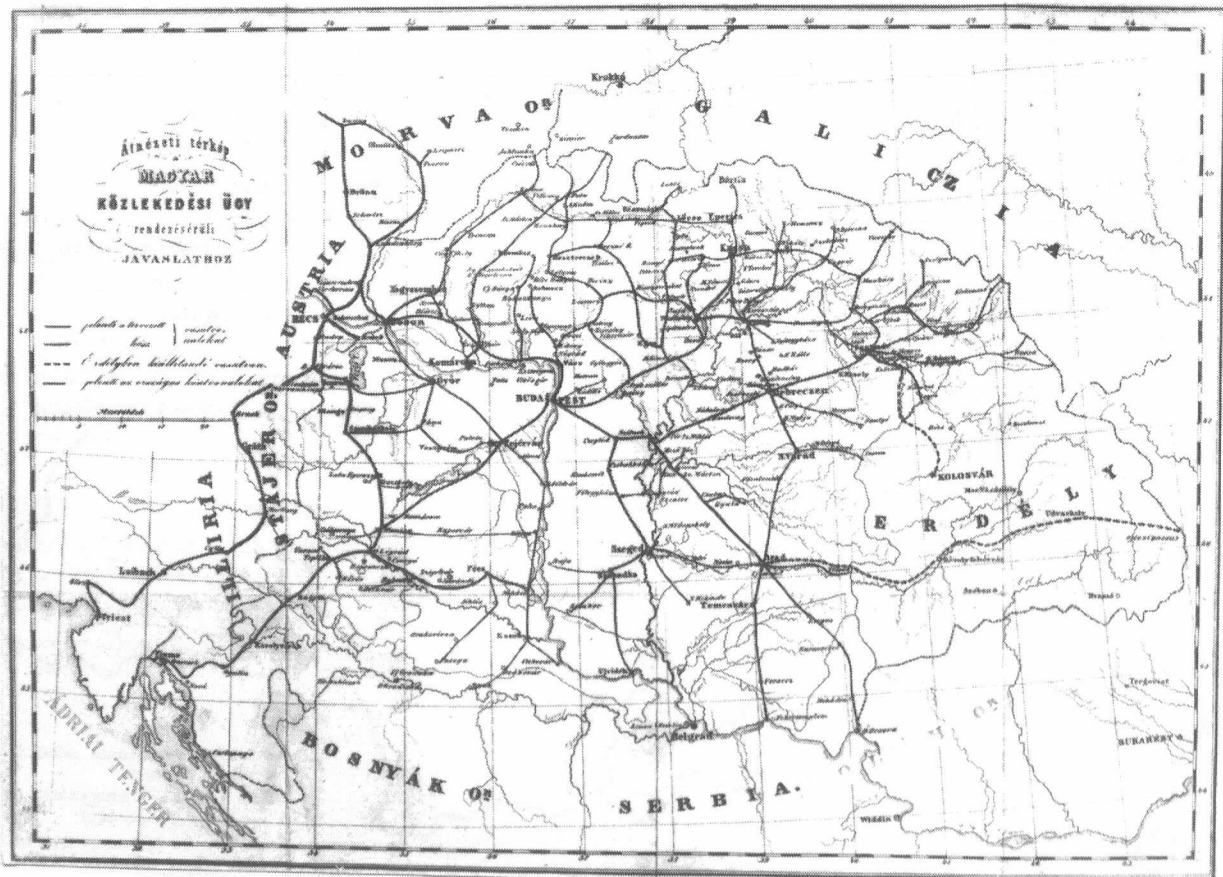
## 2. A vasútépítés előzményei

A Cegléd–szegedi vasútvonal fontos része volt az osztrák kormány által, a szabadságharc leverése után, az abszolút kormányzás idején 1850-51. években elkészített osztrák birodalmi vasútépítési programnak. A magyarországi állami vasútépítések valódi célja ekkor nem annyira a kereskedelem fellendítése, mint inkább az elnyomó kormányzás elkendőzése volt a nép előtt.

A kecskeméti vasút építési tervei azonban már jóval az 1850-es évek előtti időszakra nyúlnak vissza. A Pest–Kecskemét–Szeged útvonal közötti vagy vasúti kiépítését ugyanis tartalmazta már az 1840-es országgyűlés IV. törvény-cikke, és az építkezés mellett szólt számos magyar és külföldi szakember javaslata is. A vasútvonal építését fontosak tartotta a magyar közlekedés jövőjét leginkább meghatározó *gróf Széchenyi Istvánnak* 1848 januárjában megjelent „Javaslat a magyar közlekedés rendezéséről” című munkája is. *Széchenyi* 2258 km vasút építését ajánlotta, köztük a Cegléd–Kecskemét–Szeged vonalat (2. ábra).

Ezt vette figyelembe a vasútépítési programjának összeállításánál az első magyar vasútvonalakat építő vasúttársaság, a Magyar Középponti Vasút (MKV) és ez a vonal került be a neves osztrák vasútépítő mérnök, *Karl Ghega* által összeállított osztrák birodalmi vasútépítési tervbe is.

A hivatalos szervek mellett annak idején Kecskemét város vezetősége és lakossága is sok erőfeszítést tett a vasút Kecskeméten át való vezetése érdekében. Erre azért is nagy szükség volt, mert a Pest–Cegléd–Szolnok vonal üzembe helyezése után (1847) vitatták, hogy a vasutat Szeged felé Szolnoktól a Tisza völgyében vagy Cegléd-től Kecskeméten át vezessék-e tovább, vagy inkább a Szolnok–aradi útirány kiépítését részesítsék előnyben. A Cegléd–Kecskemét–szegedi terv mellett foglaltak állást az érdekelt városok – Cegléd, Nagykőrös, Kecskemét, Kiskunfélegyháza és Szeged –, sőt még a távolabb fekvő Temesvár, Nagyszeben és Brassó is. A döntést hozókra jó hatással volt, hogy a vasútépítés támogatására már 1845-ben megalakult Kecskeméten a Cegléd–Kecskeméti Fiókvasútvonal Társaság, majd 1846 márciusában a Szeged–Kecskeméti Vasúttársaság. A Cegléd–Kecskeméti



2. ábra Gróf Széchenyi István javaslata a magyar vasúthálózat kialakítására

Fiókvasútvonal Társaság kecskeméti és nagykőrösi csoportja, valamint e két város tanácsa sok munkát végzett annak érdekében, hogy a vasút megépüljön. Különösen sokat tevékenykedett ez ügyben a nagykőrösi születésű *Gubódy Sándor* mérnök, aki a tervekészítésben is részt vett.

A Fiókvasútvonal Társaság röviddel megalakulása után, 1845 novemberében térkép melléklettel kiegészített folyamodványt nyújtott be a M.kir. Helytartótanácsához és a nádorhoz, amelyben kérték a vasútépítés folytatását ceglédi kiágazással. A folyamodvány másik melléklete a vasút gazdaságosságát támasztotta alá és ez azért is érdekes az utókor számára, mert pontos adatokat tartalmazott Kecskemét város akkori lakosságáról és gazdasági viszonyairól. A folyamodványra a Társaság félév múltán kedvező választ kapott a Helytartótanáctól.

Az 1845. és 1846. esztendő a vasútépítés előkészítésével telt el. A két város vezetői a vasút érdekében küldöttségben jártak gróf *Széchenyi István*nál, a Közlekedési Bizottmány vezetőjénél, tárgyaltak Pesten és Cegléden a Magyar Középponti Vasút elnökével, gróf *Zichy Ferenc*cel. Már ekkor megegyeztek a vasúttársaság elnökével, hogy a két város a vasúthoz szükséges földterületeket ingyenesen engedi át a társaságnak, és az épületekhez jó minőségű téglát méltányos áron szállít. Ennek fejében az MKV vállalta, hogy a vasutat két év alatt megépíti, az építkezésnél és a hivatalokban elsősorban a két város polgárait alkalmazza, és annyi részvényt biztosít a két város részére, amennyit igényelnek (3. ábra).

A két város az ajánlatot elfogadta, de Nagykőrös Tanácsa még külön nyolc pontban foglalta össze a feltételeit, amiből érdeemes két gondolatot röviden idézni, mert nagyon jellemzőek az ország lakosságának akkori felfogására.

Az első feltétel a magyar nyelv használata érdekében így szólt:

*„Mint hogy a nehéz időkben fenntartott nemzetiséget a talán reánk is viruló civilizatio fény ölében is megtartani kívánjuk, s inkább civilizatiót sem akarunk, mintsem magyarok lenni megszűnjünk, – mulhatatlanul feltételül kívánjuk tenni, hogy ezen rövidke vaspálya minden lehető ügykezeléseiben kizárólag és egyedül a magyar nyelv használtassék, és semmi esetre a bélyegző kétnyelvűség, – még a jelentésekben és fellepti jegyekben se alkalmaztassék.”*

A másik idézet pedig:

*„A tanács azon meggyőződésben volt és van jelenleg is, hogy az ország közlekedési hálózatából ki ne rekesztessünk, azaz hogy vasútunk legyen, ...ez egész akaratunkat és áldozatunkat igénybe veszi, de a haladás minden újabb fokozatát, a nemzet életébe átültetett minden új intézményt csak azon esetben üdvözölhet a nemzet higgadt elégteliséssel, ha azon új intézmény a nemzet életéből fejlődött ki, s a nemzet érdekeivel szorosán össze van forrva, vagy ha idegen erők segítsége hozta is létre, hajlamot mutat a nemzet életéveli összeforrásra, s nem áll úgy, mint egy a nép-elemtől külön vált idegen hatalom: nyelvre, szellemre, hajlamra nézve szolgálván ugyan örömmel, gyönyörűségül, s talán hasznul is a nép vagyonosabb fiainak...”*

Újabb tárgyalások után, 1846 augusztusában a két tanács és a Magyar Középponti Vasúttársaság (MKV) megegyezett, majd szeptemberben aláírták az „Egyességelevelet”, amelynek értelmében az MKV 1848. december 31-ig elkészíti a vasutat (4. ábra). Az MKV közgyűlése, 1847. május 5-én jóváhagyta a szerződést.

Az egyezkedések közepette folytatódott a vasútépítés előkészületei, a tervekészítési munkák, amelybe bekapcsolódtak a két város mérnökei, *Gubódy Sándor*

nagykőrösi, *Horváth György*, *Sallay Károly* és *Sárközy István* kecskeméti mérnökök (5. ábra).

Meg volt az építkezéshez szükséges tőke is, részben az MKV saját vagyonából, részben a báró *Rotschild* által nagyon kedvező, 4%-os kamattal megajánlott kölcsönből.

Időközben azonban váratlan akadályok merültek fel. 1847 májusában „Némely közösségek a vaspálya építés tervezete” ellen a Helytartótanácsnál óvást emeltek, és így a tervjóváhagyás nem történt meg. A két város tanácsa a tervjóváhagyás meggyorsítása érdekében 1848 januárjában küldöttséget menesztett Pozsonyba és Bécsbe (6. ábra). Pozsonyban azonban ekkor már az országgyűlés követi fontosabb politikai vitákkal voltak elfoglalva és nem foglalkoztak a vasútépítés ügyével.

Csak az 1848-as márciusi-áprilisi események után kerültek ismét előtérbe a vasútépítési ügyek, amikor megalakult az első felelős magyar kormány, amelynek közmunka és közlekedésügyi minisztere *Széchenyi István* és pénzügyminisztere *Kossuth Lajos* lett.

A két miniszter a vasútépítési program megvalósításához hat új vaspálya, köztük a kecskeméti építésének megkezdéséhez 8.0 millió Ft-ot irányzott elő. Az országgyűlés 1848-ra 4.4 millió, 1849-re 8.8 millió Ft-ot engedélyezett azzal a megjegyzéssel, hogyha háború következne be, akkor a vasútépítési munkák elmaradnak.

A háború bekövetkezett, kitört a szabadságharc, a vasútépítési munkákat leállították.

A szabadságharc leverése, a világsi fegyverletétel után egy rövid ideig hallgatás borult az országra és a vasútépítésekre is. 1850-ben változott meg a vasutak helyzete, amikor az osztrák kormány megvásárolta az MKV üzemében lévő és az építés alatt álló vasútvonalait és újra elindította a vasutak építését. 1851-ben megalakult a „Cs.kir. Főépítési Igaz-





Nemes Tamas!

Mint megbizója a Cselelő Kezdemény Vasúti társaság  
ideiglenes felügyelőjének, józso főnök  
pósteri Nagy Meliobágnak Alményi József  
ő. Excellenciájával - mint a közigazgatási Václ.  
Ne társaság elnökeivel, és gróf. Rákóczi József  
ő. meliobágnak, mint az ügyek azon társaság  
ügyei tárgyainak, egyetértésben beszéltök  
Van az állam, minden felvétel alatt lenne ha  
kártya társaságunk az egész vállalatunk a kis  
Köz. ponti Vasúti társaságunk alá engedem; ha  
folytatásom, annak eredményes a Nemes Tamas.  
csal. s. Erdemes közönséggel közölni, hogy is  
mint társaságunk, egyet fő részével, hogy is  
mint oly szabálynak, mellyt egyetül szabunk.  
a közig. ponti Vasúti társaság által vélem költi.  
feltevéseket nagyobb részén.

Ha a közig. ponti Vasúti társaság kéri  
a Vasúti területének ingyen átengedését.

Ha a szabályok, jó részét erre has  
szonki formaként elálltának.

Ha a közönség, mint a közig. ponti  
Vasúti társaság, így is hogy

Ha a Vasúti Vonal az egyeség napja  
sól járniwa kért alá a feltevéseket.

re elmondható, s a hibességek törvényes  
járás alatt okozandó hátrahagyása a földmunk  
hamar elenyészese lenne; a földmunkalator a  
még az általános használaton.

Mindezt megújítva a feltevéseket  
Van a:

Nemes Tamasnak

Nagyvárad, június 20-án 1846

aláírva, Gubódy Sándor



gatóság”, majd 1852-ben a „Vasútépítések Központi Igazgatósága”, amelynek hatásköre kiterjedt az egész birodalomban a vasútépítkezésekre. Ennek a szervezetnek az irányításával kezdődött el a Cegléd–szegedi vasútvonal építése is.

### 3. A vasútvonal építése

A Cegléd–kecskeméti vasútvonal alapját 1851. augusztus 18-án tet-

ték le Kecskeméten nagy ünnepséggel, amiről a korabeli sajtó így számolt be:

„A számos és gazdag terítékű ebédhez a székhely és a körülfekvő vidékek legelőkelőbbjei hívatlak meg, s a kettős ünnepet, t. i. őfelsége születésnapját és e vonal alapjának letételét vidor kedélyvel és elégtül bizalom pillantással a jövőbe ülték meg.

A zenekarban az alkalom igényelte néphymnus hangjait ma-

gyar nóták válták fel, s ezek zenéje mellett mulatott a társaság fesztelen jókedvvel több órát. Megjegyzendő, hogy ez alkalommal a kipécézett vonal hosszában a birodalmi zászló mellett mindenütt a nemzeti három szín zászlók is lobogtak.”

Érdemes megemlíteni, hogy az alapkötétel ünnepsége és az aradi vértanúk kivégzése között mindössze szűk két esztendő telt el.

Nemes Janács . .

Hovács József fő jegyzőnkől értettük: mikképp a Nemes Janács a Cegléd–Kecskeméti vasút ajánlására, s pártolására, a Fenyvesi Ló Herczeg, s dícsőségessé váló királyunknál kiérköltésére minte hajlandó követeket küldeni; mire miwe tudatjuk a Nemes Janácsal, hogy mi e fontos tárgyba jónak láttuk, ha több tagokból álló küldöttség menend fel Pozsonba, s onnan Bécsbe, a miért is Janácsnak Kányi János, és Válaszolt Bolgár György, s re urakat névvelük, ki, kik is merdán reggel 10. és 11. óra között a Városházánál beszállanak, tisztelt küldötteikkel együtt Ceglédre, s onnan tovább együtt, s egy értelemben utazandók. -

Hisz is egyébként szomszédai barátságubba a ajánlottak vagyunk. Kecskeméten Janvarius János  
1848.

A Nemes Janácsnak

alaxatos szolgái  
Szabad Kezűvel Váns .  
M: M: Főbiránja s Janácsal.

Az építési munkákat *Bayer József*, az osztrák vasút főmérnöke irányította, a kivitelezők pedig vállalkozók voltak. A két fővállalkozó, a *Braun és társa*, valamint a *Kovács és társa* a földmunkát több szakaszra bontva adta ki a másodvállalkozóknak, akik a munkát kubikusokkal és napszámosokkal végeztették. A másodvállalkozók között *Kvalicza János*, *Száva Mihály*, *Grósz Nagy István*, *Böhm András* és *Kovács János* nevei találhatók meg a levéltári anyagokban.

A munkák 1852-ben, a nyári aratási időszak kivételével jól haladtak. a dolgozó létszám 1000-11400 fő között változott, nagyobb részük napszámos, kisebb részük iparos és szakmunkás volt. A szállítást naponta átlag 200-250 lovas kocsi látta el.

A földmunkák 1852. év végéig jórészt elkészültek és 1853. kora tavaszán megkezdődött a felépítmény fektetése. A felépítményi anyagok lerakásához Cegléd-től kiágazva ideiglenes munkavágányt létesítettek. A felépítményi anyagok nagyobb részét a Mo-

narchia területéről, kisebb részét Angliából, Belgiumból és Franciaországból szervezték be.

Az ágyazati anyagot a vecsési kavicsbányából munkavonatok szállították.

1853. április közepén a vágányfektetéssel a kecskeméti szőlők alá értek, megkezdődött az állomási vágányok lerakása és közben jól haladt az állomási épületek létesítése is.

Az építési munkák megtekintésére 1853. április-május hónapokban az érdeklődő lakosok ezrei vonultak ki az épülő állomáshoz (7. ábra). 1853. május 26-án, pedig a lakosság ünnepélyesen fogadta az első gőzmozdonyt, amely a „KECSKEMÉT” nevet viselte.

A vasút „közbátorság tekintet-beli vizsgálatát” – ahogy akkor az üzembe helyezés előtti műszaki vizsgálatot, a műtanrendőri bejárást nevezték – 1853. augusztus 28-án tartották meg a Helytartótanács, a Közlekedési Főfelügyelet és az Osztrák Államvasút Délkeleti Vasút illetékesei. A bejárási próbameneten a vonat a Cegléd

és Félégyháza közötti 60 km-es utat 78 perc alatt tette meg. Az utazás sebessége 45 km/h, a legnagyobb menetsebesség 50 km/h volt. (A jelenlegi 2002. évi menetrendben ugyanezen a távolságon a személyvonatok átlagos menetideje 70-75 perc, a gyorsvonatoké 53-58 perc). A felülvizsgálaton a pályában nagyobb hibát nem találtak, néhány helyen ágyazathiányt állapított meg a bizottság, amit két napon belül kellett pótolni és ez meg is történt.

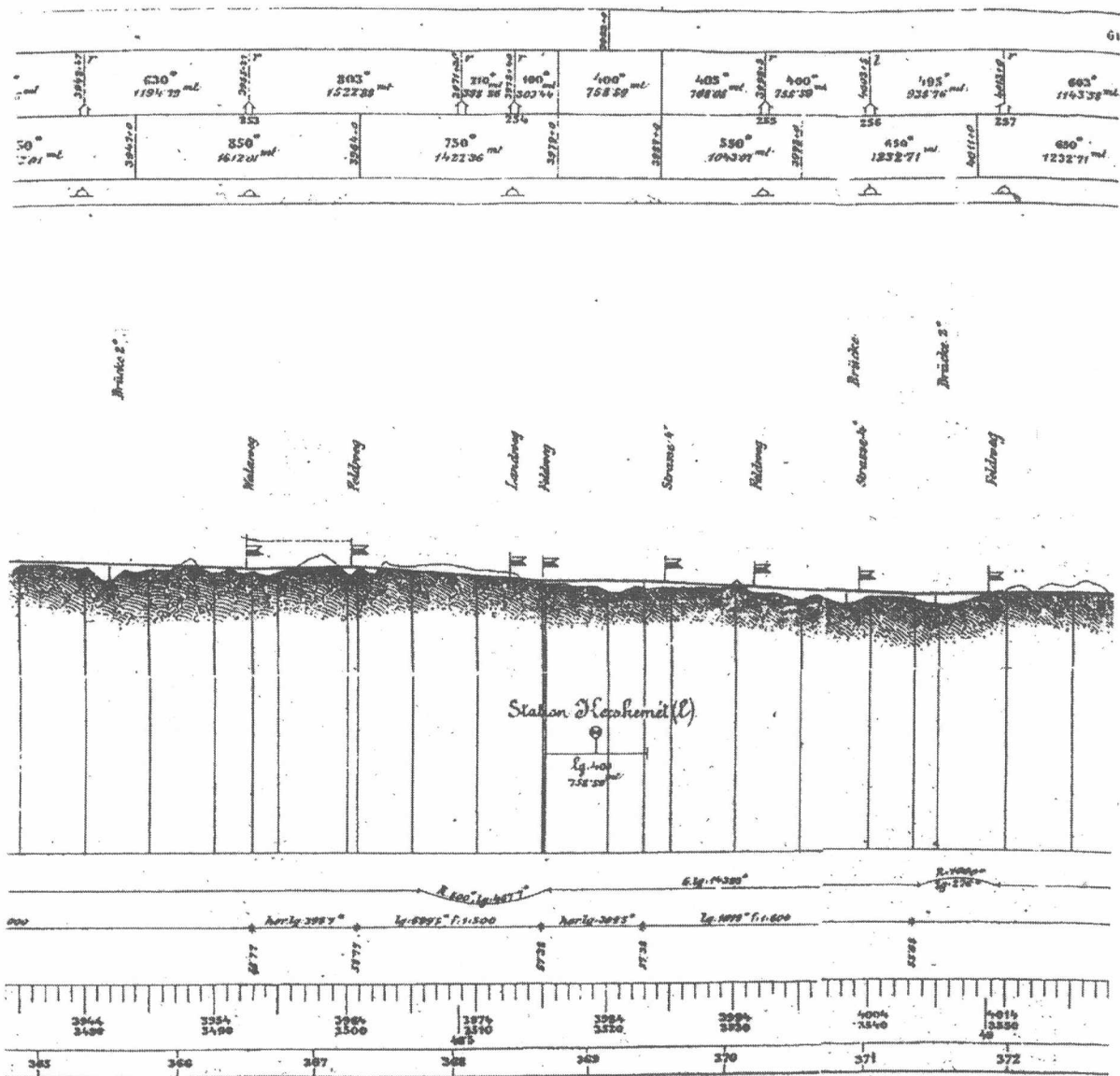
A vasútvonal jórészt azoknak a terveknek megfelelően épült, amelyeket az MKV és a helybeli mérnökök 1846-47-ben készítettek. A pályát nagy ívsugarakkal és kis emelkedőkkel tervezték, a sík terep miatt nagyobb földmunkára és hosszabb műtárgyak építésére nem volt szükség (8. ábra). Mindössze 9 db 0,95-3,80 m nyílású átereszt és kisebb fahíd készült (9. ábra).

A felépítményt 5,53 m hosszú, (10. ábra) széles talpú, 26,6 kg-os „A” jelű és 36,1 kg-os „C” jelű sínekből alakították ki, szilárd illesztéssel, 6 db talpfával

## KECSKEMÉT VÁROS LÁTKÉPE

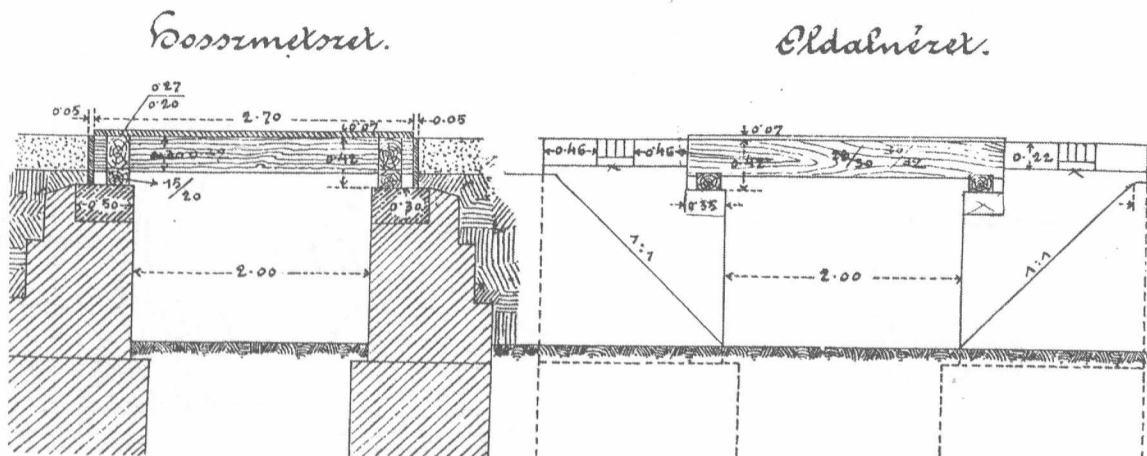


FELVÉVE A VASÚTI ÁLLOMÁSTÓL.



8. ábra Kecske-mét állomáshoz csatlakozó vonalszakasz hossz-szelvénye felől a vasútépítés idején

*Nyílt átereszt 2.0 m nyíl.*



9. ábra Nyílt átereszt terve

alátámasztva, 95 cm-es legnagyobb aljtávolsággal. A kecskeméti állomási vágányba beépítettek olyan 19,5 kg/m tömegű, talpnélküli sarus síneket is, amelyek a Pest–váci vonal építésekor maradtak ki (11. ábra). A telítetlen talpfák 2,37 m hosszúak, 31,6 cm alsó, 15,8 cm felső szélességűek és 15,8 cm vastagok voltak (12. ábra). A síneket 2-2 sinszeggel és mezőnként két alátétlemez segítségével kötötték le. Az ágyazatot 30 cm vastag kavicsréteg alkotta.

A vágányokat egyszerű tolösínes váltók kötötték össze, a keresztvezésben síneket alkalmaztak.

A felhasznált sínek gyorsan koptak, egy részüket már 2-3 év múlva cserélni kellett. A cserék-nél 6,00 m hosszú, 37,0 kg-os „g” jelű és 36,9 kg-os „F” jelű síneket használtak. A telítetlen talpfák is hamar korhadtak, évente sokat kellett közülük kicserélni.

Az Osztrák Államvasút a vasútvonal épületeinek létrehozásánál jórészt az MKV építészeti hagyományait követte, a nagyobb felvételi épületeket egyedi terv, az összes többi épületet szabványtervek alapján készítette el. A szabványos felvételi épületeket nagyság szerint I-IV. osztályba sorolták.

A kecskeméti földszintes felvételi épület egyedi terv alapján készült, építését a vasút megnyitásáig befejezték. Az állomáson ezen kívül raktárat, rakodót, váltóórhe-lyeket, a nyílt vonalon 29 órházat építettek. Az épületek kivitelezői helyi vállalkozók voltak. A téglák nagy részét Nagykőrös és Kecskemét városok, Félegyházára Brill Hermann és Deutsch Ferenc vállalkozók szállították.

#### 4. A vasútvonal megnyitása

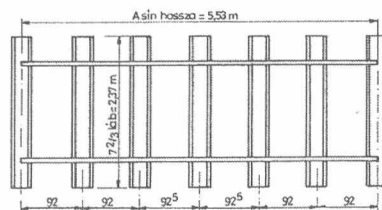
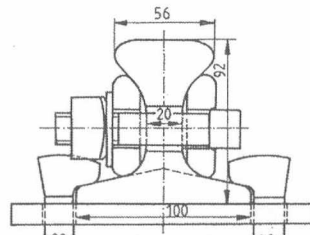
Az elkészült vasútvonal Cegléd–Félegyháza közötti részének a megnyitása nagy ünnepség keretében történt meg, melyről beszámoltak a hazai lapok is. A Budapesti Hírlap 1853. szeptember 4-i száma a címlapon a következő cikket közölte:

„Tegnap, szeptember 3-án ment végbe a legpompásabb idő kedvezése mellett a délkeleti államvaspálya Cegléd–Félegyházai új vonalának már előre jelentett megnyitása.

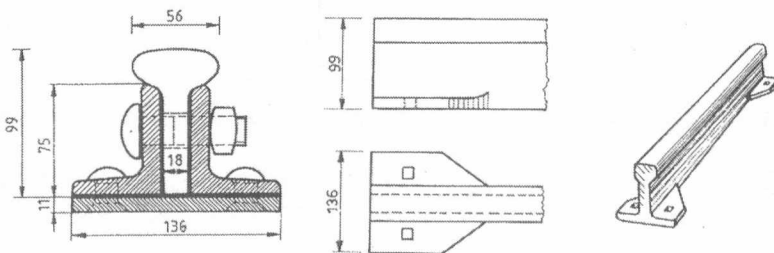
Főherczeg Kormányzó urunk ő.cs. fensége, adlátusa Parrot Jakab altnagy ő excja, továbbá a belügyminisztérium osztályfőnöke és a kormány polgári osztályának főnöke b. Hauer, a III. hadiparancsnokság osztályfőnöke b. Hohenbruck cs.k. vezérőrnagy, a katonai kerületi parancsnok Heyntzel cs.k. vezérőrnagy, a helytartósági alelnök b. Augusz, az államvaspálya építése körül oly sokéremű miniszteri tanácsos Ghega, a budai és pesti hatóságok főnökeivel és számos fő-és törzstisztekkel és államtisztviselőkkel a pesti pályaudvarban gyűltek össze, honnan 6 óra 55 perczkor egy külön vonat indult el „Félegyháza” mozdony által vitetve.

Körülbelül 1/4 órával 11 után Félegyházára érkezvén az ottani község ház meglekintése és villásreggeli után a menet visszaindult Kecskemétre.

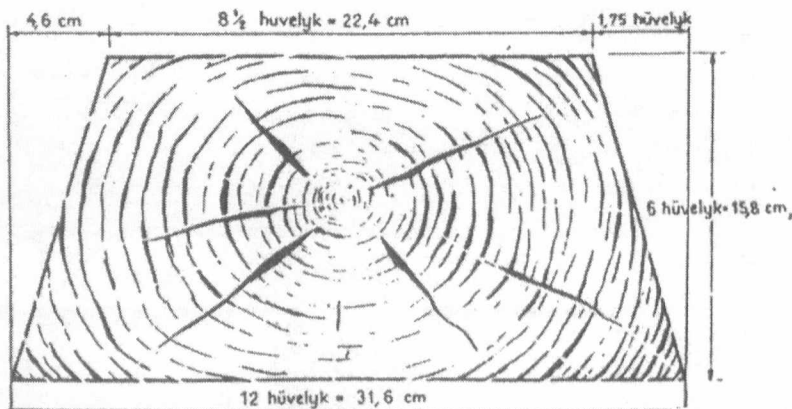
Adlatus ő excja a czeplédi pályaudvarban, hol az új szegedi vonal kezdődik, valamint az ujon nyitott pályaudvaroknál, illetőleg állomáshelyeken Nagykőrös, Kecskemét, Pusztapáka, és Félegyházán az illető községek küldöttségei által a Császár ő Felsége és a kormányzó főhg. ő cs. fensége iránti tiszteletteljes hálával fogadtatott.



10. ábra Az MKV 26,6 kg-os sínja és a vágánymező aljbeosztása



11. ábra 19,5 kg-os talpnélküli sarus sínek



12. ábra A 2,37 m hosszú talpfák keresztmetszete

A nép e helyeken nagy számban gyűlt össze, és ezen rájuk nézve oly fontos megnyitó vonatnak megjelenése a néphymnus hangzataival és élénk örömkialtással üdvözöltetett.

Kecskeméten a résztvevőket egyszerű ebéd várta a Ferencz József cs. dsidas ezred és a 18. cs.k. vadászrezred zenekarainak kitűnő működése mellett.

Ebéd vége felé b. Hauer cs.k. osztályfőnök áldomást mondott Császár ő Felsege és a fenséges császári ara jóllétéért... Az áldomásra a jelenlevők háromszoros riadó éljenzése felelt... az idő többi része a megyei hatóság és a város más nyilvános épületeinek

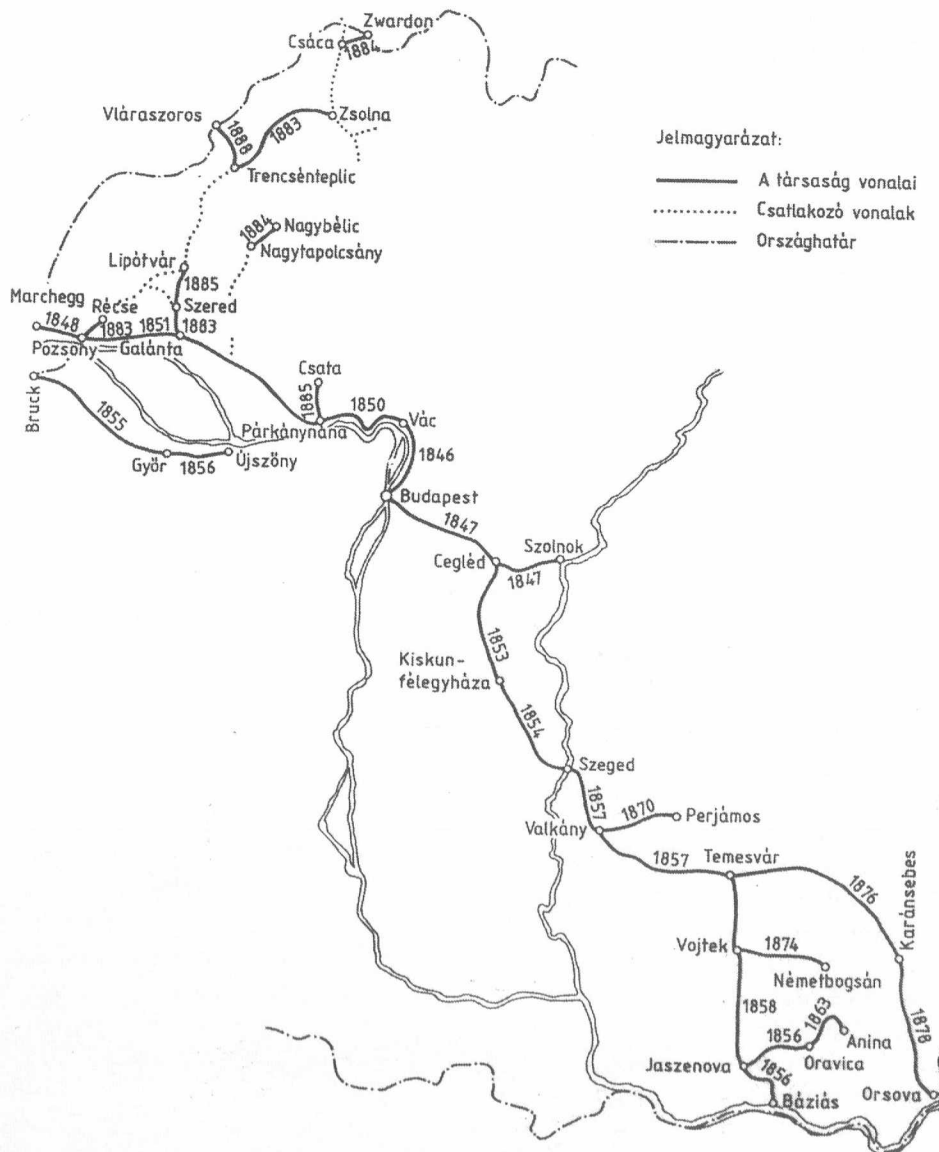
megszemlélésére fordított, mire a vonat 3 óra 40 perczkor ismét elindult s estve kevéssel 7 óra előtt a pesti pályaudvarba megérkezett.”

A hazai sajtó méltatta a kecskeméti vasút üzembehelyezésének jelentőségét és reményét fejezte ki, hogy rövidesen elkészül a vonal Szegedig, mert ezáltal valósulnak meg azok az előnyök, melyeket az Alföld mezőgazdasági termékeinek gyors és olcsó szállításától reméltek elérni. A Félegyháza–Szeged közötti vasút építését valóban gyorsan befejezték és alig félév múltán a vonalat 1854. március 4-én üzembe is helyezték.

### 5. A vasútvonal üzeme a megnyitástól napjainkig

A vasútvonal üzemét a megnyitás után még két évig az Osztrák Államvasút kezelte. Az osztrák kormány azonban 1855-ben megváltoztatta közlekedéspolitikáját és eladta az állami tulajdonban lévő vasútvonalakat magán társaságoknak, a Cegléd–szegedit az Osztrák Államvaspálya Társaságnak (OÁVT) (13. és 14. ábra). A társaság 1891-ig volt a vasút tulajdonosa, amikor a MÁV a vonalat államosította.

Az OÁVT az elhasználódott felépítményt 8,0 m hosszú, 33,0



13. ábra Az Osztrák Államvaspálya Társaság magyarországi vonalhálózata

kg-os „r” jelű sínekre cserélte ki, bővítette új vágányokkal Kecskemét állomás vágányhálózatát, gabonaszínt, raktárt és állatrakodót épített, 1881-ben rakodóvágányt vezetett a jelenlegi Kecskemét Alsó pályaudvarig, a sertéshízlaló telephez és a malomhoz.

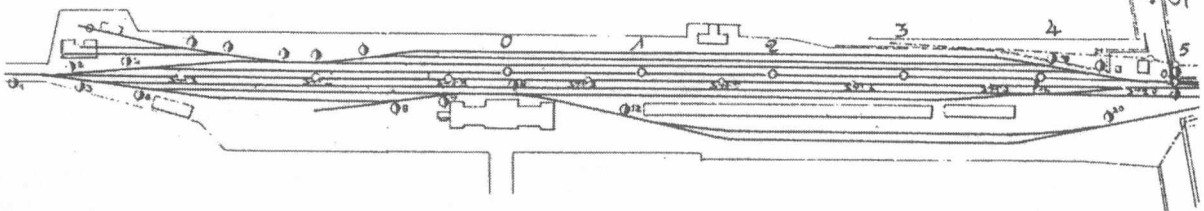
1891 után a MÁV tovább folytatta az állomás és a nyílt vonal korszerűsítését. A fővonal felépítményét előbb 34,5 kg-os „c” jelű, majd 1913-1914-ben 42,8 kg-os „l” jelű sínekre cserélték ki.

1895. és 1905. közötti évtizedben megépültek a Kecskemétre vezető mellékvonalak, a fülöpszállási, a tiszai és a lajosmizsei. A növekvő forgalom fogadására ismét bővítették Kecskemét és Kecskemét Alsó vágányhálózatát (15. ábra). 1895-



14. ábra A OÁVT 200 Ft. értékű részvénye

*Magy. kir. a. vasút.*  
**Kecskemét**  
 állomás.



15. ábra Kecskemét állomás bővített vágányhálózata 1900-ban

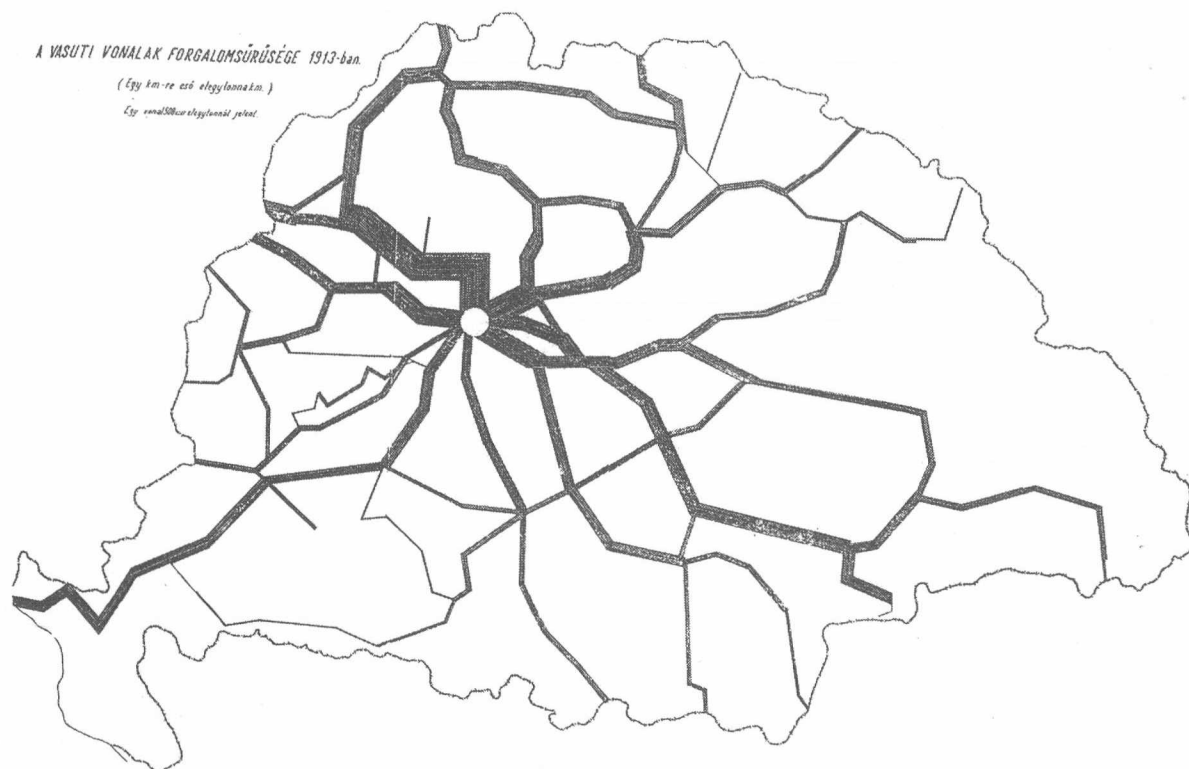
ben és 1902-ben átépítették a felvételi épületet (16. ábra), a fűtőházat és egyéb üzemi épületeket létesítettek.

Növekedett a személy- és az áruforgalom. A 19. és 20. század fordulóján az állomás forgalma csaknem azonos volt Kassáéval, Kolozsváréval, Szegedével. A vonal forgalmát az 1913-ból származó forgalomsűrűségi térkép jól jellemzi (17. ábra).

A két világháború közötti két és fél évtizedben a fővonal felépítménye nem változott, átépítették viszont 34,5 kg-os sínekkel a fülöpszállási és a lajosmizsei vo-



16. ábra Az átépített kecskeméti felvételi épület (1902)



17. ábra A magyar vasút forgalomsűrűségi térképe 1913-ban

nalakat, és 1927-ben új vasút csatlakozott Kecskemét Alsó állomáshoz, a Kecskeméti Gazdasági Vasút Kecskemét–Kiskunmajsai keskeny nyomtávolságú vonala.

1940-ben fejeződött be az állomás felvételi épületének bővítése (18.ábra) és 1942-ben készült el az állomás déli végén, a sokat kifogásolt szintbeli útátjáró helyén a közúti aluljáró, amely

fontos volt nemcsak a városi lakosság közlekedése, hanem az akkor épített Kecskemét–békéscsabai új közút forgalma miatt is (19.ábra).

A második világháborúban, 1944 nyarán végrehajtott kisebb mértékű bombatámadások, majd 1944 őszén a szárazföldi harcokban megrongálódtak az állomási vágányok, valamint a felvételi és

egyéb épületek, a fővonal és a fülöp-szállási vonal egyes szakaszai. A hiányokat rövid idő alatt helyreállították és a forgalom ismét megindult a Kecskemét állomáshoz csatlakozó vonalakon.

1950 után kezdődött el nagyobb mértékben Kecskemét állomás és a csatlakozó vasútvonalak fejlesztése. Új iparvágányok épültek, két új vonallal gazdagodott a vidék vasúthálózata. 1952-ben fejeződött be a Lakitelek–Kunszentmárton és Törökfői–Kiskőrös vonal építése.

1964-65-ben kicserélték az elavult régi felépítményt 48,5 kg-os sínekkel, „T” jelű betonaljakkal, hézagnélküli vágányrendszerre, majd 1980-ban villamosították a vonalat (20.ábra).

Kecskemét állomás meglévő épületeit felújították, új üzemi és szociális épületeket létesítettek. 1967-ben helyezték el az állomás épület falán Kodály Zoltánnak az emléktábláját, aki 1882. december 16-án ennek az épületnek egyik lakásában született. Édesapja a vasúttársaság alkalmazottja volt (21.ábra).



18. ábra Kecskemét 1940-ben épített új felvételi épülete jelenleg

A Cegléd–kecskeméti vonalrész felépítményeinek újabb korszerűsítését – 60 kg-os sínekkel – 2003-ban kezdik el.

A vasútvonal teherforgalmának nagy részét már az első időszakától kezdve a mezőgazdasági termékek, főleg a gyümölcs szállítás tette ki, de jelentős volt az állatszállítás is. A kecskeméti kereskedők már 1860-tól szállítottak gyümölcsöt és bort Bécsbe, Berlinbe, Prágába, Varsóba, sőt Szentpétervárra is. A két világháború között a nyári időszakban naponta 2-3 gyümölcsz szállító gyorstehervonat is közlekedett a nyugati államokba.

A vasút megjelenése megváltoztatta a lakosság közlekedésének rendjét is. A korábbi egynapos pesti út 4 órára csökkent, és vonaton 24 óra alatt lehetett eljutni Bécsig az eddig több napos szekérutazás helyett (22. ábra).

Hosszú ideig a Pest–Kecskemét–Szeged–Temesvár vonalon közlekedett az Orient Express, amely megállt Kecskeméten is. Az első világháború után a határt Szeged alatt húzták meg, és ez nagymértékben csökkentette a kecskeméti vasút nemzetközi jelentőségét.

A két világháború között a személy- és gyorsvonatokon kívül gyorsínautóbusz, majd a 36 ülés

es „Kis” Árpád motor, később a 64 üléses Árpád gyorsmotor is közlekedett Pest és Szeged között. Ezek megálltak Kecskeméten.

Az 1944. évi őszi harci események után Kecskemét és Kiskunfélegyháza között november 4-én, Kecskemét és Cegléd között november 13-án indult meg újra a forgalom.

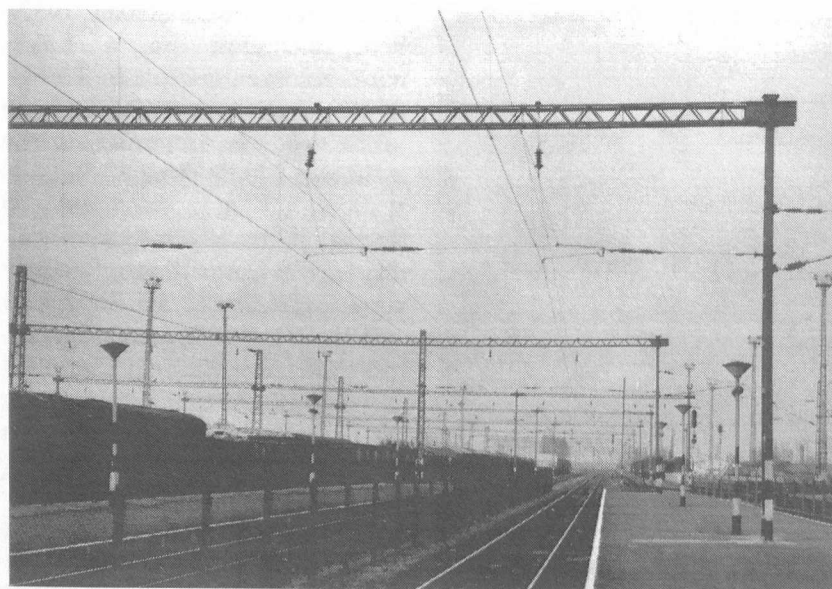
Ahogy fejlődött a nemzetgazdaság, úgy növekedett a személyszállító vonatok száma. Az 1959/1960. évi menetrendben a fővonalon három pár gyors és négy pár személyvonat közleke-

dett, a menetidő Kecskemét és Budapest között 1 óra 50 perc – 2 óra, illetve 3 óra – 3 óra 40 perc volt. A mellékvonalakon naponta 5-6 pár személyvonat járt.

A jelenlegi 2002. évi menetrend szerint Kecskeméten megáll a vonalon közlekedő három IC, 15 gyors, három sebes és öt pár személyvonat. Közvetlen vonattal el lehet jutni Kecskemétről az ország távolabb fekvő részeibe, Szombathelyig, Zalaegerszegig, Tapolcáig, Pécsig, Győrig, Székesfehérvárig, Debrecenig, Nyíregyházáig, Kazincbarcáig, Ege-



19. ábra A kecskeméti 1942-ben épített közúti aluljáró jelenleg



20. ábra A vonal villamosítása 1980-ban



21. ábra Kodály Zoltán emléktáblája a kecskeméti felvételi épület falán



K. k. priv. österr. Staat-Eisenbahn-Gesellschaft.

143 16 --



# Verkehr der Personen- und gemischten Züge.

Giltig vom 15. April 1860.

## Südöstliche Linie.

Stationen		Pers.-Zug bis Temesvár von Temesvárg.Z.	Pers.-Zug bis Czigléd von Czigléd g. Z.	Stationen		Personen-Zug bis Temesvár nach Czigléd; von Temesvár täglich	G. Z. b. Czigléd; v. Czigléd Pers.-Zug	Gemischter Zug	
		K.	K.K.M.			K.K.	K.W.	K.K.K.W.	
<b>von Wien nach Pest und Bazias</b>				<b>von Bazias nach Pest und Wien</b>					
Zeit der Abf. v. d. Stationen				Zeit der Abf. v. d. Stationen					
St.	Minuten	St.	Minuten	St.	Minuten	St.	Minuten	St.	Min.
Wien . . . . .	6:30 Früh	7	— Abds	Bazias . . . . .	7:30 Abdr.	5	— Nach		
Marchegg . . . . .	8:3	8	39	Weiskirchen . . . . .	7:14	5	34		
Pressburg . . . . .	8:39	8	21	Jassenova . . . . .	8:21	6	13		
Pressburg Abf.	8:54 Vmitt.	9	26	Versoz . . . . .	9:—	7	1		
Lanachütz . . . . .	9:21	10	8	Moravizza . . . . .	9:50	7	43		
Galantha . . . . .	10:14	11	11	Detta . . . . .	9:54	8	19		
Tornóc . . . . .	10:46	11	47	Zeebely . . . . .	10:21	9	1		
Tót-Magyar . . . . .	11:12	12	17	Temesvár Ank.	11:2	9	55	Abend	
Neuhäusel . . . . .	11:26	12	33	Temesvár Abf.	11:25 Nacht	6	55 Früh	Anschluss an den Zug II	
Neuhäusel Abf.	11:58	12	43	Hatzfeld . . . . .	12:29	8	58		
Sz. Miklós . . . . .	12:17 Nmitt.	1	11	Gross-Kikinda . . . . .	12:59	9	59		
Gran-Nána . . . . .	1:6	2	13	Mokrin . . . . .	1:20	10	41		
Szob . . . . .	1:29	2	41	Szöreg . . . . .	2:17	12	25		
Verőce . . . . .	2:5	3	23	Szegedin Ank.	2:32	12	40		
Waltzen . . . . .	2:24	3	45	Szegedin Abf.	2:50	1	10 Mitt.		
Dunakesz . . . . .	2:51	4	18	Kistelek . . . . .	3:38	2	27 Nmitt.		
Pest . . . . .	3:15	4	45	Félegyháza . . . . .	4:21	3	37		
Pest . . . . .	4:5	5	55 Früh	Kecskemét . . . . .	5:5	4	43		
Vecsis . . . . .	4:49	4	9	Nagy-Körbe . . . . .	5:19	5	23		
Ólós . . . . .	5:1	6	53	Czigléd . . . . .	5:54	5	55		
Monor . . . . .	5:18	7	12	Czigléd Abf.	6:50 Früh	6	15 Abds.		
Pilis . . . . .	5:33	7	30	Alberti-Ira . . . . .	6:45	6	45		
Alberti-Ira . . . . .	5:50	7	45	Pilis . . . . .	6:57	6	57		
Czigléd . . . . .	6:15	8	10	Monor . . . . .	7:16	7	18		
Czigléd Abf.	6:35 Abds.	8	50 Früh	Ólós . . . . .	7:29	7	32		
Nagy-Körbe . . . . .	7:4	9	14	Vecsis . . . . .	7:44	7	46		
Kecskemét . . . . .	7:31	9	55	Pest . . . . .	8:23	8	27		
Félegyháza . . . . .	8:15	10	57	Pest . . . . .	9:12 Vorm.	9	0		
Kistelek . . . . .	9:5	12	— Nmitt.	Dunakesz . . . . .	9:38	9	48		
Szegedin . . . . .	9:57	1	10	Waltzen . . . . .	10:9	10	19		
Szegedin Abf.	10:15	1	40	Verőce . . . . .	10:25	10	35		
Szöreg . . . . .	10:34	2	1	Szob . . . . .	11:1	11	2		
Mokrin . . . . .	11:37 Nacht	3	30	Szob . . . . .	11:26	11	39		
Gross-Kikinda . . . . .	12:—	4	10	Gran-Nána . . . . .	11:26	11	39		
Hatzfeld . . . . .	12:23	4	58	Sz. Miklós . . . . .	12:14 Nmitt.	12	28		
Temesvár . . . . .	1:41	6	35 Abds.	Neuhäusel Ank.	12:31	12	45		
Temesvár Abf.	2:10 Früh	7	10	Neuhäusel Abf.	1:1	12	55 Nacht		
Zeebely . . . . .	3:11	8	11	Tót-Magyar . . . . .	1:15	1	9		
Detta . . . . .	3:27	8	37	Tornóc . . . . .	1:43	1	38		
Moravizza . . . . .	4:30	9	3	Galantha . . . . .	2:11	2	7		
Versoz . . . . .	5:25	10	3	Lanachütz . . . . .	3:3	3	—		
Jassenova . . . . .	6:25	11	26	Pressburg Ank.	3:38	3	35		
Weiskirchen . . . . .	7:1	12	1	Pressburg Abf.	3:53	3	49 Früh		
Bazias . . . . .	7:28	13	1	Marchegg . . . . .	4:27	4	24		
				Wien . . . . .	5:56	5	1		

**Von Oravizza nach Jassenova. Gem. Zug XXXV.**

Oravizza . . . . .	Abf.	4	— Nachm.		
Rakadia . . . . .		4	30	Anschl. an	
Jam . . . . .		5	16	Zug XXIV.	
Jassenova . . . . .	Ank.	5	42	nach Temesvár.	

**Von Jassenova nach Oravizza. Gem. Zug XXXVI.**

Jassenova . . . . .	Abf.	7	— Vmitt.		
Jam . . . . .		7	39	Anschl. an	
Rakadia . . . . .		8	31	Zug I. von	
Oravizza . . . . .	Ank.	9	11	Temesvár.	

**Von Wien nach Pressburg. Gem. Zug V.**

Wien . . . . .	Abf.	4	— Nmitt.		
Marchegg . . . . .		6	13		
Neudorf . . . . .		6	34		
Pressburg . . . . .	Ank.	7	15	Abds.	

**Von Pressburg nach Wien. Gem. Zug VI.**

Pressburg . . . . .	Abf.	7	— Früh		
Neudorf . . . . .		7	39		
Marchegg . . . . .		7	57		
Wien . . . . .	Ank.	10	— Vmitt.		

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

rig. Pestre a legrövidebb menetidejű vonat 1 óra 25 perc, Szegedre 1 óra 15 perc alatt ér oda.

A mellékvonalakon 5-7 pár személy-szállító vonat jár naponta.

Az állomás áruforgalma az 1980-as években volt a legnagyobb, az utóbbi évtizedben valamelyest visszaesett, de az állomás korábban felújított vágányhálózata alkalmas a várhatóan növekvő forgalom ellátására is (23.ábra).

A hazai fővonalakon megindult felépítmény korszerűsítésének és az onnan kikerülő anyagból végzett mellékvonali felépítménycserék várhatóan tovább javítják Kecskemét és a városhoz csatlakozó vonalakon a vasúti közlekedést, és csökkentik a menetidőket.



23. ábra Kecskemét állomás vágányhálózata jelenleg

## Helyreigazítás

A Közlekedéstudományi Szemle októberi számában közölt cikkünkben (*Fleischer Tamás - Magyar Emőke - Tombácz Endre - Zsikla György: Beszámoló a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési programjának stratégiai kötnyezeti vizsgálatáról.*) a *Közlekedéstudományi Szemle*, LII. évf. (2002) 10. sz. pp. 377-390.) számában sajátos módszerrel és akaratunk ellenére fokoztuk Dr. habil. Gáspár László idézettségét: a tördelés szeszélye ugyanis hosszadalmas utolsó táblázatunk helyére Gáspár Lászlónak - a saját cikkében egyébként szerencsére szintén szereplő - ugyancsak hosszú táblázatát „idézte“ be. Ettől cikkünk egyfelől korszerű és posztmodern lett, másfelől pedig szerzőként rájöttünk, hogy saját hiányzó táblázatunk elmaradása egyáltalán nem vált a mondanivalónk kárára. Úgy is mondhatjuk, hogy a Gondviselés Keze szerkesztett bele a kefelevonaton egyébként még az eredeti elképzelésünknek megfelelően alakuló szövegbe. Ezért most eltekintenénk attól, hogy a kimaradt táblázat külön közlését erőltessük, tanulmányunk figyelmes olvasóit pedig megnyugtadjuk, hogy egyáltalán nem érte őket számottevő veszteség.

Köszönettel:

*Fleischer Tamás, Magyar Emőke, Tombácz Endre, Zsikla György*

Fleischer Tamás, Magyar Emőke, Tombácz Endre, Zsikla György

Balogh Imre-  
Gedeon Béla:

## KITEKINTÉS A VILÁGRA

# Koncentráció

a vasúti gépgyártásban

### A Bombardier a világ legnagyobb vasúti berendezés gyártójává vált

Az Adtranz megvásárlásával a Bombardier Transportation 5,3 milliárd dolláros bevételével a világ legnagyobb vasúti berendezés szállítójává vált, az őt követő második legnagyobbnak 3,6 milliárd dolláros bevétele van.

Rövid és viharos fennállása után, az 1996 január 1-én az ABB és a Daimler - Chrysler részeinek egyesüléséből létrehozott Adtranz nincs többé. A Bombardier Transportation 2001. április 30-án bejelentette az Adtranz megvásárlását 725 millió dollárért, mellyel páratlan méretű, és igen sokféle termékkel foglalkozó vasúti cég jött létre.

Az új Bombardier Transportation - nek, melynek világközpontja Montrealban, európai igazgatósága pedig Berlinben található, 37000 alkalmazottja van, 56 gyártó helyen, 22 országban, melyből 17 Európában található. Világpiaci részesedése 25%. Természetesen a méret önmagában nem jelent semmit. Sokkal fontosabb az a tény, hogy a két cég között igen kicsi az átfedés. Ez foglalkoztatási szempontból előnyös, mert igaz ugyan, hogy némi racionalizálás elkerülhetetlen, de nem valószínű, hogy a leépítések mértéke túlságosan nagy lesz. Ezt hangsúlyozta a Bombardier Transportation elnöke Pierre Lortie úr, az Adtranz átvételkor tartott sajtókonferencián Berlinben. Az elnök kifejtette, az új céget azért hozták létre, hogy mintegy ugródeszkaként szolgáljon a nagyobb nyereség, és a jobb versenypozíció eléréséhez. Továbbá az új cég teljes, és versenyképes

portfólióval rendelkezik a tervezés, a gyártás, valamint vasúti járművek és szolgáltatások terén. A két cég egyesítése nem jár együtt drasztikus költségcsökkentéssel, de egy olyan szervezet jön létre, mely képes nagyobb piacot szerezni.

Nagy nyereség a Bombardier Transportation számára, hogy kitöltheti a portfóliójában eddig meglévő hiányokat. Ez két olyan ágazat megszerzését jelenti, amelyben eddig a Bombardier nem volt jelen: a mozdonygyártás, valamint a biztosító és jelző berendezések. Ezzel olyan házon belüli kapacitás jön létre, melyet korábban meg kellett vásárolni.

A Bombardier másik magas rangú vezetője, Robert Brown úr szerint, az Adtranz megvásárlásának másik nagy előnye, hogy a technológia és a fejlesztés jobban ellenőrizhetővé válik.

Jelenleg a Bombardier Transportation kínál a legnagyobb választékban vasúti járműveket a nagy sebességű vonatoktól a repülőtéri szállító eszközökig.

A hajtóműveket tekintve Európában, Észak-Amerikában és lényegében az egész világon piacevetető.

Megvásárolta Európa vezető villamos mozdony gyártó cégét.

„A jövő szempontjából jóval szélesebb földrajzi alapokon állunk.” – mondta Brown. A jelző és biztosító berendezések terén jóval rugalmasabbak lehetünk. Ezek a jövő szempontjából fontos területek az Adtranz örökség olyan részét képezik, mely kiegészítve a Bombardier eddig meglévő üzleti potenciáljával vezető piaci pozíciót tesznek lehetővé. A Bombardier szerint, a megrende-

lők sokat profitálnak majd a cég nagyobb hatékonyságából, innovatív, és költséghatékony piaci fellépéséből.

Az új Bombardier Transportation hét divízióba szerveződik. A gördülő állomány divíziók tisztán földrajzilag különülnek el: lesz egy Amerikában, egy Európában, és egy az ázsiai-csendes óceáni térségben. A többi négy, alapvetően termék divíziónak globális felhatalmazása lesz.

Ezek:

Hajtás és vezérlés (központja: Zürich, Svájc),

Az összes vasúti és repülőtéri utasszállító rendszer az Adtranztól egy divízióba szerveződik,

Szolgáltatási divízió, (központja Crewe, Nagy-Britannia),

és végül: biztosító berendezések. Az európai divíziókat öt egysége lesz: metró, könnyűvasút (Bécsben), regionális, és elővárosi vonatok (Berlin központtal), valamint intercity vonatok, mozdonyok, és teherkocsik.

Az összes személyszállító járművel kapcsolatos tevékenység, beleértve a forgóváz gyártást is, az Industrial nevű központ alá fog tartozni.

Az új menedzsment 120 napos határidőt szabott a teljes átszervezésre. Ennek betartása nem lesz könnyű, mivel a két cég hagyományosan eltérő vonal mentén szerveződött. Az Adtranz számos termelő egységgé volt osztva, míg a Bombardier inkább földrajzilag szerveződött.

A berlini sajtókonferencián Lortie úr kifejtette, hogy az új cég szervezetének úgy kell működnie, hogy a piaci igények vezéreljék azt.

Pénzügyi szempontból a Bombardier Transportation arra számít, hogy az Adtranz megvásárlása a jelenlegi, 2002. január 31-ével záruló pénzügyi évben nyereségének alakulására semle-

ges hatással lesz, a következő évben pedig pozitívan befolyásolja azt. Ezt alátámasztja, hogy az Adtranz az elmúlt évben lezárta nehéz, veszteséges periódusát.

Forrás:

International Railway Journal  
2001. június, 10. oldal



## BAKONY VOLÁN Rt.

Székhely: 8500 Pápa Celli u. 69. Levélcím: 8001 Várpalota Pf. 54.  
Telefon: 88/472-388 Fax: 88/479-401  
E-mail: bakonyvolan@bakonyvolan.hu Honlap: www.bakonyvolan.hu



### ALAPTEVÉKENYSÉGEK:

- Menetrendszerinti közúti helyi személyszállítás
- Menetrendszerinti közúti távolsági személyszállítás
- Nem menetrendszerinti közúti távolsági személyszállítás
  - ✓ belföldi és nemzetközi különjáratok
  - ✓ szerződéses munkásszállítás

### SZOLGÁLTATÁSAI:

- reklámfelület biztosítása autóbuszokon, autóbusz-állomásokon
- autóbuszok javítása, karbantartása
- haszongépjárművek javítása, szervizelése, vizsgáztatása
- dízel és benzines járművek környezetvédelmi mérése
- tehergépkocsi, autóbusz alkatrész értékesítés
- üzemanyag, kenőanyag értékesítés

### SZOLGÁLTATÁST NYÚJTÓ EGYSÉGEK:

Dudar  
8416 Dudar,  
Vasútállomás 7.  
T: 88/487-894

Zirc  
8420 Zirc,  
Rákóczi tér 1.  
Autóbusz-állomás  
T: 88/414-300

Pápa  
8500 Pápa,  
Celli út 69.  
T: 89/313-855

Várpalota  
8100 Várpalota,  
Bányabekötő út 3.  
T: 88/472-388



# Tájékoztató a MÁV Rt.

időszerű feladatairól, eredményeiről

A MÁV Közkapcsolati Igazgatóság adatainak felhasználásával tájékoztatást adunk MÁV Rt. közérdekű aktuális feladatairól, eredményeiről és korszerű elképzeléseiről.

## Megkezdődött a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ építése

Magyarország legnagyobb logisztikai létesítményének az alapkövét október 10-én *Csillag István* gazdasági és közlekedési miniszter tette le Soroksáron.

A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) szabályozási tervét szeptemberben fogadta el a soroksári önkormányzat, így a közel százhektáros területen megkezdődhetett a lépcsőzetesen megvalósuló beruházás első üteme. A csaknem 30 milliárd forintos projektet európai uniós támogatásból és hitelekkel, állami forrásból és vállalati tőke bevonásával valósítják meg. A BILK megépítésével nagymértékben csökken majd a főváros belső területeinek kamionforgalma, és a zajos létesítmények a lakóterületektől távolra kerülnek.

Tavaly decemberben két önálló, de egymással szorosan együttműködő gazdasági társaság alakult az új logisztikai központ megvalósítására. A BILK Logisztikai Rt.-ben a MÁV Rt. és a Volán Tefu rendelkezik tulajdonnal. A BILK Kombiterminál Rt. tulajdonosai a MÁV, a MÁV Kombiterminál Kft., a Volán Tefu, a GYSEV és a Hungaro-kombi Kft. Az Ócsai úti ipari övezet, az M0-s körgyűrű és a Budapest-Kelebia vasúti fővonal által határolt 100 hektáros területen fekvő BILK-en

belül három létesítmény épül: a Soroksár terminál-pályaudvar, a BILK Kombiterminál és a BILK Logisztikai Terminál. A *Soroksár terminál-pályaudvar* feladata a két másik terminál vasúti kapcsolatának biztosítása, valamint a nemzetközi kombivonatok fogadása és indítása. A *Kombiterminál* a konténerek és huckepack küldemények vasúti-közúti kezelését szolgálja. A *Logisztikai Terminál* a logisztikai szolgáltatások széles körét biztosítja, informatikai rendszerével átfogja a BILK-et és kiszolgálja a főváros logisztikáját.

A beruházáshoz az állam 11 milliárd, a BILK-et megvalósító két részvénytársaság 10 milliárd forinttal járult hozzá. 19 millió euró vissza nem térítendő támogatást biztosított az Európai Unió, és 10 millió euró a felvett EBRD-hitel összege. Az állam biztosította a teljes földterületet a terminál-pályaudvar megépítéséhez, valamint a központi létesítmények, a vasúti és közúti kapcsolat és a külső infrastruktúra kialakításához szükséges állami forrást.

## Szakmai háttér

A BILK Közép-Kelet-Európa szívében helyezkedik el, Nyugat-Európát Kelet-Európával, valamint az északi és déli országokat összekötő közlekedési tengelyek metszéspontjában. Fontos, hogy a budapesti központ minél több területet átfogó szolgáltatást nyújtson, ezért a négy közlekedési ág szolgáltatásainak bevonásával a BILK úgynevezett tetramodális rendszerben működik. A terület minden irányból korszerű, villa-

mosított vasútvonalakon közelíthető meg, amelytől a Duna mentén fekvő Csepel Közforgalmú Kikötő 15 kilométer, a Ferihegyi repülőtér pedig 16 kilométer távolságra fekszik, így mind vízi, mind a légi közlekedés között biztosítható az áruforgalmi kapcsolat. Az állam vállalta, hogy a BILK kiszolgálására 2004-ig önálló csomópontot és lehajtót alakít ki az M0-s autópályán.

A BILK a hazai kombinált áruszállítási rendszer és a logisztikai szolgáltató központok hálózatának egyik kiemelt fontosságú tagja, amely a nemzetközi kombinált áru fuvarozási rendszer magyarországi központjaként – Sopron és Záhony mellett – fordítókorong szerepet lát el. A BILK egyúttal a Magyarországon áthaladó tranzitforgalom korszerű műszaki háttérbázisának a szerepét is ellátja. A többi hazai logisztikai szolgáltató központ a tervek szerint antennavonati rendszerben kapcsolódik hozzá.

1998-2001 között a költségvetésből biztosított 3 milliárd forintból folyt a műszaki tervezés, a földterületek megvásárlása, a versenyeztetés, és elkezdődött a külső infrastruktúra kiépítése. 2000-ben 4 millió euró Phare-támogatásból elkészült a Budapest-Soroksár vasútállomást a BILK terminál-pályaudvarral összekötő villamosított vágány. 2001 decemberében átadták a 15 millió euró Phare- és 3,36 milliárd forintos költségvetési támogatásból a BILK-projekthez kapcsolódó teljesen átépített vasúti vonalszakaszt Budapest-Ferencváros és Soroksár állomás között, és aláírták a résztvevők a kombitermináli és logisztikai termináli

projektek megvalósítására létrehozott részvénytársaságok alapokmányait. 2002-re a költségvetési forrás kiegészítéseként a Magyar Állam által felvett 10 millió eurós EBRD-hitel biztosításával a lefolytatott kivitelezői pályázatok értékelése befejeződött, és megkezdődik a kiszolgáló terminál pályaudvar és a Ro-La terminál építésének első üteme.

2003-2004-ben 4 milliárd forintos további állami támogatás felhasználásával befejeződik a terminál-pályaudvar és a Ro-La terminál első ütemének beruházása, a külső infrastruktúra, valamint az M0-s csomópont megépítése. A BILK Kombiterminál Rt. a fejlesztés első ütemében négy 700 méter hosszú daruzott rakodóvágányt, továbbá a teljes kom-

bitermináli tevékenységhez kapcsolódó infrastruktúrát valósíthatja meg. A BILK Logisztikai Rt. 2002 és 2005 között 160.000 négyzetméter raktárt és 6000 négyzetméter iroda és kiszolgáló létesítményt épít meg.

### Résumé

- Dr. Péter Honti - Lajos Tóth: Le Livre Blanc – la politique des transport jusqu'à 2010* (chemin de fer, communication par eau, trafic aérien et transports urbains) .....441  
Les auteurs résumant les décisions et les résolutions les plus importants de la politique des transport de l'Union Européenne jusqu'à 2010 concernant la communication ferroviaire, par eau, le trafic aérien et les transports urbains.
- Dr. Zoltán Bokor: L'utilisation du calcul des frais sur la base des activités dans le domaine du trafic ferroviaire* .....449  
L'auteur présente les avantages de l'utilisation du calcul des frais sur la base des activités dans le domaine du trafic ferroviaire pour la modernisation des systèmes actuels et pour l'exploitation appropriée pour la préparation des décisions.
- Dr. Ferenc Horváth: Kecskemét avait un ligne ferroviaire il y a 150 ans*.....457  
La quatrième ligne ferroviaire de la Hongrie était inauguré il y a 150 ans, qui connectée Cegléd via Kecskemét avec Félegyháza. L'auteur présente la construction et les circonstances de la construction.
- Imre Balogh - Béla Gedeon: Concentration dans la production des équipements ferroviaires*.....473  
L'auteur présente la compagnie Bombardier Transportation, qui devenait le manufacteur le plus grand du Monde dans le domaine des équipements ferroviaires.
- Information sur les tâches actuelles et les résultats de la MÁV S. A.* .....475

### Summary

- Dr. Péter Honti-Lajos Tóth: The White Paper – The transport policy of the EU till 2010* (railway, waterway, aerial and urban transport).....441  
The authors summarise in this article the most important decisions and resolutions related to the railway, waterway, aerial and urban transport of the EU's transport politics till 2010.
- Dr. Zoltán Bokor: The utilisation of the cost calculation based on the activities in the railway traffic.* 449  
The author explains which kind of advantages the use of the cost calculation based on the activities can be achieved with the modernisation of the actual information systems serving for the information of the leaders and for the appropriate exploitation of the information for the preparation of the decisions.
- Dr. Ferenc Horváth: Kecskemét have head railway connection since 150 years*.....457  
The fourth public railway line of Hungary was inaugurated 150 years ago, that have connected Cegléd through Kecskemét with Félegyháza. The author explains the construction and the circumstances of the construction of the railway line.
- Imre Balogh-Béla Gedeon: Concentration in the railway machine production*.....473  
The authors present the Bombardier Transportation company, which has become to the greatest railway equipment manufacturer in the World, on the article of the International Railway Journal.
- Information about the actual tasks and results of the MÁV share company.* .....475  
The arrangement presents the circumstances of the construction of the Intermodal Logistics Centre of Budapest (BILK)

## Zusammenfassung

- Dr. Honti, Péter – Tóth, Lajos*: Weißbuch – die Verkehrspolitik der EU bis 2010 (Eisenbahn-, Wasser-, Luft- und Stadtverkehr) .....441  
Das Autorenpaar fasst in diesem Artikel die wichtigsten Entscheidungen, Beschlüsse der bis 2010 gültigen Verkehrspolitik der Europäischen Union bezüglich Eisenbahn-, Wasser-, Luft- und Stadtverkehr zusammen.
- Dr. Bokor, Zoltán*: Die Anwendung der tätigkeitsorientierten Kostenermittlung im Eisenbahnverkehr .....449  
Der Autor gibt bekannt, mit welchen Vorteilen die Anwendung der Verfahren der tätigkeitsorientierten Kostenermittlung im Eisenbahnverkehr für die Modernisierung der gegenwärtigen Informationssysteme der Leiter und für die zur Entscheidungsvorbereitung der akkumulierten Datenvermögen geeigneten Exploitation verbunden sein kann.
- Dr. Horváth, Ferenc*: Kecskemét verfügt seit 150 Jahre über Eisenbahn.....457  
Vor 150 Jahren wurde die vierte öffentliche Eisenbahnlinie Ungarns dem Verkehr übergeben, welche Cegléd über Kecskemét mit Fegyverhaza verbunden hat. Der Autor beschreibt die Umstände des Baus.
- Balogh, Imre – Gedeon, Béla*: Konzentration in der Maschinenherstellung der Eisenbahnen .....473  
Die Autoren stellen auf Grund des Artikels von International Railway Journal das Unternehmen Bombardier Transportation, welches der größte Hersteller der Eisenbahnanlagen der Welt wurde.
- Information* über die aktuellen Aufgaben und Ergebnisse der MÁVAG. ....475  
Die Zusammenstellung beschreibt die Umstände des Baus der Budapester Intermodalen Logistischen Zentrale.

## FELHÍVÁS!

Felkérjük Tisztelt Szerzőinket, hogy lapunk korszerűsítése érdekében amennyiben lehetőségük van, megjelentetni kívánt írásaikat a Közdok Kft.-hez a következő E-mail címre küldjék meg:

nagy-z@kozdok.ehc.hu

A szerkesztőségbe (1146 Budapest, Városliget krt. 11.) a továbbiakban is két példányban kérjük a kéziratot megküldeni szíveskedjenek.

Segítőkézségüket Köszönjük

Szerkesztőség



AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSI Rt. 7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel: 82/506-111

---

### Alaptevékenységek:

- Menetrendszerű közúti, távolsági személyszállítás
- Nem menetrendszerű közúti távolsági személyszállítás
- Menetrendszerű közúti, helyi személyszállítás

A KAPOS VOLÁN Rt. siófoki, marcali, nagyatádi, barcsi műszaki telepeinek

### szolgáltatásai

- haszonjárművek javítása, szervizelése, vizsgáztatása
- autóbuszok javítása, szervizelése, külföldi különjárat felkészítése, vizsgáztatása
- járművek mosása, tárolása
- dízel- és benzines járművek környezetvédelmi mérése
- járművek gázolaj- és kenőolaj - ellátása, értékesítése
- autóbuszok, tehergépjárművek javításához szükséges alkatrészek értékesítése

### Telefon:

Siófok 84/311-244

Nagyatád 82/351-255

Marcali 85/412-288

Barcs 82/463-046



## ÖTVEN ÉVE MINDEN ÚTON VEZETÜNK

A több évtizedes szakmai tapasztalatunk a garancia arra, hogy kifogástalan minőségben tudjuk biztosítani Önnek az alábbi szolgáltatásainkat.

A menetrendszerinti autóbuszok közlekedtetése az Utasok igényeihez. Távolsági járataink eljuttatják Önt: Budapestre, Debrecenbe, Kunszentmártonba, Miskolcra, Nyíregyházára, Salgótarjánba, Szolnokra, Szegedre.

Különjáratú autóbuszokat biztosítunk különböző kategóriában és kedvező áron.

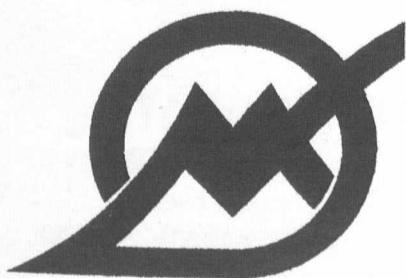
Műszaki állomásaink szolgáltatásai:

Haszonjárművek műszaki vizsgára való felkészítése, zárttechnológiás vizsgáztatása és szervizelése.

Személygépkocsik számítógépes futómű beállítása, fékhatás mérése, zárttechnológiás vizsgáztatása.

Otto és Diesel üzemű járművek környezetvédelmi vizsgáztatása.

Részvénytársaságunk által üzemeltetett mátraházi Minihotel kellemes környezetben, kedvező árakkal várja a pihenni vágyókat.



**MÁTRA VOLÁN Autóbusz-Közlekedési  
Részvénytársaság**

3200 Gyöngyös, Pesti út 74.

Tel.: (37) 312-340, 312-341 Fax: (37) 311-438

Tel./Fax: (37) 311-352 Különjáratú rendelések

Tel.: (37) 374-046 Minihotel, Mátraháza



**BALATON VOLÁN  
SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI RT.**  
8200 Veszprém, Pápai út 30.  
Tel.: 88/429-233 Fax: 424-468

**Szolgálati helyek:**

<b>Autóbuszállomás:</b>	<b>Veszprém, Jutasi út 4. Tel.: 423-815 Fax: 423-050</b>
Forgalmi iroda:	Tel: 423-815
Információ, poggyászmegőrző:	Tel: 327-777; 327-780
	Nyitvatartási idő: munkanapokon 5.30-18.00
	szombat-vasárnap 6.00-17.00
Elővételi pénztár:	Nyitvatartási idő: munkanapokon 5.30-17.00
	minden hónap 1-jétől 5-ig hétköznapokon 5.30-19.00
<b>Helyijárat diszpécser:</b>	<b>Veszprém, Pápai út 30. Tel: 425-456</b>
	Információ: 4.30-22.00-ig
<b>Forgalmi iroda:</b>	<b>Veszprém-Külső Tel.: 328-251</b>
Információ, elővételi pénztár	Nyitvatartási idő: hétfőtől-péntekig: 5.30-20.20
<b>Autóbuszállomás:</b>	<b>8220 Balatonalmádi, Petőfi u. 14. Tel: 88/438-500</b>
Információ, poggyászmegőrző	Nyitvatartási idő: 5.30-19.00
	<b>8230 Balatonfüred, Vasútállomás Tel: 87/342-905</b>
Információ:	Nyitvatartási idő: 6.00-18.00
<b>Forgalmi Iroda:</b>	<b>8184 Fűzfőgyártelep-alsó Tel: 88/351-445</b>
Információ, elővételi pénztár	Nyitvatartási idő: munkanapokon: 5.30-14.30

**A Balaton Volán Személyszállítási Rt. tevékenységi köre:**

- Menetrend szerinti helyi-, helyközi-, távolsági-, nemzetközi autóbusz-közlekedés
- Szabadáras tevékenység – különjárat-, szerződéses-, bérautóbuszok rendelkezésre bocsátása
- Személygépkocsi bérbeadás
- Reklámhordozó tevékenység
- Autóbusz, tehergépkocsi, személygépkocsi javítás, gépjármű vizsgáztatás

**UTAZZON VELÜNK!**

Menetrendszerint közlekedő **NEMZETKÖZI** és **TÁVOLSÁGI** járatokon.

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

**VEGYE IGÉNYBE SZOLGÁLTATÁSAINKAT!**

- Haszongépjárművek és személygépkocsik javítása • Gépjármű 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.



*Kellemes Karácsonyi Ünnepeket és  
Boldog Új Esztendőt Kívánunk!*

*Szerkesztőbizottság*



## *Európai vasutat teremtiünk!*

- Az Európai Unió szervezetei elismerik a vasútreform, a MÁV átalakításának eddigi eredményeit. Ezért adnak pénzügyi támogatást a pályakorszerűsítésekhez, a járműbeszerzésekhez, a vasúti szolgáltatási feltételek javításához. **Mindennek nyertesei az utasok, a fuvaroztatók lesznek.**
- A továbbra is egységes MÁV-on belül egyebek között önállóan dolgozó áru fuvarozási, személyszállítási, forgalmi-infrastuktúra társaság létrehozásának előkészületei folynak. Ezért követhetők nyomon már ma is az egyes szervezeti egységek kiadásai és bevételei. **Ez átláthatóvá teszi a közpénzek felhasználását is.**
- 2001-től független szervezet készíti elő a hazai és a magyar vonalakon megjelenő külföldi társaságok között a vasúti pályák piaci feltételek szerinti igénybe vételének szabályait. **Ezért is zárulhattak le sikeresen a közlekedési tárgyalások az Európai Unióval.**
- Az európai felkészülés jegyében az utóbbi három évben infláció fölötti volt az átlagjövedelmek emelkedése a MÁV-nál. A foglalkoztatást a szakszervezetekkel kötött, szigorúan betartott megállapodások szabályozzák. Megkezdődött a munkakörülmények javítása. A dolgozók naprakészen tájékozódhatnak a vasút átalakításának lépéseiről, a vezetők terveiről. **Ezért a vasutasság szintén érdekelt a MÁV nyugodt körülmények között folytatódó átalakításában, a vasút-reformban.**

