

**DARKO ANGELOV\***  
**Reinventing EU Enlargement:  
Macedonia and the Western Balkans:  
Integrating Europe's Inner Courtyard**

Dear Rector Dr. SHATTUCK, Prof. ENYEDI, Honourable representatives of the Budapest Diplomatic Corps, dear lecturers and students of the Central European University,

It is a profound honour to return to my university and to be able to address you in this capacity.

Allow me to start this address by being the devil's advocate and ask directly the question that I am certain bothers many of you present here and that are not from the Western Balkans. And the question is: is there any room today to speak of enlargement per se, when we have a European Union so much absorbed by its own internal challenges, be it implementing the Lisbon Treaty revamping the structure of the Union or the unprecedented financial and economic crisis of today? Would a Union still fresh from the latest enlargement round and even the big-bang of 2004 be prepared for yet more members?

The answer is an outright yes, as many rightfully have asserted that enlargement has always been the most successful policy of the Union, and often carried out at turbulent times for the existing member states and for the European institutions. Just a small reminder that the big-bang of 2004 was only two years since the full fledged launch of a major EU project, the single currency, the Euro.

The enlargement with Portugal and Spain back in 1986 matched the time when the then European Economic Community has negotiated the Single European Act, the first major overhaul of its institutional set-up since the founding 1957 treaty of Rome.

The enlargement of 1995 with Austria, Sweden and Finland was also amid major reforms of the transformed Union and the implementation of the 1993 Maastricht Treaty.

So, it never was a dull moment for Brussels when there was a new round of enlargement. And enlargement always provided the much needed new vigour for overcoming the pending challenges. Last but not least, the countries of the Western Balkans with their combined population of some 24 million and relative macroeconomic stability poses half less the challenge compared to the last major enlargement of 2004.

To be able to answer the initial scepticism of whether there is ever a good timing for talking about further enlargement with the Western Balkans countries, I will also dare to challenge the very notion of a Western Balkans region and to dispel the myth that Brussels should fear yet another major big-bang enlargement as the one of 2004. Simply, there cannot be a new enlargement en-block simultaneously with all the countries of the so-called Western Balkans. This artificial, purely political term with no historic rationale has been coined only in the late 1990s to label what

---

\* Ambassador of the Republic of Macedonia to the Republic of Hungary. Lecture held on the Central European University (Budapest), May 31, 2010.

was left out from the fast track of EU enlargement in Southeast Europe, once Bulgaria and Romania were due to join-in. This unfortunate term very much goes to the core of the problem. That we speak of an artificial state of play that can not be persisted in a status-quo.

The Western Balkans, a sub-regional grouping of countries, no matter the geographical proximity, is also a varied region, yet full of similarities deriving from the shared past. However, a look at where each different country of this sub-region stands when it comes to EU accession reflects the peculiarities of each.

Macedonia is a country that formally applied for membership in 2004, received the status of an EU candidate in 2005 and in 2009 the European Commission finally, after an unprecedented four year delay largely due to Greek lobbying, recommended that it should commence the accession talks. I will come back to Macedonia later on.

Croatia, a country that signed the Stabilisation and Association Agreement second to Macedonia in 2001, in 2004 became an EU candidate, whilst in 2005 it started the accession negotiations that might be completed by end of this year. Montenegro filed its application in 2008, whilst Serbia and Albania submitted their applications in 2009 and are hopeful that in the near future they will be granted the official status of candidates for membership.

As we can see, this grouping of states is at various, yet proximate stages of the EU accession process. However, aside of the standard criteria for membership, these countries had to live up to additional challenges such as recent independence, overhauling the former socialist system, and last, and definitely not least of a challenge for many of the said countries: coping with the violent dissolution of the former Yugoslavia. Of course, at this presentation I will focus primarily on my country, the Republic of Macedonia, and will leave the rest to my colleagues, the ambassadors from the respective states.

However, analysing the Macedonian path towards Brussels I am certain will provide an insight on the lenses with which the EU sees the region and the approach it has utilized throughout the last two decades. Macedonia from day one of its proclamation of independence in 1991 is a proof by itself that we can not pursue a simplistic view over the so-called Western Balkans. A small country of two million, it was the only former Yugoslav republic that seceded from the federation entirely by peaceful means embracing a liberal democracy with full respect for its ethno-religious diversity.

Few know and many have forgotten that in 1991 the new nations of the former Yugoslavia were subjected to a scanning process by the then European Community assessing the countries on merits of the level of democracy, freedom of expression, minority and human rights, market economy, etc. The assessment was supposed to be the foundation for the eventual decision of the European Community for the recognition of their independence based on whether and which of the four newly independent states of the former Yugoslavia meet the criteria of state sustainability in accordance to the set standards of the Community. Two years later many of these standards became known as the so-called Copenhagen Criteria for EU membership. For this purpose, the European Community in 1991 established an Arbitration Commission comprised of the presidents of five constitutional courts of the member states of the Community, chaired by the President of the French Constitutional Court Robert Badinter. The Commission came to the conclusion that in 1991 only

Slovenia and Macedonia met all the criteria and deserved to be recognized as independent states by the European Community and its member states.

And then the Macedonian saga became to unfold, to this very day. Macedonia's southern neighbour, Greece, instead of being at the bulwark of affirming Macedonia's establishment in Brussels, put its first in a nineteen year long row of vetoes be it at the United Nations, the EU or NATO. With the absurd claim that an independent state maintaining the same name it had as a constitutional part of the Yugoslav Federation, that of the Republic of Macedonia, by its very name presents a security threat to the NATO and EU member of Greece, with one of the world's biggest military expenditures per capita, was and still is unserious at best.

Due to the Greek political blockade in Brussels and New York, accompanied by a partial economic embargo throughout the first three years of independence and eventually in 1994 a full-fledged trade embargo on Macedonia by Athens, resulted in Macedonia joining the United Nations only in 1993 and with the economic embargo of 1994, pressured to undertaking an interim accord with Greece with one-sided concessions on Macedonia's side.

Prolonging the international legitimization of Macedonia, a country that has met all the European and international standards set by Brussels, at those times of unparalleled violence elsewhere in the former Yugoslavia, jeopardized not only the maintenance of peace in the country itself, but very much risked flaming the then still peaceful southern Balkans and Kosovo within it.

I will not further continue into the details of the relationship between Macedonia and Greece in the first half of the 1990s, yet it is crucial to be aware of the extraordinary, unprecedented pressures and blackmails that Macedonia was put at during which it also had to manage state-building and carrying out the transformation of its society from the mode of socialism to pluralism and a market oriented economy. Eventually, under the pressures of a Greek economic embargo combined with an international embargo towards rump Yugoslavia led by Milosevic on its northern borders which it had to maintain, Macedonia made a major painful compromise to be able to preserve its statehood.

Under the Greek trade embargo and political ultimatums, in 1995 it agreed to change its constitution, to make the elsewhere obvious, in Macedonia's case, explicit: Macedonia amended its constitution stating that it fully respects the territorial integrity of all of its neighbours. Or to be more precise, with these amendments, deriving from the interim accord that Macedonia signed with Greece under the auspices of the United Nations, the Republic of Macedonia declared the following, I quote:

*"Nothing in its Constitution can or should be interpreted as constituting the basis of any claim to any territory not within its existing borders, nor the basis for interference in the internal affairs of another state in order to protect the status and rights of any persons in other states who are not citizens of the Republic of Macedonia."*

In 1995, as part of the Accord, Macedonia also changed its national flag under Greek pressure. And most painstaking, it reaffirmed that it would maintain its membership at the United Nations and all other international organizations under a provisional reference name of "the Former Yugoslav Republic of Macedonia" followed through by a UN mediated process by which the two countries would resolve their differences on Macedonia's name.

Almost seventeen years later, Macedonia remains a country in a limbo, throughout the nineties by many assessed as the beacon of hope in the restless region, it received no valorisation for continuously having to cope with ever increasing additional unprincipled conditions, first in order to receive its formal recognition as an independent state, and to this day, for its EU and NATO integration.

Despite the hurdles being the result of the lack of vision south of Macedonia's border, the country has firmly persisted on its path towards EU and NATO accession. Undertaking reforms has remained at the core of the mandates of all Macedonian governments, and even at these volatile economic times, Macedonia is a good example of the perseverance to the path of solid governance amidst objective and many of the said subjective circumstances.

At times when Europe is shattered by the world's deepest economic crisis in generations, Macedonia, despite being in the said political limbo when it comes to its strategic aims of joining the EU and NATO, has remained macroeconomically stable with a budget deficit of meagre 2.7%, inflation of 0.8%, total public debt of only 32% when the EU-set maximum is at 60%, and an economy that in 2009 shrank by tolerable 0.7%, after years of growth of average 4% per annum. This data alone also speaks of how little ground there is to look at a candidate country and a region through simplistic lenses. And let me once again underline the unprecedented conditions under which Macedonia has achieved and is still maintaining all of this.

With the enlargement of the Union in 2004 and 2007, whilst having Macedonia caught into the status-quo of so-called enlargement fatigue, it is worth reminding ourselves to the original pretext behind the grand idea of a united Europe. Before becoming the big idea of today, that of an economic and political alliance, Europe was brought together as a peace-making project. Yes, we have easily forgotten that Europe and the European Coal and Steel community as its first successful organized form was at its core a peace project. There was war, a major war, that of the Second World War, that prompted the western-European states to join hands in an organized manner.

Europe had its eyes on the Balkans, though often reluctantly, only at times of war. This was the case of the 1990s, but even then, it was only after an initial failure of Europe to comprehend and to deal with its immediate courtyard. Instead of fully grasping the situation, Brussels did not uphold the only right course for pacifying the Balkans on the long run: that of setting an unconditional-beyond-the-usual-conditions path towards EU membership for all countries of the region.

Instead, by not ceasing the moment by energetically supporting democratic change when it eventually happened in some Western Balkan countries or ultimately, by not supporting Macedonia's persisted commitment to peace and multi-ethnic democracy by providing it with an unhampered path towards full EU accession, free from absurd blockades, the EU only created an inner courtyard. Indeed, the Western Balkans emerged to become an inner courtyard of Europe, a pool of countries strained by the pressure of seeing its immediate neighbourhood enjoying the privileges of EU membership, especially frustrating be it that of the right of veto for the accession of new members.

To those Euro-enlargement sceptics we can only make one clear statement: the Western Balkan region needs a fair chance meaning just, merit-based treatment on the road towards EU membership. There is no danger of a small region with even smaller countries of possessing a threat to the EU by its eventual incorporation into the Union. Let us look at Macedonia as an example of the exhausting, yet restless

commitment to the European idea, a country that aches for appreciation and acceptance in the European family of nations. Macedonia and the countries of the region ask for a fair chance to be given to the whole region, whilst each country is being individually assessed on its way towards a deserved membership in the EU.

In only two days from now, in Sarajevo, the European Union will host an EU-Western Balkans summit marking the tenth anniversary since the launching of the new enlargement track, the Stabilisation and Association Agreement, first signed by the Republic of Macedonia in 2001. A decade later, it is time to reflect on what the countries of the region have achieved and what the EU has accomplished when it comes to integrating its inner courtyard.

We can assess now that the Western Balkans has exactly remained this, an inner courtyard of the Union, a region encircled by EU member states, new and old. Whilst this creates incentives for an accelerated approximation of the countries of the region into the EU, prolonged be it, as it is, this also produces frustration, a potential for instability as well as missed economic opportunities, both for the aspiring countries themselves as well as the EU.

The Union, no matter it is absorbed by its own “reinvention” after Lisbon and moreover, the financial crisis, it should not take the Western Balkans for granted. A peaceful country as Macedonia, which has maintained a vibrant multi-ethnic democracy and macroeconomic stability even during the least glorifying moments elsewhere in Southeast Europe, should be turned into a proof that the Balkans needs not to be aflame in order to draw the attention and commitment of Brussels.

As the broader region sways into years of peace, gradually becoming forgotten by the self-absorbed EU, it is about time that Brussels formally recommits itself to fully incorporating the Balkan heartland into the Union with a tangible time-line of progression for each country, purely based on merit and the readiness of a country to join the club.

The longer the enlargement process is being prolonged out of irrational selfish considerations of a member state of the Union, the more the very credibility of the process and of the EU itself will be irreversibly damaged in the Balkans, but also beyond the outer borders of the Union.

A one time event such as the one in Sarajevo may and will remind us on the region, of where everyone stands when it comes to EU integration, but it alone will not suffice to make the needed leap.

The EU needs a sober perspective at the Western Balkans, moreover it needs to follow its own assessments and values, such as the recommendation of the European Commission of 2009 that the Republic of Macedonia is prepared and should start the accession talks, a recommendation not followed through by the Council due to a veto by a member state of the Union.

This is the second time that the EU has not respected its own expert assessments over Macedonia, first by ignoring the findings of its own Arbitration Commission in 1991 that Macedonia meets the criteria for recognition of its independence, and now again by the unprecedented move of the Council not implementing a recommendation of the Commission for start of accession talks of a candidate country. If the EU would finally live up to its responsibilities towards Macedonia by opening the accession talks, that would send a major positive signal across the region that painful reforms do provide for tangible results, as it is tangibility that the region needs, not empty rhetoric.

In that direction, a moratorium of neighbourhood disputes between old and aspiring members, as well as in-between aspiring members, is what is needed up until each and every candidate country joins the Union. In particular, when such disputes do not possess any threat to the political, economic or social stability of the EU member states. Moreover, we see an inconsistency of attitude by Brussels when we witness similar, many more severe disputes persisting among existing members of the Union, some of which having been present even before the countries' European accession.

At best, if not a full moratorium is agreed, the bilateral disputes should always be left not to hamper the negotiation process of a candidate for membership until the final chapter of the accession talks is closed.

The Western Balkan countries need the EU as well as the Union needs them. Not a cliché, this statement has a deep political, security, and economic rationale for both sides of the equation. The Hungarian presidency of the EU in 2011 will be an opportunity for the Union to pay a more substantial focus to its southeast inner courtyard and make for Sarajevo not to be just a flashpoint in a long list of courteous conferences.

Thank you very much for the kind attention!

## IVAN BANDIĆ\*

### ***Honourable Professors, Excellencies, dear colleagues, media representatives, students, Ladies and Gentlemen,***

Allow me first to express how pleased I am to be present today in this event dedicated to the establishment of the Hungarian Academy of Science and to be able to briefly inform you about the Croatian experience on the road to the EU.

The admission process is one of the longest and let me remind you on the beginning of the whole accession process.

Everything started in February 2003 when Croatia submitted its application for the EU membership. In April 2004 the European Commission issued a positive opinion on the Croatian application and in June Croatia becomes a candidate country. Next year in February 2005 the Stabilisation and Association Agreement entered into force. The same year in October the accession negotiations were opened. In the period of one year until the October 2006 screening procedure of the Croatian legislation has been carried out.

Now after five years having 34 chapters opened, out of which 25 provisionally closed, I'm sure that we can say that negotiations entered into the final phase and are now coming to an end.

Just today at the IGC (Intergovernmental Conference) we provisionally closed three Chapters (4. Free Movement of Capital, 14. Transport policy and 34. Institutions). I also have to inform you that Croatia has fulfilled all its obligations in three additional demanding Chapters (24. Justice, Freedom and Security, 27. Environment and 31. Foreign, Security and Defense Policy). Now their closure depends on the EU side.

Our aim remains to close most of the chapters by the end of this year and the most challenging ones Chapters 8. Competition and 23. Judiciary in the beginning of the next year. That would enable us the conclusion of the negotiations in the first half of 2011 during the Hungarian presidency. We will do our best as well to sign the Accession Treaty at the end of the Hungarian presidency.

We remain fully determined to implement all necessary reforms, especially the reform of the judiciary and public administration, the fight against corruption at all levels and the restructuring of the shipbuilding sector. This task is a challenging one but we are committed to prove our full readiness for the EU membership when the time comes. It means without a need for additional post monitoring scheme.

We are also pleased with the overall progress that has been recognized by the European Commission in the Progress Report for 2010. We are convinced that this Report is the last one we have received as a candidate country.

---

\* A Horvát Köztársaság budapesti nagykövetségének vezetője, rendkívüli és meghatalmazott nagykövet. Az előadás a Magyar Tudomány Ünnepe alkalmából a Budapesti Gazdasági Főiskolán 2010. november 5-én rendezett, „A Nyugat-Balkán országainak közeledése az Európai Unióhoz” c. konferencián hangzott el.

Now for political and financial reasons it would be very important for Croatia to receive a precise date for the conclusion of the accession negotiations.

Priority in the period ahead will be the drafting of the Accession Treaty. In January this year the Government already appointed a working group to prepare the draft agreement. Now some talks about possible connection the Croatian Accession Treaty with the changes of the Lisbon Treaty have began, but we will see what it's going to happen.

After the signature of the Accession Treaty the information campaign will be held in order to inform the citizens about the implications of EU membership. Before the accession to the EU the referendum will be conducted and by campaign the Croatian Government wants to convince the citizens about the positive aspects of joining the EU. The preparations for the campaign already started.

According to the recent public opinion survey from September 2010, 55% of citizens who would go to the referendum on Croatia's EU accession would vote to join. Against the membership would vote 35%, since 9% are still undecided.

We believe that the Croatia's negotiations success story will be a strong incentive for all the countries of South East Europe on their European path. Croatia is committed to the regional cooperation and supports all countries in the region in their Euro-Atlantic aspirations. European future for these countries is an important factor for the stability and prosperity of the entire region. In that context we welcome the unblocked Serbian membership bid, by which the European perspective of Serbia has been confirmed.

Here in Budapest as the representative of Croatia, I also have to say that Croatia greatly appreciates constant support given by the Hungarian side during the whole process of the Croatian accession negotiations with the EU.

Since we are having this gathering in the Business school it would not be appropriate not to mention the current economic situation in Croatia. Unfortunately Croatia has been facing the recession for the last two years as other countries. But the recovery is too weak and for this year we still expect one percent GDP decline. Unemployment rate is around 11% and despite slight positive changes in some industries the poor economic situation affects the labour market.

Thank you for your attention.



**PINTÉR TIBOR\***  
**Demokratizálódás és gazdasági növekedés**  
**a Nyugat-Balkánon<sup>1</sup>**

**DEMOCRATISATION AND ECONOMIC GROWTH**  
**IN THE WESTERN BALKAN COUNTRIES**

The integration of the countries of the Western Balkans is a very important challenge in the life of the European Union. This process can be painful and prolonged for the parties concerned. Experts often mention this enlargement process as an experiment of institution building. In the focus of this study is to examine how successful can be this institution building. Institutionalism and Political Economics serve for theoretical background of the study. It is evident, that political institutions play a significant role in the determination of the quality of the socio-economic surroundings. The goal of the author is to answer the question: what kind of connection is between democratization and economic growth in this region? The positive correlation between the two variables can motivate the WEB-countries to accept the new institutions and the EU to overcome the phenomenon called “enlargement fatigue”.

**BEVEZETÉS**

A 2004. évi keleti, valamint a 2007. évi páros bővítés után mérföldkőhöz érkezett az Európai Unió. Az EU határai elérték a nyugati keresztény kultúra, a Római Birodalom hagyományain építkező államok határait. [13, p. 2.] Olyan országok kerültek az EU tagság kapujába, amelyek a jelenlegi tagokhoz képest más történelmi, kulturális és társadalmi háttérrel rendelkeznek. Ráadásul a közösségben sokan nem is érzékelik azt, hogy milyen mértékű különbségek vannak a fejlődési pályákat tekintve az egyes országok között is. Önmagában véve a Nyugat-Balkán politikai kifejezés, amelyet az EU és a NATO alkotott meg. Valójában a volt Jugoszlávia – számukban egyre szaporodó – államait (Szerbia, Koszovó, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Macedónia) és Albániát jelöli. Horvátország kivételes pozíciót képvisel. Gazdasági fejlettségét tekintve (egy főre jutó GDP) felülmúlja a már EU-tag Romániát és Bulgáriát is. Megemlíthető persze, hogy deklarált módon konkrét gazdasági mutatót nem vesznek figyelembe az EU csatlakozáskor, hiszen a demokratikus államrend, a földrajzi fekvés, valamint a koppenhágai kritériumok teljesítése képezik a felvétel feltételeit.

Bosznia-Hercegovina igen bonyolult helyzetű szövetségi állam, rendkívül színes nemzetiségi és vallási összetételű ország, ahol az államrend megszilárdítása is nehézkes és hosszadalmas feladat. Macedónia elnevezését Görögország mind a mai napig nem fogadja el, éppen ezért az ENSZ és az EU hivatalos oldala szerint is Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság (angolul FYROM) a hivatalos elnevezése, annak ellenére, hogy például hazánk elismeri a Macedón Köztársaság elnevezést.<sup>2</sup> A leg-

---

\* Széchenyi István Egyetem, Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, PhD-hallgató.

<sup>1</sup> A szerző köszönettel tartozik Losoncz Miklósnak a tanulmányhoz fűzött hasznos észrevételeiért. A felmerülő hibákért a felelősség természetesen a szerzőt terheli.

<sup>2</sup> A továbbiakban Macedónia.

több térségbeli országban Macedóniához hasonlóan jelentős az albán kisebbség részaránya, ez a népcsoport nyelvileg sem illik bele a környező szláv államok sorába és az anyaállamhoz fűződő viszonyuk sem rendezett Koszovóban.

A régió 2000 óta közeledik folyamatosan az Európai Unió felé. Ebben az évben két fontos csúcstalálkozó is megrendezésre került, Feira és Zágráb volt a két helyszín. 2003-ban, Thesszaloniki városában fogadták el a Thesszaloniki napirendet (Thesszaloniki Agenda), ez alapvető dokumentuma az integrációs folyamatnak. Ezen idő alatt a hajdani Jugoszlávia utódállamai számukban egyre gyarapodtak, az országok elnevezése is változott. A közösségi orientáció kezdetén még Jugoszlávia elnevezést viselő államból alakult meg Szerbia és Montenegró, ezt követően kikiáltották az önálló Montenegrót, valamint a nem minden EU-tagállam által elismert Koszovót, ezek következményeként jött létre az önálló Szerbia<sup>1</sup>.

A Nyugat-Balkánon egészen más megközelítést igényel az európai uniós jogrendhez való közelítés, nagy szerepet kap az úgynevezett intézményépítési folyamat. Itt olyan külső erővel és külső hatásra megvalósítandó építkezésről van szó, amelyhez fogható még nem hajtottak végre a bővítések alatt. Az intézményépítés mellett a két legfontosabb feladat az államépítés és a piacgazdaságba való átmenet levezénylése.

A demokrácia és a politikai intézmények kiépítése elsődleges szerephez jut a gazdasági intézményépítés előtt. Az emberi jogok, a tulajdonjogok, a kisebbségi, nemzeti-ségi jogok, a vallási tolerancia értékeinek elfogadtatása valós, eddig megoldatlan és sok időt igénybe vevő munka. A globális gazdasági válság által okozott károk felszámolása, az azzal kapcsolatos problémák megoldása leköti az erőforrásokat. Ez növeli a csatlakozás elhúzódásának, vagy az elhamarkodott felvételnek a valószínűségét.

Tanulmányom első részében a fenti gondolatmenetből kiindulva azt mutatom be, hogy milyen kapcsolat áll fenn az intézmények és a gazdasági fejlődés között. Röviden ismertetem azt a keretrendszert, amely az új institucionalista vizsgálatok alapjául szolgál, és azt bizonyítja, hogy a politikai intézmények által meghatározott gazdasági intézményrendszer van elsődleges hatással a gazdasági teljesítményre. Ebből az is következik, hogy a megfelelő alapot a politikai intézményrendszer, nevezetesen a demokrácia alkotja. A demokrácia kialakulásának módja, a demokratikus berendezkedés fajtája sem közömbös azonban a gazdasági prosperitás szempontjából, a fejezet végén az e problémákra választ kereső kutatások eredményeire térek ki.

Ezt követően rendszerbe foglalom az országok közötti szerződéses viszonyokat, majd a közép- és kelet-európai országok csatlakozási folyamatával vetem össze röviden a stabilizációs és társulási folyamatként elnevezett eseménysort. A fejezet végén megválaszolom azt a kérdést, hogy beszélhetünk-e teljesen új bővítési keretrendszerről a Nyugat-Balkánt illetően.

A harmadik részben térek ki arra, hogy milyen eddigi eredményekkel járt a gazdasági növekedést tekintve az intézményépítés, intézményfejlesztés. Külön vizsgálom a térségnek allokált vissza nem térítendő forrástranszfer és a gazdasági teljesítmény, valamint a demokrácia fejlődése és a gazdasági teljesítmény közötti kapcsolatot. Tanulmányomat összefoglalással, a következtetések levonásával zárom.

---

<sup>1</sup> Az állam 2003-tól a Szerbia és Montenegró elnevezést viseli, majd 2006-tól Szerbia a hivatalos neve. Ekkor vált ugyanis függetlenné Montenegró. 2008 februárjában pedig kikiáltották Koszovó (ENSZ 1244/99. számú határozata értelmében) függetlenségét.

## 1. AZ INTÉZMÉNYEK ÉS A GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY KAPCSOLATA AZ ÚJ INSTITUCIONALISTÁK ALAPJÁN

Először egy olyan keretrendszert ismertetek, amely az intézmények endogén tényezői szerepét erősíti meg. Ezután az új institucionalizmus és a politikai gazdaságtan kutatási eredményeit mutatom be, amelyek a demokrácia és a gazdasági teljesítmény közötti kapcsolatokat taglalják.

### 1.1. Az intézmények, mint endogén tényezők [2, p. 1–14]

Az intézményi gazdaságtan képviselői arra a kérdésre keresik a választ, hogy mi okozza az egyes országok között tapasztalható jelentős fejlettségbeli és jövedelmi különbségeket. A hagyományos neoklasszikus modellek az egy főre jutó nemzeti jövedelemben bekövetkező különbségek okát a termelési tényezők felhalmozásában tapasztalt eltérő felhalmozási módokban találták meg. Az institutionalisták viszont nem ezt tartják a gazdasági növekedés alapvető magyarázatának.

Ahogy NORTH és THOMAS 1973-as tanulmányában kifejti: „azon tényezők, amelyekről az elméletek szólnak (pl. innováció, méretgazdaságosság, oktatás, tőkefelhalmozás) nem a növekedés alapját képezik, hanem önmagukban véve növekedést jelentenek.” [9, p. 2.] Ily módon közrejátszanak a különbségek kialakulásában, de szerintük azok alapvető oka az intézményekben rejlik.

NORTH későbbi művében definiálja az intézmény fogalmát: „*az intézmények a társadalmi játékszabályok összessége, formálisabban megfogalmazva olyan, a társadalom által létrehozott, az elvárásaikat tükröző, kényszerítő erővel felruházott szabályozók, amelyek az emberek közti kölcsönhatásokat folyamatosan alakítják.*” [8] Legfontosabb szerepük abban áll NORTH szerint, hogy a politikai, gazdasági és társadalmi interakciókat meghatározzák.

A gazdasági teljesítményt a leginkább a gazdasági intézmények befolyásolják, ezek közül kiemelendő a tulajdonjog és a piac, illetve azok minél tökéletesebb működése. Ezek a társadalmi ösztönzők szerkezetét határozzák meg. Megfelelő tulajdonjogok nélkül az egyének nem érzik magukat ösztönözve arra, hogy fizikai vagy szellemi tőkével járuljanak hozzá például a műszaki fejlődéshez. A jól működő gazdasági intézmények fontos szerepet töltenek be az erőforrások hatékony allokációjában. Ha a piacok hiányoznak, vagy nem megfelelően működnek, akkor előfordul, hogy a profit nem a leghatékonyabb szereplőkhöz kerül, ezzel a hatékony allokáció nem megy végbe. Emellett kiemelt fontossága van annak, hogy olyan intézmények működjenek a társadalomban, amelyek ösztönzik a tényező-felhalmozást és az innovációt.

Központi jelentőségű, hogy mindezen intézmények endogénnek tekinthetők, mert legalábbis részben a társadalom, annak egy része hozza létre, irányítja azokat az általuk megfogalmazott célokkal. Az elmélet szerint arra kell koncentrálni elsősorban, hogy mi az oka annak: az egyes társadalmak (a gazdasági növekedés szempontjából) sokkal rosszabb intézményeket hoznak létre, mint mások. Bár ezekre az összefüggésekre már korábban is rámutattak, mégsem sikerült sokáig olyan keretrendszert kidolgozni, amely azt magyarázza, hogyan determinálja az intézményeket a társadalom, és azok miért különböznek nagymértékben az országok között. Míg sokan úgy gondolták, hogy jó okunk van abban hinni: az intézmények felelősek a gazdasági növekedésért, hiányoztak sokáig azok az összehasonlítást lehetővé tevő eredmények, amelyek megmagyarázzák a valóságban tapasztalt különbségeket. Ilyen keretrendszert dolgozott ki a hivatkozott szerzőhármas, amely a kulcsmechanizmusok illusztrálására szolgál.

Bár kulturális és földrajzi faktorok is fontosak a gazdasági teljesítmény alakulásában, a gazdasági intézményekben tapasztalt különbségek a meghatározóak a gazdasági növekedést illetően. Nemcsak a gazdasági összteljesítményt határozzák meg, hanem annak megoszlását, illetve elosztását is. Sematikusan a következőképpen összegezhető ez (t jelöli a 0. időpontot, t+1 pedig a következő időpontbeli állapotot):

**Gazdasági intézmények<sub>t</sub>**  $\rightleftarrows$  **Gazdasági teljesítmény<sub>t</sub>;  
erőforrások elosztása<sub>t+1</sub>**

A gazdasági intézmények, ahogyan fentebb említettem, endogénnek tekintendők. Ezek a társadalom kollektív választásának leképezései gazdasági tapasztalataik alapján. Nyilvánvaló azonban, hogy a társadalom egyénei, egyes csoportjai más-más intézményeket tartanak kívánatosnak. Általában érdekkonfliktus jellemzi az intézmények létrehozása előtti időszakot. Fontos kérdés, hogy mely csoportok preferenciái határozzák meg a jövőbeli institutionális környezetet. Megkerülhetetlenül válik ebben a vonatkozásban a politikai hatalom tárgyköre, itt kapcsolódik össze az új intézményi közgazdaságtan a politikai gazdaságtan diszciplínájával. Nyilvánvalóan fontos kérdés a szóban forgó lehetőségek hatékonysága, a döntőbíró szerepét viszont a politikai hatalom játssza. Ez adja a keretrendszer második építőkövét:

**Politikai hatalom<sub>t</sub>**  $\rightleftarrows$  **Gazdasági intézmények<sub>t</sub>**

Ezt követően viszont felvetődik a kérdés, hogy miért nem tudnak megegyezni a társadalmi csoportok, és olyan intézményi struktúrát létrehozni, amely maximalizálja a gazdasági összterméket. Ezután a politikai hatalomnak már csak abban lenne szerepe, hogy a torta szeleteit elossza a csoportok között. Miért vezet mégis a gazdasági hatékonyság csökkenéséhez a politikai hatalom túlsúlya? Itt úgynevezett elkötelezettségi problémák jelentkeznek. Azok az egyének, akik a politikai hatalmat gyakorolják, nem tehetik meg, hogy ne az őket támogató csoportok érdekeit támogassák maradéktalanul. Ez elválaszthatatlanná teszi a hatékonyság és a disztribúció problémáját, nem adhatnak olyan mértékű kompenzációt, transzfereket a kárt szenvedő csoportoknak, amelyek ellentételezik az elosztási és hatékonysági különbségeket.

A politikai hatalom a társadalom szintén endogén tényezője. Megkülönböztethető azonban két komponense, ez a kettő összetevő pedig a *de jure* és a *de facto* hatalom. Az első értelmezhető intézményi hatalomként. Gyakorlatilag ez határozza meg a kormányzási formát, a demokráciát, annak különböző megjelenéseit, a diktatúrát, autokráciát, a politikai szféra jogait és kötelezettségeit. Ez újabb összetevőjét adja a keretrendszernek:

**Politikai intézmények<sub>t</sub>**  $\rightleftarrows$  **De jure politikai hatalom<sub>t</sub>**

Említést kell tenni a *de facto* politikai hatalomról is. Olyan társadalmi csoportok, amelyek nem rendelkeznek az alkotmány, a törvények által biztosított hatalommal, szintén bírnak politikai hatalommal. Forradalmak, lázadások, puccsok sora bizonyítja a történelemben, hogy éltek is csoportok ezzel a törvény által nem biztosított lehetőséggel. A *de facto* hatalomnak két forrása van. Először is az együttműködési képességtől függ, hogy kollektív akció keretében el tudják-e érni céljaikat, úgy, hogy az egyéni érdekeket a közösségi alá rendelik. Másodszer pedig az általuk birtokolt gazdasági erőforrások, javak mennyiségétől és minőségétől is erősen függ a hatalom érvényesítésének sikeressége. A második forrásra összpontosít a tudomány, sematikusan kifejezve a kapcsolatot:

**Az erőforrások elosztása<sub>t</sub>**  $\rightleftarrows$  **De facto politikai hatalom<sub>t</sub>**

A keretrendszer két statikus változója a politikai intézmények és az erőforrások elosztása (fizikai és szellemi erőforrást is beleértve). Ez a két tényező jellemzően

lassan változik, viszont közvetlenül és közvetve egyaránt befolyásolja a gazdasági intézményeket és a gazdasági teljesítményt. Közvetlen módon hatnak ezekre, hiszen nehéz létrehozni, illetve fenntartani olyan intézményeket, amelyek a tulajdonjogokat, lehetőségeket széleskörűen biztosítják a társadalom egészének, miközben a politikai hatalom csak egy társadalmi csoport kezében összpontosul. A közvetett hatás az említett csatornákon keresztül érvényesül: a politikai intézmények determinálják a *de jure* politikai hatalmat, amely kulcsszerepet játszik a gazdasági intézmények kiválasztásában. Ebben az intézmények egyfajta hierarchiájára is utal az elmélet, ahol a politikai intézmények befolyásolják az egyensúlyi gazdasági intézményeket, amelyek a gazdasági teljesítmény meghatározói.

Hosszú távon a *de facto* politikai hatalom birtokosai nyomást gyakorolnak a *de jure* politikai hatalomra. Annak ellenére, hogy a *de jure* politikai hatalom birtokosai olyan intézkedéseket próbálnak hozni, amelyek a hatalmuk fenntartását célozzák, nem kerülhetik meg az egyre több erőforrással rendelkező csoport döntéshozatalba való bevonását. Ez a keretrendszer utolsó alkotóeleme:

**Politikai hatalom:**  $\rightleftarrows$  **Politikai intézmények<sub>t+1</sub>**

Két változó önmagában meghatározza a rendszer összes többi változóját. Míg a politikai intézmények meghatározzák a *de jure* hatalom megosztását, addig az erőforrások kiinduló eloszlása befolyásolja a kezdeti időpontban meglévő *de facto* politikai hatalmat. A politikai hatalomnak ez a két forrása meghatározó szerepet tölt be a gazdasági intézmények megválasztásában és a politikai intézmények evolúciójában. Bár a gazdasági intézményeknek van döntő hatása a gazdasági teljesítményre, a növekedésre és a  $t+1$  időpontban tapasztalható erőforrás disztribúcióra, mégis endogén tényezők tekinthetők, amelyeket a kezdeti politikai intézmények és a kezdeti erőforrás eloszlás határoznak meg. Két fontos forrása van annak, hogy a rendszer időben nagyfokú tartósságot mutat. Egyrészt a politikai intézmények nem változnak gyorsan és megváltoztatásukhoz a politikai hatalom nagyfokú átrendeződése szükséges. Másrészt, ha egy társadalmi csoport relatíve sokkal gazdagabb, erősebb a többihez képest, akkor ez erősíti a *de facto* politikai hatalmát, ami lehetővé teszi, hogy az érdekeinek megfelelő intézményrendszert hozzon létre. Ez reprodukálja a kezdeti jóléti diszparitásokat a jövőben is. Mindazonáltal a rendszer magában hordozza a változás lehetőségét is, a műszaki fejlődés, a nemzetközi környezet változásai, gazdasági sokkok megváltoztatják az egyensúlyt a (*de facto*) politikai hatalomban, ez jelentős változásokat okoz az intézményrendszerben és a gazdasági teljesítményben.

## 1.2. Demokrácia és a gazdasági növekedés

A demokrácia és a gazdasági növekedés viszonyát több nézőpontból is lehet vizsgálni, lényeges, hogy egyáltalán található-e kapcsolat a kettő között. A kiindulópont az, hogy van kapcsolat a kettő között, méghozzá az institucionalisták véleménye szerint pozitív jellegű ez a kapcsolat, tehát a demokráciákban gyorsabb a gazdasági fejlődés.<sup>1</sup> Általában empirikus úton, statisztikai és ökonometriai módszerekkel igazolják

<sup>1</sup> Főleg napjainkban erőteljesek azok a hangok, amelyek nem látják bizonyítottnak ezt az összefüggést, leginkább a távol-keleten robbanásszerű gazdasági növekedést produkáló országokat felhozva ellenpéldaként. Azért veszem mégis mértékadónak ezt az összefüggést, mert egyrészt hosszútávú empirikus vizsgálatok eredménye, másrészt az EU a felvétel kritériumaként nevezte meg a demokratikus berendezkedés meglétét az aspiráns országok számára a koppenhágai kritériumok megfogalmazásakor.

ezt az eredményt, mások csak az elméleti, logikai összefüggések bemutatására koncentrálnak. [5]

Egy 2007. évi tanulmány arra az eredményre jutott, hogy a demokratikus átmenet egy ország egy főre jutó GDP adatában éves átlagos szinten 0,83-1,08 százalékpontos növekedést eredményez. [12, p. 23] A vizsgálatokat 138 országból álló mintán végezték el, több becslési és számítási módszert is alkalmazva a vizsgálatok során, az 1960 és 2000 közötti adatokat felhasználva. Azért választották ezt az időszakot, mert ekkorra a volt gyarmatbirodalmak szétestek, szétesőben voltak, így nagyobb számú országgal dolgozhattak, bár a minta száma saját bevallásuk szerint is túlzottan kicsi, hogy teljesen megbízható eredményekről beszélhessünk. PERSSON és TABELLINI rámutat, hogy még nagyobb hatással van a gazdasági teljesítményre, hogyha a demokráciából az autokráciába való átmenetet vesszük görcső alá. A kisebb elemszámú mintán 1975 volt az autokratikus átmenet átlagos éve, eredményképpen pedig azt kapták, hogy egy országban az egy főre jutó GDP növekedését évi 1,8 százalékponttal lassítja az ilyen jellegű rendszerváltás, korrigálva demográfiai trendekkel. Az eredmények azt jelentik, hogy jelentős hatással van a gazdasági teljesítményre az államberendezkedés. Hosszabb időtávra is kiszámolták a demokrácia hatását a növekedésre. Az 1850 és 2000 közötti időintervallumban azonban szembe kell nézni azzal, hogy a minta elemszáma óhatatlanul kisebb lesz, valamint a statisztikai nyilvántartás sem volt olyan megbízható a korábbi időszakban például a számítógépes adatbázisok hiánya miatt. Az eredmények ebben az esetben azt mutatták, hogy a demokráciának majd kétszer akkora hatása van a növekedésre, mint a rövidebb időtáv alatt. Ebből arra lehet következtetni, hogy a stabil, állandó demokrácia erőteljesebb növekedési hatást fejt ki, mint az egyszerűen vett demokratikus átmenet. [11, p. 8]

A demokrácia kialakulásnak módja sem mindegy azonban. Kijelenthető, hogy a demokratikus átmenet előtti liberalizáció, gazdasági nyitás nagyobb növekedési hatást eredményez, mint a fordított sorrendben megvalósított reform. Ez azzal magyarázható, hogy a gazdaságilag nem nyitott, nem piacokonform intézményrendszerrel, szabályozással rendelkező országok esetében nagy veszélyt jelentenek a populista politikák és az újraelosztási viták által gerjesztett feszültségek, míg liberalizált gazdasági rendszerű fiatal demokráciákban nagyobb hangsúlyt kap a gazdasági hatékonyság [11, p. 6].

Vizsgálható, hogy az elnöki típusú, vagy a parlamentáris demokrácia bizonyul-e jobbnak, illetve, hogy a többségi vagy arányos választási rendszer eredményez-e olyan rendszert, amelyben a gazdasági növekedés nagyobb. Statisztikai számítások szerint prezidenciális demokráciákban 1,5 százalékponttal [11, p. 7] nagyobb gazdasági növekedés volt megfigyelhető, mint a parlamentáris demokráciákban. A választási rendszereknek önmagukban véve nincs hatása a gazdasági teljesítményre. A demokrácia fentebb említett két fajtájával kombinálva viszont már jelentős hatás mutatható ki, ezt azonban a kormányzati kiadások nagyságára gyakorolják. Egy prezidenciális és többségi választási rendszerű demokrácia éves átlagos szinten 2 százalékponttal csökkenti a kormányzati kiadásokat a GDP arányában kifejezve egy parlamentáris és arányos választási rendszerhez viszonyítva [10, p. 4].

Az institucionalisták elméleteit felhasználva tehát azt szerettem volna bizonyítani, hogy az intézmények meghatározó szerepet játszanak a gazdasági teljesítményben. Ezt követően olyan, empirikus vizsgálatokon alapuló eredményeket mutattam be, amelyek a demokrácia és a gazdasági teljesítmény közötti pozitív kapcsolatot bizonyítják. A nyugat-balkáni térség elemzéséhez ezeket vettem elméleti alapul. Mindezeknek természetesen sok cáfolata is megtalálható a szakirodalomban, ennek az áttekintése azonban szétfeszítené a tanulmány terjedelmi és tartalmi kereteit.

## 2. A STABILIZÁCIÓS ÉS TÁRSULÁSI FOLYAMAT FŐBB JELLEMZŐI

Az 1990-es évek végén dolgozták ki a stabilizációs és társulási folyamatot (SAP - Stabilization and Association Process). A folyamat elindulásától kezdve az Európai Unió játszik kiemelkedő szerepet a Nyugat-Balkán stabilizálásában, ehhez a legmegfelelőbb eszköznek az EU tagság perspektívájának felajánlását látta a közösség. Az integrációs folyamatot az Európai Tanács csúcsertekezletein meghozott politikai állásfoglalások, deklarációk erősítették meg. Időrendi sorrendben a következő csúcstalálkozók bírnak kiemelt jelentőséggel:

- Feirai csúcstalálkozó (2000. június 19-20.)
- Zágrábi csúcstalálkozó (2000. november 24.)
- Thesszalóniki csúcstalálkozó (2003. június 21.)

Ezek közül az időrendi sorrendben harmadik csúcstalálkozón fogadták el az úgynevezett thesszalóniki napirendet (Thesszalóniki Agenda), ez a dokumentum kiemelt jelentőséggel bír az integrációt illetően. A dokumentum kiemelt területekként kezeli a következőket [15]:

- További konszolidáció, stabilitás támogatása és demokratikus fejlődés.
- A Nyugat-Balkán integrációja a kibővített Stabilizációs és Társulási folyamat keretein belül.
- Szervezett bűnözés elleni harc.
- Gazdasági fejlődés támogatása.
- Hosszú távú megbékélés és regionális kooperáció.

A stabilizációs és társulási folyamatnak három fő irányvonala van [7]. Egyrészt stabilizációs és társulási szerződések megkötésével teszik szorosabbá a Nyugat-Balkán országaival a kapcsolatokat, amelyek a tagság előszobájaként értelmezhetőek. Másodsor az EU kereskedelempolitikai preferenciák nyújtásával és autonóm kereskedelempolitikai intézkedésekkel ösztönzi a két térség közti kereskedelmet. Harmadszor az EU pénzügyi segítséget is nyújt az országoknak a CARDS (Community Assistance for Reconstruction Development and Stabilization) és az azt felváltó IPA (Instrument for Pre-accession Assistance) programokon keresztül. A szerződéses viszonyok és az országok státuszának alakulását az 1. táblázat érzékelteti.

1. táblázat

*Stabilizációs és társulási szerződések aláírása és hatályba lépése*

Ország	Státusz	Szerződés aláírása	Hatályba lépés	EU tagfelvételi kérelem beadása
Horvátország	tagjelölt	2001. október 19.	2005. február 1.	2003. február 21.
Macedónia		2001. április 9.	2004. április 1.	2004. március 22.
Albánia	potenciális tagjelölt	2006. június	2009. április 1.	2009. április 28.
Montenegró		2007. október 15.	2010. május 1.	2008. december 15.
Bosznia-Hercegovina		2008. június 16.	nem lépett hatályba	nem adta be.
Szerbia		2008. április 29.		
Koszovó*		nem írták alá.	-	nem adta be.

\* Az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1244/99. számú határozata értelmében.

Forrás: Saját szerkesztés az Európai Bizottság hivatalos lapja alapján

Ez a folyamat hasonlóságokat mutat a közép- és kelet-európai országok és az EU közötti kapcsolatrendszer alakulásával, amely a politikai rendszerváltás után volt jellemző. Ott is társulási szerződéseket kötött az EU az érintett országokkal, amiket európai megállapodásoknak neveznek. Abban a folyamatban is alkalmazták az aszimmetrikus preferenciákat a társulási szerződéssel rendelkező országok javára. A pénzügyi és technikai segítségnyújtás pedig a PHARE (Pologne/Hongrie: Assistance pour la Restructuration Economique) programmal valósult meg, amely később az ISPA és a SAPARD programmal egészült ki. [6, p. 229.] Érvényesült a regionális blokk szemlélet is, mert jobbra közép- és kelet-európai országok integrációjáról szólt a csatlakozási folyamat (Ciprus és Málta kivételével). Szintén fontos, gazdaságélénkítő szerepet játszott az országok egymás közti kereskedelmének a liberalizálása (CEFTA – Central European Free Trade Agreement – Közép-európai Szabadkereskedelmi Egyezmény).

A múltbéli bővítések is szerepelt a kitűzött célok között a jogharmonizáció, a demokratikus értékek bensővé tétele valamint a megfelelő intézményrendszer kialakítása, az infrastrukturális rendszerek fejlesztése stb.

Különbségként említhető, hogy a balkáni integrációban sokkal nagyobb szerepet kap a stabilizáció és az intézményépítés, a demokratikus átalakulás igénye. Ez abból fakadhat, hogy nemcsak egy más gazdasági berendezkedés, hanem egy közelmúltbeli háború is mélyítette a fejlettségbeli szakadékot az unió és a térség között. Ráadásul az önálló nemzetállami létet is sok állam csak az elmúlt években tapasztalhatta meg. Ez sem teljesen új elem azonban. Nem feledkezhetünk meg arról, hogy például Magyarországnak az EU-csatlakozás előtt szintén rendeznie kellett esetleges vitás kérdéseit a szomszédaival. Ennek a pótlólagos kritériumnak úgynevezett alapszerződések megkötésével tett eleget Magyarország az 1990-es évtizedben, amelyeket majdnem minden szomszédos országgal megkötött. [16] Az alapszerződések burkoltan arra szolgáltak, hogy a szomszéd államok revizionista félelmeit megszüntessék, ezzel szolgálva a térség békéjét és stabilitását. Emellett a kisebbségek jogainak védelme is fontos szerepet kapott, betartásuk ebből a szempontból nem minden esetben eredményes. Az etnikumok jogainak, helyzetének rendezése a stabilizációs és társulási folyamatban is hangsúlyos.

Megjegyzendő, hogy az európai megállapodásokban nem szerepelt konkrétan az európai uniós csatlakozás perspektívája az azt aláíró országok előtt, míg itt 2000 óta újra és újra deklarált célként szerepel ez az említett okok miatt. Kezdetben a közép- és kelet-európai országokat fejlettségük és integrációérettségük alapján két nagyobb csoportba lehetett sorolni, itt azonban igen nagy különbségek tapasztalhatók az aspiránsok között, ezért nagyobb súllyal szerepel a megítélésükben az egyéni teljesítmény. [3, p. 4] Míg a keleti bővülést végre lehetett hajtani két, egymáshoz időben nem túl távoli lépésben (Bulgária és Románia csatlakozását a keleti bővítéshez sorolva), addig a jelenleg szóban forgó bővítés minden valószínűség szerint csak több és időben távol eső lépésekben valósítható meg, ha a racionalitás és szigorú monitoring elvét nem múlja felül az instabilitástól való félelem. Szintén párhuzam, hogy a keleti bővítés feltétele is intézményi reform volt az EU oldaláról, amelyet a Nizzai Szerződés hatályba lépése szentesített, a mostani bővítéshez pedig elengedhetetlennek tűnt a Lisszaboni Szerződés elfogadása.

A korábbi, főleg a keleti bővítéssel összehasonlítva az állapítható meg, hogy a stabilizációs és társulási folyamatban sokkal nagyobb szerepet kap a demokratizálás és a politikai stabilitás megteremtése, mint korábban. Ebből azt a következtetést lehet levonni, hogy az EU tudatában van annak: más megközelítést igényel a régió, de az eddig bevált keretrendszerben nem hajtottak végre radikális változtatást.



### 3. A DEMOKRÁCIA FEJŐDÉSE ÉS A GAZDASÁGI NÖVEKEDÉS KÖZÖTTI KAPCSOLAT A NYUGAT-BALKÁNON

Az első részben bemutattam, hogy az új institucionalisták szerint a demokrácia és a gazdasági teljesítmény között pozitív kapcsolat áll fenn. Ebben a részben a demokrácia fejlődésével és annak a gazdasági teljesítményre gyakorolt hatásaival foglalkozom. A Freedom House elnevezésű szervezet által publikált demokráciaindex alakulását és a térség GDP dinamikáját vetem össze korrelációs koefficienszek számításával. Ezzel a módszerrel a forrástranszfer és a gazdasági növekedés trendjeit is elemzem, majd összehasonlítom a kapott eredményeket.

#### 3.1. A demokratizálódás és a gazdasági növekedés

A Freedom House elnevezésű szervezet egyik kiemelt tevékenysége, hogy vizsgálja az egyes országokban a demokratikus értékek elfogadottságát és szerepét. Az úgynevezett demokráciaindex (democracy score) kifejezetten az átmeneti demokráciák jellemző mérőszáma, értékét a Nyugat-Balkán államaira is évente kiszámolják, publikálják. Kiszámítása során hat összetevő alakulását veszik figyelembe, ezek a következők [17]:

- a választási rendszer működése;
- a civil társadalom fejlettsége, politikai döntésformáló ereje;
- a független média;
- kormányzati teljesítmény (központi és helyi szinten egyaránt);
- jogállamiság megléte, a bíróságok függetlensége;
- korrupció.

#### 2. táblázat

A demokráciaindex alakulása a Nyugat-Balkán országában (2000–2009)

Demokráciaindex	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Albánia	4,75	4,42	4,25	4,17	4,13	4,04	3,79	3,82	3,82	3,82
Bosznia-Hercegovina	5,42	5,17	4,83	4,54	4,29	4,18	4,07	4,04	4,11	4,18
Horvátország	4,46	3,54	3,54	3,79	3,83	3,75	3,71	3,75	3,64	3,71
Koszovó	5,67	5,04	4,00	3,88	5,50	5,32	5,36	5,36	5,21	5,11
Macedónia	3,83	4,04	4,46	4,29	4,00	3,89	3,82	3,82	3,86	3,86
Montenegró	5,67	5,04	4,00	3,88	3,83	3,79	3,89	3,93	3,79	3,79
Szerbia	5,67	5,04	4,00	3,88	3,83	3,75	3,71	3,68	3,79	3,79

Forrás: Saját szerkesztés a Freedom House adatai alapján [18].

A demokráciaindex értékének alakulását mutatja a 2. táblázat a Nyugat-Balkán országában 2000 és 2009 között. Bár Montenegró és Koszovó is csak 2004 után jött létre, 2004-től már külön számítják ezekre az országokra is a demokráciaindexet. Figyelembe véve, hogy az index csökkenő értéke fejezi ki a jól működő demokrácia felé való közeledést, minden balkáni ország javuló tendenciát mutat. Az időszak végén viszont a legtöbb országnál megtört ez a demokratizálódási folyamat, Montenegró ellenpéldaként szolgálhat, mert ott az index alakulása szempontjából kedvezőtlen 2006 és 2007 után újra kedvező irányzatok érvényesültek.

A Freedom House által számolt demokráciaindex ismeretében lehetővé válik annak a vizsgálata, hogy milyen kapcsolat áll fenn a demokratizálódási folyamatok és a gazdasági teljesítmény között. Mikéért arról korábban már szó volt, az intézményi közgazdaságtan képviselőinek empirikus adatokon nyugvó vizsgálatai pozitív kapcsolatot mutattak ki a kettő között. A vizsgálatot a Nyugat-Balkán országaira külön-külön, valamint a régió egészére is elkészítettem. A régió gazdasági teljesítményének mérőszámát az Eurostat adatbázisa alapján állítottam elő, összesített GDP-t képezve (a régió országai éves GDP adatainak összeadásával). Ez felvet bizonyos statisztikai problémákat, ennek ellenére nagyságrendileg megfelelő eredményt kapunk a módszerrel. Azért tartottam fontosnak egy összesített GDP előállítását, mert így összehasonlíthatom az európai uniós forrástranszfer és a gazdasági növekedés együttmozgását a demokráciaindex és a gazdasági növekedés együttmozgásával. Mivel azonban a Freedom House a Nyugat-Balkánra nem készít külön értékelést, ezért magam állítottam elő a demokráciaindexet a térségre. Ehhez az egyes évek indexeinek egyszerű számtani átlagát használtam, nem vettem figyelembe sem az ország területét, sem lakosságát, sem gazdasági potenciálját. Azért választottam ezt a módszert, mert véleményem szerint ezek az indexértékek olyan minőségi kategóriát mérnek, amelynél nem hordoz magában többlet-magyarázóerőt a bonyolultabb módon, súlyozással előállított indexszám (3. táblázat).<sup>1</sup>

3. táblázat  
A GDP és a demokrácia index együttmozgását kifejező korrelációs  
koefficiens a Nyugat-Balkán országokban (2000–2009)

Ország	A GDP és demokráciaindex közötti korrelációs koefficiens	
	az IMF adatai alapján	az Eurostat alapján
Albánia	-0,8887	-0,9260
Bosznia	-0,8199	-0,8985
Horvátország	-0,3053	-0,3263
Macedónia	-0,5468	-0,5407
Montenegró	-0,2599	-0,5933
Szerbia	-0,6806	-0,0975
Koszovó	-	0,1603

*Forrás: Saját szerkesztés a Freedom House, az IMF és az Eurostat adatai alapján.*

A korrelációs koefficiens értékét illetően előre kell bocsátani, hogy a demokráciaindex és a gazdasági növekedés estén akkor beszélhetünk pozitív kapcsolatról, ha a koefficiens értéke negatív, mert amíg a gazdasági növekedés esetén a pozitív elmozdulás a kedvező, addig a demokrácia indexnél a negatív. Mindez a támogatások

<sup>1</sup> A népességgel való súlyozás talán indokolt lehetne, de kiugrónak minősülő értékkel mindössze Koszovó rendelkezik. Ezáltal a jelenleginél csekélyebb hatása lenne az összindex alakulására, ha lakosságszám alapján történe a súlyozás, ezzel pedig a később olvasható eredményben csak még inkább a demokrácia javára billentené a mérleg nyelvét, amennyiben a gazdasági növekedésre esetlegesen gyakorolt hatást vesszük szemügyre.

összege és a gazdaság növekedése között már nem igaz, ott a pozitív kapcsolatot a pozitív előjelű érték, a negatív kapcsolatot a negatív előjelű érték fejezi ki. A GDP értéke folyó árfolyamon, millió euróban értendő, mert nem lenne indokolt összevetni támogatási értékeket és indexértékeket a gazdasági növekedési ütemmel, ami csak az előző évihez viszonyított százalékos elmozdulást fejezi ki. Minden esetben csak adott két adatsor közötti kapcsolat modellezésére használtam fel a korreláció vizsgálatát, ezért azokat olyan módon lehet értelmezni, hogy milyen mértékben tapasztalható az adott két változó együttmozgása, nem pedig úgy, hogy milyen mértékben van befolyással a gazdasági növekedésre az egyik vagy másik változó, mivel ehhez a klasszikus értelemben vett korrelációanalízishez egyszerre igen sok változó együttes vizsgálata szükséges.

Az országok korrelációs koefficienseinek táblázatában külön oszlopban tüntettem fel a koefficienseket aszerint, hogy az IMF vagy az Eurostat adatai alapján számoltam. Azért tartottam fontosnak a megkülönböztetést, mert az IMF egészen 2009-ig szolgáltat adatokat a bruttó hazai termékre vonatkozóan (saját becsléseire támaszkodva 2007 után), míg az Eurostatnál csak 2007-ig érhető el minden országra teljes adatsor. Így az IMF adatok alapján számolt korrelációs koefficiens 2 évvel nagyobb időszakot ölel fel, ezáltal megbízhatóbb képet ad. Montenegró és Szerbia kivételével nem tér el jelentősen a két adatsor. E két országnál viszont nehezzé teszi az adatgyűjtést az, hogy nemrég történt a szétválásuk. Koszovó (amelynek GDP-jéről az IMF nem szolgál adatokkal) az egyetlen ország, ahol negatív kapcsolat áll fenn a demokrácia és a gazdasági teljesítmény között. A legerősebb összefüggés Albániában van, ahol azt lehet mondani, hogy a két érték szinte teljesen együtt mozog. A leggyengébb pozitív kapcsolat az IMF adatai alapján Montenegróban, az Eurostat adatai alapján Szerbiában van a demokráciaindex alakulása és a gazdasági teljesítmény között.

A 4. táblázat azokat az eredményeket tartalmazza, amelyeket a Nyugat-Balkánnak nyújtott forrástranszfer és a gazdasági növekedés, valamint az összesített balkáni demokráciaindex és a gazdasági növekedés együttmozgásának feltárásaként kaptam. Miképpen már kiemeltem, csak úgy értelmezhetőek a kapott eredmények, mint az adott két változó együttmozgásának kifejezői, ily módon szemléltetve a kapcsolatot a demokrácia és a gazdasági teljesítmény, valamint a támogatások összege és a gazdasági teljesítmény között.

4. táblázat  
A demokráciaindex és az uniós forrástranszferek hatása  
a gazdasági növekedésre a Nyugat-Balkánon

Év	Nyugat-Balkán átlagos demokráciaindex	Nyugat-Balkán összesített GDP [M EUR]	Támogatás [M EUR]
2000	5,07	63 564,78	1045,7
2001	4,61	56 082,28	926,9
2002	4,15	63 013,07	756,4
2003	4,06	67 303,50	634,8
2004	4,20	74 786,85	679,9
2005	4,10	80 857,96	662,7
2006	4,05	89 988,93	668,8
2007	4,06	103 391,09	661,06

Forrás: Saját szerkesztés az Eurostat és a Freedom House adatai alapján.

5. táblázat  
A korrelációs koefficiens

	Korrelációs koefficiens
GDP és demokráciaindex	-0,565419
GDP és támogatás	-0,607633

*Forrás: Saját szerkesztés az Eurostat és a Freedom House adatai alapján.*

A kapott eredmények tartalma egyértelmű. A demokratizálódás és a gazdasági teljesítmény között a kapcsolat pozitív és erősnek mondható, tehát egyértelműen jótékony hatással van a demokratizálódás a gazdasági teljesítményre. Az viszont, hogy 2000 és 2007 között folyamatosan csökkent a támogatási összegek nagysága, nem vetette vissza a gazdasági növekedést. A negatív korreláció a támogatások és a gazdasági növekedés között leginkább abból fakad, hogy a CARDS rendszerben a támogatási összegek folyamatos csökkentése mellett döntöttek az időszakra nézve. A táblázatokat szemlélve azt a következtetést (bizonytalansággal küzdve bár) vonhatjuk le, hogy a főleg a demokratizálódással összefüggésbe hozható intézményfejlesztési támogatások előtérbe helyezése pozitív lépés volt az IPA kidolgozásakor, mert ez a demokráciaindexekben bekövetkező pozitív elmozdulást célozhatja meg, ezáltal megteremtve a gazdasági növekedés és a reálkonvergencia alapjait.

## ÖSSZEFOGLALÁS, KÖVETKEZTETÉSEK

A Nyugat-Balkán integrációja a következő évtized egyik meghatározó problémája lehet az Európai Unió életében. Nehéz és hosszadalmas feladatnak ígérkezik a volt Jugoszlávia utódállamainak és Albániának a felzárkóztatása gazdasági, intézményi és kulturális szempontból egyaránt. Tanulmányom célja ennek a kérdéssel, bizonytalansággal teli problémakörnek egy sajátos megközelítésből történő, az intézményi közgazdaságtan eredményeire támaszkodó tárgyalása volt.

Kiindulópontként az intézményi közgazdaságtan tudományos eredményeit mutattam be. Mindezt azért tettem, mert a közgazdaságtan e területe kiemelten fontos szerepet tulajdonít a társadalmi rendszer minőségét és a gazdasági teljesítményt nagymértékben befolyásoló intézményrendszernek. Ez pedig jobbra csak hosszú távon, mélyreható társadalmi reformok következtében változtatható meg. Ilyen problémával szembesül az EU is a Nyugat-Balkánon, ahol teljesen más intézményrendszerrel, társadalmi értékekkel és vallási háttérrel rendelkező államok várnak a csatlakozásra, miközben az etnikai feszültségek is jelentősek. E cél elérése kölcsönösen nagy áldozatokat követel a felektől. A Balkán vonatkozásában az a következtetés vonható le, hogy a jól működő intézményrendszer kiépítése elsődleges célként kezelendő, mert így teremthető meg a biztos alap a térség gazdasági és társadalmi felzárkóztatására.

A bővítés keretrendszere a korábbi bővítési gyakorlattal összevetve nem ment át radikális változtatásokon, de új elemekkel gazdagodott. Ennek egyik oka lehet, hogy a régmúlt és a közelmúlt történelmét tekintve is különbözik a régió fejlődéspályája a nyugat-, illetve a közép- és kelet-európaiktól egyaránt. Másrészt a tapasztalatok bővülése és az átveendő közösségi vívmányok nagyobb terjedelme is okát jelentheti a

várhatóan elhúzódó bővítésnek. Véleményem szerint szerencsésebb lenne, ha az előbbi szempontrendszer gyakorolna nagyobb hatást a folyamatokra, de az, hogy lényeges különbség nem tapasztalható a keretrendszerben arra utal, hogy inkább a második jelenség az oka új elemek megjelenésének.

Paradox módon az egyre bővülő *acquis communautaire*-hez való igazodás feladatával az idő előrehaladásával egyre fejletlenebb országok szembesülnek. Ez önmagában azt vetíti előre, hogy a csatlakozni kívánók egyre hosszadalmasabb csatlakozási procedúrára számíthatnak. A demokrácia index és a gazdasági növekedés közti pozitív kapcsolat viszont arra mutat rá, hogy az EU által elvárt jogharmonizáció és az EU által vezényelt intézményépítés számokban is kifejezhető pozitív haszonnal jár a Nyugat-Balkán államai számára. Ez jobban motiválhatja a folyamatban résztvevő feleket a még szükséges lépések, reformok meghozatalára.

Nem lehet eredményes a stabilitási és társulási folyamat, ha a Nyugat-Balkánon csak úgy tekintenek az Európai Unióra, mint anyagi támogatóra. Számukra is elsőszámú érdek a megfelelő intézményrendszer kialakítása, mert a kiszámolt korrelációs koefficiensek szerint sokkal inkább a demokratizálódási folyamatok iránya játszik meghatározó szerepet a gazdasági felzárkózásban, mint az EU által nyújtott támogatások összege. Éppen ezért tartom megalapozott lépésnek az intézményfejlesztés koncentráltabb megcélzását a térségnek nyújtott támogatások meghatározásánál, ezzel a demokratikus intézményrendszer minden bizonnyal gyorsabban lesz kiépíthető a csatlakozni kívánó országokban. Ez pedig a mélyen gyökerező etnikai ellentétek kezelésében is jótékony hatást fejthet ki a jövőben, amellettt hogy a koppenhágai kritériumoknak is eleget tehetnek a csatlakozásra váró országok a Nyugat-Balkánon.

## IRODALOMJEGYZÉK

- [1] ACEMOGLU, D., JOHNSON, S., ROBINSON, J., YARED, P. (2005): From Education to Democracy. National Bureau of Economic Research (NBER), Cambridge.
- [2] ACEMOGLU, D., JOHNSON, S., ROBINSON, J. (2004): Institutions as the Fundamental Cause of Long Run Growth. (NBER), Cambridge.
- [3] BECHEV, D. (2006): Carrots, sticks and norms: the EU and regional cooperation in Southeast Europe. [http://www.sant.ox.ac.uk/esc/esc-lectures/carrots\\_sticks.pdf](http://www.sant.ox.ac.uk/esc/esc-lectures/carrots_sticks.pdf) (Letöltés ideje: 2010. március 2.)
- [4] CASELLI, F., GENNAIOLI, N. (2007): Economics and Politics of Alternative Institutional Reforms. NBER, Cambridge.
- [5] GEDEON PÉTER (2008): Gazdasági fejlődés és politikai demokrácia. Politikatudományi Szemle XVIII/1. 26-42. o.
- [6] LOSONCZ MIKLÓS (2009): Az Európai Unió Rómától Budapestig. Tri-Mester, Tatabánya.
- [7] NÉMETH CSABA: Az Európai Unió Koszovóban. [http://www.glossaiuridica.hu/gi0901/nem/gi0901\\_nem\\_nemeth\\_csaba.pdf](http://www.glossaiuridica.hu/gi0901/nem/gi0901_nem_nemeth_csaba.pdf) (Letöltés ideje: 2010. március 3.)
- [8] NORTH, D. C. (1990): Institutions, Institutional Change, and Economic Performance. Cambridge University Press, 2-22. o., New York.
- [9] NORTH, D. C., THOMAS R. P. (1973): The Rise of the Western World: A New Economic History. Cambridge University Press, Cambridge.
- [10] PERSSON, T., TABELLINI, G. (2004): Constitutional Rules and Fiscal Policy Outcomes. American Economic Review 94, 25-45. o. [http://people.su.se/~tapers/papers/aer\\_aug03\\_final.pdf](http://people.su.se/~tapers/papers/aer_aug03_final.pdf) (Letöltés ideje: 2010. július 5.)

- [11] PERSSON, T., TABELLINI, G. (2006): Democracy and Development: The Devil in the Details. NBER, Cambridge.
- [12] PERSSON, T., TABELLINI, G. (2007): The Growth Effect of Democracy: Is it Heterogenous and how can it be Estimated? National Bureau of Economic Research (NBER), Cambridge
- [13] PÓK ATTILA (2007): A Balkán mint stratégiai térség Magyarország számára. MTA Társadalomkutató Központ <http://www.mta.hu/fileadmin/2009/strategia/Balkan.pdf> (Letöltés ideje: 2010. január 26.)
- [14] WILLIAMSON, O. E. (1985): The Economic Institutions of Capitalism. The Free Press, New York.
- [15] The Thessaloniki agenda for the Western Balkans. [http://ec.europa.eu/enlargement/enlargement\\_process/accession\\_process/how\\_does\\_a\\_country\\_join\\_the\\_eu/sap/thessaloniki\\_agenda\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enlargement/enlargement_process/accession_process/how_does_a_country_join_the_eu/sap/thessaloniki_agenda_en.htm) (Letöltés ideje: 2010. március 10.)
- [16] [http://www.playhold.com/www.ckke.hu/index\\_10406033.php](http://www.playhold.com/www.ckke.hu/index_10406033.php) (Letöltés ideje: 2010. április 25.)
- [17] Methodology. <http://www.freedomhouse.hu/images/nit2009/methodology.pdf> (Letöltés ideje: 2010. szeptember 7.)
- [18] Nations in Transit 2009. <http://www.freedomhouse.org/template.cfm?page=485> (Letöltés ideje: 2010. március 30.)

### ***Egyéb források***

<http://ec.europa.eu/enlargement>

[http://europa.eu/index\\_hu.htm](http://europa.eu/index_hu.htm)

<http://www.europarl.europa.eu/>

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

<http://www.freedomhouse.org/template.cfm?page=1>

<http://www.imf.org/external/data.htm>

<http://www.nber.org>

## VAKHAL PÉTER\*

# Szocialista dezintegráció

### SOCIALIST DESINTEGRATION

The mainstream economic literature pays unfairly little attention to the disintegration of economic systems. The economic reasons of change of socialist regimes and the disintegration of Comecon are well known. Nevertheless just is little known about the economic and social processes in the background which have forced the individuals to irrational actions and the regime to continuous and hardly sustainable stabilization. This study deals with these questions. The period between 1950 and 1990 is considered as the prisoner's dilemma of socialism and the author tries to find the solution of the game.

### ELMÉLETI HÁTTER

Egy ország politikai ideológiája a külfölddel való kapcsolattartástól kezdve a lakosság mindennapi tevékenységéig gyakorlatilag minden meghatároz. Amennyiben kettő vagy több ország politikai, gazdasági és társadalmi szempontból homogén csoportot alkot, akkor ezek az országok gyakran működnek együtt. Mind a nemzetközi együttműködés, mind a nemzet politikai ideológiája addig tartható fenn, ameddig a benne részt vevők (országok és a lakosság) számára a rendszer működéséből fakadó előnyök hasznosak. Ilyenkor az uralkodó rendszer optimálisnak tekinthető. Ugyanakkor, ha a regnáló rendszer (akár nemzeti akár nemzetközi szinten) felbomlik, akkor az ebből a szempontból szuboptimális, hiszen ez csak akkor történhet meg, ha az a benne résztvevők számára már nem hoz akkora nyereséget (vagy éppen veszteséget okoz), mintha más utat választanának. Ha ez előfordul, akkor a rendszer és a nemzetközi együttműködés csak akkor maradhat fenn hosszú távon ha a hatalom kikényszeríti a stabilitást. Ez történhet politikai vagy gazdasági vesztegetéssel, esetleg erőszakkal.

Figyelembe véve azt, hogy a *KGST* és a szocialista államrendszer felbomlása után az egykori tagok milyen társadalmi-gazdasági válsággal néztek szembe, következtetni lehet arra, hogy milyen belső feszültségek lehettek az országokban. A szocialista rendszert több esetben is fegyverrel tartották fenn (pl. Magyarországon 1956-ban vagy Csehszlovákiában 1968-ban), és a rendszer idővel, társadalmi *igazságtalanságokkal* lett tele, a tagállamokban működő állambiztonsági terrortól nem is beszélve.

Meg kell azonban említeni, hogy a II. világháború után elinduló szocializmusba, való átmenet mögött véleményünk szerint volt *társadalmi támogatás*. A háború előtti poszt-feudális viszonyok között élő parasztság, és a prekapitalista körülmények között élő munkásság ugyanis a háborúban elszenvedett veszteségek okán követelésekkel lépett fel. Már közvetlenül a háború után földosztást hajtottak végre, majd néhány évvel később megkezdődött a gyárak, üzemek államosítása. Mindez erős nemzeti öntudat építés mellett ment végbe, amelyet illethetnénk akár állami fordizmus jelzővel is; a nép az államosítás miatt úgy érezhette, hogy kis tulajdont kapott, és ennek okán érdekelt volt a termelésben.

---

\* Kopint-Tárki Konjunktúrakutató Intézet, tudományos munkatárs, Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, PhD-hallgató, közgazdász.

A szocializmusba való átmenet vesztesei a közép- és felsőosztály. Ilyen nagy volumenű szerkezetváltásnál az átalakulásból származó hasznosságból a társadalom akkor érheti el a PARETO-optimumot, ha a veszteseket megfelelően kárpótolják, ráadásul így a rendszer tovább fenntartható, mivel nincs számottevő csalódott réteg. Az államosítás megfosztotta a közép és felső rétegeket attól, ami minden társadalom alapja már évszázadok óta; a tulajdonuktól. A kompenzáció azonban nemhogy elmaradt, hanem a rendszer módszeresen igyekezett csökkenteni a korábbi közép- és felsőosztály méretét és befolyását. Nem maradt tehát olyan közép, illetve felsőosztálybeli réteg egyetlen szocialista országban sem, amely jelentős befolyással bírt volna, így az olykor ésszerűtlen lépések is, melyek csak az egyik fél számára voltak előnyösek, gond nélkül mehettek végbe.

## A SZOCIALIZMUS KONSZOLIDÁCIÓJA

Ezen a ponton beszélhetünk először a *fogolydilemma* első köréről, ehhez azonban a vizsgált területet két részre kell bontani. Meg kell különböztetni a szocialista gazdasági együttműködést (KGST), valamint a szocialista politikai berendezkedést. A dezintegrációval e kettő szervesen összefügg, nem tekinthetjük egyiket sem exogén változónak, vizsgálatuk azonban külön elemzést követel. Az 1. táblázat azt az igen egyszerű játékelméleti modellt vázolja fel, amivel egy társadalomnak a politikához fűződő viszonyát jellemezhetjük, és ráillik az 1950-es évekbeli kommunista szerkezetváltására is.

1. táblázat  
A rendszerváltozás társadalmi mátrixa

		Munkásság	
		Együttműködik	Ellenáll
Értelmiség	Együttműködik	Prosperitás	Sztrájk
	Ellenáll	Polgári engedetlenség	Forradalom

Ahhoz tehát, hogy az állam fennakadások nélkül működni tudjon, meg kellett nyernie az eddig kvázi nincstelenségben élő munkásságot és parasztságot, és kompenzálnia kellett volna a középosztályt. Mivel mind a négy eset extrém szélsőségnek számít, ezért az egyensúly valahol középen alakul ki. Az állam tehát három dolgot tehet:

1. elnyeri a munkásság támogatását;
2. leküzdí az értelmiség ellenállását;
3. megpróbálja *végteleníteni* a játékot.

Ez utóbbi különösen fontos momentum. SELTEN tétele ugyanis kimondja, hogy véges számú játék lejátszása esetén a megoldás az *egyensúlyi* játék lejátszása *minden alkalommal* (PEPALL-RICHARDS-NORMAN, 2008). Egy olyan demokráciában, ahol négyévente vannak választások, tehát a játék véges, az egyensúly valahol középen alakul ki. Vannak sztrájkok és van polgári engedetlenség, lesz aki forradalmat akar, de végső soron a gazdaság növekedni tud. Végtelen időhorizontú játékok esetében azonban ez nincs így, a játékosok azt a játékot folytatják, ami számukra a legnagyobb hasznosságot nyújtja. Tudva azt, hogy a munkásság és a parasztság reakcióképessége önmagában (vagyis az értelmiség vezetése nélkül) viszonylag kicsi, a kommunista hatalom az 1950-es évek elején lényegében az értelmiség kontraszelekciójával hosszú távon biztosítani tudta hatalmát.



Az 1. táblázatot a lakosság cselekvési mátrixaként is értelmezhetjük. Megkülönböztetünk kooperáló és ellenálló stratégiát, és feltételezzük, hogy mindenki beleillik valamelyik stratégiába. Szerkezeti átalakulás esetén tehát az egyén kétféleképpen cselekedhet, attól függően, hogy mennyire éri meg saját magának az a stratégia, amit választ. Mérlegelnie kell, hogy mennyivel járhat jobban, ha nem kooperál, mint ha együttműködik és fordítva. Ha kicsi a kooperációból való kimaradás büntetése és a kooperáció haszna, akkor az együttműködésből való *kimaradás* lesz a domináns stratégia. Teljes informátság esetében ez egyértelmű, azonban viharos történelmi időkben az egyén nem lehet biztos abban, hogy a többiek követni fogják, és nem fog egyedül maradni az együttműködés megtagadásakor. Ha az állam tehát kellő súlyú büntetést szab ki (mondjuk halálbüntetés), melyet nyilvánosan végre is hajt, valamint megfelelően ösztönzi együttműködésre a polgárokat, akkor az egyensúly az együttműködés oldalán jön létre.

### A KGST-BE VALÓ BELÉPÉS DILEMMÁJA

A piacgazdasági alapokon működő gazdasági integrációk elméleti alapját JACOB VINER (1950) fektette le, az ő eszközrendszerével vizsgálhatjuk a társulásból fakadó előnyöket és hátrányokat, melyeket *kereskedelemleremtésként* és *kereskedelemlerelésként* definiált. Az integrációból származó legfőbb előny, hogy a tagok *között* jön létre kereskedelem (ott, ahol eddig nem létezett). Emellett viszont a korábban a vilá piacon bonyolított kereskedelmet a tagok egymás között folytatják (tehát a kereskedelem elterelődik, ami a vámunió negatív hatása). Különleges eset azonban, ha az integrációt megelőzően is jelentős kereskedelem folyt a tagok között, mivel ilyenkor a tagállamokban folyó *verseny* jelenti a kereskedelemteremtő hatást, és a hasznot (ANDREFF-ANDREFF, 1995).

A KGST megalakulása azonban *nélkülözi* a piacgazdasági alapokat, így nem is lehet elemezni a nyugat-európai gazdasági integrációt leíró eszközökkel. A szocialista országokban igyekeztek minden kapitalista jellegű intézményt felszámolni, így a versenyt is. A 2. táblázat Magyarország külkereskedelmi szerkezetét mutatja a háború előtt és után.

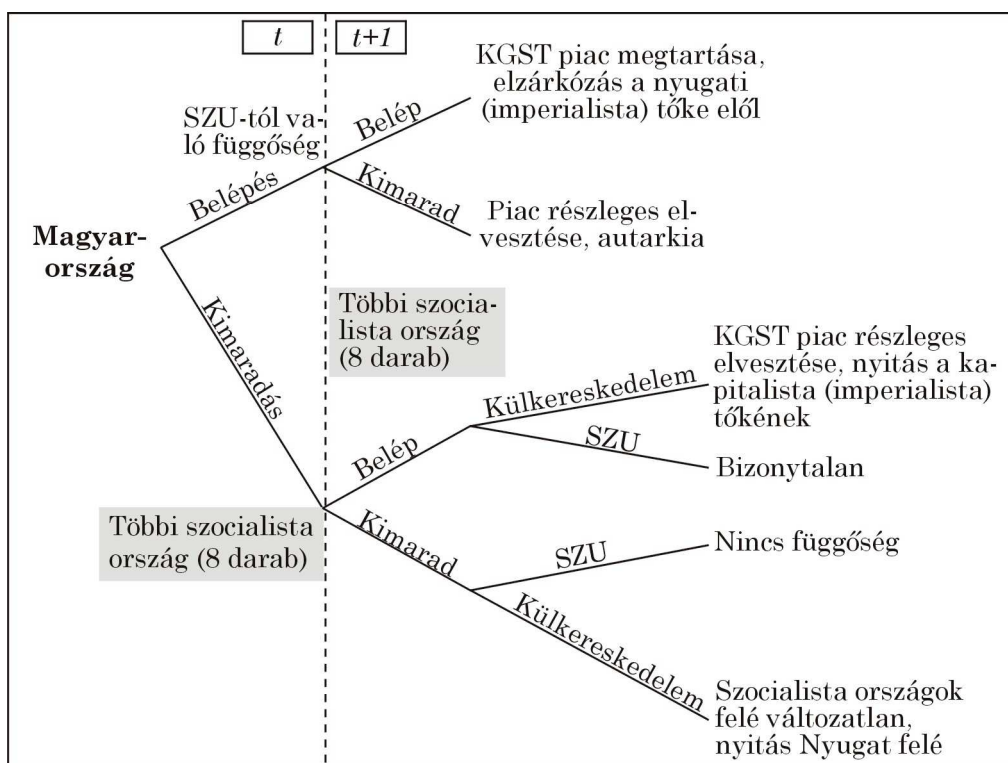
2. táblázat  
Magyarország külkereskedelmi szerkezte

Ország	1938		1949	
	Export	Import	Export	Import
Szovjetunió	0,1%	0,1%	24,9%	21,4%
Lengyelország	1,0%	1,4%	4,1%	5,3%
Csehszlovákia	4,1%	6,6%	10,1%	10,3%
Románia	4,0%	9,8%	5,6%	4,7%
Bulgária	1,9%	0,8%	1,4%	1,4%
Jugoszlávia és Albánia	3,1%	4,5%	3,4%	2,3%
NDK	-	-	1,8%	0,8%
Összesen	14,2%	23,2%	51,3%	46,2%

Forrás: KÖVES (2003)

A kialakult külkereskedelmi struktúra nem a szocialista tagállamok közötti szabad kereskedelem eredménye, mivel egyrészt hazánknak háborús jóvátételt kellett fizetnie, aminek egy részét termékekben törlesztette, másrészt a kereskedelem irányított volt, és a nyugati, tőkés országok sem tartottak fenn intenzív külkereskedelmi kapcsolatot a nem piaci alapú kereskedelmet folytató államokkal. Feltehető a kérdés, hogy a politikai nyomáson túl, mi ösztönözte a 6 szocialista államot a KGST magalakulásakor?

Egy lehetséges megoldás újra a fogolydilemma egy egyszerűsített változata. Miután a kelet-közép-európai országok, valamint a Szovjetunió között már 1949 előtt is kölcsönös interdependenciák alakultak ki, mindez a KGST-be való belépés melletti jelentős ösztönzőnek számított. A kimaradás ugyanis azt jelentette volna, hogy az importszükségletet a világpiacról kellett volna fedezni, ami jelentős költségnövekedést okozott volna. Ráadásul az exportcikkeket is a világpiacon kellett volna értékesíteni, ami jelentős tőkebevonást igényelt volna, hogy az áruk versenyképesek legyenek. Ilyen módon a KGST-ből kimaradt ország nem tudta volna magát függetleníteni a kapitalista nyugati világtól, ami sem ideológiailag, sem gazdaságilag nem volt reális.



1. ábra

A KGST integráció fogolydilemmája

Természetesen a kimaradás mellett is szóltak érvek. A világpiacon való kereskedés ugyanis komoly devizabevételeket eredményezett volna, és a Szovjetuniótól való függés is csökkent volna.

Abban az egyszerű esetben tehát, ha a világpiaci kereskedelemről származó nettó devizabevétel és a fejlesztési célú innovációk (jellemzően nyugati hitelekkel finanszírozott) költségének mérlege pozitív, a kimaradás lesz a domináns stratégia.

A játék 1 (t) körös, véges (t+1 időpontban már nem lehet „játszani”) és szimultán. Nem járható út a kivárás, mivel bárminemű hezitálás a kimaradással egyenlő, amelynek következményei vannak.

Az 1. ábra a KGST-be való belépés fogolydilemmájának sematikus rajza. Kiinduló pontként Magyarország van feltüntetve, de lényegében bármelyik *szocialista* ország szerepelhetett volna. A függőleges szaggatott vonal a játék végét jelenti, innentől a játékosok nem hozhatnak döntéseket. Ez azt is jelenti, ahogy előbb említettük, hogy a döntéseket *szimultán* hozzák meg. A játékot indirekt módon oldhatjuk meg, vagyis visszafelé kell elindulni.

Feltételezzük, hogy a KGST-be való belépés automatikusan a Szovjetuniótól való függést jelenti. A lehetséges lépések:

I. Az ország *belép*, ekkor két lehetőség van:

- 1) A többi ország is *belép*. Ilyenkor a tagok megtarthatják eddigi szocialista piacukat (ami a magyar külkereskedelem 50 százalékát tette ki), valamint teljesülhet a marxizmus-leninizmus ideológia nyugati (imperialista) kapitalista tőkéttől való elszakadása.
- 2) Az országok több mint fele *nem lép be*. Ekkor a belépett tagok nyilvánvalóan elvesztik importpiacuk nagy, valamint exportpiacuk kisebb részét. A magas világpiaci ár pedig minél nagyobb önellátásra ösztönöz.

II. Az ország *nem lép be*, ekkor szintén két lehetőség mutatkozik:

- 1) A többi szocialista ország *belép*. 1949-ben a Szovjetunió reagálása egy ilyen lépésre több mint bizonytalan volt, de arra biztosan számítani lehetett, hogy az eddig a KGST-tagokkal folytatott kereskedelem jelentős piacvesztést szenved el, egyrészt azért, mert a KGST-n belüli kereskedelem előnyt élvez a nem tagokkal szemben, másrészt jelentősen drágul az import (a világpiaci ár magasabb), és visszaesik az export (mert az ország termékei nem versenyképesek, vagy csak drágán tehetők azzá).
- 2) A többi szocialista ország is *kimarad*. Ekkor feltételezzük, hogy a Szovjetunió nem képes az összes fronton ellenlépéseket tenni, kénytelen a kimaradásba beletörődni. A külső piacok az egymásra utaltság miatt valószínűleg megmaradnak, de nyitni kell a kapitalista világ felé.

A kapitalista világ felé való nyitás azonban korántsem egyértelmű, inkább kényes, semmint önkéntes nyitás. A KGST-ből való kimaradás, vagy későbbi kilépés nem jelentette volna egyből (lásd Jugoszlávia) a szocialista rendszer bukását.

Könnyen belátható tehát, hogy a játék kimenetele a többi szereplő döntésétől függ (ez az ábrán szürkével van kiemelve), ami egyben azt is jelenti, hogy *mindegy* mit dönt esetünkben Magyarország. A játék *nem zéróösszegű*, mert az az ország, amelyik egyedül marad (akár belép, akár nem) szükségképpen veszít, és kénytelen a szocialista ideológiát felhívítani (csak így tudja ugyanis kompenzálni a veszteséget), vagy éppen elmélyíteni (autarkia).

Az országok tehát törekszenek a *kollektív* cselekvésre, arra hogy semmiképpen se maradjanak egyedül. A kimaradás csak akkor éri meg, ha minél több ország ezt teszi, ellenkező esetben a kimaradók „büntetésben” részesülnek. Hasonlóképpen a

belépés is csak akkor sikeres, ha minél több ország van benne, azaz széles körben lehet kereskedni, ami ellensúlyozhatja a Moszkvától való (belépéssel járó) függőséget. Fontos, és esetünkben döntő mozzanat, hogy belépéskor nincs büntető stratégia, mert az csak arra a néhány országra vonatkozik, akik kimaradtak. Ebből a megfontolásból a domináns stratégia a belépés lesz az országok részéről, mert véges játék lévén mindenki igyekszik nem benne lenni abban a néhány országnak a csoportjában, amelyik kimarad.

A gazdasági önállóság vagy függőség probléma megoldása korántsem egyértelmű. Bizonyos fejlődési szakaszokban, gazdasági önállóság, protekcionista iparpolitika szükséges, ez azonban nem minden esetben elegendő feltétele a növekedésnek. (AUSCH, 1968). Ebben az esetben a gazdasági növekedés a belső fogyasztásból, felhalmozásból táplálkozik, a növekedés bázisa tehát a lakosság, illetve a vállalatok. Tőkehiányos gazdaságokban azonban a növekedés csak külföldi tőke bevonása mellett mehet végbe. Az 1950-es években egyetlen közép-kelet-európai ország sem számított tőkében bővelkedő országnak, így az egymás közötti kereskedelmi megállapodások megkötése kézenfekvő megoldásnak bizonyult.

## A FELBOMLÁS FOLYAMATA

Piacgazdaságban az integrálódó országok számára a társulás kereskedelemteremtő hatása egy zéróösszegű játék, mert a drága hazai termelést helyettesíteni tudják egy másik tagországból származó olcsóbb importtal. Ennek következtében a nem hatékonyan termelő hazai vállalatok annyit veszítenek az integráción, amennyit a fogyasztók nyernek. Ez további kérdéseket vet fel elsősorban a szocialista fogyasztói társadalommal és a tulajdonnal kapcsolatban.

DALLAGO (1995) alapján a szocialista tulajdon tekinthetjük köztulajdonnak, ami viszont rendelkezik néhány speciális tulajdonsággal (DALLAGO, 1995, VARIAN, 2005):

- 1) kínálata oszthatatlan;
- 2) kínálata egységes;
- 3) elfogyasztása nem korlátozza mások belőle való részesedését;
- 4) mindenkinek ugyanazt a mennyiséget „kell elfogyasztani”.

A szocialista tulajdon vizsgálatakor fel kell tennünk a kérdést, hogy a fogyasztói igényeket hogyan lehet hatékonyan kielégíteni. Központi elosztással, tudományos alapon, vagy meg kell hagyni az embereknek a szabad választás lehetőségét? Szocialista szerzők előszeretettel hivatkoznak THORSTEIN VEBLENre, aki szerint az emberek pazarló fogyasztást folytatnak, amely így nem optimális és hatékony, ezért a központi elosztást kell alkalmazni, ami végül elvezet a teljes kollektívizmushoz. DICKINSON (1939) felhívja a figyelmet, hogy ha pontosan ismerjük az emberi szükségleteket, akkor azok sztenderdizálhatók, alacsony költségen, tömegtermelés során előállíthatók, és szinte ingyen értékesíthetők. Ebben az esetben az *áruhiány* természetesen *nem is létezne*.

A szakosodás miatt a KGST-ben való kereskedés, és ezáltal a termelés is irányított, ami a fogyasztásra is hatással volt. A nem piaci, hanem bilaterális alapon nyugvó kereskedelmi megállapodások kényszer alatt működtek azáltal, hogy az áru ellenértéke (kezdetben) szintén áru volt. Egy ország tehát azt termelte, amire a másik országnak szüksége (*is*) volt. A kereskedelmi megállapodások betartása pedig előrébb való volt, mint a saját belső kereslet kielégítése. Mindez már rövidtávon is felhívta a figyelmet a rendszer *igazságtalanságaira*, ami a központi elosztás sajátosságából fakad. A kapitalizmus elosztási rendszere ugyanis rendel-

kezik egyfajta belső *automatizmussal*. A központi elosztás, lehet, hogy *társadalmilag* optimális, de gyakorlatilag véletlenszerű, vagyis *gazdaságilag* igazságtalan (SCHUMPETER, 2003).

A fentiek arra kényszerítették a fogyasztót, hogy az elérhető kínálatból gazdálkodjon. Ha az egyénnel szemben felülről jövő *kényszert* gyakorolnak, akkor arra az egyénnek két válasza lehetséges:

- 1) alkalmazkodik a helyzethez;
- 2) kibúvókat keres.

Ez a fogolydilemma következő állomása. Nehéz ugyanis elképzelni, hogy *racionalis* egyének esetén az alkalmazkodás lesz az egyensúlyi állapot. Ha elfogadjuk azt az alaptételt, hogy minden emberi cselekedet célja a jólét maximalizálása, akkor racionális egyént feltételezve, nem tekinthetjük az alkalmazkodás lehetőségét PARETO-optimalisnak, amíg ugyanis az ember kis kibúvókat keresve (lehet ez nyugatról behozott ruhanemű vagy bármi más) javítani tud jóléti helyzetén, addig nem áll érdekében az alkalmazkodás. ELSTER (1995) társadalmi intézményekről szóló munkájában azt a konformizmust támadja, amely szerint az államok vezetői gyakran esnek áldozatul annak a naiv hitnek, hogy cselekvései nyomán az egyének nem módosítják stratégiájukat. A valós helyzet pedig pontosan ennek az ellentettje. Annak megakadályozására, hogy az egyének folyton a kiskapukat keressék, az államnak jutalmaznia kell az alkalmazkodókat, és büntetnie a kibúvókat, illetve minimalizálnia kell a kibújás lehetőségét. A KGST (és ezzel együtt a szocialista rendszer) addig tartható fenn, amíg az egyének *elhiszik*, hogy létezik a társulásból, valamint a szocialista rendszerből származó előny. Ehhez folyamatosan kis mértékben növelni kell az állampolgárok jólétét, biztosítani kell a jólét növekedésének fenntarthatóságát, és szigorúan büntetni kell a fejlett nyugati államokkal való bármi nemű kapcsolattartást.

Ez utóbbi intézkedés szülte a nyugatra való utazás *megtiltását*, a nyugati médiához való hozzáférés tilalmát, a nyugati valuta birtoklásának büntethetőségét stb. Továbbá szintén ide köthető az a több mint fél évszázadon keresztül hangoztatott propaganda, mely a szocializmus felsőbbrendűségéről szónokolt.

A közjavak egyik további jellemzője a *potyautas* jelenség megjelenése. Definíció szerint a potyautas jelenség olyan egyéneket takar, akik a közjavakat hozzájárulás nélkül használják, megtakarítva ezzel a beruházást, és a kockázatvállalást is egyben (VARIAN, 2005). Mindez persze a többi polgár nemtetszését váltja ki, és rávilágít arra a mára már szinte közhellyé vált, és egyébként a szocializmusban évtizedekig tiltólistán lévő, orwelli paradoxonra miszerint „*mindenki egyenlő, de vannak, akik egyenlőbbek a többinél*” (ORWELL, 2009).

Különösen aggályos a szocialista vezetés struktúrája, kezdve a helyi szinttől a nemzetközi szervezetekig. A probléma egyébként demokratikus berendezkedésű, kapitalista országokban is fennáll. A tanulmány elején szó volt arról, hogy a szocialista rendszer fenntartásának egyik kulcseleme, játékelméleti zsargonnal élve, a játék *végtelenítése*. Ez pedig azt teszi szükségessé, hogy a hatalmi elit *homogén* csoportot alkosson (eleget téve ezzel a kollektív cselekvés *olsoni* követelményének), amely homogenitás alapját a játék végtelenítése iránti igény képezze (emellett persze ideológia szempontok is megbújnak). Az előbbi gondolatmenet és a demokratikus-kapitalista rendszerek között a párhuzam ott húzódik, hogy a hatalom számára elsődleges politikai cél az újabb választások megnyerése, amire hatalomban eltöltött négy év áll a rendelkezésére, ami a kezdetekkor végtelen hosszúnak (kvázi végtelennek) tűnik. Mindez a kölcsönös felügyelet problémájának tipikus esetét hordozza magában, mivel a regnáló hatalom olyan felügyeleti szervet választ magának, ami vele

szemben *elnézőbb*. A kölcsönös felügyelet rendszerét pedig az *összejátszás* veszélye fenyegeti (ELSTER, 1995). Nyugati democráciákban mindezt a felügyeleti, bírósági szervek függetlenségére való törekvéssel próbálják ellensúlyozni. Ugyanez a szocializmusban minimum aggályos volt. Az Európai Unióban törekednek a demokratikus deficit érvényre jutására, ezzel szemben a KGST nem volt szupranacionális szerv, a döntéseket konszenzusos alapon hozták, ami *ab ovo* magában hordozza az *összejátszást*. Ennek folyományaként a KGST működése rendkívül nehézkes és bürokratikus volt, melynek tevékenységében a formális elemek domináltak (HONVÁRI, 2005).

Az *összejátszás* természetesen nem mindig rossz értelemben értendő, különösen, ha társadalmi szempontból *előnyösebb* helyzetbe hozza a feleket. Tudomásul kell venni ugyanakkor: az *összejátszás* sajátossága (játékelméleti terminológiával), hogy a döntéseket a játékban részt vevők egy kis csoportja együtt hozza meg, kizárva néhány játékost, akik így rosszabb helyzetbe kerülnek. Gazdasági integráció, együttműködés esetén azonban a helyzet némileg módosul. Azzal, hogy néhány ország egymásnak viszontpreferenciákat ad, kizár olyan országokat, amelyekkel azelőtt kereskedtek (a kereskedelemelterelés tipikus esete), így a nemzetközi gazdasági integráció (vámunió) is *összejátszásnak* tekinthető, amelyet a világpiac néhány szereplője folytat egymással, amivel ők maguk jobb helyzetbe kerülnek. Ezekben a társulásokban (legyen az EU vagy KGST) szigorúan szabályozzák a harmadik országokkal folytatott kereskedelem feltételrendszerét (sőt bizonyos esetekben korlátozzák). Ilyen esetben pedig pont az az ország tekinthető *renitensnek*, amelyik *akadályozza* az együttműködés elmélyülését, vagyis az *összejátszás* hatékonyságát gyengíti. Románia a KGST-t fennállásának egész ideje alatt, gyakorlatilag szabotálta annak működését, az ország szuverenitásának gyengülésére hivatkozva (HONVÁRI, 2005). Racionális körülmények között a nem együttműködő játékosokat „megbüntetik”, a politikai szinten szervezett társulásban ez azonban elmaradt. Nyilvánosan soha nem ítélték el Bukarestet, a színpalak mögött azonban támadták, JANOS (2003) pedig meg is jegyzi, hogy Románia tartott egy esetleges szovjet inváziótól, ami azonban soha nem következett be.

## A FELBOMLÁS OKAI

Az 1960-as évek végén bevezetett *új gazdasági mechanizmus* nem értelmezhető piacgazdasági átmenetként, mivel a változások egyike sem egyeztethető össze a klasszikus kapitalizmus jellemzőivel. Sokkal inkább hasonlított a SCHUMPETER (2003) által leírt szocialista társadalmi berendezkedésre, amelyben a termelési irányítás továbbra is központi, ám a vállalatvezetőknek van némi szabadságuk, hogy a hatékonyság bővülés ne akadjon el a tervező asztalán. Mégis, a kismagántulajdon megjelenése felfogható a gazdaság és a társadalom schumpeteri értelemben vett *kommercializációjaként*. Maga SCHUMPETER is megjegyzi azonban, hogy ez nem egyenlő a kapitalizmussal, mivel annak feltétele még a *hitel*, a hitelből való gazdálkodás és innováció megjelenése. A kismagántulajdon továbbá nem jelentette a termelő eszközök tulajdonlasi monopóliumát, így az új gazdasági mechanizmust már csak ezért sem lehet kapitalista vonásokkal felruházni. Mindezek ellenére a *kismagántulajdon* megjelenése fontos fordulópontra, mivel rávilágít a szocializmus irracionális voltára. KORNAI (2007) úgy jellemzi a reformszocializmust, hogy a magántevékenység előtti akadályok eltávolításakor a magánszektor teljesen spontán módon növekedni kezdett, és azonnal hatni kezdett a magasabb jövedelem és a nagyobb önállóság vonzása (a magánvállalkozók nagytöbbsége csak a kisárutermelésre rendezkedett be, marxi értelemben tehát továbbra is csak a saját munkáját használja

fel). Sem csábítás, sem ösztönzés nem volt szükséges ahhoz, hogy az emberek ezt az életutat válasszák. Mindez SCHUMPETER (2003) axiómáját igazolja, miszerint az emberi racionális gondolkodás és viselkedés (logika) mögött *gazdasági motiváció* áll. Ha nincs gazdasági motiváció, az egyéni cselekvés *irracionálissá* válhat. Habár az összes szerző elhatárolódik a reformszocializmus pre-kapitalista jelzővel való illetésétől, mi magunk mégsem vonatkoztathatunk el attól a tényről, hogy a kismagántulajdonok megszületésekor, ha csekély mértékben is, de megindult a magántermelés és a vagyongyarapodás, amely vagyont a vállalkozók akár termelőeszközökbe is befektethették volna, így maguk is tőkésé váltak volna. Mindezzel természetesen az állam is tisztában volt, ennek megakadályozására erősen korlátozta a magánszektor növekedését. A kisvállalkozók számára pedig az egyetlen stratégia az maradt, hogy eljussanak lehetőségeik maximumáig, innen azonban több lehetőség nem kínálkozott. A vagyont tovább gyarapítani nem lehetséges, és nem a kereslet és kínálat következtében kialakult profitmaximalizáló kibocsátás és ár elérése miatt, hanem mert még e pont előtt az állam beavatkozott. A felhalmozott vagyont tehát újra befektetni nem lehetséges, így megszűnik a schumpeteri gazdasági motiváció, és az egyén cselekvése irracionálissá válik azáltal, hogy vagyont tovább gyarapítani nem tudja. Második legjobb megoldásként a vagyon *felélését* kénytelen választani, ami pazarlásba üldözi a nehezen megszerzett jövedelmet (KORNAI, 2007). Mindez arra utal, hogy maguk az állampolgárok is úgy hitték az 1960-as évektől kezdve szinte egészen a rendszerváltásig, hogy a „játék” végtelen, vagyis hogy a rendszer nem fog megbukni. Ha ugyanis a játék véges, vagyis a játékosok számítanak arra, hogy a felhalmozott vagyont később tovább lehet gyarapítani, akkor mindent megtettek volna annak érdekében, hogy a nehezen megszerzett vagyont *kimenekítsék* valahogyan anélkül, hogy értékéből jelentősen veszítsen (erre legális módjuk természetesen nem volt, és nem voltak továbbá értékpapírok sem). Mindez természetesen az egész szocialista blokkra igaz, ahol reformszocializmus volt.

### AZ ÖSSZEOMLÁS FOLYAMATA

A rendszerváltás okairól és folyamatáról eltérően vélekednek a szerzők. CSABA (1993) szerint a bomlást vizsgálatát a Szovjetunió megrendülésével kell kezdeni, DALLAGO (1995) véletlenszerű, nem gazdasági tényezőktől beszél, JANOS (2003) inkább az emberek csalódottságát emeli ki, KORNAI (2007) szerint pedig az ok komplexebb, és külső körülmények valamint a pártállami vezetők közös beismerése vezetett el idáig. Az igazság valószínűleg minden szerzőnél ott lapul, és KORNAI JÁNOS (2007) szavaival élve valahogy úgy lehetne összefoglalni, hogy „*a Szovjetunióban több mint hetven évig, Kelet-Európában pedig mintegy negyven évig tartott a gigantikus bizonyítási kísérlet, amely végül is megbukott*”.

Az 1960-as évektől kezdődő fokozatos liberalizálás egyik *negatív externáliája* volt, hogy „*az emberek kedvezőtlen összehasonlítást tesznek saját és a szomszédos kapitalista országok életszínvonalá között, [...] és ez fokozatosan a fejlődés általános mércéjévé válik, majd egy idő után aláássa magát a felzárkózásra tett erőfeszítést.*” (KULCSÁR, 1984, JANOS, 2003). Kétségtelen, hogy a nem is olyan távoli nyugati világ szinte minden szempontból jóval fejlettebb volt. Hiába tudták sikeresen szűkíteni az ollót a szocialista országok a különböző jövedelmi szintek között, hiába tudták szignifikánsan javítani a falun élők életminőségét, ez szükségszerűen más rétegek rovására történt, valamint jelentős *eladósodottsággal* járt. Ha az elmara-

rően az elmaradottak *csalódottságához* vezet. Mivel az elmaradottság minden szinten érezhető volt, a polgárok (és így az országok is) egyértelműen a szocialista átalakulás *vesztesinek* érezhették magukat, különösen a korábbi elit réteg. Láthatóan nem származott előny a KGST-ből sem, mivel a nyugatról beszerezhető áruk jóval magasabb minőséget képviseltek. Ilyen esetben az egyének és az országok újabb klasszikus fogolydilemmával találkoznak, amelyet szét kell bontanunk egyénekre és országokra, megjegyezzük azonban, hogy a két dolog szervesen összefügg, mivel kölcsönös interdependenciák állnak fenn.

HIRSCHMANN (1995) az egyének elégedetlenségre adott tiltakozó válaszát két kategóriába sorolja:

- 1) tiltakozás: az egyén egy fölöttes hatalomnál tiltakozik;
- 2) kivonulás: az egyén elpártol vagy kilép a szervezetből.

Azt már jó előre kijelenthetjük, hogy a tiltakozó opció a szocialista országokban kezdetektől fogva nem működik, mivel a hatalom erőszakkal is ellenáll, legyen szó bármekkora tömegről. Az 1956-os budapesti, az 1968-as prágai vagy akár az 1989-es Tienanmen téri események is bebizonyították, hogy a karhatalom jelentős tömeget is el tud söpörni, ha kell.

A kivonulás, vagy esetünkben *disszidálás*, drasztikus lépés, amelyet az egyének csak végső esetben lépnek meg a bizonytalanság, illetve az otthonmaradtak biztonsága miatt, ezzel ráadásul a közösség nem kerül jobb helyzetbe, sőt az egyén sorsa is kétséges.

Racionális gondolkodást feltételezve tehát az elégedetlenség egyének szintű kezelésére marad az egyetlen domináns stratégia, ez pedig a fegyelmezett tiltakozás, ügyelve arra, hogy ez ne lépjen át egy kritikus szintet. Ebben az esetben azonban hosszú időnek kell eltelnie, hogy a tiltakozásnak eredménye legyen, egyrészt azért, mert a *csendes tiltakozás* lassú, másrészt azért mert itt is jelentős a potyautas jelenség veszélye, ugyanis mindig lesz olyan, aki csak az elért eredményeket akarja élvezni. Mivel a radikális fordulat elérése nincs elérhető közelségben (vagyis a játék végtelen), a többség inkább a tétlenséget választja (ezért van, hogy a csendes ellenállást alig néhány író, művész, politikus képviseli, míg mögöttük lelkes emberek tömegei sorakoznak, akikből csak a kívánt fordulat után lesz „nagy” ellenálló). Megállapíthatjuk tehát, hogy az állam kooperációja nélkül aligha képzelhető el rendszerváltás, és ezt erősíti meg a Közép-Kelet Európában lezajlott események meglepő gyorsasága.

Az államokban egyszerre kérdőjeleződik meg a KGST-ben való részvétel, valamint maga a szocialista rendszer létezése is. A hirschmanni lehetőségek közül a tiltakozási opció nem él, mivel semmilyen fölöttes hatalomnál nem tudják kifejezni elégedetlenségüket. A KGST Tanács ülésein is csak egymás szemére vethették a sérelmeket, aminek az lett az eredménye, hogy a kölcsönös gazdasági segítség helyett kőkeményen az országok önérdéke dominált. A szocialista rendszer leváltásának dilemmájáról később lesz szó.

A kilépési (mind a KGST-ből, mind a szocialista rendszerből) opció mellett még egy olyan lehetőség állt az államok rendelkezésére, amivel az egyének nem élhetnek, ez pedig a reform, amit az 1960-as években meg is valósítottak. Mindez azonban kevésbé bizonyult tartósnak, és csak újabb problémákat okozott, melyeket legjobban a felvilágosult abszolútizmus klasszikus dilemmájaként jellemezhetünk: reform ugyan hosszabb távon *megegyesíti* és kiszélesíti a hatalmi bázist, azonban *ellenkezik* a regnáló hatalom közvetlen érdekeivel (CSABA, 1993).

Miután a romló gazdasági teljesítmény és körülmények, valamint a szükséges reformok eltolása párhuzamosan haladt az egyének csendes tiltakozásával, az idő az egyetlen lehetséges utat rajzolta ki: a kiválás és *rendszerváltás* útját. Ez pedig az eddigi legnagyobb fogolydilemmát jelenti.



## A FELBOMLÁS FOGOLYDILEMMÁJA

A KGST-ből és egészében a szocialista rendszerből való kilépésre ugyanazok igazak, mint a belépésre. *Egyszerre* kell megtörténnie, minél több ország részvételével. Nagyon nagy ugyanis az egyénileg való kilépés költsége (büntetése), mivel szinte azonnal integrálódni kell a világkereskedelembé, és számolni kell az intézményi változások negatív következményeivel a társadalomban, mint például munkanélküliség, az infláció, a tömeges csődök stb. Mindezekre természetesen csoportos kilépésnél is számítani kell, azonban az így felszabaduló óriási szabad kapacitás, valamint a piacra beáramló külföldi tőke némileg enyhítheti a helyzetet. Jelentősen megkönnyíti a döntést, hogy a KGST-ből, és a szocialista rendszer fenntartásából már egyetlen félnek sem származik előnye (még a vezető Szovjetunióknak sem), sőt a társulásból és rendszer sajátosságaiból keletkezett költségek kezelhetetlenné váltak.

Ha tehát a hatalom elkötelezett a kiválás és a rendszerváltás mellett, akkor az átmenet békés lesz, mindez azonban csak átgondolt stratégia eredménye lehet. A regnáló hatalom ugyanis önszántából csak akkor szánja rá magát a váltásra, ha pozíciójának elvesztését valamivel *kárpótolni* tudja, mégpedig úgy hogy átmenti hatalmát a következő rendszerbe. KORNAI (2007) könyvében részletezi, hogy a volt MSZMP-tagok aránya a gazdasági elittagok körében 1993-ban 66,1%, 1997-ben 49,8%, 2001-ben pedig 26,8%. DALLAGO (1995) kifejti, hogy ha a hatalmi elit nem partner a váltásban, úgy egy közösségi cél érdekében tömegeket mozgósító kiváltságos csoport is képes változást elérni, ha a többi országban „bársonyos” volt a rendszerváltás. Mindez a KISSINGER-féle dominó-elv megfordításával magyarázható (KISSINGER, 1996), és nem mentes erőszaktól (lásd Románia).

DALLAGO (1995) alapján tehát a dezintegrációt kiváltó *nacionalista* törekvések fakadhatnak állami „kényszerből”, valamint alulról jövő tömegmozgalomból, esetleg mindkettőből. Ez utóbbi talán a legkívánatosabb, mivel így megvalósulhat az összhang a közhatalmi szervek és az egyedi preferenciák között. A nacionalista törekvések elsődleges célja a tulajdonjogok újraelosztása, tehát tulajdonképpen a nacionalizmusba történő „befektetés” nem más, mint a tulajdonszerzés reményében való lemondás a szűkösen rendelkezésre álló jelenbéli élvezetekről. A potyautasok lehetőségei idővel beszűkülnek, ahogyan a változás egyre közelebb kerül, és a mozgalmából való kimaradás kizárja a későbbi hasznokból való részesedést, mivel a győztesek maguk között osztják fel a nyereséget, a vesztesek kárára, ahelyett, hogy arányosan osztozkodva valamelyest kárpótolják a veszteseket.

Érthető tehát, hogy a hatalmi elit inkább *elébe megy* a változásoknak, mintsem vesztesként kerüljön ki belőle. Ezáltal részesülhet a privatizáláskor felszabaduló köztulajdonból, megmaradhat hatalmi pozíciójában egy vállalat élén (ide tartozik, hogy a hatalom, amit korábban végtelennek hitt játékként kezeltek, hirtelen a végéhez ér, és ilyenkor a játékosok megpróbálnak minél jobb pozícióba kerülni, akár az eddigi kooperáció felrúgásával is [véges játék esetén ugyanis gyakran nem éri meg az összejátszás]). Ezért van az demokratikus országokban, hogy a választások közeledtével, mikor a regnáló fél biztos hatalma elvesztésében, sorra derülnek ki a kormányzás alatt elkövetett visszaélések. A vesztesek pedig azok lesznek, akik a változást passzívan szemlélik, mert nem akarnak, de sokszor nem is képesek lépni. Nacionalista törekvéseknél a vesztes csoportok gyakran a *kisebbségek* közül kerülnek ki, mivel a letisztult hatalom újraelosztásakor a legnagyobb támogatottságot élvező kormányozhat, ilyen módon igyekeznek a lehető legnagyobb homogén csoport támogatását megnyerni. Így nem ritka a *populista* hangadók feltűnése, ami az átme-

net eme szakaszában nem feltétlenül rossz, mivel némileg erősítheti is a térség stabilitását azáltal, hogy a többség jelen van a kormányzásban.

Az alulról jövő nacionalista törekvések egyik kulcspontja volt a szocialista gazdálkodás teljes leváltása, és a piacgazdaságra való áttérés. Mindez a jólét iránti vágyakozásból fakadt. Groteszk módon DICKINSON (1939) a szocializmust a nincstelenség politikai vágyának nevezi, 50 évvel később pedig a pont a kapitalizmus lett a leszegényedett, lehetőségei határain lévő országok politikai vágya. A közép-kelet-európai országok vezetői felismerve, hogy a piacgazdaságba történő átmenet akkor lehet a leghatékonyabb, ha együtt valósítják meg, 1991. február 14-15-én a Visegrádi Négyek vezetői megállapodtak, hogy együttesen törekednek országaik felvételére a NATO-ba és az Európai Unióba.

A dezintegrációból származó hasznokat vámok, adók és illetékek kivételével tovább lehetett fokozni, és a szocialista országok külkereskedelmi forgalmuk nagyjából felét továbbra is egymással bonyolították. 1991. február 25-én a Varsói Szerződés tagállamai a magyar fővárosban tartott ülésük után jegyzőkönyvet írnak alá a VSZ katonai szervezetének megszüntetéséről, a KGST, pedig 1991. június 28-i budapesti ülés után feloszlott.

## **ÖSSZEFOGLALÁS, KÖVETKEZTETÉSEK**

A szocialista rendszerek kialakulása meglehetősen egyszerűen ment végbe, fenntartani azonban már csak a játék végtelenítésével lehetett, és elég volt csupán az értelmiségi réteg „megvesztegetése”.

A KGST-be történő belépés körülményeinek vizsgálatakor megállapítottuk, hogy minden ország részéről a domináns stratégia a belépés volt, a kimaradás ugyanis túl nagy bizonytalanságot okozott volna. Pedig a „szocialista integrációnak” már a megalkadástól sem látszottak az előnyei, mivel az egymás közötti külkereskedelem már így is be volt ágyazódva a keleti blokk piacába, és verseny hiánya miatt sem keletkeztek hasznok a társulásból.

Az 1960-as években nyilvánvalóvá vált a nyugati államoktól való lemaradás, ami változásokat hozott, és reformszocializmusként vált ismertté, amely során az állam számos területet liberalizált, szigorú korlátokat felállítva. Ennek azonban az a nem szándékolt következménye lett, hogy a polgárok szembesültek a nyugat és kelet közti fejlettségbeli különbségekkel.

Ezek az események, valamint a szocialista társadalmi sajátosságok, gazdasági vizsontagságok egyenes úton vezettek a rendszer megingásához és a csendes ellenálláshoz. Az 1980-as évek végére a rezsím felismerte, hogy jobban jár, ha önmaga indítja el a változást, mivel az alulról való szerveződés akár erőszakos formát is ölthet (lásd Románia), békés átmenet során azonban még saját maga hatalmát is átmentheti (a volt MSZMP-tagok aránya a gazdasági elitben még 2001-ben is közel 30%-os volt (KORNAI, 2007)).

Az átmenetet nacionalista és populista folyamatok kísérték, a rendszerváltás nyertesei azok lettek, akik gyorsan képesek voltak lépni, a vesztesek pedig a tétlenek maradtak. A kapitalizmusba való átmenet hamar lezajlott, sőt néhány szerző szerint elkapkodott volt, mivel a privatizálás során szinte mindent magánkézbe adtak. A nacionalizmus magával hozta a KGST felbomlását, és a vámok, adók, illetékek kivételét, mivel így tovább lehetett növelni a dezintegrációból származó nyereséget.

A magasabb életszínvonal utáni vágy hamar az EU előszobájába terelte a volt szocialista országokat, amelyek rövid idő alatt integrálódni tudtak a belső piacba, és amelyekben a nacionalizmus gondolatát a nemzetekfelettség gondolata váltotta fel.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás hivatalosan is lezárta a szocialista dezintegráció időszakát, a kapitalista integráció azonban még korántsem fejeződött be. Az államok fejlettsége továbbra is elmarad az EU átlagától, az intézményi feltételek ugyan megvannak, a konvergenciafolyamatok befejeződéséről azonban csak akkor beszélhetünk, ha változnak a személyi feltételek, és erkölcsileg valamint morálisan is demokratikus kapitalizmus alakul ki a társadalomban. Ez az időtáv azonban még jó néhány évtizedig is eltarthat.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- ANDREFF, MADELEINE és ANDREFF, WLADIMIR: Economic disintegration in Eastern Europe: towards a new integration? in Bruno Dallago (szerk): Integration and disintegration in European Economies, Dartmouth Publishing, Dartmouth (USA), 1995.
- AUSCH SÁNDOR: „Önálló gazdasági fejlődés vagy tőkés függés?": Megjegyzések egy vitához. Történelmi Szemle, XI. évfolyam, 3. szám, Budapest, 1968.
- CSABA LÁSZLÓ: Az összeomlás foratókönyvei. Figyelő Kiadó, Budapest, 1993.
- DALLAGO, BRUNO: Az integrálódás és a dezintegrálódás gazdaságtudományi megközelítésben. Külgazdaság XXXIX. évfolyam 12. szám., Budapest, 1995.
- DICKINSON, HENRY DOUGLAS: Economics of socialism. Books for Libraries, 1939.
- ELSTER, JON: A társadalom fogaskerekei. Osiris, Budapest, 1995.
- HIRSCHMANN, ALBERT: Kivonulás, tiltakozás, hűség. Osiris Kiadó, Budapest, 1995.
- HONVÁRI JÁNOS: Magyarország gazdaságtörténete Trianontól a rendszerváltásig. AULA Kiadó, Budapest, 2005.
- JANOS, ANDREW C.: Haladás, hanyatlás, hegemonia Kelet-Közép-Európában. Helikon Kiadó, Budapest, 2003.
- KISSINGER, HENRY: Diplomácia. Panem, Budapest, 1996.
- KORNAI JÁNOS: Szocializmus, Kapitalizmus, Demokrácia és Rendszerváltás. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2007.
- KORNAI JÁNOS: What the change of system from socialism to capitalism does and does not mean. Journal of Economic Perspectives, Vol. 14. Number 1. Nashville, 2000.
- KÖVES ANDRÁS: A KGST-kereskedelemtől az EU-csatlakozásig. Közgazdasági Szemle L. évf. 10. szám, Budapest, 2003.
- KULCSÁR KÁLMÁN: Az életmódkutatás feladatai, távlati és eredményei. In: SZÁNTÓ MIKLÓS (szerk.): Hogyan élünk? A szocialista életmód ismérvei, feltételei és tendenciái. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1984.
- OLSON, MANCUR: Nemzetek felemelkedése és hanyatlása. Gazdasági növekedés, stagnáció és társadalmi korlátok. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1987.
- ORWELL, GEORGE: Állatfarm: tündérmese. Európa diákkönyvtár, Budapest, 2009.
- PEPALL, LYNNE, RICHARDS, DANIEL, NORMAN, GEORGE: Piacelmélet. HVG-ORAC, Budapest, 2008.
- SCHUMPETER, J. A.: Capitalism, Socialism and Democracy. Harper & Row, New York, 2003.
- VARIAN, HAL R.: Mikroökonómia középokon. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2005.
- VINER, JACOB: The Customs Union Issue. Carnegie Endowment for International Peace. New York, 1950.

**GALAMBOS ÉVA\***  
**Közlekedéspolitika Magyarországon**  
**az uniós elvárások tükrében**

**TRANSPORT POLICY OF HUNGARY AND EU EXPECTATIONS**

The geographical location, international network and inner economic-social structure emphasize the necessity of the priority of the transportation industry. In the past decade the succeeding governments realized this, and they attempted to spend more on the development of the infrastructure using internal sources besides the EU subsidy, depending on the slender means of their budget. However, there is a change in the emphasis between the certain modes of transportation regarding the development funds. While rail and water transportation should be the most supported modes of transportation – because of their antipollution and energy-saving attributes – a significant development of road transportation was carried out during the past decade, almost exceeding the possibilities. The fact remains fact that Hungary is not the only member state where this procedure can be seen, in spite of the EU directives. This article attempts to make a summary of the main expectations and recommendations of the transportation policy of the EU, in general and separately regarding the certain subbranches. It examines the practical experience of their application in Hungary, looking into the occurring problems and the possible alternatives of the solutions.

Magyarország földrajzi elhelyezkedése, nemzetközi kapcsolatrendszere és belső gazdasági-társadalmi felépítése a közlekedési ágazat prioritásának szükségességét hangsúlyozza. Az utóbbi évtizedben az egymást követő kormányok ezen felismerésnek eleget téve igyekeztek az infrastruktúra fejlesztésére az EU támogatás mellett mind több hazai forrást áldozni, persze a szűkös költségvetési lehetőségek függvényében. Számos autópálya (M0, M3, M5, M6, M7) és híd épült (Köröshegyi völgyhíd, Megyeri híd, Pentele híd), gyorsforgalmi és alacsonyabb rendű utak felújítása történt meg. A fejlesztési források tekintetében ugyanakkor hangsúlyeltolódás figyelhető meg az egyes közlekedési ágak között, hiszen míg a vasúti és a vízi közlekedés – környezetkímélő és energiatakarékos tulajdonságaik folytán – a leginkább támogatandó közlekedési módok kellene, hogy legyenek, addig a közúti közlekedés jelentős, – szinte erón felüli – fejlesztése történt meg az utóbbi évtizedben. Nem vigasz az sem, hogy az EU direktívái ellenére sajnos nem hazánk az egyetlen tagország, ahol ez a folyamat megfigyelhető. Az Európai Közlekedési Ügynökség 3/2009 jelentésében a következőképpen fogalmaz: „a közlekedésben tapasztalható folyamatok rossz irányba vezetnek”.

Magyarország még világviszonylatban is az élvonalba sorolható lenne a vasúthálózat területi lefedettsége szempontjából, ha a vasúti infrastruktúra fenntartására a szocializmus időszakában és azt követően lényegesen többet költöttünk volna. Mivel azonban nem akadályoztuk meg a pálya és a kiegészítő infrastruktúra (pl. állomás-épületek) állapotának leromlását, korrodálódását – ezt az előnyünket napjainkban nemcsak elveszítettük, de sajnos a vasút fejlettsége tekintetében az EU-rangsor hátsó negyedében helyezkedünk el.

---

\* Kormány-főtanácsadó, Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium, Pécsi Tudományegyetem Gazdálkodástani Doktori Iskola PhD-hallgatója.

## I. AZ UNIÓ SZABÁLYOZÁSA, JOGHARMONIZÁCIÓ

Az Európai Bíróság 1985-ben egy aktuális eljárás ürügyén felfigyelt a közlekedési problémákra és sürgette az egységes közlekedési kereteket meghatározó szabályozás kialakítását. 1985-ben elkészült a Fehér Könyv, amely a közlekedés liberalizációjáról, Európán belüli közlekedéspolitikáról szólt, meghatározva a jövőbeli fejlesztés irányát. 2001-ben a Fehér Könyvet „ideje dönteni” szlogenrel vezették be, a problémákat és kihívásokat tartalmazta. 2006-ban az EU bővítése tette szükségessé a módosítását „Tartsuk mozgásban Európát – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” címmel, amely a fejlesztési elképzeléseket 2010-ig tartalmazza.

A 2001 óta szerzett tapasztalatok és prognózisok alapján egyértelművé vált, hogy a 2001-ben előirányzott intézkedések helyesek, de önmagukban nem lesznek elegendőek a célkitűzések megvalósításához. Szélesebb, rugalmasabb közlekedéspolitikai eszköztárra volt szükség.

A szemléletváltást tükrözi a komodalitás<sup>1</sup> fogalmának bevezetése. Az új operatív célok közül kiemelés érdemel a versenyképes vasúti hálózat létrehozása, a 2007-től bevezetésre kerülő, a vasúti piacnyitást jobban mérhetővé tevő monitoring-rendszer kialakítása, a tengeri autópálya és a rövid távolságú tengeri közlekedés fejlesztése a szárazföldi kapcsolatok jelentőségének figyelembevételével (Európai Kikötő Politika), a közlekedési infrastruktúrák használatára intelligens díjszábsísi rendszer, illetve valamennyi infrastruktúra díjszábsísi rendszer egy egységes módszertan kidolgozása. Az intelligens közlekedési rendszerek kiemelt jelentőségének hangsúlyozása, az európai városi térségekben a mobilitás módosítása (Zöld Könyv a városi közlekedéspolitikáról), a különböző közlekedési módok biztonsága és védelme érdekében intézkedések meghozatala, valamint az utasjogok javítása szintén fontos célkitűzések.

Mindezek végrehajtásához a Bizottság a stratégiai irányok újraorientálását javasolja négy fő területen:

- a fenntartható mobilitás,
- a környezet védelme,
- a polgárok védelme és biztonsága,
- az innováció és a Közösség nemzetközi szinten történő fellépése a globalizációs kihívásoknak való megfelelés céljából.

Az új kihívásokhoz igazított, módosult politikai eszközök fontosabb új elemei a logisztika (az áruszállítási logisztikai lánc akcióterve); az innováció (az intelligens közlekedési rendszerek igénybevétele); a városi közlekedés, valamint a biztonság és védelem kérdései. [42]

A fenntartható mobilitás programja két különböző cél együttes érvényesülését célozta meg. Egyrészt méltányos jegyárak mellett a hatékony mobilitási igényekre figyelemmel a személyszállítás és árufuvarozás terén alkalmazkodást követel meg a megnövekedett forgalomhoz, másrészt minimálisra szeretné csökkenteni a következményeket (a közlekedési baleseteket, légúti megbetegedéseket, zajszennyezést, környezet károsodást és forgalomtorlódásokat). Arra törekszik, hogy kialakuljon az egyensúly a különböző közlekedési módok között, és mindezek megfeleljenek a környezetvédelmi, társadalmi és gazdasági elvárásoknak is. Hangsúlyozza, hogy míg a XX. század végéig a „hard” eszközök fejlesztése: az infrastruk-

<sup>1</sup> A közlekedési ágak aktív együttműködése, egymásra épülő együtt dolgozása, a különböző közlekedési módok leghatékonyabb együttes alkalmazása.

túra-bővítés, a járműtechnológiák újítása, az új telematikai rendszerek bevezetése, és az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása volt a fejlesztés főirányvonala, addigra ma már a „soft” eszközök azok, amelyek mintegy új szemléletmódot jelentenek a környezetvédelem és a fenntarthatóság prioritásával. Ahhoz, hogy a mobilitás szintje fenntartható legyen, néhány intézkedést szükséges bevezetni a tagországokban. Ilyen az utak kihasználásának javítása, a megtett úttal arányos úthasználati díj bevezetése, a tömegközlekedés infrastruktúrájának fejlesztése, információs rendszerének javítása, népszerűsítése, elsőbbségének biztosítása; multimodális rendszerek bevezetése és fejlesztése (P+R; B+R; RO-LA), ipari parkok, logisztikai központok, kerékpáros rendszerek fejlesztése, buszsávok alkalmazása. Mindezek érdekében az EU szakpolitikusai Közlekedési Logisztikai Akciótervet dolgoztak ki (2007), amely fontos célként hangsúlyozza az egyenlő versenyfeltételek megteremtését, a liberalizációt. Nagy hangsúlyt helyez a közlekedés-váltási programokra, mint például kezdetben a Marco Polo, majd a Marco Polo II. programok, melyek célja, hogy a teherfuvarozástól mentesítse a túlszűfolt európai utakat a vasúti és a vízi szállítás javára, beleértve egy tengeri transzeurópai hálózat irányvonalainak megalkotását is. A Marco Polo II. program gazdasági társaságoknak nyújt támogatást olyan projektjeikre, melyek célja a szállítások közutakról való elterelése, illetve az utak csúcsforgalmának elkerülése (a hét éves költségvetés erre a célra 450 M EUR-t irányozott elő). Az új „euomatrix-irányvet” az EP 2009-ben fogadta el. A 3,5 t-t meg nem haladó súlyú nehéz tehergépjárművek egységes úthasználati díjának kiszabása érdekében alkották meg. Az infrastrukturális költségek egységes számítása, vagy a technológiai projektek elindítása szintén az intézkedési csomag része. A „Galileo” műholdas navigációs rendszer keretében 30 műhold szolgáltat információkat. Az ERTMS – azaz az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer –, és a SESAR-program – amely egy légiforgalom-irányítási rendszer –, működőképessé tétele még több időt igényel.<sup>1</sup> Uniós elhatározás szerint a szabályozás ezen túlmenően az utasok jogainak erősítését is tartalmazza a polgári repülés, a vasúti közlekedés, a hajózás és a közúti személyszállítás területén. [22]

Az Unió szabályozásában a belső piac működésének nélkülözhetetlen elemeként külön fejezete van a kontinensen átívelő, számos tagállamot összekötő közlekedési hálózatoknak. A közlekedést érintő *Trans-European Transport Networks (TEN-T)*<sup>2</sup> kialakítása folyamatos, de kiépítését követően hatalmas kiterjedésű és változatos lesz. 95 700 km közút, 106 000 km vasút, (ebből 32 000 km nagy sebességű) és 13 000 km belvízi utat foglal magában. Hálózati csomópontjait 411 nemzetközi repülőtér és 404 db fő tengeri kikötő képezi. Ehhez kapcsolódott az EU célkitűzéseinek 2006. évi felülvizsgálata során új célként megjelenő „tengeri autópályák” fejlesztése, amely során elvárás a szárazföldi kapcsolatok jelentőségének figyelembe vétele is. Eddig a megvalósításához szükséges beruházások mintegy harmadát, 400 Mrd EUR értékben már elvégezték.

Az Európa Tanács 2009 júniusában megállapította, hogy „a transzeurópai hálózat integrációja a legjobb irányba halad”, azonban a felülvizsgálatról szóló összefoglalót nem adta ki. Felmerült ugyanakkor az az álláspont, mely szerint

<sup>1</sup> Jelenleg még egyik sem működik a három közül.

<sup>2</sup> A Trans-European Networks (TEN) az informatika, telekommunikáció és közlekedés területét felölelő nemzetközi hálózat, amelyet 1993-ban hívtak életre.

kisebb méretű hálózatot gyorsabban, hatékonyabban lehetne fejleszteni. Ez a hálózatszűkítés finanszírozási szempontból várhatóan kedvezőtlenül érintené az újonnan csatlakozott kelet-közép-európai országokat. A visegrádi országok (Csehország, Magyarország, Lengyelország és Szlovákia) ajánlásokat fogalmaztak meg az összefoglaló készítéséhez, amelyek tartalmukban arra próbálták az EU figyelmét ráirányítani, hogy a fejlettségbeli különbségek kezelésére nagyobb hangsúlyt kellene a jövőben fektetni, ahhoz, hogy távlatokban egy egységes európai rendszert építhessen fel. Különösen fontos ez a közlekedési infrastruktúra területén, amely a szűk keresztmetszete a további fejlődésnek, az „Európa 2020 – Európai Stratégia az okos, fenntartható és teljes növekedés” program megvalósítása érdekében. A visegrádi országok (V4-ek) hangsúlyozzák, hogy a gazdasági, társadalmi és területi szinten is szükség van a kohézióra, ahhoz, hogy a régiók infrastrukturális hálózata fejlettségbeli szintjeinek különbsége csökkenjen, illetve megszűnjön. Ennek érdekében hangsúlyozzák, hogy elengedhetetlenül szükséges, hogy az EU forrásai (Kohéziós Alap további finanszírozása) a fejletlenebb régiók számára is elérhetőek legyenek. Azért, hogy elkerüljünk bármi egyensúlytalanságot a hálózati struktúrákban a visegrádi országok olyan TEN-T hálózatot szeretnének, amelyik valamely természetes mutatóhoz, pl. a népesség sűrűségéhez kapcsolódhat. Ezzel biztosítható lenne egy mindenki számára elfogadható egyensúlyi viszony. A közlekedés-orientált tervezési módszereket kombinálni kellene a földrajzi orientáltságú tervezéssel, ami biztosítja az utak és vasutak infrastrukturális kapcsolódását a NUTS 3. régióval.<sup>1</sup>

A nem kielégítő elérhetőség lelassítja az egész EU gazdasági fejlődését, ezért biztosítani kell a TEN-T hálózat terveiben a hiányzó kapcsolódások létrehozását és földrajzilag kiegyensúlyozott elérést kell biztosítani a TEN-T hálózathoz.

A területek gazdasága – különösen ha csak épp együttműködik a közlekedési kapcsolatok hiányában – a közlekedési infrastruktúra felbukkanásával nagyobb lendületet hozna magával a térség gazdasági növekedésében.

A tágabb Európa közlekedési hálózatának új uniós gondolata az új szomszédsági politika kialakulásával függött össze. A „*Wider Europe for transport*” magas szintű munkacsoport (HLG) összehívására 2005-ben került sor. A folyamatba az EU szomszédait (26 országot) – vonták be. Munkájuk során kettős célt követtek. Részben a páneurópai folyosó-konceptió új alapokra helyezésére (valamint a folyosókon belül a prioritást élvező projektek kijelölésére) fókuszáltak, részben a fő közlekedési irányok meghatározására.

Az egyes közlekedési tengelyek kijelölésének szempontjai között fogalmazták meg, hogy a kiépítésének összeurópai érdeklél kell bírnia, hogy a tengelynek kapcsolódnia kell a TEN-T hálózathoz, ezen belül pedig a kiemelt projektekhez és a kiépítésével eleget kell tenni a nemzetközi és kétoldalú szerződésekben foglaltaknak. Lefektették azt is, hogy a 2020-as távlatban megfelelő nemzetközi és tranzit forgalomnak jelző prognózissal kell rendelkeznie, és a jelenlegi hálózatnál kedvezőbb alternatívát kell kínálnia (rövidebb, biztonságosabb, környezetre kedvezőbb útvonal). Kb. 60 000 km-nyi tengely javaslat megvizsgálását követően a HLG öt fő nemzetközi tengelyrendszert határozott meg:

---

<sup>1</sup> A Közösség NUTS 3. szintű, valamennyi belső és egyes külső szárazföldi határok mentén fekvő régiója, és a Közösség NUTS 3. szintű, a tengeri határok mentén fekvő, egymástól legfeljebb 150 km távolságra található régiója jogosult támogatásra.



1. ábra

*A TEN-T kiemelt projektek és a Wider Europe közlekedési tengelyek [14]*

- Tengeri autópályák: a Balti-tengert, a Barents-tengert, az Atlanti-óceánt, a Földközi-tengert és a Kaszpi-tengert, illetve a part menti országok kijelölt kikötőit kötik össze, a Szezi-csatornán keresztül kapcsolatot teremtve a Vörös-tengerrel is.
- Északi tengely: az EU északi tagállamait köti össze Norvégiával, Belorussziával és Oroszországgal. Körvonalazódik egy északi összeköttetés a Barents-térségben is.
- Központi tengely: az EU központját köti össze Ukrajnával és a Fekete-tenger térségével. További összeköttetések körvonalazódnak Közép-Ázsia és a Kaukázus felé, valamint közvetlen kapcsolat a transzszibériai vasúthoz és a Don-Volga rendszeren keresztül a Balti-tengerhez. A tengelyrendszernek része lett a Magyarország által is javasolt Budapest-Lviv-Kijev-Moszkva tengely.
- Délkeleti tengely: az EU délkeleti részét köti össze a balkáni államokkal, valamint Törökországgal és a Közel-Kelet országaival, sőt azokon túl a kaukázusi régióval. További összeköttetések körvonalazódnak Oroszország, Irán, Irak és a Perzsa-öböl felé. A tengelyrendszernek része lett a Magyarország által is javasolt Budapest-Belgrád és Budapest-Szarajevó-Ploce multimodális tengely, valamint a Duna.
- Délnyugati tengely: az EU délnyugati részének összekötése Svájjal, és Marokkón át az egész Maghreb-térséggel (Marokkó, Algéria, Tunézia). Körvonalazódik a transz-maghreb vonal Egyiptomig történő meghosszabbítása is. [14]

A Bizottság 2007. október 18-án nyilvánosságra hozott Áruszállítási Logisztikai Cselekvési Terve rövid és középtávú (2007–2013) akciókat tartalmazott, amelyek az elektronikus teherszállítás (e-Freight) és intelligens közlekedési rendszerek (áruáramlási információk elektronikus áramlása, ITS az áruszállításban) bevezetését, a fenntartható minőség és hatékonyság kialakítását (a logisztikai szűk keresztmetszetek felszámolását, a logisztikai munkaerő képzését, logisztikai teljesítménymutatók érvényesítését), a szállítási láncok egyszerűsítését (egyablakos adminisztratív eljárások, közlekedési okmány, alágaztati alapú felelősségi rendszer alkalmazását), jár-



műméret és egységtrakományok (közúti járművek súlyméret-szabványai, intermodális egységtrakományok) szabályozását, „zöld” teherszállítási folyosók (áruszállítás orientált vasúti hálózat kialakítása, tengeri autópályák létrehozása, NAIADES), és a városi teherszállítási logisztika kialakítását (városi közlekedési akcióterv, CIVITAS program áruszállítási részének megerősítése) célozta meg.

Ezen túlmenően az olajtól való függőség csökkentése érdekében stratégiai energiatechnológiai tervet dolgoztak ki szintén 2007-ben, a zöldüzemanyag-meghajtású járművekre pedig külön programot 2009-ben.

**Magyarország** közlekedéspolitikájának korábbi (2003-as) mintegy 12 évre vonatkozó elképzelései az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) keretében újra fogalmazódtak, alkalmazkodva az EU Fehér Könyvében lefektetett egységes közlekedéspolitika elvárásokhoz. Az Unió elképzelései e területen is folyamatosan változtak, hiszen a bővítés és az új tagországok eltérő gazdasági-műszaki adottságai, majd a pénzügyi-gazdasági válság új megvilágításba helyezték a lehetőségeket.

Az általános áttekintés után, most vizsgáljuk meg az egyes közlekedési ágak szabályozási sajátosságainak főbb változásait és azok gyakorlati alkalmazását külön-külön.

## II. AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI ÁGAK HELYZETE

### II.1. Légi közlekedés

A légi közlekedés a legdinamikusabban fejlődő közlekedési mód. A hetvenes, nyolcvanas évek eleje óta világméretben tömegközlekedéssé kezd válni. [43] A fejlődés hajtóereje a növekvő személyi jövedelmekből, a magasabb személyi jövedelmek révén egyre intenzívebbé váló turizmusból, továbbá a nemzetközi együttműködés intenzitásának fokozódásából és nem utolsósorban a kedvező hitellehetőségeknek a pénzpiacok kínálatában való tömeges megjelenéséből származott. A légi járműgyártás volumenének és termékei műszaki színvonalának hihetetlenül dinamikus fejlődése szintén fontos tényezőként hatott a légiközlekedési szolgáltatások piacának jelentős bővülésére. A piaci változások velejárója a fejlődéshez, átalakuláshoz szükséges szabályozási rend változása.

A Chicagói repülésről 1944-ben Chicagóban megkötött egyezmény és ennek technikai mellékletei tartalmazták a légi közlekedés biztonságának alapjairól szóló szabályokat. Az egyezmény 5. és 6. cikke foglalkozott a gazdasági, kereskedelmi kérdések szabályozásával. A leglényegesebb alapelve az államok szuverenitásának elismeréséből adódott. Ennek lényege, hogy az államok kizárólagos joggal rendelkeznek a területük feletti légtérrel. Ők döntenek el, hogy melyik légitársaságot, milyen légi szabadságjoggal engednek be a légterükbe. Így a kormányzatok jelentős szerephez jutottak a kezdetben szinte teljesen (vagy legalábbis többségi) állami tulajdonban lévő nemzeti légi társaságok piacának védelmében. Ez többnyire kétoldalú megállapodások útján került meghatározásra.

A Chicagói Egyezmény mellett a negyvenes években gyakorlatilag az előírások és szabályok egységesítését jelentette a Nemzetközi Tarifaegyezmény, amelyhez több, mint száz ország csatlakozott. (Érdekessége, hogy Szovjetunió, majd a későbbi Oroszország nem csatlakozott.) Az egyezmény lehetővé teszi a tranzitrepülést, valamint a nem-kereskedelmi célú leszállást. A kereskedelmi jogokról előkészített hasonló szerződésnek azonban nem volt ekkora sikere, ehelyett Bermuda szigetén kötött egyezmény alapján kidolgozott és az ICAO által ajánlott típus egyezmény alapján kétoldalú megállapodásokat hoztak létre. Ezekben a menetrend szerinti légi forgalom feltételei-

ről a kormányok a hazai légitársaságok fokozott védelme érdekében Bermuda I. típusú egyezményeket, illetve a piaci viszonyoknak teret engedve Bermuda II. típusú egyezményeket kötöttek. A Bermuda I. típusú megállapodások visszafogták a légitársaságok közötti versenyt azáltal, hogy nem tették lehetővé, hogy egy légitársaság tartósan jobb lehetőséghez jusson sem kapacitás, sem ár tekintetében, mint versenytársa. Az árakat tartósan magasán tartották, alkalmazva az IATA tarifaegyeztető mechanizmusát.

A Bermuda II. típusú megállapodásokban már valamelyest engedtek a szorításból és figyelembe vették a gazdasági fejlődés következtében megnövekedett kereslet kielégítéséhez kötődő versenyt, és előírták a tisztességes verseny elvének, illetve az egységes induló tarifáknak az alkalmazását. A versenyhelyzet egyre inkább megkövetelte nemcsak a bilaterális, de a multi-, illetve plurilaterális egyezmények létrejöttét. Ennek okai részben a légi piac növekedésében, a légitársaságok privatizációjában, a légitársaságok globalizációjában, az új légi társaságok alapítására kialakult növekvő igényben, illetve a fejlettebb országok kormányainak a légügyi piaci mechanizmusok iránti növekvő bizalmában keresendő.

A fejlődés következő lépcsője az USA kormányának 1992. évi bejelentéséhez kapcsolódott, amely kétség kívül történelmi jelentőségű: legfontosabb kereskedelmi partnereivel (Kanada, Japán, Németország, Olaszország, Franciaország és egyéb EU országok) ún. „nyitott égbolt” megállapodásokat kívánt kötni. Ennek oka az amerikai jelenlét erősítése és az ún. „európai erőd” létrejöttének megakadályozása még a közös EU légügyi politikai létrejötte előtt. Az első ország, amellyel a megállapodást aláírták Hollandia volt. A megállapodás mind a menetrendszerű, mind a charter járatokra vonatkozik. Tartalmazza a kapacitáskorlátok megszüntetését, a szabad útvonalválasztás lehetőségét és egy szabad tarifa megállapodást.

Az Európai Bíróság 1974-ben hozott döntése értelmében a Római Szerződés általános szabályai a légi közlekedésre is vonatkoznak. A regionális légi közlekedésről 1983-ban született meg az első irányelv. 1987-ben két lényeges irányelvi szabályozás született: az egyik a menetrend szerinti Közösségen belüli nemzetközi légi személyszállítási szolgáltatások díjszabásairól, a másik a kapacitás-megosztásról és az útvonalokról szólt. Ezt követően az Európai Tanács az Egységes Légi Közlekedési Piac megvalósításának végrehajtása mellett foglalt állást, majd megfogalmazódott az első légi közlekedési szabályozási „csomag”, melyet időközben másik kettő követett.

Az „első csomag” 1988. január 1-jén lépett életbe és tartalmában a rugalmasabb tarifaengedélyezés, a nemzeti légitársaságokon túlmutató többes kijelölésről, a rugalmasabb kapacitás-megosztásról, az 5. szabadságjog<sup>1</sup> érvényesítésének engedélyezéséről (a kapacitás 30%-ig), az új légitársaságok szabadabb piacra lépéséről szólt. A versenyszabályok alól még engedélyezett kivételt, ugyanakkor a Bizottság nagyobb hatalmat kapott a verseny vizsgálatára.

A fokozatos liberalizáció keretében 1990-ben a „második csomag” a menetrend szerinti, közösségen belüli nemzetközi légi személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan az „első csomagban” megfogalmazott feladatok kiterjesztését tartalmazta. Az új regionális útvonalakra és „kötelező” szolgáltatásokra kedvezmények biztosítását szorgalmazta. A „csomaghoz” még kapcsolódott némely szabály alóli mentesítés lehetősége.

A „harmadik csomag” az 1991. évi légi árufuvarozásról született liberálisabb szabályozását követően került kiadásra és a szabad tarifamegállapítást, teljes piacra jutási szabadság (a kobotázs kivételével) megvalósítását, a légitársaságok engedélye-

---

<sup>1</sup> Utasok szállítása két idegen ország között útban a saját országból, országba.

zésének liberális szabályozását (teljes szabadság az alapításban, a közösségi többségi tulajdon, megfelelő pénzügyi háttér és biztonsági követelmények biztosítása esetén) szorgalmazta. A csomagokhoz kapcsolódott a számítógépes helyfoglalási rendszer magatartás-szabályaival és a közösségi repülőtereken rendelkezésre álló résidők elosztásával foglalkozó rendelkezés. A légi közlekedés biztonságának technikai követelményeit és adminisztrációs eljárásait 1992. január 1-jével életbe lépett határozattal rögzítették. A rendszabály foglalkozik a repülőgép tervezésének, gyártásának, működésének és karbantartásának technikai és személyzeti kérdéseivel, összhangban a Közös Légügyi Követelményekkel (JAR), amelyet a 19 európai légügyi hatóság által alapított Közös Légügyi Hatóság (JAA) készített el.

1994-ben a Bizottság a légi közlekedés területén felmerülő problémák orvoslása érdekében megbízta a „Comité des Sages”-t (Bölcsék Tanácsát), hogy kutassa fel a kiváltó okokat és tegyen javaslatot azok megoldására. A Tanács a javaslatát „Táguló horizont” című jelentésében fogalmazta meg. Első javaslatként megállapította, hogy el kell távolítania az egységes légi közlekedési piac gazdasági hatásainak érvényesülését gátló még meglévő akadályokat. Elő kell segíteni a légi közlekedési infrastruktúra minőségi és mennyiségi fejlesztését. A verseny szabályokkal kapcsolatban javasolja az egységes piaci környezet és a jelenlegi túlkínálat figyelembevételét az EGK szerződés 85. és 86. cikkének alkalmazásakor. A tarifa konzultációk kapcsán a kedvezményes elbírálást élvező blokk kivételek rugalmas alkalmazását ajánlotta, a zsúfolt közösségi repülőtereken pedig a résidő elosztás okozta problémákat a kapacitás és/vagy a működés hatékonyságának növelésével javasolta kezelni.

Különösen felhívta a figyelmet arra, hogy az állami támogatások torzítják a piaci viszonyokat, ezért fontos, hogy pénzügyi és egyéb támogatás csak nagyon szigorú és világos szabályok mellett legyen adható, elsősorban szerkezetátalakítási célra.

A „Comité des Sages” javaslatát követően a bizottság kezdeményezte az „Egységes Európai Égbolt” program keretében kidolgozott jogszabályok gyakorlatban történő alkalmazását. Ezzel egyidejűleg kétoldalú légügyi megállapodások megkötése érdekében tárgyalások folytak Izraellel, Pakisztánnal, Azerbajdzsánnal, Ausztráliával és Új-Zélanddal.

A **Magyarország** és az Unió között 1994-ben életbe lépett megállapodás értelmében konszenzus született, hogy belátható időn belül az országgal légi közlekedési megállapodás megkötésére kerül sor. Az előzetes tárgyalások alapján a megállapodás aláírásának időpontját 2000-ben határozták meg. Az időpont közeledtével egyre inkább világossá vált, hogy az Unió a korábbi blokk szemléletével felhagy és a korábban kiszemelt tíz közép és kelet-európai országgal kész külön-külön, bilaterális tárgyalásokat folytatni. Az országnak a megállapodás több okból is kedvezett, hiszen megelőzte az esetleges diszkriminációkat és üzleti lehetőséget bővített az egységes nyugat-európai piacon, a tranzitközponttá válás elengedhetetlen feltétele volt, a versenyszabályok védelmét jelentette, és az infrastruktúra fejlesztésében is ösztönző szerepe volt.

Magyarországnak három nemzetközi forgalomra alkalmas repülőtere (Ferihegy, Debrecen, és Sármellék)<sup>1</sup> van, amelyből egy képes rentábilisan működni, a másik kettő pedig légi biztonsági okból szükséges. (Időjárási anomáliák esetén leszállási lehetőséget biztosít.)

A Ferihegyi Repülőtér (Budapest Airport) német üzemeltetője a magyar állammal kötött szerződés alapján látja el feladatát. Az, hogy 2010 tavaszán visszaminősítette

---

<sup>1</sup> Pécsen is található egy repülőtér, azonban ez nemzetközi forgalom lebonyolítására nem alkalmas.

az Unió a védelmi előírások nem megfelelő alkalmazása miatt a repülőteret, arra utal, hogy az üzemeltető nem a jó gazda kellő gondosságával látja el a feladatát, ezért szerződésének átgondolására lenne szükség.

A sármelléki repülőtér magántulajdonban van, de az elmúlt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy jelenleg csak állami támogatás mellett képes talpon maradni, amit viszont az EU versenysemlegességi szabályai tiltanak. A repülőtér a nyugati országrész, és ezen belül is a Balaton turistaforgalma miatt nagy jelentőséggel bír a jövőre nézve, ezért a támogatást régiós támogatási igények között kellene számba venni, bízva abban, hogy a válságból történő mielőbbi kilábalást követően – a turistaforgalom fellendülésével – az utazási szokások átalakulása ebben a térségben is érzékelteti hatását és ezáltal állandósulhat egy megnövekedett forgalomra alapozott folyamatos repülőtéri működés.<sup>1</sup>

*A balatoni térség turisztikai forgalma átalakulóban van. Az ide látogató külföldiek száma jelentősen csökkent, összetétele átalakult. A Balaton vonzereje – a szépsége és természeti adottságai mellett - már nem az egyszerűségében és olcsóságában rejlik. Kiépítettsége és a szolgáltatások színvonala már bármelyik közkedvelt nemzetközi üdülőhely adottságaival vetekszik. A fő versenytársaink a turisztikai piacon már Görögország és Horvátország. Az utazóközönség egyre nagyobb hányada dönt azonban manapság úgy, hogy nem utazik úti célja elérése érdekében félnapokat-napokat autóbusszal, vagy személygépkocsival. A távolabbi úti célokat már szinte mindenki repülőn akarja megtenni. Így például míg korábban közkedvelt volt Németország távolabbi régióiban is a balatoni nyaralás, ma már elmaradoznak a bajor vagy türingiai utazók.*

*A repülőtérnek a Balaton nyugati részének (pl. Balaton-felvidék), és közeli termálfürdők (pl. Hévíz, Kehidakustány, Zalakaros), de továbbmelve talán az ország nyugati részének (pl. Órség, Zalai dombság) jobb nemzetközi megismertetésében is jelentős szerepe lehetne.*

*A másik problémát a balatoni települések közösségi közlekedésének siralmas, több évtizeddel elmaradt színvonala jelenti, ami egy repülővel érkező turista számára azonnal szembetűnő. És itt nemcsak a repülőtérrel a szállásra történő transzferről kell beszélni, hanem a települések közötti ritka és nehézkes közlekedésről<sup>2</sup> is mind a vasúti, mind az autóbusz, mind a vízi közlekedés vonatkozásában. A fejlődés felgyorsítása miatt elkerülhetlenné válik a közeljövőben egy gyorsvasút, vagy egy északi part teljes hosszában végighúzódk elkerülő út<sup>3</sup> megépítése a jelenlegi állapot felszámolása érdekében.*

Persze alapvetően minden országnak vagy régiónak annyi repülőterre van szüksége – a jövőbeni fejlődés lehetőségének mérlegelése mellett –, amennyit el tud tartani, azaz az utazóközönség igénye és lehetőségei határozzák meg egy-egy repü-

1 Ehhez persze jelentős kooperációra van szükség a hazai turizmus szereplői és a repülőtér menedzsmentje között, valamint szükség van még külföldi légitársaságokkal és turisztikai hivatalokkal való kapcsolatkiépítésre is. Mindehhez a menedzsmentnek politikai, szakmai és régiós támogatást kell kapnia nemcsak pénzügyi formában, hanem eszmeiségében is.

2 A közutakon például ez sok esetben a ritka járatsűrűség mellett jelentős (esetenként 30-50 perc) késéssel párosul, abból adódóan, hogy számos távolsági járat bonyolítja le a települések közötti helyi forgalom jelentős részét is teljes hosszában többórás menetidővel, túlszűfolt utakon (többnyire 7-es, 71-es főutak). Ezen némiképp könnyített a déli parton a Balatont elkerülő M7-es autópálya átadása, amely egyes települések elérését gyorsabbá tette azáltal, hogy gyorsjáratok beállítására is volt lehetőség. A vasúton sem jobb a helyzet, hiszen a sínpálya rossz minősége sok esetben a menetsebesség korlátozásához vezet, ami a menetidő tarthatatlanságát hozza magával. Időnként pedig egy vonat késése a pálya telítettsége miatt akár egy egész napon át tartó torlódást is előidézhet. A vízi közlekedés – feltehetően hajókapacitás hiányában – sem jelent számottevő utasforgalmat a Balatonon.

3 Ehhez az idegenfogalmi adó központosításával teremthető lenne forrás. A jó megközelíthetőség a településeknek is érdeke.

lőtér fenntartásának szükségességét. Ennek megfelelően korrekt<sup>1</sup>, de minden önköltség-elemre figyelemmel meghatározott árkalkuláción alapuló árakat kell alkalmazni, de vitathatatlan, hogy kemény verseny vár a piacon megmaradni kívánó vállalatokra ebben a szegmensben is.

Magyarországon bejegyzett légitársaság a Malév Hungarian Airlines, a nemzeti légitársaság, amely állandó rentabilitási gondokkal küszködik. Az üzleti világ ezért az elmúlt időszakban az eladás-visszavásárlás mértékeit elemezte. Minden bizonnyal ez azonban a magas üzemanyag árak és a befagyott hitelek mellett, a nem kellően racionalizált működéssel is magyarázható.

Az állam mindenképpen elvárja a nemzeti légitársaságtól, hogy az utazóközönség (a lakosság, a kormányzat, az üzleti élet képviselői és az idegenforgalom) igényeinek megfelelően, a menetrendet az igényekhez igazítsa. Mivel az EU versenysemlegességet szabályozó előírásai minden tagországra egyformán vonatkoznak, az állam a nemzeti légitársaságokkal szemben ugyanazokat az elvárásokat és feltételeket fogalmazza meg, mint valamennyi légitársasággal szemben.<sup>2</sup> Ezek érvényre jutását pedig a Nemzeti Közlekedési Hatóság révén szigorúan megköveteli.

## **II.2. Közúti közlekedés**

Az ötvenes évek végén, a hatvanas évek elején az európai államok sorra kétoldalú kormányközi egyezményekben kezdték szabályozni a nemzetközi közúti áru- és személyszállítást. A háború előtti nemzetközi közúti közlekedési szabályok döntő többségükben érvényben maradtak, ám részben a bilaterális egyezményekeken keresztül, illetve az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (EGB) keretei között működő sokoldalú megállapodásokkal megkezdődött harmonizációjuk. A közúti közlekedési szolgáltatás-nyújtás korai szabályai a következőképp csoportosíthatók:

- a piacra jutás feltételei;
- a közúti tarifák;
- pénzügyi rendelkezések;
- műszaki előírások;
- minőségvédelmi előírások.

A nemzetközi piacra jutási feltételeket illetően volt – és van még ma is – döntő szerepük a kétoldalú kormányközi egyezményeknek. A Római Szerződés 75. cikke a Közlekedési Miniszterek Tanácsát kötelezte az EU országok közötti nemzetközi közlekedési/szállítási feltételekre közös politikát dolgozzon ki és készítsen előterjesztést arra vonatkozóan, hogy milyen feltételek mellett lehet kabotázs-fuvarozást végezni a másik EU-ország területén. Ezt a feladatot 1970-ig kellett volna a Tanácsnak teljesítenie. Ennek elmaradása miatt 1983-ban az Európai Parlament a Bizottság támogatásával az Európai Bírósághoz fordult (13/83 sz. eset), amely határozatát 1985-re hozta meg. A határozat értelmében a Tanácsnak lépéseket kellett tennie a nemzetközi közúti árufuvarozás liberalizálása érdekében. Ezt követően a közúti árufuvarozás számos részterületére nézve születtek a közös szabályok (pl. 11/60/EGK közösségi jogszabály minden diszkriminatív tarifa és feltétel bevezetését tiltja a közlekedésben, a 65/269/EGK irányelv a kétoldalú egyezmények alapján kiadott engedélyek szabványosítását írta elő,

---

1 Valamennyi biztonsági, műszaki, utasjogi és egyéb szabály betartása mellett lehetséges

2 Ettől eltérés legfeljebb szándéknyilatkozat formájában lenne lehetséges. Célszerű lenne a nemzeti légitársasággal olyan szándéknyilatkozatot kötni, amelyben az a kormányzati utazásokat kedvező árak mellett, a menetrend kormányzati igényekhez igazításával vállalná.

valamint az engedély elosztási feltételekről rendelkezett, az 1018/68/EGK jogszabállyal pedig létrejött a közösségi engedély-kontingens).

Az árukereskedelemben a közösségen belül kibővült a bilaterális viszonyosságon nyugvó, alapvetően restriktív nemzetközi közúti engedélyezési rendszer. A közösségi engedélyek előnye elsősorban annak rugalmasságában rejlett, tekintve, hogy egy engedély a Közösség valamennyi tagállamának területére érvényes volt. 1988-ban a Tanács határozatot hozott arról, hogy 1993. január 1-étől a Közösség közúti áru fuvarozási piacán minden közösségi vagy bilaterális engedélykontingens megszűnik, s a Közösségen belüli áru fuvarozáshoz – a mennyiségi korlátok helyett – kizárólag minőségi feltételekhez kötött, ún. közösségi tevékenységi engedélyre lesz szükség.

A határozat végrehajtása érdekében a közösségi engedélyek éves automatikus üteme 40%-ra emelkedett. Lehetővé tették a – korábban tilos – kabotázs forgalmat, a liberális intézkedéseket felfüggesztették és így a tagországoknak csak kivételes és nagyon indokolt esetekben biztosítanak lehetőségeket, valamint harmonizációs intézkedéseket tettek a közúti áru fuvarozáshoz minden közvetlenül és közvetve kapcsolódó területen pl. a gépjármű súly- és mérethatárai, a műszaki ellenőrzés, a szociális előírások területén.

Diszkriminációmentes megállapodásokat szorgalmaztak közösségi szinten Svájc-al, Ausztriával és a Nyugat-Balkán országaival.

A közösségi áru fuvarozás liberalizálása a Közösségben egyenes következménye volt az egységes európai piac eszméjének. A Közösség vállalatainak versenyképessége világméretben nagyban függ attól, hogy mennyire növekedés képesek, hogy mennyire van lehetőségük globális, vagy legalább európai léptékű stratégia kialakítására, a külföldi stratégiai partner kiválasztására, s nem kevésbé arra, hogy a just-in-time termelést bevezessék, ahol is a szállítások rendszeresek. Ez utóbbi viszont megköveteli a gyors, rugalmas és kiváló minőségű szállítási szolgáltatást, amelynek nyújtására leginkább a közút az alkalmas.

A liberalizáció kiteljesedését a Tanács 881/92/EGK irányelve jelenti, amely a Közösségen belüli, 1993. január 1-jétől érvényes szabad áru fuvarozás feltételeit tartalmazza. Ennek értelmében a Közösségben bejegyzett bármely közúti fuvarozó minden kamionjára – igény szerint – kaphat 5 évre szóló közösségi engedélyt. A piacra lépés egyedüli korlátjává a tevékenységi, más néven az iparengedély lépett elő. A tevékenységi engedély kiadása közösségi szinten szabályozott. (Az első szabályok már 1974-ben megjelentek, majd 1977-ben kiegészültek, széleskörűen egységesítetté váltak 1989-ben és a liberalizáció előrehaladtával kiteljesedtek 1993-ban.) Ennek megfelelően három fő minőségi minimum kritériumnak kell eleget tenni: a kérelmező szakmai képessége vonatkozásában, a pénzügyi képesség tekintetében és az erkölcsei feddhetetlenség szempontjából.

A liberalizáció piaci követelményeit, valamint a továbblépés lehetőségeit vizsgáló szakértői csoport jelentését 1994 júliusában adta közre. Ajánlásai között szerepel a tevékenységi engedélykés minimum feltételei helyett egységesítetten magasabb követelmények bevezetése. Mivel a közösségi szerep növelése várható, ezért az információs technológia bevezetése szükséges az okmánykiadás és -feldolgozás, a járműmozgások nyomon követése és ellenőrzése, a vezetési idő ellenőrzése, a tengelynyomások ellenőrzése tekintetében. Közösségi szinten kötelezővé kellett tenni a fuvarozó és a szállítmányozó közös felelősségbiztosítását. Ennek fényében a Bizottság típus szerződést dolgozott ki a szállítmányozó-fuvarozó közötti megállapodások minimum feltételeire.

Az állami támogatások általában nem szívesen látott piaci beavatkozások a Közösség liberális piacán. A vizsgáló bizottság azonban két esetben lehetőségként javasolta elfogadni:

- ha az illegális közúti fuvarozás ellenőrzésére bevezetett intézkedéseket, illetve azok érvényesítését szolgálja a támogatás, valamint
- amikor a közúti szektor hosszú távú érdekei miatt oktatási célokra fordítják a központi költségvetési pénzeszközöket.

A nem EU-tagországokkal való kapcsolatfejlesztést illetően pedig a progresszivitás mellett előtérbe helyezi a műszaki, szociális és pénzügyi harmonizációt.

A közutakon a közösségi közlekedést nagyrészt az autóbusszok bonyolítják. Az EU-ban a piaci szabályozás alapját az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályai, egységes feltételrendszere határozza meg, amely kritériumai a jó hírnév, a szakmai alkalmasság, és a megfelelő pénzügyi helyzet.

A közúti közlekedés szociális előírásait illetően a 3820/85/EGK közösségi jogszabály az irányadó, amelyben a főbb szabályozott kérdések a gépkocsivezető minimális életkora, a maximális vezetési idő, és a minimális pihenőidő. A műszaki előírások közül a legfontosabbnak a súly- és méretkorlátok számítanak. A legutóbbi években a szigorodó környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági előírásokra helyeződött a hangsúly.

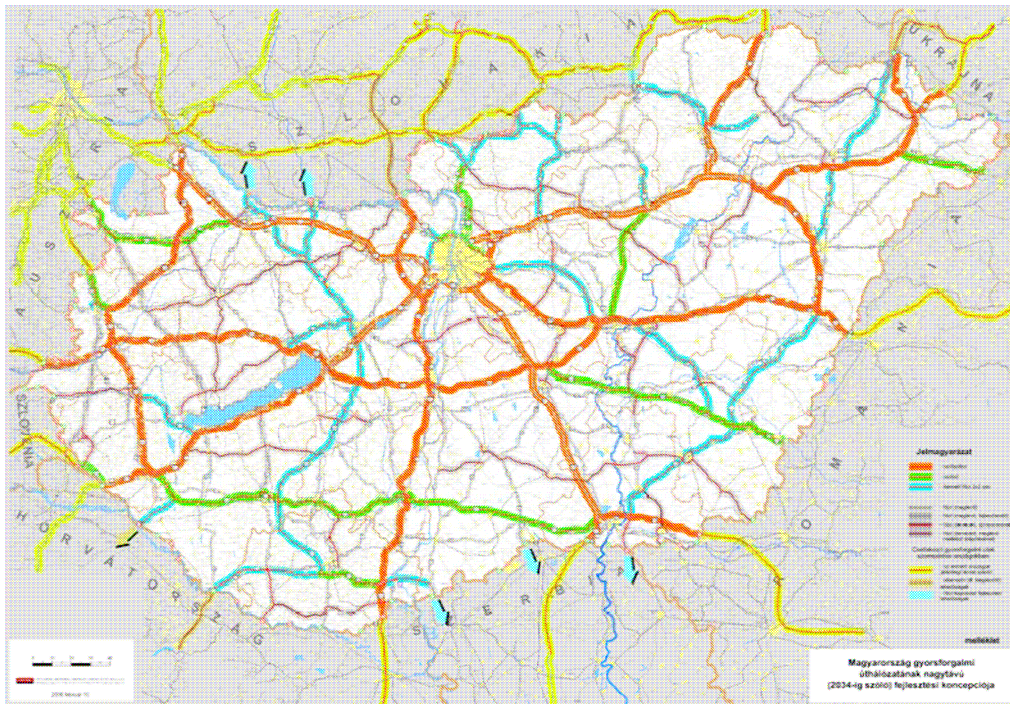
A közúti közlekedés rendkívül gyors fejlődése természetesen annak is köszönhető, hogy térben és időben viszonylag kötetlen közlekedési lehetőséget biztosít. Ezzel egyidejűleg fellépő hátrányok (mint például a környezetszennyezés, vagy a balesetveszély) jelentőségét mind a mai napig aláértékeli az utazóközönség. Az EU ennek kiküszöbölésére azonban számos rendelkezést fogalmazott meg (pl. a gépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények, a közúti infrastruktúra biztonságkezelésének átfogó rendszere).

**Magyarországon** a közút vonatkozásában a nagy hálózatfejlesztési elképzelések szerint fel kell oldani a sugaras rendszerű gyorsforgalmi úthálózat kedvezőtlen hatásait haránt irányú elemek alkalmazásával, mellyel jelentős mértékben mentesülhet a főváros a nemzetközi tranzit forgalom által okozott terheléstől és olyan új alternatív nyomvonalakat biztosít a regionális központok elérhetőségében, mely rövidebb, gyorsabb közlekedési feltételeket teremt nagyvárosaink számára. Ehhez elengedhetetlenül szükség van elsősorban az M8, M9, M86 gyorsforgalmi utak megépítésére. Az új elképzelések szerint azonban a határon átnyúló gyorsforgalmi utak nem feltétlenül autópályaként, hanem esetenként a forgalmi igényeket megfelelő módon kielégíteni tudó autóútként fognak megépülni.

A Transz-Európai Közúti Hálózat (TERN) terén többek között azt javasolta, hogy a jövőben a stratégiai folyosókon kevésbé legyen a forgalom korlátozva, s ezen folyosókon az ún. intelligens rendszerek bevezetése élvezzen prioritást.

A közúti fuvarozásra országonként igencsak eltérő pénzügyi rezsimek harmonizációjára tett ajánlásai a felülvizsgálatot végző bizottság számára két nagyon fontos elemet tartalmaztak:

- 1) a közúti infrastrukturális és szociális költségek fedezetére szolgáló díjakat elkülönítetten kell kezelni a költségvetési bevétel növelését célzó adóktól;
- 2) a területi elv érvényesülése leginkább az úthasználati díjak elterjedésétől várható, ezért felhívta a Bizottságot, hogy dolgozza ki a kalkuláció és a bevezetési metodika elveit, figyelemmel arra, hogy információs technológiák közúti alkalmazása elkerülhetetlen.



2. ábra  
Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának nagytávú (2034-ig szóló)  
fejlesztési koncepciója [44]<sup>1</sup>

A Tanács 93/89/EGK irányelve a közúti adózás kérdésével foglalkozik. A témakör hosszú ideig vitatott volt egyrészt az egyes országok fuvarozói közötti versenyt befolyásoló képessége miatt, másrészt a környezetvédelmi szempontok előtérbe kerülésével az egyes közlekedési ágak közötti munkamegosztásra gyakorolt hatása miatt. Az elv, hogy az infrastruktúra használói járuljanak hozzá a megépítési és karbantartási költségekhez, már jó ideje elfogadott. Az azonban nem kidolgozott, hogy a hozzájárulás milyen mértékű legyen és milyen módon valósuljon meg. Ennek a kívánalomnak hivatottak megfelelni a közúti fuvarozást sújtó adók és adó jellegű terhek, amelyek alapvetően három csoportba sorolhatók:

- gépjárműadók,
- az üzemanyagárba beépített adó,
- úthasználati díj.

A gépjárműadót ott kell fizetni, ahol a gépjármű bejegyzésre kerül, és a gépjármű üzembe helyezésével van összefüggésben, az úthasználati díjat ott kell fizetni, ahol az infrastruktúrát használják, az üzemanyagárba beépített adó azonban az EU országokban meglehetősen eltérő, amely következtében eltérően befolyásolják a versenyfeltételeket. Ennek oldására a Bizottság számtalan adóharmonizációs javaslatot dolgozott ki.

<sup>1</sup> A térkép szemléltető jellegű. Az elfogadott tervezet a 2003. évi XXVI. számú az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény módosításáról szóló 2008. évi L. törvény mellékletében található meg



**Magyarországon** az elmúlt tizenöt évben a közúti infrastruktúra erőn felül vállalt fejlesztése – azon belül is a PPP konstrukcióban megvalósult gyorsforgalmi utak finanszírozása – több évtizedes elkötelezettséget jelent az állami költségvetés számára (2011-től kezdve éves szinten mintegy 100 Mrd HUF). Ez a determináció a jelenlegi közúti ágazati finanszírozási rendszer drasztikus megváltoztatási kényszerét vetíti előre. A nagy léptékű fejlesztési elképzelések eredményeként az elmúlt évtizedben megduplázódott a gyorsforgalmi úthálózat összhossza, több autópályánk elérte az országhatárt (M5, M7) és mintegy 300 km összhosszúságú gyorsforgalmi út épült meg koncessziós szerződés keretében (M5, M6), de ugyanakkor számottevő elmaradás figyelhető meg az úthálózat állapotában a fenntartási munkálatok elhanyagolása miatt.

*Magyarországon* – a pályázati rendszerben elnyerhető EU-forrásokon kívül – az országos közutak fejlesztésére, működtetésére és fenntartására biztosított forrást a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fejezeti kezelésű Útpénztár előirányzatának bevételei adják. A bevételek két fő komponense az állami költségvetésből biztosított éves keret és az éves úthasználati díjbevételek. Jelenleg a közlekedőknek az úthasználati díjat matricás rendszerben kell megfizetniük, amely rendszernek nagy hátránya, hogy nem a tényleges úthasználatnak megfelelő a díjtérítés. A megtett úttal arányos úthasználati díj bevezetésére már számos elképzelés született, azonban a kormányzati döntés mindaddig nem történt meg, pedig az előzetes számítások szerint a mintegy 200 Mrd forintos éves bevétel<sup>1</sup> jelentő forrás a közutak fenntartására nyújthatna fedezetet.

Érdeemes megjegyezni, hogy az elmúlt évtizedben a közúti alágazaton belül a fenntartás és a fejlesztés egyensúlya is jelentős mértékben eltolódott a fejlesztés irányába; így a hazai teljesítőképességen felül vállalt gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés és a rendelkezésre álló ágazati források aránytalan felosztása következményeként a meglévő úthálózat jelentős mértékű leromlása figyelhető meg. Nagy előrelépést jelentene, ha a rendelkezésre álló források felosztása a fenntartás-fejlesztés nemzetközileg használt 60-40%-os arányában megvalósulhatna, szemben a jelenlegi 15-85%-kal.

Az általános útállapot romlás elsősorban az alsóbbrendű úthálózatra jellemző, de a fenntartási elmaradások következményei már a nagyobb forgalmat bonyolító főúthálózat egyes elemein is megfigyelhetők. Az elmúlt hat évben ugyan az EU forrásokból finanszírozott ISPA, KIOP programok keretében jelentős mértékű útfelújítás valósult meg a főúthálózaton az EU-tagországok zömében megengedett 11,5 t-s tengelyterhelésű gépjárművek fogadása érdekében (burkolat megerősítések), azonban ezek a források sem tudták teljesen felszámolni a főúthálózaton tapasztalható elhasználódást. Az alsóbbrendű úthálózat esetében az EU által finanszírozott ROP program keretében mintegy 3000 km mellékút felújítása fog megvalósulni 2011-ig (ez az érték a teljes mellékúthálózat mintegy 13%-a). Az előzőekben említettekén kívül nagy a kontraszt a nemzetközi szinten is jó minőségű gyorsforgalmi utak és az azokra felhordó infrastruktúra (kapcsolódó alsóbbrendű utak) állapota között.

Az országos közúthálózat állapotromlásáért elsősorban a nehéz tehergépjárművek felelősek. Egyes kutatások szerint egy túlsúlyos tehergépjármű 10<sup>5</sup> nagyságrendű károsodást okoz, azaz 100 000 személygépjármű elhaladásával egyenértékű egy túlsúlyos tehergépjármű által okozott kár az útburkolatban. Ennek megfelelően cél a túlsú-

---

<sup>1</sup> Valójában nem 200 Mrd forintos többletről beszélhetünk, hiszen az állam bizonyos szegmensekben kompenzációra kényszerül, amely magától értetődően állami szinten csökkenti a felhasználható bevétel nagyságrendjét.

lyos tehergépjárművek visszaszorítása és a jog által biztosított, engedélyezett közlekedési feltételek betartatása.

A több évtizedes fenntartási elmaradások felszámolására a közúti alágazat 2008-ban kidolgozott egy felújítási programot, amely 12 éves időtávlatban, a hasonló adottságokkal rendelkező EU tagországok burkolatállapot színvonalának elérését célozta meg. A Nemzeti Út-, hídfelújítási Program (NÚP) szerint a 12 éves időtávban évente mintegy 100 Mrd Ft fenntartási forrásallokációra lenne szükség.

*Magyarországon* a távolsági közlekedés szabályozása EU-konform. Nagyrészt a Volán társaságok bonyolítják. Es bár a hálózati lefedettség adott, az előnytelen tökeszerkezet és a hiányos finanszírozás megnehezíti a működésüket.

2012-től a piaci liberalizáció kapcsán új versenytársak megjelenése várható.

### II.2.1. Városi közlekedés

Európa népességének 80%-a városban él. A közúti közlekedés a széndioxid kibocsátás 40%-át, egyéb közlekedési szennyező anyagok<sup>1</sup> 70%-át okozza.

Mindezek figyelembevételével az Európai Bizottság 2007-ben városi közlekedés szabályozásáról kiadta a Zöld Könyvet a városi közlekedési igények és a környezetvédelem összhangjának megteremtése érdekében.

Az Európai Parlament 2009-ben ajánlásokat fogalmazott meg a fenntartható városi közlekedés terveinek bevezetésére, általános alkalmazására a 100 000 főt meghaladó agglomerációkban.

A városi közlekedés politikája során nem hagyhatjuk figyelmen kívül sem a szubszidiaritást, sem önkormányzatiságot, sőt az adott nemzet politikai kultúráját és hagyományait sem. Éppen ezért a közös uniós szabályok bevezetése szükséges, de rendkívül kényes kérdés lehet a nemzeti hatáskörök megosztása. [45]

*Magyarországon* – csakúgy, mint más tagországok hasonló adottságú városaiban – a nagyvárosokban a közösségi közlekedés magas üzemeltetési költségeinek, fejlesztésének finanszírozhatósága okoz (többek között) nagy problémát. A mai kedvezményrendszer mellett jelentős önkormányzati támogatást igénylő közlekedési vállalatok (BKV és a vidéki Volán vállalatok) rentabilitási gondjainak rendezése évről-évre húzóó feladat.

Ugyanakkor számos intézkedés születik, amely a jobb, élhetőbb városi milió megteremtését célozza és javítja a zsúfoltságról, torlódásokról és szmogról elhíresült nagy városokról alkotott képet. Egyre több kerékpárút épül, egészséges életmód kialakításához kötődő programok indulnak be (pl. „Kerékpárral a munkába”)<sup>2</sup>, busz sávot jelölnek ki a közösségi járművek gyorsabb haladása érdekében, elkerülő utak épülnek, megtiltják a városközpontba a behajtást személygépkocsival, ellenőrzik a gépjárművek széndioxid kibocsátását, stb.

Ezekből a kisebb-nagyobb horderejű intézkedésekből azonban sosem elég, nyitott szemmel kell járni a környezetünkben (idegenbe vetődve, külföldön is) és egy-egy jó ötletet felkarolni (alkalmazni itthon is), még akkor is, ha csak néhány száz ember életvitelét, körülményeit teszi könnyebbé vagy csak a távolabbi jövőben lehet a hasznát élvezni.

<sup>1</sup> Szén-monoxid (CO), nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>), kén-oxidok (SO<sub>x</sub>) stb.

<sup>2</sup> A szépséghibája a programnak, hogy a higiéniai megfontolásokkal nem számol, hiszen jóllehet kerékpártárolókat létesítettek a munkahelyek, de zuhanyzók, öltözők többnyire nem állnak rendelkezésre a kerékpárral esetleg távolabbi lakhelyről munkába érkező dolgozók részére.

*A közlekedési módok jobb összhangját eredményezné például, ha a rövid, legfeljebb egy hétvégi időtartamra a távolsági autóbusz, illetve vasút igénybevétele esetén a pályaudvarokon ingyenes parkolási lehetőséget biztosítanának az utazási jegy felmutatójának.<sup>1</sup>*

*De alkalmazni lehetne a technológiai fejlődés új vívmányait is rugalmasabban. Például akár egy következő (5.) metró helyett is megépíthető lenne a napjainkban Pekingben Shenzhen Hashi Future Parking Equipment csoport fejlesztéseként bemutatott 3D Expressz Coach<sup>2</sup>, amely bár leginkább a magasvasúthoz hasonlító jármű, de beruházási költsége töredéke annak (vagy akár egy új metrónak).*

### **II.3. Vasúti közlekedés**

Fő céljait a 91/440/EKG irányelv, majd az azt módosító 2001/12/EK irányelv határozza meg. Követelményként írja elő a vasútvállalatok államtól való függetlenségét, amely következtében a kapcsolataikat szerződéses alapra kell helyezni. Megfogalmazódik benne az infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások legalább számviteli szétválasztása, a vasutak pénzügyi helyzetének javítása (a vasutak mentesítése a működés finanszírozásával kapcsolatban felmerült adósságoktól).

Az EU előírja továbbá a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogának biztosítási követelményét részben több vasútvállalat által létrehozott „nemzetközi” csoportosulások, nemzetközi szolgáltatások céljából, részben vasútvállalatok részére nemzetközi kombinált fuvarozás céljából.

Az EU szabályozása kapcsán a vasút fejlesztésére három csomagot dolgozott ki. A továbbiakban nézzük meg, ezek milyen célokat fogalmaztak meg.

#### **Első vasúti csomag**

Az EU az első vasúti csomag keretében tette kötelezővé a személyszállítás és az áru fuvarozás szétválasztását, előírta az infrastruktúráról, az áru fuvarozásról, és a személyszállításról külön eredmény-kimutatás, illetve mérlegbeszámoló készítését, valamint közzétételét. Lefektette, hogy az áru- és személyszállítást végző vasútvállalatok alábbi feladatait független szervezeteknek kell végezniük:

- a) a vasútvállalatok működésének engedélyezése;
- b) a pályakapacitások elosztása;
- c) a pályahasználati díjak meghatározása;
- d) a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének ellenőrzése.

Az EU az infrastruktúra-menedzsment esetében is megköveteli „az igazgatás, az adminisztráció és a belső ellenőrzés” függetlenségét, továbbá engedélykötelessé teszi minden vasútvállalat működését (kivételesen az országos hálózatba nem kapcsolódó helyi és regionális vállalatok).

A pályához való hozzáférés lehetőségét pedig kiterjesztette a nemzetközi áru fuvarozást végző vasútvállalatokra. (Magyarország mentességet kért 2006. december 31-ig.)

A csomag megfogalmazta továbbá, hogy az állam kivonul a nemzeti vasúttársaságok finanszírozásából, hogy azok pénzügyi függetlenséggel bírjanak.

---

<sup>1</sup> Sok esetben csatlakozási problémák, vagy csomag szállításának gondja nehezíti a közösségi közlekedés igénybevevőjét. A javaslatban a bevásárlóközpontok mintájára azzal számoltam, hogy ha a bevásárlóközpontnak megéri a vélt vásárlás érdekében parkolást biztosítani a vásárlónak, talán a vasút társaságnak, vagy busz vállalatnak is megéri a gépkocsi használata helyett ily módon alternatív megoldást ajánlani az utasa számára.

<sup>2</sup> Egyébként tanulhatnánk Kínától a tekintetben is, hogy a fejlesztés bemutatásával szinte egyidejűleg már a beruházás előkészítési műveletei is megkezdődtek. [46]

### **Második vasúti csomag**

A második vasúti csomag keretében a teljes vasúti hálózatot meg kellett nyitni a közösségi vasútvállalatok előtt. Az EU megfogalmazta továbbá az „átjárhatósági” irányelv rendszerének összehangolására, konkretizálására való igényét is, valamint ezzel párhuzamosan létrehozta az Európai Vasúti Ügynökséget.

(Magyarországon a derogáció engedélyezése következtében 2006. december 31-ig az elméleti kapacitás 20%-ára lehetett korlátozni a külföldi vasutak hozzáférését.)

### **Harmadik vasúti csomag**

A harmadik vasúti csomag keretében 2010. január 1-től bevezették a nemzetközi személyszállítás liberalizációját. A szabályok megfelelő engedéllyel rendelkező vasúti vállalkozások számára hozzáférési jogot biztosítanak a tagállamok vasúti infrastruktúrájához személyszállítási szolgáltatások céljából. Lehetővé teszik, hogy nemzetközi szolgáltatás végzése során bármely, a nemzetközi szállítások útvonalába eső állomáson utasokat vegyenek fel, még akkor is, ha ezek az állomások egy tagállamon belül találhatóak (kabotázs engedély). Hangsúlyozzák az utasjogoknak a nemzetközi forgalomban történő szigorúbb alkalmazását, mint például az utasok tájékoztatása, jegyek hozzáférhetősége, kártérítések (utas sérülése, halála, késések, csatlakozásvesztés), csökkent mobilitású személyek jogai, biztonsági intézkedések, panaszok kezelése. Meghatározzák az árutovábbítás minőségi minimumkövetelményeit, amivel részletes szabályok megállapítása az áruk és a szállítási körülmények és adottságok sokfélesége miatt csak a felek közötti szerződések keretében történhetnek meg. Több minőségi tényező megsértése esetén írják elő a vasúttársaság felelősségét és kártérítési kötelezettségét (késés, értesítés hiánya, vonat lemondás, árukár, áru elvesztése stb.).

Ezen túlmenően egységes engedélyhez kötik a mozdonyvezetők tevékenységét. Egységesítik és minden tagállamban kölcsönösen elfogadhatóvá teszik a nemzetközi forgalomban részt vevő mozdonyvezetők képzési, vizsgáztatási feltételeit, a mozdonyvezetői engedély megszerzésének hatósági folyamatát és követelményrendszerét. A követelmények tekintetében minimum feltételeket szabnak meg (életkor, képzettség, egészségi állapot, nyelvtudás stb.).

(Magyarországon a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások vonatkozásában 2010. január 1-én történt meg a piacnyitás, 2017 pedig a teljes belföldi személyszállítási piacnyitás dátuma.)

**Magyar viszonylatban** a szabályok jogharmonizáció keretében átvételre kerültek, de sajátos, nemzeti specifikumokkal érvényesültek. Az I. vasúti csomagban lefektetett követelmény, amely szerint „*az állam kivonul a nemzeti vasúttársaságok finanszírozásából, hogy azok pénzügyi függetlenséggel bírjanak*” érvényesítése érdekében hazánkban a kormányzatok több alkalommal is (pl. a válságkormány idején, vagy azt megelőzően a GYURCSÁNY-kormány idején) a MÁV Zrt.-től nagy mértékű (utoljára 40 Mrd forint) elvonást helyezett kilátásba. Az elvonások viszont a vállalat további eladósodásához vezettek.

A veszteséges üzletágak kiszervezésével, a működés és az infrastruktúra-üzemeltetés racionalizálásával igyekeztek az előző kormányzatok kiutat keresni.

A hatékonyság növelését célozta a mellékvonalak megszüntetése, illetve működésük szüneteltetése. Az első ütemben 2007 márciusában 14 vonalat, a tervezett második ütemben 2009-ben 38 vonalat akartak megszüntetni. Azonban a többször is fölizzó sztrájkok, illetve a politikai nyomás hatására a kormány 2010 végéig morató-

riumot hirdetett a második ütem végrehajtására. A közlekedési tárca az alacsony kihasználtságú vonalakat távolsági autóbusszokkal pótolta (illetve pótolta volna), főleg az olyan „zsáktelepüléseken”, ahol a párhuzamosan a két közlekedési mód együttes használata szükségtelennek tűnt, illetve az autóbusz közlekedés hatékonyabban megoldható volt. Valójában az elsődleges cél a mellékvasutak átszervezése lett volna térségi vasúttá, amelyre a lehetőséget a vasúti törvény már 2006 óta biztosította, azonban a vonalak üzemeltetését az új rendszerben az önkormányzatoknak kellett volna magukra vállalni és közszolgálati szerződés alapján a feladatot ellátni, amit részben az infrastruktúra, részben a járműpark leromlott állapota, valamint a saját szűkös anyagi helyzetük mellett nem tudtak megtenni. A mellékvonalak bezárása azért is fájó pont volt a lakosságnak, mert az első szakasz vonatkozásában tett intézkedéseket nem előzte meg társadalmi szintű egyeztetés és nem született benne társadalmi konszenzus. Tény, hogy a tervezett intézkedések szélesebb körű társadalmi hatással járhattak volna, mint a MÁV Zrt. anyagi helyzetének alakulása, hiszen urbanizációs, regionális, gazdasági és szociális vonatkozásai is vannak a problémának. Különösen érzékenyen érintette a vasutas dolgozókat, akik a több évtizedes közszolgálati státuszban biztonságban érezhették magukat a munkájukban, nem magas keresettel, de biztos megélhetéssel számolhattak mindaddig.

Szociális szempontok érvényesülése, a foglalkoztatás biztosítása, az EU-ban is fontos kérdés, és bár ilyen kiéleződve nem jelentkezett a probléma, de más országokban is megszűntettek mellékvonalakat hatékonysági, racionalizálási céllal. A kérdés súlyát jól szemléltetik azonban a számok: 2005-ben a közlekedésben 8,8 millió fő dolgozott az EU-ban, ebből 10% a vasútnál, 50% közútnál (ennek kétharmada az áru fuvarozásban, egyharmada a személyszállításban), 2% tengeri szállításban, 5% légi közlekedésben, 0,4% belvízi szállításban, 30% közlekedést segítő, kiszolgáló tevékenységben. Összehasonlításként Magyarországon a közlekedésben teljes munkaidőben foglalkoztatottak átlagléttszáma 2000-ben 152,7 ezer fő volt, ebből a vasúti szállítás 57,0 ezer fő (37,3%), az egyéb szárazföldi szállítás 69,5 ezer fő (45,5%), a vízi szállítás 2 ezer fő (1,3%), a légi szállítás 3,4 ezer fő (2,3%), a szállítást kiegészítő tevékenység 20,8 ezer fő (13,6%).<sup>1</sup>

A kormányváltást követően, napjainkban a bezárt vasútvonalak ismét megnyílnak és folytatják működésüket.

A kívánt változások elérése érdekében a MÁV Rt.-t átszervezték, számos vállalati egység kiszervezésre került és önálló vállalatként (illetve többségük a MÁV Csoport leányvállalataként) működött tovább.

Elsőként a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE Kft.) átalakítása vált szükségessé, amely nem leányvállalatként, hanem állami tulajdonú szervezetként vált függetlenné, ezzel biztosítva, hogy a kapacitáselosztást befolyás-mentesen végezhesse. A MÁV pályavasúti üzletágtól való szervezeti leválasztása két lépcsőben történt:

- 2004-ben a pályahasználati díj meghatározásával, a kapacitás elosztásával kapcsolatos feladatok kerültek át;
- 2008. július 1-től pedig a menetrend tervezési és menetrend szerkesztési feladatok is.

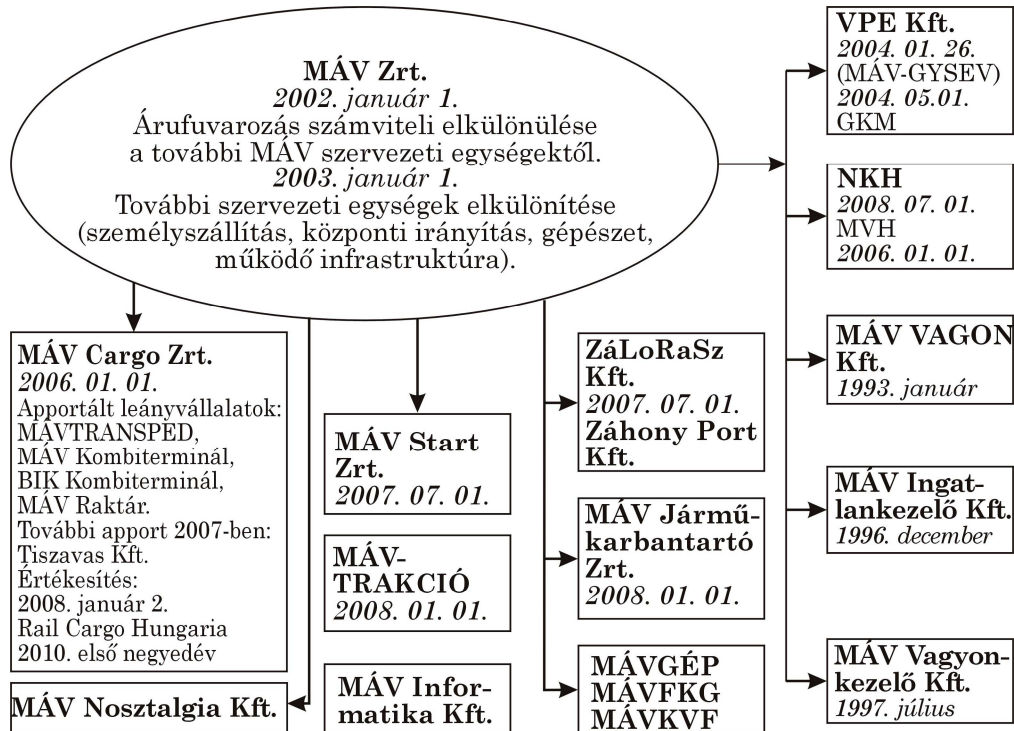
Az áru fuvarozással foglalkozó MÁV Cargo Zrt. 2006. január 1-én alakult meg. Ma Rail Cargo Hungaria Zrt. néven külön vállalatként működik. A következő változás a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. megalakulása volt, amely 2007. július 1-jén

---

<sup>1</sup> A MÁV vállalatcsoport létszáma 2009. december 31-én 38 288 fő volt. Ez a szám nem tartalmazza a Cargo Zrt., a GYSEV és a magánvasutak létszámát. [48]

a Magyar Államvasutak Zrt. Személyszállítási Üzletág külön cégbe szervezésével jött létre. 2008. január 1-jével a MÁV Zrt. önálló társaságba szervezte vontatási tevékenységét MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zrt. néven, és 2008. január 1-jén kezdte meg működését a MÁV-GÉPÉSZET Vasúti Jármű Fenntartó és Javító Zrt., ahol a vasúti járművek teljes körű karbantartását, javítását és modernizációját végzik.

Az átszervezés kapcsán felmerült a dilemma, hogy az ingatlanhasznosítási üzletág, illetve a záhonyi átrakóközvet infrastruktúrája hova kerüljön. A pályavasútnál lett volna a helye szakmai megfontolásokból, mégsem oda került. A záhonyi átrakóközvet Magyarország legnagyobb árumennyiséget átbocsátó vasúti komplexuma<sup>1</sup>, mely évente mintegy 4-5 millió árutonna forgalmat bonyolít le. Az eltérő nyomtávú vasúti rendszerek találkozásánál (ukrán széles nyomtáv) kiépített tevékenység a kelet felé irányuló, illetve a kelet felől vasúton érkező áruk kölcsönös továbbítása szempontjából nélkülözhetetlen. A probléma oldásaként a vállalat vezetése úgy döntött, hogy a szervezetet 2007. július 1-től külön vállalatként működik ZáLoRaSz Kft. néven, amely később Záhony-Port Zrt.-vé alakult át.



3. ábra

A MÁV Zrt. áttérése a többszereplős piacmodellre

<sup>1</sup> Problémát jelent az eltérő műszaki adottságokkal rendelkező keskeny nyomtávú- (ipari, mezőgazdasági, idegenforgalmi igények), illetve a széles nyomtávú vasutak (pl. Ukrajna irányában történő áruszállítás) kompatibilitása. (Magyarország fordítókorong szerepet tölt be, hiszen a keleti és nyugati áruforgalom a Záhonyi csomóponton találkozik és itt történik meg az áruk átemelése.)

Az EU direktívái bizonyos feladatok függetlenségét, egyes területek szétválasztását írták elő, de nem kötelezték a nemzeti vasútállalatokat, hogy minden egyes tevékenységet külön vállalatba szervezzenek ki, mint ahogy ez Magyarországon történt. Mivel a jogi entitásokon belüli elkülönítés korábban is megvolt, kérdéses, hogy kisebb változtatások nem elégítették volna-e ki az EU igényeit. Az új vállalatokkal a MÁV Zrt-nek, sok esetben pedig az új vállalatoknak egymással és az új vállalatoknak az állammal (pl. közszolgálati szerződés Állam-MÁV Start Zrt. között) szerződéseket kell/ett kötniük. Ez megnövekedett bürokráciát (pl. számlázás, többlet adófizetés), megsokszorozódott háttér szervezetek (pl. külön-külön irányítás, gazdálkodás, kontrolling) létrehozását jelentette, továbbá valamennyi cég saját teljesítmény rendszert fejlesztett és fejleszt folyamatosan, azaz párhuzamos kapacitások épülnek ki. Ez pedig lényegesen nagyobb koordinációt kíván meg az egyes területek közötti együttműködés során, hiszen a leányvállalatok ma is kapcsolatos vállalkozásként működnek, egymástól folyamatos függőségben vannak.

A vállalat<sup>1</sup> pénzügyi helyzetét jelentősen befolyásoló másik probléma a jegybevételek elmaradásával, a kedvezményrendszer átalakításával függ össze.

A közösségi közlekedés igénybevevői között nagyszámban találhatók ugyanis a különböző kedvezmények és mentességek élvezői. Magyarországon ezek száma rendkívül magas, hiszen a diákok, és az időskorúakon kívül pl. a közösségi közlekedésben dolgozó<sup>2</sup>, (vagy korábbi dolgozó) és annak családtagjai, a közszférában dolgozó alkalmazottak és kormánytisztviselők is részesülnek a kedvezményekből, sőt egyéb kedvezményezettek (pl. fogyatékosok, hadirokkantak, határon túli magyarok) is ingyen vagy olcsóbban utazhatnak. Erre vonatkozóan pontos statisztikai adattal nem szolgálhatok, hiszen pontos kimutatás nem készült.<sup>3</sup> Az ingyenesen utazók száma is nehezen becsülhető meg. A 2010 májustól bevezetett regisztrációs jegy a közeljövőben közelebb visz majd bennünket a tények ismeretéhez, de addig csak becsült adataink lehetnek. A regisztrációs jegy kapcsán problémát jelent, hogy a váltás elmulasztásához – a hatályos szabályozás bár előírja, de – a gyakorlati alkalmazás során nem kapcsolódik szankció. Így a nyilvántartások tényszerűsége továbbra is megkérdőjelezhető lesz. Célszerű lenne, valamilyen névleges, alacsony bírság meg szabásával a megváltást ösztönözni. És bár ez a mindenidők legdrágább utasszámlálási rendszere (éves becsült költsége 1,5 Mrd HUF), még ha meg is hozná a várt eredményt, ez csak az elemzésekhez biztosítana adatokat, információt. A problémát, hogy a kedvezményrendszert meg kell változtatni, nem oldja meg. Már pedig a közösségi szolgáltatást folytató vállalatok és az állam nem képesek ekkora terhet cipelni évről évre. A korábbi években a kedvezmény rendszer szűkítésére voltak próbálkozások, de diák kedvezményekben holmi csekély, az egyéb kedvezményezettek körében sem sokkal jelentősebb változást sikerült elérni.<sup>4</sup>

A legfőbb problémát az okozza, hogy a két nagy kedvezményezett kör (óvodások, iskolások és az idősek) utazásai az összes kedvezményes utazás mintegy 90%-át teszik ki, és ha ezeket a kedvezményeket nem változtatjuk meg, az így megmaradó egyéb kedvezmények teljes megvonása<sup>5</sup> sem jelentene számottevő bevétel-többletet.

1 Ez a probléma egyformán érinti a közösségi személyszállítással foglalkozó közlekedési vállalatokat (MÁV Zrt, GyeSEV, BKV és vidéki Volán vállalatok, sőt a magán kézen lévő vállalatokat/vállalkozókat is.)

2 Külön kezelendő, munkáltató természetbeni juttatásként és viszonyossági szerződések alapján a munkavállalói érdekképviselők bevonásával létrejött juttatás, amely kb. 300 ezer embert érint.

3 Jelenleg a befolyt jegybevételekből következtetnek vissza a becsült adat számításokor.

4 Pl. EU parlamenti képviselők, sportbírók kerültek ki.

5 Nem javaslat, csak hipotézis.

Külön súlyosbítja a problémát az árkiegészítés<sup>1</sup> számítási és finanszírozási módszere – amelyet a költségvetés nehéz helyzete indukált – nem fedezi a közlekedési vállalatok költségeit.

Az egyetlen járható útnak a rászorultság alapján történő szűkítés kínálkozik, de itt a rászorultság megállapítása, az ahhoz kapcsolódó adminisztratív feladatok kezelése, és ellenőrzése lehet kritikus kérdés.

A rendszer a szocialista államiség idején került bevezetésre, melyet részben örökölt a mai állam, részben szerződés keretében rögzítésre került, melyet a lakosság politikai szenzitivitása következtében nem módosítottak. Ezt tetézi, hogy az érintett közlekedési vállalatok (MÁV Zrt., BKV és a vidéki Volán társaságok) jelentős pénzügyi nehézségekkel küszködnek, veszteséggel működnek, jelentős adósságállományt görgetnek maguk előtt. Ebből adódóan el lehet mondani, hogy az elmúlt évtizedekben az említett vállalatok személyszállítási tevékenységét a kisszámú teljes árú jeggyel utazó lakosság<sup>2</sup> mellett, részben a tényleges utazási költségeik töredékét fizető utasok, részben a kedvezményrendszer miatti kompenzáció (árkiegészítés) és egyéb támogatás (pl. tőkeinjekció, adósságátvállalás) útján az állam finanszírozta<sup>3</sup>. Pontosan ebből adódott az alulfinanszírozottsága is.<sup>4</sup> Megfigyelhető itt a vasút kapcsán egy örökké tartó antagonisztikus ellentét, amelyben a vasúttársaság elvárna, hogy szerződés alapján megfizessék neki az általa – jogszabályi hivatkozással - közszolgáltatásnak ítélt tevékenységet, az állam pedig költségvetési alkatárgyaláshoz hasonló módon dönti el, mennyit és mit fizet. És bármennyit fizet, a közvélemény és az őket képviselni szándékozó politika azt mindig soknak fogja tartani és a döntést támadja, a vállalat pedig mindig kevesli<sup>5</sup> és hitelfelvételre kényszerül. Pont ezért van jelentősége az EU által követelményként előírt pénzügyi függetlenség megteremtésének, amely a szolgáltatásokat megrendelő állam és a MÁV közötti szerződésekkel biztosítható. Ez részben a már hatályos személyszállítási közszolgáltatási szerződésekkel, részben a vasúti pálya működtetéséről szóló szerződések 2011. évi bevezetésével realizálható. A szerződések révén az állam azonban ténylegesen csak a tevékenységből származó veszteségét kompenzálja, ugyanakkor hosszabb távon a közlekedési ágazatnak minden szegmensében egyre inkább önfinanszírozóvá kell válnia.

A teljes pénzügyi függetlenség megteremtése érdekében mindkét félnek tenni kell: a vállalatnak racionalizálnia kell a tevékenységét, a körülményekhez képest hatékony működést kell biztosítania, egy fenntartható szolgáltatási színvonal biztosítása mellett és az EU rendelkezéseinek betartására figyelemmel, a fellelhető források bevonásával egy fenntartható fejlődési szintet kell produkálnia, ugyanakkor az államnak a költség-

---

1 Az állam a közlekedési vállalatoknak a kedvezményezettük után a teljes árú és a kedvezményes ár közötti különbözet után árkiegészítést (utólag, valorizáltan, de csak a 70-80%-át) fizet.

2 A jövőben ez még nagyobb problémát jelent a lakosság előrecedési tendenciájának következtében. (Kevesen viselik sokak költségeit.)

3 Azaz vitathatatlan az állam felelőssége az alulfinanszírozottságban is.

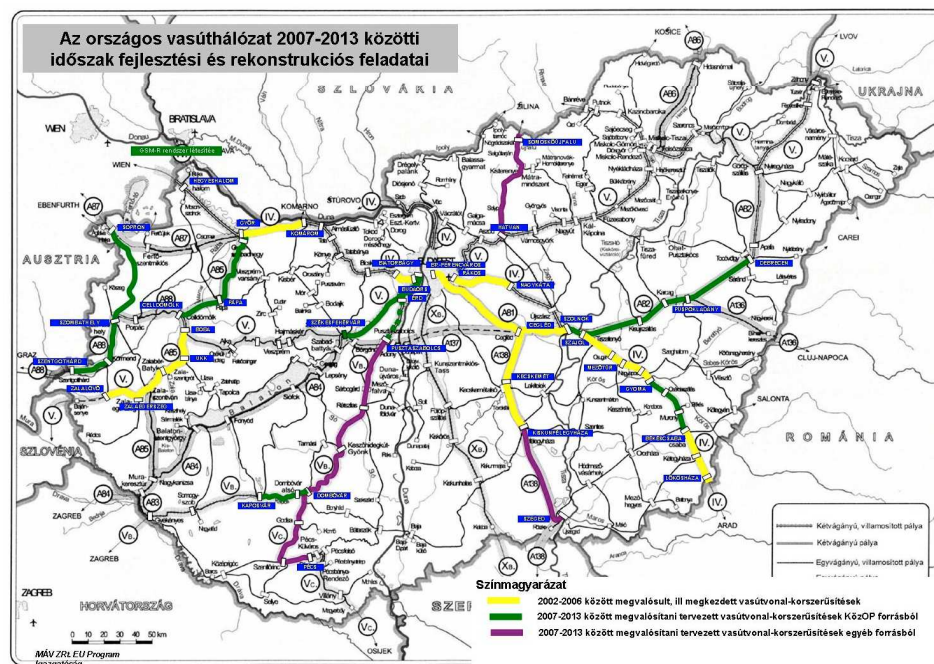
4 Bár a vasút alaptermészeténél fogva drága üzem, és még teljes kapacitáskihasználtságnál is veszteséges.

5 A vállalat menedzsmentje több alkalommal felvetette, hogy legyen nevesítve jogszabályban egy külön pályavasút termelési támogatás (amely azonban csak hivatkozásként szerepel a hatályos együttes miniszteri rendelet szövegében és a vasúti törvényben is csak, mint lehetőség, fogalmazódik meg). Ezt később az adó jogszabályok szóhasználatához igazítva pályavasút költségtérítésére módosították.



vetési korlátok függvényében (illetve annak ellenére<sup>1</sup>) biztosítani kell a szolgáltatások ellátásához kötődő veszteségek korrekt rendezését és a fejlesztésekhez szükséges uniós források hazai társfinanszírozását. Ki kell alakítani továbbá egy olyan szabályozást, amely a vállalat(csoport), a lakosság (utazóközönség) és önmaga (az állam) számára is biztosítja a konszenzust. Magyarországon a közlekedésben az önfinanszírozás bevezetésére az EU által elvárt 2013 és 2020 közötti időszak nem tűnik reális célkitűzésnek, azonban törekedni kell arra, hogy minél közelebb kerüljünk az eléréséhez.

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség tájékoztatása szerint az ÚMFT Nemzeti Stratégiai Referenciakerete (NSRK) 2007 és 2013 között lehívható 22,4 Mrd eurós támogatásból a fenntartható közlekedést célzó támogatás aránya több mint 50%. A KözOP ehhez olyan módon járul hozzá, hogy a KözOP-ban a téma szerinti kategorizálás alapján fenntartható közlekedés tervezett aránya az OP teljes közlekedési fejlesztéseiben 58,21%. KözOP forrás: 7091 M EUR, ebből: vasút 27,6%, közút 41,7%, vízi út 1%. (A projektcélok: az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti, vasúti, vízi elérhetőségének javítása; térségi elérhetőség javítása; közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése; városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése; technikai segítségnyújtás.)



4. ábra  
Az országos vasúthálózat 2007-2013 közötti időszak fejlesztési és rekonstrukciós feladatai [50]

1 A költségvetés kedvezőtlen helyzetére hivatkozni évtizedeken át egy ágazat finanszírozása kapcsán nem lehet, hiszen akkor az állam saját jövőbeni közszolgálati feladat-ellátási kötelezettségét lehetetleníti el. Ez kétélű fegyver, amely egyszer visszaüt és az újraélesztés hatalmas befektetéseket követel.

2007 és 2013 között a MÁV saját forrásból további 197 milliárd forintot szán fejlesztésre. Az Európai Unió forrásaiból elsősorban a fővonalakat újítja fel a vasúttársaság, de az ezekhez a vonalokhoz kapcsolódó pályák megújítása is fontos célja. (Vasúti pályahálózat építési hossza 7511 km, nemzetközi törzshálózat hossza 2622 km.) Továbbá a vállalat felgyorsította a járműfejlesztési programját, a személyszállítás területén a fókuszban álló budapesti elővárosi és városközi távolsági vonalakon pedig a szolgáltatások minőségi javítását tervezi (hálózat és állomások elővárosi célú fejlesztése, járművek felújítása, használt, illetve új járművek beszerzése). [49]

Mindezekon túl egyre nagyobb jelentősége van a nagysebességű vasutak (a legalább 250 km/óra sebesség) elterjedésének, főleg a nemzetközi, transzeurópai hálózatok vonatkozásában. Magyarország nagy sebességű vasútvonallal nem rendelkezik, de nagy ováció fogadta a hírt, hogy a román és a magyar közlekedési minisztérium képviselői a 2008. novemberi nagyszabású kormányülés keretében aláírták a megállapodást a nagysebességű, az európai vasúti közlekedési hálózathoz kapcsolódó vasútvonal jövőbeni megvalósításáról a Budapest–Bukarest–Konstanca vonalon. A vonal része lesz a Párizs–Strasbourg közlekedési folyosónak, építése körülbelül 12 évig tart majd, és mintegy 8 milliárd eurós költséget igényel. A projekt teljes végrehajtása 2020-ra várható. [51]

A megállapodás érvényességéről, éppúgy, mint számos, évekkel, évtizedekkel ezelőtt kötött vasúti tárgyú szerződésről, megállapodásról nem sokat hallani. Némelyikük hatályban van és kedvező, mások kedvezőtlen befolyást gyakorolnak a fejlesztésekre és működésre. Felülvizsgálatuk időszerű lenne.

A közelmúltban foglalkoztam a szakágazati és ehhez kapcsolódó szervezeti szétválasztások, elkülönítések témakörével. [11] Tapasztalataim rávilágítottak arra, hogy bár a vállalat (MÁV Zrt.) szakemberei igyekeznek precízen betartani az EU említett előírásait, de ezek a változások az EU irányelvek más célkitűzéseivel is szerves kapcsolódást mutatnak. Például most, amikor már elértük a piaci liberalizáció bevezetésének határidejét (pl. árufuvarozás tekintetében, vagy a nemzetközi személyszállításban), fontos, hogy a díjtételek megállapításakor Magyarországon éppúgy, mint valamennyi tagállamban azonos, megtisztított tartalmú önköltség elemekkel tudjunk számolni. A tiszta, piaci verseny érvényesülésének feltétele az egységes metodika, az azonos számbavételi módszer. A kérdés azonban az, hogy az EU vasútfejlesztésről szóló egységes szabályai vajon nem fogják-e befagyasztani a tagországok közötti egyenlőtlen fejlettségi szintet vagy éppen még jobban kielezni a versenyt a gyengén fejlett nemzeti vasúttársaságok kárára. A gazdag költségvetésű országok, éveken át milliárdokat „pumpáltak” a nemzeti vasúttársaságaikba, és bár látszólag minden ország kormánya menekülne ki az ágazatból, de az elmúlt évtizedek alatt befektetett tőkéjüket még sem kérik számon, nem kérik vissza, ezzel helyzeti előnyt biztosítva az övéiknek egy „egyenlő piaci versenyben”. A kérdés ezek után csak az, hogy valóban egyenlő lesz-e az így kialakuló piaci verseny.

#### **II.4. Vízi közlekedés**

Az EU külkereskedelmének több, mint 90%-a tengeren zajlik. (Ennek az az oka, hogy a nagy ipari és kereskedelmi központok a kedvező tengeri közlekedési szolgáltatások elérhetősége érdekében a népesség jelentős hányadával egyetemben a tengerpartra települtek és így az Unió lakosságának mintegy 45%-a a tengerparti városokban és megacentrumokban él és dolgozik.) Az uniós kikötőkben évente több, mint 3,7 Mrd tonna árut rakodnak ki, illetve be. A tengeri kereskedelmi forgalom az

utóbbi 40 évben megnégyszereződött. A konténeres árufuvarozás 2000 óta egyre elterjedtebb, és forgalma 2020-ra várhatóan megháromszorozódik.

A személyszállítás területén a jellemző adat 350 millió utas, [52] amely európai kompjáratok és az utasszállító hajók éves forgalmát jelöli.

Az Európai Unió három tengerbiztonsági csomagot fogadott el, amelyek tartalmukban a tengeri balesetek kivizsgálására, megfigyelő és információs rendszerre, kikötői ellenőrzésekre, hajófelügyeleti és vizsgáló szervek kijelölésére, polgári felelősség meghatározására, és az állammal szembeni követelmények lefektetésére fókuszáltak.

Mivel Magyarországot ez csak korlátozott mértékben érinti, nem kívánok vele részletesebben foglalkozni, viszont fontos említést tenni a Belgrádi Egyezmény felülvizsgálatáról, illetve az Európai Közösségnek a Duna Bizottsághoz való csatlakozásáról<sup>1</sup>.

2007. június 6-án az Európa Tanács úgy határozott, hogy felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy tárgyalásokat folytasson az Európai Közösség Duna Bizottságba való belépéséről. Ennek érdekében elkészítették a Belgrádi Egyezményt módosító jegyzőkönyvet. A módosításra az Egyezmény évek óta tartó felülvizsgálatával összefüggésben kerül sor. A felülvizsgálat fő célja a Duna Bizottság korszerűsítése annak szabályozási és működési kapacitásának megerősítésével, végső célja pedig a dunai belvízi szállítás előmozdítása, melynek lehetőségei nincsenek kellő mértékben kihasználva. Az Európai Közösség Duna bizottságbeli tagsága jelentősen meg fogja könnyíteni a dunai belvízi szállítással kapcsolatos harmonizált szabályok elfogadását. A módosítást azonban az egyezmény Duna-deltára érvényes területi hatálya körül kialakult ukrán-román vita jelentősen hátráltatja. [20]

**Magyarország** a vízi közlekedésben a folyami hajózás lévén érdekelt, amelyet nagyrészt a MAHART PassNave Személyszállítási Kft. bonyolít le és forgalma főként a Duna víziútjára koncentrálódik. A magyar külkereskedelem éves víziúti áruszállításainak volumene mintegy 5,5–6 millió tonnát tesz ki, s ezen felül jelentkezik a hazánkban áthaladó tranzit áruforgalom, ami további 6–8 millió tonnát tesz ki. A nemzetközi forgalomban közlekedő szállodahajókkal évi mintegy 300 ezer vendég érkezik Magyarországra, s ezzel a forgalommal összefüggésben heti 45–50 szállodahajó érinti Budapestet. [53]

A céltudatos ipar- és kereskedelemfejlesztésnek köszönhetően Európa területén a Rajnán fejlődött ki a legnagyobb volumenű és intenzitású belvízi hajózás. A rajnai hajózás jogrendje a Közösség legrégebbi szabályainak egyike.<sup>2</sup> Már a XIX. század eleje óta születtek intézkedések<sup>3</sup>, amelyek elsősorban a szabad hajózás eszméjét<sup>4</sup> hirdették (eltörölték a vízi út használati díjat, lehetővé tették a kabotázs-forgalmat, a Rajna-menti államokat kötelezték folyamszakaszuk karbantartására). 1831-től a mainzi törvény alapján

1 Az Európai Unió Duna Bizottsághoz való csatlakozása nemcsak közlekedési szempontból bír jelentőséggel, hanem precedens értékű a tekintetben is, hogy ezzel az aktussal az EU szuverenitást szerez, amely jogi értelemben az eddigi eljárásoktól eltérő más megközelítést eredményez (pl. harmadik állammal szembeni fellépés esetén).

2 1804-ből származik az Octroi du Rhin.

3 1792-ben a jakobinusok mondták ki, hogy a nemzetközi kereskedelem élénkítése érdekében a nemzetközi jelentőségű folyókon a hajózást az adóktól, illetékektől és más terhektől mentesíteni kell.

4 1815-ben, Napóleon legyőzését követően a Bécsi Kongresszus tűzte ki célul, hogy a nemzetközi kereskedelem fejlesztése érdekében a nemzetközi jelentőségű folyókon folyami bizottságokat kell felállítani, s ezeknek kell gondoskodniuk a hajózás kiteljesedését szolgáló feltételek biztosításáról. 1831-től létezik a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága, s az 1856-os párizsi egyezmény létrehozta a Duna Bizottságot. Az Elbán, a Moselen és más folyókon sorban alakultak a bizottságok, amelyek a további évtizedekben jelentős fejlődésnek voltak központjai.

a rajnai szabad hajózás csak a Rajna-menti államok részére volt biztosított. 1868-ban a Mannheimi Egyezmény<sup>1</sup> már lehetővé teszi a nem Rajna-menti államok hajózását is, azonban bizonyos kiváltságokat továbbra is szűk körben tart (pl. kabotázs), ezeket ugyan a Versailles-i Békeszerződés próbálja oldani, de nem ért el teljességet. A második világháború után újjáalakult a Rajna Bizottság és lefektette a hajózás feltételeit. A Moselen történő hajózást ezzel egyidejűleg a Moseli Egyezmény szabályozta. Mindkettő tekintetében a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (CCNR) volt az illetékes. A kereskedelmi hajózás szabályait nem tagállamok lobogójával közlekedő hajók számára pedig kétoldalú kormányközi egyezmények határozták meg. Ezek az egyezmények viszonyosság alapján működtek, különösen szigorú kapacitásrendelkezéseket tartalmazva mind a szerződő felekre, mind harmadik országra vonatkozóan, azaz a Rajna-menti kabotázs forgalomra. Kis-kabotázs forgalmat, azaz egy adott országon belüli két rajnai kikötő közötti forgalmat pedig nem Rajna-menti országok nem bonyolíthattak le. (A kabotázs gyakorlatilag a mai célkitűzésként megfogalmazott egységes piac megteremtésének ellenpólusaként is értelmezhető, egy mára már túlhaladott törekvés volt.)

Tekintettel a régről megörökölt rajnai hajózási szabályokra az Európai Unió először csak 1989-ben hozott rendelkezést (1101/89). Ez a rendelkezés a strukturális válságot okozó túlzott kapacitás kínálat megszüntetését célozta. A nyolcvanas években drasztikusan visszaesett belvízi forgalom oka a hajózás rendkívüli konjunktúra érzékenységéből eredt, amelyet a rendelkezés két alap (a hajók bezúzását támogató alap, az új hajók építését késleltető alap) létrehozásával orvosolta. Az alapok működésével lehetett elérni, hogy nem épült több hajó, mint amennyit bezúztak.

Persze az Európai Bizottság a belvízi hajózás kereslet-kínálati egyensúlyának központi támogatása mellett törekszik a piaci liberalizáció mind teljesebb bevezetésére. Ezért piaci szabályozó-rendszerként az Unióban egyidejűleg a rajnai hajózási jogrend, a nemzeti szabályok és a dunai szabad hajózás jogrendje mellett a kétoldalú egyezmények előírásai<sup>2</sup> is érvényesülnek. A rajnai szabályozás egésze ugyanakkor magas szakmai színvonalat képvisel, ami egyben a gyakorlatias szabályozás jó alkalmazhatóságát is jelenti. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy az Európai Bizottság a belvízi hajózás tekintetében éppen a magas színvonalú szabályozás eredményeként a CCNR erős befolyása alatt áll, számos kérdésben mozgástere meglehetősen korlátozott [43], ugyanakkor az uniós szabályozás kialakítása során támaszkodik a rajnai hajózási jogrendre.

Mindenképpen megemlítendő azonban, hogy az 1992-ben átadott Duna-Majna-Rajna (DMR) csatornának<sup>3</sup> a megnyitásával fizikailag egyesült az európai belvízi hajózási rendszer. Ugyan a különböző folyók mentén eltérő szabályok (különösen a piacra jutás, az áruhoz való hozzájutás és általában a kereskedelmi hajózás kapcsán) eleinte hátráltatták a környezetbarát közlekedési mód növekedését, napjainkra ez a probléma azonban már némiképp enyhült, amiben szerepe volt az 1991-ben az EU, az ENSZ EGB, a Duna Bizottság, a Rajna Bizottság és az érintett tagországok részvételével rendezett össz-európai miniszteri konferenciának, amelynek Magyarország adott otthont. Nem sokkal a miniszteri konferenciát követően jelentős sikerként volt elkönnyelhető a belvízi áruszállítás szabályait megállapító Budapest egyezménynek

1 Vagy más néven a Mannheimi Akta.

2 Például képesítéssel és műszaki szabályozással összefüggő rendelkezések.

3 Transzeurópai víziút, amely egyben a világ leghosszabb belvízi útja, hossza 3483 km, a hozzá kapcsolódó folyószakaszokkal együtt 12 000 km.

az ENSZ EGB, Rajna Bizottság és a Duna Bizottság támogatásával történő létrehozatala és budapesti aláírása.

Jelenleg a DMR legproblémásabb szakasza **Magyarországon** van, mivel a magyar szakaszon a DMR ma még sokszor (az év bizonyos időszakaiban) csak jelentős korlátozásokkal hajózható. A fejlesztéshez viszont Magyarország nem rendelkezik elegendő forrással, ezért uniós forrást igényelt. Az EU kiemelt helyen kezeli a csatornához kapcsolódó Duna-szakasz hajózhatóságát, annak érdekében, hogy a Duna legalább évi 300 napon át hajózható legyen teljes hosszában. Az EU-támogatás tehát azt célozza, hogy 2014-re hajózható legyen a Duna Mohácsig. Jelenleg tengerjárók fogadására alkalmas kikötőink a Csepeli Szabadkikötő, Baja, Dunaújváros, Győr-Gönyű kikötői, melyek kapacitását a csatorna kiépítésével az új Mohácsi kikötő befogadó kapacitása egészíti ki. A mohácsi határkikötő jelentősége azért is nagy, mivel egyben a schengeni határlétesítmény.

Így az Unió tengeri szállítási stratégiai elképzelései – amelyeket 2018-ig tűztek ki célul megvalósítani – már Magyarországot is fokozottabban érinthetik. Ennek keretében a globalizáció, a növekvő verseny, a tengerészeti szakember hiány problémái (képzés, egész életre szóló pályafutás), a minőségi tengeri áruszállítás (környezetkímélőbb hajózás, biztonság javításának) kérdései, a rövidtávú tengeri hajózásban rejlő lehetőségek, és a tengerészeti kutatás és fejlesztés (hajók energiahatékonyságának javítása, e-tengerészet) kap szerepet.

A már korábban bemutatott számok<sup>1</sup> beszédesek. Európa lakossága az idők során azért települt olyan mértékben a tengerpartra vagy annak közelébe, mert a tenger az olcsó szállítással a termelés jövedelmezőségét, a versenyképesség növekedését, a jobb profitot és a könnyebb megélhetést biztosítja a lakosságnak. Tehát az az ország, amelyik ezzel a lehetőséggel élni tud, szerencsés és helyzeti előnnyel indul a versenytársakkal szemben a piacon. Magyarországnak<sup>2</sup> a DMR kapcsán a lehetősége megvan a tengeri hajózásba történő bekapcsolódásra, hiszen ez költséghatékony szolgáltatás, amellyel távolabbi piacokon is versenyképes tud lenni a vízi úton, olcsón szállítandó hazai termék. Ez megnöveli az ország külkereskedelmének hatékonyságát, közelebb hozva a világot Magyarországhoz. Nem jelent ez számunkra új, vagy ismeretlen feladatot, hiszen 2004-ben szűnt meg hazánkban a tengerhajózás.

Ezzel párhuzamosan persze a folyami hajózás fejlesztésére is szükség van. A vízi úton történő áruszállítás ösztönzése elengedhetetlen mind a hazai, mind a külföldi befektetők és gazdasági szereplők vonatkozásában. Ezért fontos az is, hogy az ipari parkokat, logisztikai központokat vízkapcsolattal kell megépíteni a jövőben. A gazdasági válságból kiutat az ilyen lehetőségek észrevétele és kiaknázása jelentheti, ezeket a gazdasági növekedés fellendítése és a környezetszennyezés csökkentése<sup>3</sup> miatt szükséges szem előtt tartani.

---

1 Az EU külkereskedelmének több, mint 90%-a tengeren zajlik. Az Unió lakosságának mintegy 45%-a a tengerparti városokban és megacentrumokban él és dolgozik. A közlekedésben foglalkoztatottak – mint láttuk a 18. oldalon – két százaléka (kevesebb, mint 200 ezer fő) dolgozik a tengeri hajózás területén és ez az arányaiban kis foglalkoztatotti létszám évente több, mint 3,7 Mrd tonna árut mozgat meg.

2 Nem Magyarország lenne az egyetlen tengerparttal nem rendelkező ország e tevékenységben. Svájc a konténeres tengeri áruszállításban a második a világon.

3 Sőt az útjaink sem romlanak az eddigi gyakorlatnak megfelelően.

## **II.5. Csővezetékes szállítás**

A felsorolásba látszólag nem illő, ugyanakkor az áruszállítás kapcsán mégis megemlítendő a csővezetékes szállítás. Az alábbiakban ennek három formájára térek ki röviden: a földgázvezetésekre, a kőolajvezetésekre, illetve a víz és csatorna rendszerekre.

### **II.5.1. Földgázvezetékek**

A csővezetékes szállítás földgáz szállítására leginkább alkalmas szállítási forma, azáltal, hogy rövid idő alatt nagy mennyiség folyamatos, megbízható szállítására alkalmas, a lehető legkevesebb környezetszennyezés és balesetveszély mellett. Kiépítése ugyan nagy beruházási igénnyel jár, de az az évek során többszörösen megtérül.

Az Európai Bizottság 2008. november 13-án mutatta be az Energiapolitika Második Stratégiai Felülvizsgálatát. A dokumentum arra figyelmeztet, hogy Európa 2020-ig rá lesz szorulva az olaj és a gáz importjára, minden erőfeszítés ellenére, melyet az Unió az alacsony szénigényű gazdaság megalapozásáért tesz. [59]

Európa érdekében áll, hogy a globális olajpiac jól működjön és átlátható képet adjon. Az árak pedig indokoltak és kiszámíthatóak legyenek. A gáz esetében azonban a vezetékekhez kötöttség erős, és ez ellátási láncon alapuló, kölcsönös függőséget okoz.

Nézzük meg most a napjaink aktuális fejlesztési kérdéseként megismert Nabucco és Déli Áramlat gázvezetékek főbb jellemzőit:

#### *A Nabucco gázvezeték*

A Nabucco gázvezeték a törökországi Ahiboz (Ankara) állomással indul, és Törökországon, Bulgárián, Románián és Magyarországon át az ausztriai Baumgartenbe vezet. Az ahibozi állomáson csatlakozik a meglévő törökországi betápláló vezetékhez, amely két irányból kaphat gázt (Grúzia felől, vagy Iránból). A Nabucco vezeték maximális szállítóképessége 31 Mrd m<sup>3</sup>/év lesz. A gázvezeték teljes hossza: 3300 km, amelyből a magyarországi szakasz 383,43 km hosszan átlósan szeli át az országot. [54] A vezetéken a földgáz szállítása várhatóan 2014-2015-ben kezdődik meg. A tervek szerint maximális kapacitását 2020-ra éri el, akkor 31 Mrd m<sup>3</sup> földgázt fog szállítani.

2010 februárjában felmerült, hogy a transzarab gázvezeték a tervek szerint továbbépül Törökorszáig, s itt kapcsolódhatna majd a Nabucco gázvezetékhez, ami lehetővé tenné, hogy csővezetéken keresztül esetleg az egyiptomi gáz európai uniós tagállamokba, köztük Magyarországra is eljusson.

#### *A Déli Áramlat gázvezeték*

A Déli Áramlat tervezett csővezeték a Földközi-tenger alatt szállítana orosz földgázt Bulgárián keresztül Délkelet-Európába. A 900 kilométeres tenger alatti szakasza az orosz Fekete-tenger-parti Beregovaja kompresszorállomástól indulna és a bulgáriai Várnába érkezne meg. A vezeték keresztülhaladna az ukrán és a román területeken. Várnából a délnyugati ág Görögországon és a Jón-tengeren keresztül Dél-Olaszországba tartana.

Az északnyugati ág Szerbián és Magyarországon keresztül az ausztriai Baumgarten gáztárolóig futna. Egy másik lehetőség, hogy az északnyugati ág Szlovénián keresztül Észak-Olaszországba tarthatna. Lehetséges, hogy két ág a bosznia-hercegovina Ploče kikötőbe, illetve a horvát Fiumébe fut és ez utóbbi az olasz Triestben ér véget. Folytak tárgyalások arról is, hogy a Déli Áramlatot bekössék a Wingas haidachi gáztárolójába, ami Közép-Európa második legnagyobb tározója. [55]

A Déli Áramlat nem lesz vetélytársa az EU által preferált Nabucco vezetéknek, nem lehetetleníti el egymást a két projekt. A Nabucco csővezeték ugyan prioritást élvez Magyarországon, de minél több forrásból, és minél több úton jön gáz, annál kisebb a jövőre nézve az ellátási kockázat. Hosszú távon szükség lesz mind a Nabucco, mind a Déli Áramlat gázvezeték megépítésére, mert a recessziós időszak után Európának újra megnövekszik a gázigénye.



5. ábra  
Az európai gázvezetékek tervei [56]

Hasonló gondolatok vezethettek ahhoz is, hogy Azerbajdzsán, Grúzia és Románia 2010 áprilisában írt alá megállapodást egy projektvég létrehozásáról. Szeptember közepén pedig Bakuban aláírták a szándéknyilatkozatot az Azerbajdzsán-Grúzia-Románia gázszállító rendszer (AGRI) megvalósítását előkészítő azeri-grúz-román vegyesvállalat létrehozását célzó projekt megvalósításáról. A Magyar Villamos Művek Zrt.-t (MVM) jelölte ki a magyar kormány a vegyesvállalathoz való csatlakozásra.

### **II.5.2. Kőolajvezetékek**

#### *Barátság kőolajvezeték*

A Barátság csővezeték a világ leghosszabb kőolajvezetéke. A Szovjetunió építtette az 1960-as években. A vezeték 1964-ben helyezték üzembe. Üzemeltetője ma az orosz állami tulajdonú Transznyefty cég.

Oroszországból halad nyugati irányba több, mint négyezer kilométert. Neve arra utal, hogy eredeti rendeltetése a Szovjetunió nyugati területeinek, illetve a közép-európai „baráti” szocialista országok kőolajjal való ellátása volt. Ma az orosz (és kazah) olaj európai szállításainak fő artériája.

A csővezeték a délkelet-oroszországi Szamara városnál kezdődik, ahol a Nyugat-Szibériából az Uralból és a Kaszpi-tengertől érkező olajat táplálják bele. A belarusz Mazir városnál északi és déli ágra szakad. A Belaruszba lépő csővezeték szállítókapa-  
cитета évi 70 millió tonna.

Ukrajnában, a magyar és a szlovák határ közelében a vezeték két irányba ágazik el. Az egyik Magyarországra halad, a másik Szlovákiába. Ez utóbbin kapja az orosz kőolajat Csehország is. A szlovákiai ágon évi mintegy 20 millió tonna kőolaj halad át. [57]

A vezeték éves kapacitása Magyarország felé mintegy 12 millió tonna, az érkező mennyiség azonban ennél jóval kevesebb, mintegy 8 millió tonna. A délről, Fiuméből érkező Adria-vezeték kapacitása 10 millió tonna. Többször felmerült, hogy az oroszországi kőolajszállítások akadozása esetén az Adria-vezetéken megfordítható a szállítás iránya (az Adriai-tengerről ebben az esetben vízi úton szállított kőolaj érkezne), erre azonban még sohasem került sor.

Az ellátási zavarok áthidalására Magyarországnak a Nemzetközi Energia Ügynökség előírásai alapján minimum 90 napos kőolajtartalékot kell tartania. A készletezést az összes importórt tömörítő szervezet, a Kőolaj- és Kőolajtermék Készletező Szövetség (KKKSZ) végzi.

#### *Adria-kőolajvezeték*

Az Adria-kőolajvezeték a jugoszláviai Krk szigetén levő Omišalj kikötőjétől Százhalombattáig épített kőolajvezeték, amely a tengeri úton szállított arab olajat továbbította Magyarországra, továbbá az egykori Jugoszlávia és Csehszlovákia számára.

Az 1974-ben aláírt Adria-kőolajvezeték Egyezmény értelmében 1978-ra épült meg az évi 10 millió tonna kapacitású vezeték. A tervek szerint jugoszláviai szakasza 750 km, a magyar-csehszlovák közös beruházással épült magyarországi szakasz 200 km hosszú lett. A vezeték magyarországi fogadóállomása a Somogy megyei Berzence határában épült meg.

Az Adria-kőolajvezetéken az első szállítmány 1980-ban érkezett Magyarországra. A délszláv háború idején a vezeték üzemeltetése szünetelt, azóta a szállítások rendszertelenek. Transzidőjei magasabbak voltak a szovjet (orosz) olajénál. Kapacitása évi 10 millió tonna, ezzel egymagában is alkalmas lenne kielégíteni Magyarországra éves kőolajszükségletét. [58]





6. ábra

*A Barátság vezeték, kiegészítve a horvátországi Adria csővezetékkel [57]*

### II.5.3. Víz- és szennyvíz rendszerek

Tágabb értelemben a csővezetékes szállításhoz sorolható a víz- és szennyvíz vezetékek fogalomrendszere, azonban a kapcsolódó vízművek, víztisztító- és csatorna-rendszerek struktúrája, működése, tulajdoni szerkezete olyan változatos, ugyanakkor egyedi (az EU tagországaitól eltérő) formában fordul elő Magyarországon, hogy az külön tanulmány formájában történő vizsgálatot igényelne, így jelen cikknek nem képezheti tárgyát.

## III. A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA FEJLŐDÉSÉNEK EGYÉB ASPEKTUSAI

### III.1. Új szervezetek kialakulása

Az EU közlekedéspolitikájának kialakulásával világossá vált, hogy európai szintű hatóságokra, szervezetekre is szükség lesz, amelyek a szabályozás alkalmazásának koordinációját és az ellenőrzését is elvégzik. A következő szervezetek jöttek létre, amelyeket a tagállamok nemzeti szervezeteikben leképeztek és biztosítják a folyamatos együttműködést:

- Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA)
- Európai Vasúti Ügynökség (ERA)
- Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA)
- A Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala (TEN-T EA) (A DG MOVE /Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság/ háttérszervezete.)
- Magyarországon a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) 2007. január 1-től (Jogutódja a Közlekedési Főfelügyeletnek, a Központi Közlekedési Felügyeletnek, a Polgári Légi Felügyeletnek, 2007. július 1-től integrálódott a Katonai Légügyi Hivatal, majd 2008. július 1-től a Magyar Vasúti Hivatal is.)

### **III.2. Együtt vagy külön? Partner vagy konkurencia?**

Főleg az utóbbi négy évben (2007-2010) a politikai döntések hatására többségi állami tulajdonban lévő MÁV Zrt. és a Volán vállalatok, mintha kéz a kézben járnának. A döntések háttérben szintén az EU egységes törekvései állnak. A gazdaságtalanul működő mellékvonalak távolsági autóbusz járatokkal történő kiváltása, éppúgy tükrözi a két vállalat partneri kapcsolatát, mint az ütemes menetrend bevezetése és a menetdíjak egységesítése (illetve ehhez kapcsolódóan a kedvezményrendszer felülvizsgálata). A kérdés azonban az, hogy a piac törvényeibe történő ezen durva beavatkozás valóban abba az irányba tereli a folyamatokat, amely felé a stratégiai elképzelésekben megfogalmazták. A jelenlegi gyakorlat más eredményt tükröz. A piac semmibe veszi, az állam, vagy a közösség elképzeléseit. Nem törődik a korlátokkal, felülírja a szabályozási célokat.

Magyar viszonylatban a közúti infrastruktúra a vasútit meghaladó gyorsabb fejlesztése a piaci keresleti viszonyok változásához vezetett. Az autópályák, és gyorsforgalmi utak kiépítése a vasutakról a közutakra terelte az utazóközönséget. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy miután elkészül például egy autópálya, a Volán társaságok – nem törődve a környezetvédelmi szempontokkal – gyorsjáratokat indítanak, amelyek ugyanazért az árért, de sokkal rövidebb menetidővel szállítják az utasokat, mint a vasút.

A közúti közlekedés térnyerését eredményező kedvezőtlen irányú folyamatot tovább erősítették a sztrájkok, amelyek a vasutaknál igen, de a vidéki Volán vállalatoknál nem voltak jellemzőek a 2005-2010-es években.

Versenyt alakult ki a közlekedésen belül az egyéni és a közösségi közlekedés között is. Itt a legfontosabb szempontok az ár, a menetidő, a kényelem, a távolság, a szállíthatóság, a biztonság és a környezetvédelem. Leginkább a közösségi közlekedésről az egyéni közlekedés felé történt elmozdulás, ami főként a közösségi közlekedés árnövekedése következtében az utazóközönség gazdaságossági megfontolásaival függ össze<sup>1</sup>, de szerepet játszik benne a népesség elkényelmesedési folyamata is, ami világjelenség. Persze ezt kompenzáló a gazdasági válság okozta hatások is érvényesülnek, főleg az utazások gyakoriságának és a kevés utassal közlekedő személygépkocsik számának némi csökkenése kapcsán.

### **III.3. Magánosítás**

A közösségi közlekedést vagy közforgalmú személyszállítást végző cégek gazdálkodásának hatékonyabbá tétele érdekében több ország is számításba vette a magán szektor részvételét a szolgáltatásban. Az EU piaca ebből a szempontból rendkívül heterogén, hiszen vannak olyan tagországok, ahol a vasúti és közúti személyszállítást állami tulajdonú vállalkozások végzik (pl. Magyarország), vannak olyanok, ahol mindkettő privatizált (pl. Egyesült Királyság), illetve ahol a vasúti személyszállítás egy állami vállalat, a közúti személyszállítás pedig egy magántársaság feladata (pl. Franciaország). A magán szektor bevonása számos esetben különféle megállapodások, szerződések útján realizálódik.

Az Unióban a menetrend szerinti személyszállítást és közszolgáltatást is ellátó társaságok szinte mindegyike sajátos egyedi jegyeket tükröz. A társaságok tulajdonformáját tekintve lehet magán, vagy állami. A társaságok által üzemeltetett au-

---

<sup>1</sup> Már három ember olcsóbban utazik személygépkocsival (egy autóban), mintha vonattal, vagy távolsági autóbusszal mennének.

tóbuszok száma, illetve a vállalatok tevékenységi köre pedig nagyon eltérő vállalatoként, illetve egy-egy országon belül.

A személyszállítási közszolgáltatást végző vállalkozásokban a magántőke egyre nagyobb szerepet játszik, bár térhódítása egyelőre nem tekinthető gyorsnak. [16]

#### IV. KONKLÚZIÓ, JÖVŐKÉP

A közlekedés globális vizsgálata során azt a következtetést lehet levonni, hogy elsődleges prioritást kell kapnia a vasúti és vízi közlekedésnek. A személyszállítás vonatkozásában hangsúlyozni kell a lakosság számára a gazdaságosabb és hatékonyabb működést biztosító tömegközlekedésre való át-, illetve visszatérés fontosságát a tömegközlekedés szolgáltatási szintjének emelésével<sup>1</sup>, az áruszállítás kapcsán pedig a modális eljárások, illetve a kombinált fuvarozás kiterjedtebb alkalmazását kell sürgetni.

Nem vitás az sem, hogy a környezetvédelmi szempontok időről-időre nagyobb hangsúlyt kapnak, és lassan szembesülnünk kell azzal, hogy a többi tagországgal szemben fennálló gazdasági hátrányunk legésszerűbb leküzdési módja az lehet, hogy mindenképp elé helyezve, elsődleges szempontnak tekintjük a környezetkímélő technikák és eljárások alkalmazását.

A transzeurópai hálózatok finanszírozásának szűkítését végzetes hibának tartom, amely a kevésbé fejlett régiók még erőteljesebb leszakadásához vezetne, egyúttal a gazdasági növekedést is megbéklyózná.

A vasúti közlekedés területén eddig az EU a nemzetközi hálózatok felújítását, bővítését célzó fejlesztéseket támogatta, ezzel determinálta a tagországok költségvetési költségeit azáltal, hogy előírta a társfinanszírozás követelményét. Azaz a hazai döntéseket ez a rendszer az EU által előírt irányba orientálta, mivel a társfinanszírozás által megkövetelt pénzüsszegen túl vasútfejlesztésre alig állnak, álltak rendelkezésre források. Más, gazdaságilag fejlettebb tagországokban – ahol az önrész nem viszi el a források csaknem egészét – a költségvetésből lehet más területekre, például a regionális hálózatokra is fordítani és az uniós pénzekből pedig a nemzetközi hálózatokat fejleszteni, de erre a szegényebb országokban – mint amilyen hazánk is – nincs lehetőség. Nehézkesen halad éppen ezért, a regionális vasúti közlekedés-átstrukturizálásának folyamata, hiszen az önkormányzatok forráshiányosak, a költségvetés leterhelt, az EU pedig nem támogatja – csak eszmeiségében – az átalakulást.

Mindenek előtt kiemelten kellene kezelni az olyan közlekedési fejlesztéseket, amelyek az ország gazdasági teljesítményének gyors növelését célozzák meg, például a víziközlekedés fejlesztését (DMR, tengeri hajózás), az ipari parkok, logisztikai központok vízkapcsolatú építését, vagy a turizmus fellendítése érdekében a Balaton helyközi közlekedési nehézségeinek megoldását.<sup>2</sup>

Stratégiai döntést kell hozni a közlekedési vállalatok öntfinanszírozóvá válásának megteremtése érdekében, amely az átszervezéseken és racionalizálásokon túlmutatóan rendszerbeli módosítást jelent. A kedvezmények odaítélését rászorultsági elv alapján kell biztosítani, majd ki kell emelni a közlekedési ágazatból és a szociális ellátó rendszer keretében, valamennyi szociális juttatással együtt, egy a rászorultság vizsgálatára leginkább hivatott szervezet útján eljuttatni a rászorulóknak.

1 Az utasok biztonságának növelése és az utasjogok betartása mellett.

2 Erre valamennyi környező ország is nagy hangsúlyt fektet/tett az elmúlt években (pl. horvát tengerpart).

A közlekedés jövőjét tekintve számottevő és gyors fejlődésre számíthatunk, hiszen manapság már egyértelműen látható, hogy a jelenlegi gyakorlat nem tartható tovább. Ez alapvetően a környezeti katasztrófával fenyegető környezeti szennyezés, a halálcsapdaként is aposztrófálható autópálya hálózatok kiépítése<sup>1</sup> és az energiaárak rendkívül gyors növekedésének következményeként fog várhatóan változni. ERDŐSI FERENC „*Felzárkózás, lépéstartás vagy leszakadás?*” című írásában [9] a személy- és áruszállítás alágazatok szerinti specializálódásának térnyerését valószínűsíti. Egyetértek azzal, hogy az áruszállítást alapvetően vasúton, illetve vízi úton kellene megvalósítani, sőt azzal is, hogy a személyszállításban szükségzerű a közösségi szolgáltatás térnyerése az egyéni közlekedéssel szemben, vagy azzal, hogy elengedhetetlen a különböző közlekedési módok együttes, egymást kiegészítő alkalmazása, de úgy gondolom, hogy a jelenlegi szabályozás ösztönző ereje a kívánt gyors változások megvalósításához nem lesznek elegendőek. Véleményem szerint az Európai Unió támogatását nemhogy csökkenteni kellene, hanem céljait tovább kellene bővíteni új stratégiai célokkal, amelyek például a vasúti közlekedés terén a mellékvonalak térségi/regionális vasutakká történő átszervezését, vagy a közúti közlekedés fejlesztése kapcsán az alternatív üzemanyagok alkalmazásának gyártási, fogyasztási és kiszolgáló tevékenységének egységes támogatását, vagy a környezetkímélő, gazdaságos, innovatív megoldások gyors bevezetésének támogatását jelenthetné.

## IRODALOMJEGYZÉK

- [1] ANSOFF H. I.: *Corporate Strategy*. McGraw-Hill New York (1965).
- [2] ANTAL ANDRÁS: *Logisztikai központok Magyarországon* (2001) 73-77o.
- [3] CSIBA JÓZSEF et al.: *A vasút közelmúltja, jelenlegi helyzete és perspektívái, Európai tükrő Műhelytanulmányok* (70.szám, Budapest, 2000).
- [4] CSOHÁNY CSABA: *A közlekedés helyzete Magyarországon*. Szakdolgozat (2001).
- [5] DEMENDY NÓRA, ÉLTETŐ ANDREA: *Spanyolország és Portugália az EU strukturális és támogatási rendszerében*, MTA Világgazdasági Kutatóintézet: Műhelytanulmányok.
- [6] DOMANOVSKY HENRIK: *Megújuló energiafajták a magyarországi közlekedési hajtóanyagok között 2020-ig* (Közlekedéstudományi Szemle LX. évf. 1. szám).
- [7] ECSEY ZOLTÁN, FELCZÁN MARGIT, SZEDLÁK ZSOLT: *A regionális vasúti közlekedés fejlesztése Közlekedéstudományi szemle* (2003. május).
- [8] ERDŐSI FERENC: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés* Dialog Campus Kiadó (2004).

---

<sup>1</sup> Az autópályák építése során az egyszerűség, a gyors és kombináció-mentes haladás a cél. Egységes megjelenés, a földrajzi, urbanizációs és egyéb helyi sajátosságok elfedése mind-mind a figyelem elterelés lehetőségének megakadályozása irányába hatnak és az utazási cél mielőbbi elérését szolgálják. Az autópályákhoz telepített infrastruktúra is már nemzetközileg nagy hasonlóságot mutat. A jelzőrendszer egységes és könnyű tájékozódást tesz lehetővé. Mindezek biztosítják a nagy sebességgel történő gyors haladás lehetőségét, miközben a gépjárművezetők többsége több órát vezet, ami monoton figyelem koncentrációt igényel. Ilyen körülmények mellett az emberi agy eltompul, a figyelemkoncentráció csökken különösen éjszaka vagy meleg, napsütéses időben. A koncentráció feletti kontroll akár pár másodpercnyi elvesztése pedig tragikus balesetekhez vezethet.

- [9] ERDŐSI FERENC: Felzárkózás, lépéstartás vagy leszakadás? I. A légi közlekedés fejlődésének alapvető problémái és területi különbségei Európában Közlekedéstudományi Szemle (2008. 58.évf. 1. szám).
- [10] ERDŐSI FERENC: Kelet-Európa közlekedése Dialog Campus Kiadó (2009).
- [11] GALAMBOS ÉVA: A vasutat érintő számviteli jogharmonizáció a magyar gyakorlatban, Számvitel, adó, könyvvizsgálat 2010/7-8.
- [12] FRED R. DAVID: Strategic management, 5<sup>th</sup> edition, (1995).
- [13] G. SZŰCS LÁSZLÓ: Szigorúan ellenőrzött (motor) vonatok. Magyar közlekedés, 2003. február 12.
- [14] GEDEON ANDRÁS: Az EU közlekedéspolitikája, hatása, adódó hazai feladatok KHEM (2008) <http://www.maut.hu/magyar/akademia/16/2/01.pdf>
- [15] HAX A. C., MAJLUF N. S.: The Strategy Concept and Process. Prentice Hall. Upper Saddle River NJ (1996).
- [16] JÁSZBERÉNYI MELINDA, PÁLFALVI JÓZSEF: Nemzetközi közlekedés és turizmus (Aula Kiadó, 2009).
- [17] JOHNSON G., SCHOLLES K. (2005): Exploring Corporate Strategy. FT Prentice Hall, 7<sup>th</sup> edition.
- [18] KAZATSAY ZOLTÁN: Az EU új környezetvédelmi koncepciója, 2002.
- [19] KENNETH BUTTON: Transport Policy – Ways into Europe’s Future (Bertelsmann F. P).
- [20] KESKENY ERNŐ nagykövetnek, a Duna Bizottság alelnökének „A Duna a nemzetközi egyezményekben” című előadása, 2008. április 25-én, Budapesten, az MTA által, „A Duna hajózhatósága” címmel rendezett konferencián.
- [21] LOVAS JÓZSEF, SZTRÁNYAINÉ DR. KOHÁNKA CSILLA: Az Európai Közösség új irányelvei a vasúti közlekedésben. Az EU és Magyarország, Európai tükrő Műhelytanulmányok 85. szám, Budapest, 2001.
- [22] NILS DANKLEFSEN, PIERO SOAVE: Gyakorlati útmutató Közlekedés és idegenforgalom, az Európai Közösségek Kiadványainak Hivatala, 2009.
- [23] OLÁH FERENC: Galileo, az új európai műholdas helymeghatározó rendszer. Közlekedéstudományi Szemle, 2003. május.
- [24] PÁLFALVI JÓZSEF: Egyéni közlekedési szokások Magyarországon és az EU-ban. Közlekedéstudományi Szemle, 2003. május.
- [25] UDVARI LÁSZLÓ: A vasúti reformkonceptiót megalapozó tézisek. Közlekedéstudományi Szemle, 2003. május.
- [26] Az Állami Számvevőszék 0815 számú jelentése a vasúti közlekedés korszerűsítésének ellenőrzéséről, 2008. [www.asz.hu](http://www.asz.hu).
- [27] Auf neuen Gleisen in die Zukunft, Internationales Verkehrswesen (738/98)
- [28] Átadás várhatóan ősszel. Navigátor, XI. évf. 3. sz.
- [29] Az EU közlekedési rendszere. EU füzetek, 7. sz.
- [30] Az EU különböző alapjainak felhasználásából adódó tapasztalatok összehasonlító elemzése, MTA Világgazdasági Kutatóintézet.
- [31] A Tanács irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (91/440/EGK)
- [32] Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni, Európai Közösségek Bizottsága, KVM (2002)
- [33] Fehér Könyv: Az EU közlekedéspolitikája 2010-ig Vasúti, vízi, légi, városi közlekedés (Közlekedéstudományi Szemle 2002. 52. évf. 12. szám)
- [34] Az infrastruktúra helyzete az Európai Unió hat tagországában, Európai Műhelytanulmányok.

- [35] Kell a verseny a vasutaknak? Magyar Közlekedés, 2003.
- [36] Magyar Vasúti Almanach 2009.
- [37] Russia wins Hungary for South Stream gas project. Reuters: "Hungary officially joins South Stream project" RIA, 2008. február 18.
- [38] A szakmai fórum egyszerűsített jegyzőkönyve (www.gkm.gov.hu)
- [39] Az Unió szállítási infrastruktúra hálózatának szomszédaival való összekapcsolása – egy együttműködő páneurópai szállítási hálózati politika felé, Európai iparpolitika, Integrációs tájékoztató (IV évfolyam 5. szám).
- [40] Uniós támogatások - Felzárkózó Magyarország: Mi várható a lakóhelyemen és a szűkebb régióban? Európai Unió Kommunikációs Közalapítvány kiadványa, 2003.
- [41] A vasút viszi el a konvergencia programot Gazdaság, 2007. március 12.
- [42] Tartsuk mozgásban Európát! Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata. Európai Bizottság Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság, Európai Közösségek, 2006, ISBN 92-79-02317-9.
- [43] Zsolnai Tamás: A közlekedéspolitika szabályozása az Európai Unióban (A postai ágazat és az Európai Unió – Integrációs füzetek – Magyar Posta Rt. Vezérigazgatósága Oktatási Központ) Budapest, 1999.
- [44] Az Országos Területrendezési Terv módosításának 2008. évi háttéranyaga.
- [45] „A közlekedés fenntartható jövője: egy integrált, technológia által irányított és felhasználóbarát rendszer felé” bizottsági közleményhez, KHEM 2009. szeptember.
- [46] Futurisztikus BuszHÉV a pekingi turistáknak. <http://www.origo.hu/utazas/20100810-futurisztikus-buszhev-a-pekingi-turistaknak.html>, 2010. 08. 10.
- [47] KOVÁCS FERENC: Közlekedéstan. A közlekedés ágazati szerkezete és nemzetgazdasági súlya. 2002. <http://eki.sze.hu/ejegyzet/ejegyzet/kozlekedestan/4whtml.htm>
- [48] MÁV Zrt. 2009. évi konszolidált mérlegbeszámolója.
- [49] [nfu@nfu.gov.hu](mailto:nfu@nfu.gov.hu)
- [50] [www.nfu.hu/umft/KÖZOP-090722\\_végleges\\_1.pdf](http://www.nfu.hu/umft/KÖZOP-090722_végleges_1.pdf)
- [51] Gyorsvasút épül 2020-ra a Fekete-tengerig. <http://www.origo.hu/uzletinegyed/magyar gazdasag/20080702-budapest-konstanca-bukarest-2020-nagysebessegu-vasutvonal.html>
- [50] Számvitel, Adó, Könyvvizsgálat ma 2010/7-8.
- [51] EU tengerészeti politika (2008) <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>
- [52] [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
- [53] <http://hirdetmeny.magyarorszag.hu/hirdetmeny?id=201969>
- [54] Déli Aramlat. [http://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li\\_%C3%81ramlat](http://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li_%C3%81ramlat)
- [55] Újabb egyezség a Szeged-Arad gázvezetékéről. <http://www.origo.hu/uzletinegyed/hirek/20080902-fgsz-mol-es-transgaz-uj-megallapodas-szerzodes-a-szegedarad-gazvezetek.html>
- [56] Barátság kőolajvezeték. [http://hu.wikipedia.org/wiki/Bar%C3%A1ts%C3%A1g\\_k%C5%91olajvezet%C3%A9k](http://hu.wikipedia.org/wiki/Bar%C3%A1ts%C3%A1g_k%C5%91olajvezet%C3%A9k)
- [57] Új magyar lexikon VIII.: Kiegészítő kötet (A–Z, 1962–1980). Szerk. Maros Istvánné et al. Budapest: Akadémiai. 1981. ISBN 963-05-3852-0
- [58] [http://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2008/08/04/1977\\_megkezdodik\\_az\\_adria\\_koolajvezetek\\_magyar\\_szakaszanak\\_epitese/](http://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2008/08/04/1977_megkezdodik_az_adria_koolajvezetek_magyar_szakaszanak_epitese/)
- [59] EP Belső politikák Főigazgatósága: Közlekedés és idegenforgalom - Gyakorlati útmutató. Az EK Hivatalos Kiadványainak Hivatala, 2009.

**DOMONKOS ENDRE\***  
**A katalán autonómia**  
**és kibővítésének aktuális kérdései**

**THE CATALAN AUTONOMY AND CURRENT ISSUES OF AMPLIFICATION**

In my essay my endeavour was to highlight the development of the Catalan Autonomous system from historical and political perspective. The Catalan autonomy has got antecedents in the Middle Ages, when the autonomous Community strived on keeping its self-governance against the central state.

The 1978 adopted Spanish Constitution provided a wide-range autonomy and self-governance for Catalonia and it recognised the „Catalans” as nationalities. Although Catalans enjoy a widespread form of autonomy they wanted to be extended the right of self-governance in the field of justice, taxation and foreign affairs policy by the Statute of Autonomy. According to the decision taken by the Spanish Constitutional Court on 28 of June 2010, several provisions of the Statute of Autonomy were abolished (see: the establishment of the Highest Judicial Council and the notion of Catalan nation). The Constitutional Court confirmed the indissoluble unity of the Spanish nation and declared clearly the discretionary rights of the central state.

Because of the sentence of the Constitutional Treaty we have to count that the debate will continue between the Catalan Autonomous Community and the central government in the field of competence sharing and in the interpretation of Catalans as „nation” as well.

Az 1978-ban elfogadott spanyol alkotmány egyik legnagyobb vívmánya a demokratikus politikai rendszer megeremtése mellett, hogy az országot 17 egyenlő jogokkal rendelkező autonóm közösségre osztotta, elismerve ezzel a spanyol állam többnemzetiségű jellegét. Az alapcharta a katalánokat, baszkokat és a galíciaiakat történelmi nemzetiségnek ismerte el, Katalónia és Baszkföld számára pedig széles körű autonómiát biztosított. A spanyol alkotmányos modell példaértékűnek tekinthető, mivel Spanyolország nemzetiségi konfliktusok nélkül csatlakozott az Európai Unióhoz.

A tanulmány fő törekvése a katalán autonómia kialakulásának bemutatása történeti-politikai és gazdasági szempontok figyelembevételével, a Katalán Autonómia Statútum rendelkezéseinek elemzése, ennek megreformálása és a katalán autonómia kibővítésének kérdései.

## **I. TÖRTÉNELMI HÁTTÉR**

A katalánok Spanyolország északkeleti részét (Katalóniát, Aragóniát és Baleári-szigeteket, illetve Andorrát és Roussillont) lakják. Katalónia négy autonóm közösségre osztható: az aragón, a katalán, a valenciai autonóm közösségre és a Baleári-szigetekre. Mindegyik autonóm közösség nyelvi, politikai és kulturális értelemben véve speciális státussal bír. Katalónia autonómiájáról az 1978-as spanyol alkotmány cikkelyei és a spanyol törvényhozás által elfogadott „Katalónia autonómiájáról szóló alaptörvény” rendelkezik. A spanyol alkotmány 151. cikkelye nagyfokú autonómiát biztosít Valencia és a Baleári-szigetek számára.

---

\* BGF Külkereskedelmi Kar, Külgazdasági és EU Intézeti Tanszék, főiskolai tanársegéd.



1. ábra  
Katalónia [28]

Katalónia mintegy 8 millió lakossal Spanyolország egyik leggazdagabb régiójának tekinthető. Az egy főre jutó GDP vásárlóerő paritás alapján számolva meghaladja a közösségi átlagot (120 %), és gazdasági értelemben véve az Európai Unió leggyorsabban fejlődő régiói közé tartozik Baden-Württemberg, Lombardia és Piemont után. [22, p 53-54.]

A katalán regionalizmus gyökerei egészen a középkorig vezethetők vissza, mivel a régiók eltérő ütemű fejlődése a spanyol történelem állandóan jelenlévő sajátossága volt. A regionalizmus a középkor folyamán a központi állammal szembenálló grófságokat és hercegségeket jelentette. A katalán nemzet és államépítés már a 12. században megkezdődött, amikor 1137-ben sor került a katalán és az aragón királyság



megalapítására. A katalán és aragón királyság négy területet foglalt magába: Aragóniát, Katalóniát, Valenciát és a Baleári-szigeteket. Minden egyes tartomány saját intézményrendszerrel (cortez, kormányzószerv) rendelkezett. A katalán parlamentet – amely tanácsadó szervként működött – a nemesség, az egyház és a katalán városok képviselői alkották. A kormányzószerv, a *Generalitat* törvényhozó és végrehajtó funkciókat látott el. I. FERDINÁND király elismerte Katalónia pénzügyi, jogi, igazgatási hatásköreit, s uralkodása alatt a *Generalitat* elnyerte végső működési formáját.

1492-ben KASZTÍLIAI IZABELLA és ARAGÓNIAI FERDINÁND egyesítette a két tartományt, Kasztíliát és Aragóniát, létrehozva ezzel az egységes spanyol államot. A kasztíliai központosító törekvések a 15 századtól kezdve megerősödtek, ezért a katalán autonóm intézmények jogköreit megnyirbálták.

A központosítás újabb megnyilvánulásaként értékelhető az 1716-ban a madridi kormány által meghirdetett Nueva Planta (Új Terv) programja, amely megszüntette a katalán cortezt és a *Generalitatot*, így Katalónia elveszítette politikai és igazgatási autonómiáját. A *Generalitat* helyett a központi állam által irányított kormányzót neveztek ki Katalónia élére és a katalán helyett a kasztíliait tették meg hivatalos nyelvvé. A közigazgatás, az oktatás és a politikai élet területén erőteljes spanyolosítás vette kezdetét.

A spanyol kormány által meghirdetett program hatására megerősödött a katalán nemzeti mozgalom befolyása elsősorban a középosztály (polgárság) és a kereskedelemmel foglalkozó társadalmi rétegek körében. A katalán nacionalizmus választ jelentett a központi kormány asszimilációs törekvéseivel szemben. Kialakulásában a XVIII. század végén és a XIX. század elején végbement iparosodás és a katalán gazdaság szerkezetének modernizációja is meghatározó szerepet játszott. A XIX. század a katalán nyelv és kultúra újjászületésének a kora volt, amely főleg az irodalom területén nyilvánult meg. A katalán nemzeti mozgalom magját az etnikai hovatartozás (erős regionális öntudat) és a katalán nyelv jelentette. [5, p. 191-192]

A XIX. században a központosított állam modelljével szemben az autonómia és a föderáció igénye fogalmazódott meg. A föderáció gondolata az egyes spanyol régiók autonómia mozgalmában fejeződött ki és elemei a legfontosabb politikai mozgalmakban is megtalálhatók. A föderalista köztársasági felfogás egyik jeles képviselője FRANCISCO PI Y MARGALL katalán ügyvéd és politikus volt, aki az egyes országrészek széles körű autonómiájának megteremtése mellett érvelt. Nézeteit „A nemzetiségek” című 1877-ben megjelent művében foglalta össze.

Az első köztársaság idején 1873-ban elfogadott alkotmány a spanyol nemzet alkotóelemeként 17 államot sorolt fel, s régióként említette a baszk provinciákat és Katalóniát. Az alkotmány az államszervezet három szintjét írta elő: község (municipio); a regionális állam, mely külön alkotmánnyal és politikai autonómiával rendelkezik, valamint a föderális állam, egy korlátozott hatalmú központi kormánnyal és törvényhozó testülettel az élén. Az alaptörvény minden régiót államként értelmezett, a spanyol államot pedig föderatív alapon akarta felépíteni. [16, p. 55-60.]

A katalán regionalizmus a XIX. század folyamán domináns irányzattá vált. A restauráció idején a nyelvi-kulturális regionalizmus helyett Katalónia gazdasági és kulturális súlyának megfelelő autonómia és a katalán nemzeti önállóság követelése jelent meg.

A katalán szellemi és kulturális élet fellendülését jelezte, hogy 1879-ben jelent meg az első katalán nyelvű lap, a *Diari Catalá*. 1882-ben pedig megalakult a Katalán Központ (Centre Catalá), ahol tudósok és polgárok találkoztak, akik részt vettek különböző kulturális és szellemi tevékenységekben. Itt jött létre az első „centraliz-

mus ellenes egységes katalán front”. 1885-ben ez a központ nyújtotta be XII. ALFONZ királynak a híres „*Memorial de greuges*” nevű, Katalónia erkölcsi és anyagi érdekeinek védelmében született érkezt. 1888-ban megalakult az Unió Catalanista, amely egy önálló katalán régió megteremtésének szándékával lépett fel. [14, p. 30.]

1892-ben Manresában megtartott konferencián elfogadták az ún. manresai alapelveket (*Bases para la constitución de Cataluña*), amely a politikai katalanizmus fő alapelveit (nemzeti identitás, saját autonóm intézmények és fuerok helyreállítása) tartalmazta. 1906-ban pedig megalakult a Katalán Szolidaritás (*Solidaritat Catalana*) konzervatív nacionalista párt, amely a spanyol föderatív államon belüli önálló katalán állam megteremtésének igényével lépett fel.

A katalán autonómia híveinek törekvése csak a 20. század elején vezetett részleges eredményre. Spanyolország egészét érintő konzervatív-liberális váltógazdaság számos decentralizációs kísérletet hajtott végre. A regionális decentralizáció érdekében a központi kormány elfogadott egy korlátozott autonómiával bíró négy közigazgatási egység (Barcelona, Girona, Lleida és Tarragona) felett álló szervezetet. 1913-ban királyi rendelet felhatalmazást adott arra, hogy a négy tartomány közgyűlése közigazgatási célból egyesüljön. Ennek eredményeként 1914. március 26-án jött létre a *Mancomunitat de Catalunya*, amely a négy provincia gyűlésének küldötteiből álló közgyűlést és a végrehajtó szerepet ellátó tanácsot foglalta magába. A *Mancomunitat* a közigazgatás és kultúra területére kiterjedő hatáskörrel is rendelkezett. [16, p. 59-60.]

Az 1923-ban hatalomra került PRIMO DE RIVERA tábornok viszont megszüntette a *Mancomunitat*ot és a katalán autonómia intézményrendszerét, valamint represszív politikát folytatott a katalán nemzeti mozgalommal szemben. A katalán autonómia kérdése újból 1931-ben a második köztársaság idején került napirendre. 1931-ben megalakult a Katalán Republikánus Baloldal (*Esquerra Republicana de Catalunya*), amely a spanyol szövetségi államon belül önkormányzást követelt Katalónia számára.

Az 1931-ben elfogadott alkotmány az országot tizenhárom korlátozott önkormányzatisággal rendelkező régióra osztotta. A második köztársaság idején Katalónia autonóm státust kapott és helyreállították a *Generalitat*ot mint kormányzó szervet. Az alaptörvény egyik hiányossága, hogy nem tett említést a baszk, katalán és gallego kismemzetekekről, amelyeket továbbra is csak régióknak tekintett. E reform demokratikus jellege ellenére az egységes nemzetállam hagyományos koncepcióját tükrözte. [20, p. 121.]

Az 1936-ban kirobbant spanyol polgárháborúban Katalónia Valenciával együtt a köztársaságpárti oldalhoz csatlakozott a FRANCISCO FRANCO vezette jobboldali nacionalista erőkkkel szemben. A polgárháború a *caudillo* győzelmével ért véget, s ez megpecsételte Katalónia sorsát is. 1939 márciusában FRANCO csapatai elfoglalták Barcelonát, a katalán kormány pedig külföldre emigrált. FRANCO győzelme nemcsak a regionális politikai intézmények felszámolását jelentette, hanem a katalán nyelv és nemzeti szimbólumok (zászló, himnusz) használatának a megtiltását is. A rezsím alapvetően egy centralizált egységes nemzetállam felfogását képviselte és a kasztíliai nyelv elsőbbségét hangsúlyozta, ezért nem volt hajlandó elismerni Spanyolországot alkotó nemzeti kisebbségeket. [11, p. 101.] Ennek során megtiltották a katalán nyelv használatát a közigazgatás, oktatás és kultúra területén (beleérve a katalán nyelvű újságírást is). A hivatalosan elfogadott nyelv a kasztíliai lett és még az egyházi szertartásokat is spanyolul tartották. A katalán nyelvet azonban – a szigorú korlátozások ellenére – a magánérintkezésben továbbra is használták. A katalán nyelv és identitás megőrzésében a középosztály (értelmiség) játszott meghatározó szerepet. Az értelmiségi körök a FRANCO-rendszer represszív politikájával szemben a kulturális ellenállást választották. Az ellenállás kezdetben csak elszigetelt (főleg értelmiségi, családi és baráti körök) cso-

portok formájában nyilvánult meg, később azonban civil szervezetek és egyetemisták is csatlakoztak a tiltakozó mozgalmakhoz. [22, p. 55-60.]

Az 1960-as évek elejétől megindult gazdasági modernizáció és a demográfiai robbanás eredményeként (Katalónia lakossága a korábbi 3-ról 6 millió főre nőtt) a középosztály megerősödött és politikai reformokat követelt. A Franco-rendszer védőbástyáját jelentő katolikus egyház is jelentős változásokon ment keresztül, mivel az egyházon belül új világi csoportok és társaságok jöttek létre. A katolikus egyházon belül az alsópapság a katalán nemzeti mozgalom fő védelmezője volt. A szigorú törvényi szabályozás ellenére az 1960-es években a katalán nyelv kulturális újjászületése indult meg.

A hatvanas évektől már lehetőség nyílt arra, hogy a katalánok erőteljesebben fejezzék ki regionális érdekeiket. 1962 és 1967 között sorozatosan fordultak elő Barcelonában egyetemista tüntetések. 1969-től a katalánizmus csatlakozott a kereszténydemokratákhoz és a kommunistákhoz. [14, p. 34.]

1971-ben alakult meg a Katalán Közgyűlés (Assemblea de Catalunya), amely a katalán nemzeti mozgalom újbóli megerősödését és a diktatórikus rendszer végét jelentette. A közgyűlés valamennyi politikai és társadalmi csoportot magába foglalt és a legnagyobb támogatottsággal rendelkező egységmozgalom volt a polgárháború óta. A közgyűlés követelései között szerepelt az alapvető politikai szabadságjogok (szólás, sajtó és gyülekezésszabadság) biztosítása, Spanyolország demokratizálása, Katalónia számára az önkormányzáshoz való jog (széles körű autonómia) garantálása és a politikai foglyok szabadon bocsátása. 1974-ben JORDI PUJOL pedig megalapította a Demokratikus Konvergencia Katalóniáért nevű pártot (Convergencia Democrática de Catalunya), amely mérsékelt konzervatív politikai erőként szövetségre lépett a Konvergencia i Unió pártjával. [22, p. 22.]

Míndezek a változások szükségessé tették, hogy Spanyolország a korábbi diktatórikus rendszer helyett plurális, demokratikus berendezkedésű állammá váljon. A spanyol demokratikus átmenetet négy tényező segítette elő:

- 1) A politikai pártok között létrejött konszenzus, hogy a gazdasági és politikai rendszerváltás alapvető kérdéseiben megállapodásra jussanak. Ezen a téren a spanyol demokratikus átalakulás egyik leglényegesebb mozzanata az 1976-ban elfogadott Politikai Reform Törvénye volt, amely meghatározta az egész alkotmányozási folyamat menetét, a parlamenti választásokon való részvétel szabályait, a cortex és a szenátus megválasztásának módját és azok főbb hatásköreit. Megjegyzendő, hogy a Politikai Reform Törvényét 1976 decemberében népszavazással erősítették meg és 1978 decemberéig, az új alkotmány elfogadásáig volt hatályban. [19, p. 82-87.]  
Az ország belpolitikai stabilitásának megeremtése szempontjából kiemelkedő fontosságú volt az 1977-ben megkötött Moncloa-paktum, amelynek célja egy széleskörű konszenzus kialakítása volt a különböző társadalmi csoportok és a politikai pártok között annak érdekében, hogy az ország főbb gazdasági és társadalmi problémáira megoldásokat dolgozzanak ki a demokratikus intézményrendszer segítségével. A Moncloa-paktum a demokratikus szabadságjogok biztosítása mellett a gazdaságban általános válságkezelési program beindítását (költségvetési hiány csökkentése, egészségügy és foglalkoztatáspolitikai) is tartalmazta. [15, p. 59-63.]
- 2) A spanyol király, JUAN CARLOS szerepe a politikai reformok támogatásában és az intézményi stabilitás megőrzésében.
- 3) A spanyol társadalom széles rétegének mozgósítása a demokratikus Spanyolország megeremtése érdekében. [12, p. 101.]

4) A spanyol politikai erők kompromisszumkészsége a nemzetiségi kérdés átfogó rendezése érdekében. Az egységes demokratikus ellenzék ugyanis rákényszerítette a spanyol politikai elitet arra, hogy szembenézzen a baszk, a katalán és a galíciai kérdéssel. A FRANCO-rezsim merev, központosított államberendezkedése után szükségessé vált a spanyol államot alkotó nemzetiségek jogainak kielégítő szabályozása. A központi államnak szakítania kellett a kasztíliai nyelv elsőbbségére épülő államszervezeti modellel és nagyfokú rugalmasságot kellett tanúsítania a különböző nemzetiségi követelésekkel szemben. A nemzeti-regionális kérdés ezért szorosan összekapcsolódott a demokratikus átalakulás és az alkotmányozás folyamatával. [1]

1970-es évektől kezdve egyre erőteljesebbé vált a katalánok részéről az autonómia újbóli helyreállításának követelése, amely a szabadság és a politikai amnesztia fogalmával kapcsolódott össze. [6, p. 172.]

1977-ben, Katalóniában az előautonómiák rendszerének megfelelően sor került a *Generalitat* újbóli felállítására. Katalónia és a spanyol állam szempontjából pedig az 1978-ban elfogadott alkotmány és a képviselőház által megszavazott Katalónia autonóm státusáról szóló alaptörvény jelentett fordulópontot.

## II. A SPANYOL REGIONÁLIS RENDSZER ÉS AZ 1978-AS ALKOTMÁNY JELLEMZŐI

Az 1978-ban megalkotott és ugyanebben az évben népszavazás útján elfogadott új demokratikus spanyol alkotmány a politikai erők közötti konszenzus jegyében született. Az alkotmány Spanyolország politikai-társadalmi berendezkedését és a regionális-nemzeti viszonyokat is meghatározza.

Az alaptörvény ugyan Spanyolország egységét és oszthatatlanságát hangsúlyozza, de elismeri az államot alkotó történelmi nemzetiségek és régiók autonómiájához való jogát. Az alkotmány 2. cikkelye kimondja, hogy „*az alkotmány, amely a spanyol nemzet, valamennyi spanyol közös és oszthatatlan hazájának felbonthatatlan egységén alapul, elismeri és garantálja a nemzetet alkotó nemzetiségek és régiók autonómiájához való jogát és a közöttük lévő szolidaritást.*” [11, p. 11.]

Az alkotmányban a „nemzet” terminus (nación) és a belőle képzett „nemzeti” jelző (nacional) kizárólag Spanyolországra vonatkozik. Nyilvánvalóan bizonyos fokú zavar mutatkozik a „spanyol állampolgárság” (nacionalidad española) kifejezés használatában, mivel egyes számban az állampolgárságot jelöli, míg többes számban a történelmi nemzetiségeket. [18, p. 95.]

„*A spanyol állampolgárság (nacionalidad) megszerzése, megtartása és elvesztése a törvény előírásainak megfelelően történik.*” „*Egyetlen spanyol származású személyt sem lehet állampolgárságától (nacionalidad) megfosztani.*” [8]

Hangsúlyoznunk kell, hogy a „nemzetiség” (nacionalidad) kifejezés a spanyol alkotmányban azokra a területi egységekre vonatkozik, amelyek kulturális értelemben véve nemzeti öntudattal rendelkeznek. Történelmi nemzetiségnek tekinthetők a baszkok és a katalánok, valamint a galíciaiak, mivel korábban mindhárom nemzetiség rendelkezett az autonómia megfelelő formájával (katalánok esetében a *Generalitat*, baszkoknál pedig a pénzügyi függetlenséget biztosító ún. *fuerok* rendszere jelentette az autonómiát). [6, p. 163-164.]

A spanyol alkotmány egyik legnagyobb vívmánya, hogy Spanyolországot 17 egyenlő jogokkal rendelkező autonóm közösségekre osztotta, s ezzel szakított a FRANCO-rendszer által bevezetett centralizált államberendezkedéssel. Az alaptör-

vény 2. cikkelye elismeri, hogy a „közös történelmi, kulturális és gazdasági sajátosságokkal rendelkező, egymással határos provinciák, szigetek és történelmi régiók autonóm közösségeket hozhatnak létre.” [7] Az alkotmány ugyanakkor nem tisztázza a „nemzetiség” és a „régió” közötti különbséget. A leggyakrabban használt kifejezés az „autonóm közösség” (*comunidad autónoma*), ehhez viszont el kell jutni a bonyolult eljárási folyamathoz kötött autonómia-statútumhoz. [19, p. 116-121.]

Az egységes szabályozás ellenére a spanyol önkormányzati közösségeknek az autonómia megszerzése és az autonómiához való jutás módja kétféleképpen történhet. Beszélhetünk korlátozott és teljes önkormányzatisággal rendelkező közösségekről. Ez utóbbiak közé tartozik Katalónia, Baszkföld, Galícia, Andalúzia, a Valenciái Közösség, a Kanári-szigetek és Navarra. A többi *comunidad autónoma*: Asztúria, Aragónia, Cantabria, La Rioja, a Baleári-szigetek, Kasztília és León, Kasztília-La Mancha, Murcia, Extremadura és Madrid korlátozott önkormányzatisággal rendelkezik.

A korlátozott önkormányzatisággal rendelkező közösségek esetén a kezdeményezés a provinciák és a helyi hatalmi szervek képviselőinek a joga. Az autonómia megszerzése során az érintett testületek kétharmadának hat hónapon belül kell az alapkegyezményhez csatlakoznia. A kiteljesedett önkormányzatiság elnyerése esetén a kezdeményezés a helyi hatalmi szervek és provinciák képviselőit illeti meg. Az autonómia megszerzéséhez pedig valamennyi megyében a municipiumok háromnegyedének egyetértésére és az aláírt szerződés népszavazással történő ratifikálására van szükség.

Az alaptörvény kétértelmősége nemcsak az autonóm közösségek és a központi kormányzati közötti hatáskörök párhuzamossága, hanem az autonómia-statútumhoz való jutás terén is megmutatkozik. Az alkotmány ugyanakkor részletesen meghatározza az állam kizárólagos jogköreit (külügy, igazságszolgáltatás), valamint az autonóm közösségek hatáskörébe tartozó feladatokat (oktatás, kultúra és művelődés, közegészségügy, közmunka megszervezése stb.). A spanyol alkotmányos rendszer föderális elemeket is tartalmaz, mivel az alapcharta 137. paragrafus kimondja, hogy „*az állam területi szervezetét a helyi önkormányzatok, a provinciák és az autonóm közösségek rendszere alkotja*”. Ugyanakkor a spanyol állam föderális rendszerré történő alakításához az összes autonóm régió egyetértése szükséges. [6, p. 163–164.]

Megjegyzendő, hogy a közigazgatási decentralizáció és politikai önkormányzatiság szempontjából fontos lépés volt 1983. február 25-én az autonómia statútum elfogadása. A NÜTS II. minősítés (az Európai Unió által megállapított területi egységek nomenklatúrája) egy európai szintű regionális rendszer megszületését jelentette. [14, p. 60.]

Az 1978-ban elfogadott spanyol alkotmánnyal kapcsolatosan elmondható, hogy decentralizált államhatalmi berendezkedést valósított meg. A spanyol államot alkotó nemzetiségek kulturális-politikai jogait maradéktalanul biztosították. Az alapcharta megpróbálja az „egység” és a „többnemzetiség” fogalmát összeegyeztetni oly módon, hogy elismeri az országot alkotó régiók és nemzetiségek különleges történelmi, nyelvi és kulturális sajátosságait. A nemzeti és a regionális autonómiára épülő spanyol önkormányzati modell egyedülálló megoldásnak számít a világon és ez is hozzájárult ahhoz, hogy Spanyolország nemzetiségi konfliktusok nélkül csatlakozhatott 1986-ban az Európai Közösséghez.

### III. KATALÓNIA AUTONÓMIÁJÁRÓL SZÓLÓ STATÚTUM

Spanyolország demokratikus átalakulása idején a nemzetiségi kérdés és ezzel párhuzamosan az autonómia megteremtésének igénye került előtérbe. A katalán alkotmányt a spanyol képviselőház 1979. december 18-án fogadta el, melynek jogi alapját

a spanyol alapcharta 151. cikkelye képezte. A katalán alaptörvény a katalán mint történelmi nemzetiség politikai és kulturális jogainak maximális figyelembevételével született meg. A katalánok számára az alaptörvény széles körű önkormányzáshoz való jogot biztosít, amely a *Generalitat* formájában nyilvánul meg. A katalán alapcharta bevezető cikkelye a katalánokat „történelmi nemzetiségként határozza meg és elismeri az alkotmánnyal összhangban az önkormányzáshoz való jogukat. [11, p. 76.]

Az alkotmány 5. cikkelye biztosítja a *Generalitat* azon jogát, hogy maga döntsön Katalónia területi szervezetéről. Az 1979. december 18-án elfogadott katalán autonómia-státútum kimondta, hogy a katalán *Generalitat* területi szervezete községekre és *comarcákra* tagolódik. A státútum 2. cikkelye szerint Katalónia mint autonóm közösség területét a *comarcák* rendszere alkotja (jelenleg az autonóm közösség 41 *comarcara* oszlik), amelyek közé Barcelona, Gerona, Lérida és Tarragona provinciák tartoznak. [16, p. 87–88.]

A spanyol alkotmány 149. és a katalán alapcharta 9. cikkelye a Katalán Autonóm Közösség kizárólagos hatáskörébe tartozó feladatokat sorolja fel. Ezek a következők:

- Katalónia önkormányzásához szükséges intézmények felállítása;
- közmunka megszervezése;
- kultúrpolitikai irányítása és közintézmények (múzeumok, iskolák, könyvtárak) fenntartása;
- nyelvpolitika irányítása;
- turizmus;
- szociális feladatok ellátása;
- egészségügyi ellátás biztosítása;
- infrastruktúra és szállítás;
- oktatás és kutatás, illetve
- a régió hatáskörébe tartozó gazdasági ügyek ellátása. [4]

A spanyol alaptörvény 152. cikkelye értelmében Katalónia saját parlamenttel, kormánnyal és elnökkel rendelkezik. Ezen szervek együtt alkotják a *Generalitat de Catalunya*-t, amely az 1359-ben létrehozott katalán parlament állandó bizottságának történelmi nevét viseli. [22, p. 63–64.]

A katalán alaptörvény kiemelt figyelmet fordít Katalónia nyelvének és szimbólumainak (zászló, himnusz) védelmére. A Spanyolországon belül „kisebbségi” nyelvnek számító katalán sajátos jellemzője, hogy államnyelv is, nevezetesen a pireneusi törpeállam, Andorra hivatalos nyelve. Emellett mintegy 200-300 ezerre becsülhető katalán él a franciaországi Keleti-Pireneusok megyében, Roussillon és Perpignan térségében, illetve kis számban Szardínia területén Alghero városban.

Spanyolországon belül és Katalónián kívül a katalán nyelvet beszélik a Baleáriszigeteken, Valenciában, valamint Aragónia és Murcia egyes vidékein. A katalán nyelvi modell az 1978-ban elfogadott spanyol alkotmány nyelvi rendelkezéseit követi. A katalán státútum kimondja, hogy a Katalán Autonóm Közösség hivatalos nyelve a katalán, „csakúgy, mint a kasztíliai, amely az egész spanyol államban hivatalos.” Ugyanakkor az állam hivatalos nyelve a spanyol, melyet minden spanyolnak kötelessége ismerni és jogában áll használni azt. A többi spanyolországi nyelv szintén hivatalos a megfelelő autonóm közösségekben.” A fenti rendelkezésekből megállapítható, hogy Spanyolország a nyelvi pluralizmus rendszerére épül. Állami szinten ugyan a spanyol a hivatalos nyelv, de az alkotmány a spanyolok egyéni nyelvhasználati jogát ismeri el.

A katalán autonómia státútum rendelkezéseinek megfelelően katalánt használnak a közigazgatásban, az oktatásban, a kultúra és a tömegtájékoztatás területén. [22, p. 66.]

A nyelvpolitika két legfontosabb eszköze a tömegkommunikáció és az iskolarendszer. Az írott és elektronikus sajtó meghatározó szerepet játszik a katalán nyelv elterjesztésében. A *Generalitat* irányítása alatt működő televízió (TV 3, Canal 33) és rádióadók (Radio Catalunya, Catalunya Informació) katalán nyelvű műsorokat sugároznak.

Az írott sajtó területén említést érdemelnek az *Avui* és az *el Periódico* napilapok, melyek szintén katalán nyelven jelennek meg.

Az elmúlt két évtizedben a katalán nyelv a hatékony kormányzati intézkedéseknek köszönhetően visszaszerezte korábbi „rangját” az oktatás, a közigazgatás, a kultúra és a média területén. A katalánul beszélő lakosság aránya a korábbi 81 százalékról (1981) 93,8 százalékra (1991) emelkedett. A fiatal generáció pedig mindkét nyelvet anyanyelvi szinten beszéli. [10, p. 58.] A felsőoktatási intézmények 50 százalékában katalán nyelven folyik a képzés, s a diplomadolgozatok 30 százaléka nemzeti nyelven készül. A közigazgatásban az 1983-ban elfogadott katalán nyelv „normalizációjáról” szóló törvény az önkormányzati közösség nyelvének emelt szintű ismeretét írja elő a közszolgálatban dolgozók számára. [20, p. 127.]

A nyelvpolitikai irányításáért külön Nyelvpolitikai Főosztály (Direcció General de Política Lingüística) a felelős, amely a katalán kormány szerves részeként működik. [22, p. 69.]

A katalán nyelv a katalán nemzeti identitáson és kulturális-történelmi hagyományokon alapul, melyeket a *Generalitat* és a kormányzó politikai erők (Katalán Szocialista Párt, PSC, CIU, Convergència i Unió, ERC, Esquerra Republicana de Catalunya) is támogatnak. Hangsúlyoznunk kell, hogy a katalán szocialisták, a Convergència i Unió) Katalónia autonómiájának kibővítését békés eszközökkel és erőszakmentesen kívánják elérni.

A spanyol és a katalán alkotmány kielégítő szabályozása ellenére a katalánok jelentős része a Katalán Autonóm Közösség autonómiájának további kibővítését és a katalánok önálló nemzetként való elismerését követeli. Ennek alapjául az angol „decentralizációs” modell szolgál, amely Skócia és Wales számára történelmi alapon nagyobb fokú autonómiát biztosít. [11, p. 106.]

#### IV. A KATALÁN AUTONÓMIA REFORMJA

A katalán autonómia státútum reformjának kérdése 2003-ban került napirendre. Csaknem negyedszázados jobboldali vezetés (Convergència i Unió) után a *Generalitat* élére szocialista vezető került, s az új regionális szervek is baloldali pártok irányítása alá kerültek. 2004-ben valamennyi parlamenti párt részvételével (a Spanyol Néppárt kivételével) parlamenti bizottság jött létre a státútum tervezetének kidolgozására. 2005 tavaszán új elemekkel bővült ki a katalán autonómiakonceptió és a státútum tervezete, melyek főbb elemei a következők voltak:

- 1) Katalónia nemzetként való meghatározása a tervezet központi elemét képezte és a korábbi alkotmányos nemzetiségi kategória átminősítését jelentette a katalán politikai és kulturális identitás megerősítésének figyelembevételével. A tervezet Spanyolországot többnemzetiségű államnak tekintette, de a katalán nemzet „szabad szolidaritás” keretében tartotta volna a kapcsolatot a Spanyolországot alkotó többi nemzetiséggel és régióval. A szuverenitással társítható „katalán nemzet” fogalmát tartalmazó státútumcikkely csak a spanyol alkotmány módosításával lett volna elfogadható ezért az egyik legvitatottabb kérdések közé tartozott.

- 2) A pénzügyi autonómia terén Katalónia saját adóhivatallal rendelkezne és minden adót ez a szerv szedne be, osztana el és irányítana, valamint ellenőrizne. A *Generalitat* minden adónem felett normatív hatáskörrel bírna, csakúgy, mint a helyi önkormányzatok pénzügyeit illetően. Emellett a regionális kormány maximum 50 százalékos állami részesedést akart elérni az osztott adókból (jövedelemadó, ÁFA, jövedéki adó, társasági adó). [24] Katalónia számára a mintát a baszk és a navarrai pénzügyi autonómia szolgáltatta. A Katalán Autonóm Közösség ugyanis többet fizet be a központi költségvetésbe, mint amennyit onnan visszkap, és ipari fejlettsége révén szorosabban kötődik az Európai Unión belüli gazdasági együttműködéshez, mint Spanyolország más tartományai.
- 3) Saját igazságügyi és bírói szervezet. A katalán autonómia tervezett statútuma előírta az utolsó igazságszolgáltatási fórum feladatait ellátó felsőbbbíróság (Tribunal Superior) meglétét, illetve az Igazságügyi Tanács (Consejo de Justicia) felállítását, mely döntési jogkörrel bírt a bírák országos igazgatási szerve, az Igazságügyi Főtanács felett is. Az ügyészséget illetően Katalónia főügyészét a spanyol kormány jelölte volna ki, de működési engedélyét a *Generalitat* állapította volna meg. [13]
- 4) Katalónia a vasúti és közúti hálózat irányítását, a tengeri közlekedés megszervezését látná el, valamint a külföldieknek katalóniai letelepedési és munkavállalási engedélyt adhatna. Az autonóm tartomány a pénzügyi piacok és az energetikai szektor, illetve a telekommunikáció felett gyakorolna felügyeletet. [23]

2005. augusztus elején a parlament megküldte a tervezet szövegét alkotmányossági felülvizsgálatra a *Generalitat* Konzultatív Tanácsának. A Tanács szeptember elején hozta nyilvánosságra szakvéleményét, mely a statútum tervezetében 19 alkotmányellenes pontot vélelmezett és 39 esetben pedig alkotmányossági kételyt fogalmazott meg. Az alkotmányossági kifogások újratárgyalása és egyeztetése után a katalán parlamenti pártok 2005. szeptember 28-30-án a parlament ünnepi ülésén megvitatták és elfogadták Katalónia autonómia-statútumának reformtervezetét. A kétharmados többséget igénylő jóváhagyásra 135 képviselő 120 igenlő voksával került sor. A Katalán Szocialista Párt és a Katalán Köztársasági Baloldal igennel, míg a Katalán Néppárt nemmel szavazott. A szavazás után a parlament elnöke az elfogadott szöveget további eljárásra a spanyol képviselőház elé terjesztette. [17, p. 196.]

A Katalónia autonómiájának kibővítéséről szóló szövegtervezet erőteljesen megosztotta a spanyol politikai pártokat. A konzervatív Spanyol Néppárt (PP) ellenezte és alkotmányos kifogásokat fogalmazott meg az autonómiatervezettel kapcsolatban. A Spanyol Szocialista Párt (PSOE) alkotmányjogi szakértői pedig az önálló katalán adóhivatal felállítását és a teljesen autonóm igazságszolgáltatási rendszer kiépítését tartották alkotmányellenesnek. [25]

Az alkotmányos kifogások miatt a szövegtervezetet többször is módosították. Az egyeztetésekben és a kompromisszumok kidolgozásában JOSÉ RODRÍGUEZ ZAPATERO szocialista kormányfő meghatározó szerepet játszott. A végleges autonómiatervezet szövege szerint a katalán kormány (*Generalitat*) nevezheti ki a helyi bírakat és ügyészeket, ami eddig Madrid hatáskörébe tartozott. Az autonóm tartomány megkapta a vasúti és a közúti hálózat irányítását, illetve a tengeri közlekedés megszervezésének jogát. Az adókból befolyt költségvetési összegnek a korábbi 33 százaléknál nagyobb része marad Katalóniánál. Ugyanakkor az önálló adóhatóság felállításának tervét valamennyi politikai erő elutasította, mivel az a központi kormány pozícióját gyengítené.

Az új statútum ellen szavazott a spanyol állam szétesését hangsúlyozó Spanyol Néppárt és a Katalán Köztársasági Baloldal. MARIANO RAJOY, az ellenzéki Néppárt



vezetője időzített bombának, alkotmányellenesnek és nacionalizmust erősítőnek tartotta a dokumentumot.

A Katalán Köztársasági Baloldal a teljes függetlenség igényével lépett fel és azzal érvelt, hogy az elfogadott státútum nem bővítette ki megfelelő mértékben Katalónia jogkörét. A Spanyol Szocialista Párt (PSOE) és a mérsékelt katalán nacionalisták (CIU) viszont támogatták a módosított autonómiatervezetet. A több mint hatórás képviselőházi vita után 189 igen és 154 nem szavazattal elfogadott szöveget a spanyol parlament felsőháza is ratifikálta. [26] Ezt követően 2006. június 18-án került sor a Katalónia autonómiatervezetéről szóló népszavazás megtartására. A népszavazáson megjelentek döntő többsége, mintegy 73,9 százaléka igennel szavazott a tervezetre, míg 20,7 százaléka elutasította azt. A referendumon való részvételi arány 51 százalékos volt és igen magas volt az érvénytelen szavazatok száma (5,3 százalék). A politikai pártok eltérő értékeléseket fogalmaztak meg a választások eredményével kapcsolatban. Az autonómiatervezetet támogató Spanyol Szocialista Párt (PSOE) vezetője, JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO üdvözölte a népszavazás eredményét. „A katalánok akarata egyértelműen megmutatkozott: támogatták az autonómiatervezetet” – hangsúlyozta.

Hasonlóan értékelt az eredményt PASQUAL MARAGALL, a katalán tartományi kormányzat szocialista elnöke is, aki úgy vélte, hogy a katalánok „új fejezetet írtak Katalónia történelmében”. A tervezetet a politikai paletta két ellentétes oldalán álló párt utasította el: az ellenzéki konzervatív Néppárt (PP) és a nacionalista-függetlenségpárti Katalán Köztársasági Baloldal (ERC). A Néppárt szerint az autonómiatervezet veszélyezteti az ország egységét, meggyengíti a központi kormány hatalmát. MARIANO RAJOY, az ellenzéki PP elnöke az alacsony választási részvételt a konszenzus hiányával hozta összefüggésbe. [27] A Spanyol Néppárt az Alkotmánybíróságon támadta meg az autonómiatervezetet. 2006. július 31-én 100 néppárti képviselő aláírásával beterveztett beadványban a jobbközép ellenzéki erő fenntartásokat fogalmazott meg a katalán nyelv kötelező használatát előíró szabályozással, az igazságszolgáltatás szervezeti rendszerével, a hatáskörök megoszlására és az autonóm régió finanszírozására vonatkozó rendelkezésekkel szemben. [3]

A nacionalista és függetlenségpárti Katalán Köztársasági Baloldal viszont azért biztatott a nemleges voks leadására, mivel értékelése szerint a tervezet nem növelte megfelelő mértékben a tartomány autonómiáját. JOSEP LLUÍS CAROD-ROVIRA, a katalán republikánusok vezetője a népszavazástól történő távolmaradás nagy arányát azzal magyarázta, hogy a tervezet nem „ébresztett lelkesedést a katalán társadalomban”.

Megjegyzendő, hogy 2010. június 28-án a spanyol Alkotmánybíróság (Tribunal Constitucional) döntést hozott a Katalán Autonómia Státútummal kapcsolatban. Az Alkotmánybíróság megerősítette a spanyol állam „egységét és oszthatatlanságát”, továbbá hatályon kívül helyezte a vitatott „katalán mint nemzetről” szóló cikkelyt, valamint az önálló igazságszolgáltatási intézmény (Katalán Igazságügyi Tanács) felállítására vonatkozó rendelkezést, mivel az igazságszolgáltatás a központi állam kizárólagos joga. A nyelvi rendelkezéseket illetően elmondható, hogy az Alkotmánybíróság megerősítette a hatályban lévő korábbi nyelvtörvényt. Az autonómia státútum 35. cikke értelmében a „katalán és a spanyol nyelvet minden katalánnak kötelessége ismerni és használni az oktatásban és a közéletben egyaránt.” Mindkét nyelv egyenrangú státussal bír és biztosítani kell a köz- és felsőoktatásban való használatukat. [9]

2010. július 19-én, a főbb katalán politikai pártok (Katalán Köztársasági Baloldal, Katalán Zöldek és Convergència i Unió, valamint Katalán Szocialista Párt) – tiltakozva az Alkotmánybíróság döntése ellen – a katalán autonómia státútummal kap-

csolatos közös tervezetet terjesztettek elő. A közös szövegtervezet mellett a Spanyol Szocialista Munkáspárt és a Katalán Szocialista Párt is megállapodott a „Katalónia önkormányzati jogosítványairól” szóló kezdeményezésben, amelyet a *cortez* 174 nem és 169 igen szavazat mellett elutasított. A négypárti, Katalónia autonómiájáról szóló közös szövegtervezet alsóházban történő elfogadása pedig a katalán politikai erők (Katalán Zöldek, Katalán Köztársasági Baloldal, valamint *Convèrgencia i Unió*) megosztottsága miatt hiúsult meg. [2]

A fentiekben bemutatott katalán autonómiatervezet a politikai pártokat erőteljesen polarizálta. A Spanyol Néppárt (PP) a katalán autonómia további kibővítését azért nem tartja szükségesnek, mert az megbontaná az 1978-ban konszenzussal elfogadott alkotmány által bevezetett központi állam és autonóm közösségek között létrejött egyensúlyt. A katalán politikai erők ezzel szemben Katalónia, mint autonóm régió Spanyolországon belüli nemzetként való elismerését követelik, és azt hangsúlyozzák, hogy a spanyol államot a régiók és nemzetiségek alkotják. A katalán autonómia további kibővítésének szándékát – mint azt a 2006. június 18-án megtartott népszavazás is megmutatta – a katalán politikai pártok mellett a lakosság döntő többsége is támogatja.

A spanyol Alkotmánybíróság ítéletében az ország egysége és oszthatatlansága mellett állt ki és megsemmisítette az autonómia státútum azon rendelkezéseit (lásd pl. a Katalán Igazságügyi Tanács felállítása és tagjainak kinevezése a *Generalitat* által), amelyek sértették a központi állam diszkrecionális jogkörét.

## ÖSSZEFOGLALÁS

Az 1978-ban politikai konszenzussal elfogadott demokratikus spanyol alkotmány a területi autonómia sajátos, bizonyos tekintetben példaértékű modelljét rögzítette. Az alaptörvény egyik nagy vívmánya, hogy a baszkokat, katalánokat és galíciaiakat történelmi nemzetiségnek ismerte el. A spanyol állam politikája tehát a korábbi centralizált államberendezkedéssel való teljes szakítást jelentett, mivel az alapcharta Spanyolországot többnemzetiségű államként határozza meg.

Az 1979 decemberében hatályba lépett Katalónia autonómiájáról szóló státútum maximálisan figyelembe vette a katalánok Spanyolországon belüli speciális státusát, történelmi és kulturális jogait. A katalánok saját elnökkel, törvényhozó szervvel (parlament), és kormányzattal rendelkeznek. A kielégítő szabályozás ellenére a katalán önkormányzatiság leggyengébb pontja a pénzügyi autonómia hiánya, másfelől pedig a központi kormány és a törvényhozás befolyásolási lehetőségének korlátozottsága. Az eddig kidolgozott autonómia-reformok elsősorban alkotmányossági kérdéseket vetnek fel, az alkotmányban rögzített állammodell lehetséges átértékelése (föderáció, konföderáció) mellett. A madridi kormány szerint a jelenlegi alkotmányos szabályozás megfelelő, ezért nincs szükség a katalán autonómia további kibővítésére. A katalán regionális pártok (Katalán Szocialista Párt, *Convergència i Unió*) viszont úgy vélik, hogy a katalán közösséget a spanyol alkotmányban önálló nemzetként kellene elismerni és az autonóm tartomány jogköreit ki kellene terjeszteni az adózás és az önálló igazságszolgáltatás területére is.

Úgy gondolom, hogy a közeljövőben az Alkotmánybíróság döntése miatt a spanyol és a katalán politikai erők között tovább fog nőni az érdekellentét az autonómia státútum, a „*katalán mint nemzet*”, valamint a hatáskörök megosztásával kapcsolatos kérdésekben.

**BIBLIOGRÁFIA**

- [1] DE BLAS GUERERRO, ANDRES: El problema nacional-regional español en la transición. In: José Félix Tezanos – Ramón Cotarelo – Andres de Blas: La transición democrática española, Madrid, Sistema, 1989, 587–608. o.
- [2] El frente común catalán sobre el Estatuto se rompe en el Congreso. El País. 2010. július 20-i szám. [http://www.elpais.com/articulo/espana/frente/comun/catalan/Estatuto/rompe/Congreso/elpepuesp/20100720elpepunac\\_1/Tes](http://www.elpais.com/articulo/espana/frente/comun/catalan/Estatuto/rompe/Congreso/elpepuesp/20100720elpepunac_1/Tes)
- [3] El Tribunal Constitucional admite a trámite el recurso del PP contra el Estatuto catalán. El Mundo, 2006. szeptember 29-i szám. <http://www.elmundo.es/elmundo/2006/09/28/espana/1159442889.html>
- [4] GIRÓ-SZÁSZ ANDRÁS: A katalán politikai és közigazgatási autonómia. Kisebbségkutatás, 2004/3. szám, 446–466. o.
- [5] HUEGLIN, THOMAS O. (2003): Regions and Regionalism in Europe. In: Michael Keating: Regions and Regionalism in Europe. London, Routledge.
- [6] JAVIER TUSSELL (2007): La transición a la democracia (España, 1975–1982). Editorial, Espasa, Calpe, S. A.
- [7] La Constitución española de 1978. El Congreso de los Diputados. <http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/titulos/articulos.jsp?ini=1&fin=9&tipo=2>
- [8] La Constitución Española, Constitución Española de 27 de Diciembre 1978, Capítulo Primero: De los españoles y los extranjeros. Artículo 11. <http://constitucion.rediris.es/legis/1978/ce1978.html#a55>
- [9] „La Constitución no conoce otra nación que la española”. El País, 2010. július 9. [http://www.elpais.com/articulo/espana/Constitucion/conoce/nacion/espanola/elpepuesp/20100709elpepunac\\_10/Tes](http://www.elpais.com/articulo/espana/Constitucion/conoce/nacion/espanola/elpepuesp/20100709elpepunac_10/Tes)
- [10] KEATING, MICHAEL (2003): Culture, institutions, economic development. Study of eight European regions. Cheltenham, Northampton, 2003.
- [11] MONTSERRAT, GUIBERNAU (2004): Katalonien zwischen Autonomie und Sezession: Politische Optionen für Nationen ohne Staat. In: Europas Identitäten : Mythen, Konflikte, Konstruktionen. (Ed: Monika Mokre, Gilbert Weiss, Rainer Bauböck). Frankfurt am Main, New York.
- [12] MONTSERRAT, GUIBERNAU (2004): Catalan Nationalism, Francoism, transition and democracy. London, Routledge.
- [13] Proposta de reforma de l'Estatut d'autonomia de Catalunya. <http://www.parlament-cat.net> és [www.gencat.net/nouestatut/](http://www.gencat.net/nouestatut/)
- [14] SEMSEY VIKTÓRIA (2008): Spanyolország és Latin-Amerika rövid története. L'Harmattan Kiadó.
- [15] SIMON JÁNOS (1998): Demokratikus átmenet Spanyolországban. Villányi úti könyvek, Budapest.
- [16] SIPOS KATALIN (1993): Regionalizmus történeti és jogi aspektusai. Budapest, MTA Jogtudományi Intézet.
- [17] SIPOS KATALIN: Az autonómiához való jog a spanyol alkotmányban. In: Studia Caroliensia, 2005/4. szám, 179–196.
- [18] SOLÉ TURA, JORDI (1985): Nacionalidades y nacionalismos en España. Autonomías, Federalismo, Autodeterminación. Madrid, Alianza.
- [19] SZILÁGYI ISTVÁN (1996): Demokratikus átmenet és konszolidáció Spanyolországban. Napvilág Kiadó, Budapest.
- [20] SZILÁGYI ISTVÁN (1998): Európa és a hispán világ. Veszprém, Veszprémi Egyetem.

- 
- [21] SZILÁGYI ISTVÁN (2005): Spanyolország az európai integrációban – egy siker-történet anatómiája, 453-455 o. In: Kiss J. László: Huszonötök Európái. Osiris Kiadó, Budapest.
- [22] VALANDRO FRANZ (2002): A nation of nations: nationalities' policies in Spain. Frankfurt am Main, Lang.
- [23] WILLIAM CHISLETT: Inside Spain No. 18. [www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chislett120105Newsletter.pdf](http://www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chislett120105Newsletter.pdf)
- [24] WILLIAM CHISLETT: Inside Spain No. 19. [www.realinsitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chisletto20706Newsletter.pdf](http://www.realinsitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chisletto20706Newsletter.pdf)
- [25] WILLIAM CHISLETT: Inside Spain No. 21. [www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chislett110305Newsletter.pdf](http://www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chislett110305Newsletter.pdf)
- [26] WILLIAM CHISLETT: Inside Spain No. 23. [www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chisletto40606Newsletter.pdf](http://www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chisletto40606Newsletter.pdf)
- [27] WILLIAM CHISLETT: Inside Spain No. 25. és No. 26. [www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chisletto60106Newsletter.pdf](http://www.realinstitutoelcano.org/materiales/insidespain/Chisletto60106Newsletter.pdf)
- [28] <http://ca.wikipedia.org/wiki/Catalunya> nyomán.

**DR. NESZMÉLYI GYÖRGY\***  
**Egyiptom mezőgazdaságának sajátos vonásai**

**SPECIFIC CHARACTERISTICS OF THE EGYPTIAN AGRICULTURE**

This paper provides an insight to the main characteristics of the Egyptian agriculture as a growing and promising sector. Egypt faces grave difficulties due to the shortage of arable land and limited water resources which are coupled with the rapid growth of population and further social problems.

The Egyptian government launched large-scale investment projects which aim to increase the capacity of the domestic food sector, however from the major products, like wheat, meat, dairy products Egypt relies on considerable amount of import. This can be a promising basis for the Hungaro–Egyptian agricultural co-operation which looks back for over half century past and which can be extended – beyond simple trading with goods – to technological export, joint production and projects in the fields of research and education as well. The recent – and forthcoming – high level visits from both governments and bank and business sectors underline the fact that both sides have well recognized the possible benefits of the co-operation.

**ÁLTALÁNOS ÁTTEKINTÉS**

Az élelmiszergazdaság – a szénhidrogén-energiahordozó kitermelés/export és a turizmus mellett – Egyiptom nemzetgazdaságának egyik meghatározó ágazata. Ugyanakkor a valamivel több, mint egymillió négyzetkilométer területű országban igen kevés a megművelhető földterület, az is nagyrészt az országot Dél-Észak irányban átszelő Nílus folyó átlagosan 15–20 km széles part menti sávjában, valamint a folyó Földközi-tenger menti, 200 km széles deltatorkolata mentén helyezkedik el. A termőföld aránya mindössze 2,92%, az állandóan bevetett terület 0,5%-ra tehető (2005). Az ország területének fennmaradó 96,58%-a döntő részben terméketlen sivatag.

A gazdálkodás ősidőktől fogva nagymértékben függ a Nílustól, amelynek Egyiptom területén nincs mellékfolyója, csak mesterséges öntözőcsatornák ágaznak ki belőle és térnek vissza bele. Tavaszi áradását már az ókorban is nagy biztonsággal tudták előre jelezni. A Nílus (arabul: an-níl) a Föld két leghosszabb folyójának egyike (vitatott, hogy hosszabb-e a dél-amerikai Amazonasnál vagy sem). Hossza 6650 km, vízhozama 2830 m<sup>3</sup>/s, vízgyűjtő területe 3 400 000 km<sup>2</sup>. A folyónak két fő forrása van, a Fehér-Nílus és a Kék-Nílus. Az utóbbiból származik a Nílus vízének többsége, azonban az előbbi a hosszabb. A Fehér-Nílus Közép-Afrikából ered, legtávolabbi forrása Ruandában található, innen folyik észak felé Tanzánián, a Viktóriatavon és Ugandán keresztül, mígnem a szudáni főváros, Kartúm közelében találkozik a Kék-Nílussal.

Az évente lerakott hordalék a tápanyag-utánpótlás trágyaszerepét töltötte be az ártéren. Az Asszuáni-gát megépítésével (1971) megszűnt az áradások hordaléklerakása, ugyanakkor a folyó vízellátása kiegyenlítetté vált a gát által létrehozott Nasszer-tó révén. A létesítménynek az ökológiai rendszerre gyakorolt hatása nem volt kedvező. Ugyanakkor jelentős, több százezer hektárnyi terület vált öntözhetővé Felső-Egyiptomban.

---

\* Címzetes egyetemi tanár, Szent István Egyetem.

Egyiptom már hosszú ideje vitában áll a Nílus felső folyásánál, illetve vízgyűjtő területéhez tartozó országokkal (Etiópia, Eritrea, Szudán, Uganda, Kenya, Tanzánia, Burundi, Ruanda és a Kongói Demokratikus Köztársaság) a folyó vízhozama megosztásának tekintetében. A vita lényege abban áll, hogy Egyiptom – növekvő lakossága, és a délkelet-mediterrán régióban ma már kézzelfogható módon érezhető klímaváltozás (fokozódó szárazság) miatt – egyre több vizet igényelne, viszont a részes országok többsége – amelyek maguk is hasonló problémákkal küzdenek – a vízhozam megosztása tekintetében egyenlő jogokat követelnek maguknak.

A lakosság folyamatos növekedése szükségessé tette és teszi a mai napig is a termőterületek további növelését. Erre többféle terv, illetve folyamatban lévő projekt is létezik. Közülük említést érdemel az 1997-ben megkezdődött ún. Toshka projekt, amelynek lényege, hogy a Nasszer-tó vizére alapozva, számos szivattyúállomással és egy, a sivatagba 320 km mélyen benyúló csatornarendszer segítségével további 200 ezer hektárral növelik a termőterület nagyságát Felső-Egyiptomban, hogy ott nagy mennyiségben termesszenek gyümölcsöt és zöldségfélét az arab, de az európai piacra is. [8] Az éghajlati tényezőknek köszönhetően ott a téli hónapokban is folytatódhat termesztés. Mindez nemcsak a megtermelhető élelmiszer-többlet, hanem új munkahelyek teremtése szempontjából is fontos. A túlnépesedéssel és jelentős munkanélküliséggel küszködő ország a projekt révén számos új települést hozott létre. A mezőgazdasággal foglalkozók vagy egyéni gazdálkodók, vagy szövetkezetbe tömörült földművesek (fellahok). A tulajdonviszonyok szempontjából máig meghatározó az 1952. évi földreform.

Egyiptom aktív lakosságának korábban jóval több, mint a fele foglalkozott mezőgazdasággal, ez mára jelentősen csökkent (27% – 2008).

A mezőgazdaságnak az egyiptomi nemzetgazdaság GDP-jében szereplő aránya azonban jóval elmarad a foglalkoztatási arányszámoktól. 2008-ban a mezőgazdaság az egyiptomi GDP 13,4%-át adta, míg az ipari ágazatok 37,8%-kal, a szolgáltatói szektor pedig 48,9%-kal részesedtek.

Az agrárszektor bevételi csaknem kizárólag a földművelésből származnak. Az állattenyésztés, a legelő- és takarmánytermelő területek erősen korlátozott volta miatt kevésbé számottevő.

Az árpa, a búza, a kukorica és a burgonya igen jó eredménnyel termelhető, míg a rizs és a gyapot hozama világviszonylatban is kiemelkedő. Jelentős zöldség-, illetve gyümölcs exportja (hagymából világviszonylatban is az elsők közt van), Európába irányuló agrárexportjában jelenleg a burgonya a legnagyobb volumenű (igaz, a vetőgumót viszont jórészt onnan importálja).

Gyapottermesztése (250–300 E tonna) mennyiségileg ma már háttérbe szorul a világranglistán, minőség szempontjából továbbra is őrzi első helyét.

Mindezek ellenére elmondható, hogy Egyiptomban a mezőgazdasági területek növelése, illetve a termelékenység javítására tett intézkedések hosszabb távon is képtelenek voltak és lesznek lépést tartani a népesség gyarapodásával (Az ország lakossága 2008-ban 81,7 millió fő volt). A gyors népességnövekedés azonban nemcsak az élelmiszerellátás terén okoz problémákat, hanem a társadalmi feszültségek egy része is erre vezethető vissza.

Egyiptom és az EU között a *mezőgazdasági és halászati termékekre* vonatkozó liberalizációs megállapodás aláírására 2009. október 28-án került sor. A megállapodás az egyiptomi törvényhozás ratifikációját követően léphet ténylegesen hatályba.

## MAGYAR VONATKOZÁSOK

Magyarország és Egyiptom 1928-ban létesített diplomáciai kapcsolatokat egymással. Kairóban már ekkor ismert volt a magyar mezőgazdaság hírneve, hiszen már az 1920-as évek végén számos agrárszakember dolgozott hosszabb-rövidebb ideig Egyiptomban.

Külön említést érdemlő érdekesség, hogy a Kairói Mezőgazdasági Múzeumot – amelyet szintén a világ egyik legrégebbi ilyen múzeumaként tartanak nyilván – magyar mintára hozták létre. Kiemelt személyes szerepe volt ebben a budapesti Mezőgazdasági Múzeum egykori igazgatójának, ifj. PAIKERT ALAJOSNAK, akit 1929-ben maga I. FUAD egyiptomi király kért fel a kairói Mezőgazdasági Múzeum felállítására. Az 1938-ban megnyílt intézmény létrehozásánál számos további magyar szakember is bábáskodott, pl. MADOS (KOTZMANN) LÁSZLÓ. Az intézmény első két igazgatója is magyar volt. A múzeumban kiállított szobrok egy része szintén magyar alkotók (pl. ifj. VASTAGH GYÖRGY) műve. Korábbi köztársasági elnökünk kiállítást nyitott meg a múzeumban 1996. évi kairói látogatása során.

A II. világháborút, majd NASSZER elnök hatalomra kerülését (1952) követően, egészen a '80-as évekig számos egyiptomi projekten vettek részt magyar mérnökök, technikusok, sőt az 1980-as években mezőgazdasági pilóták is. Emellett sok egyiptomi agrárszakember szerzett Magyarországon diplomát, illetve tudományos fokozatot. Egyetemeink, főiskoláink több egyiptomi partnerintézménnyel ápolnak közös, részben üzleti alapon működő szakértői, ill. kutatói együttműködést. Emellett időnként diákok, illetve oktatók cseréjére is sor kerül. Ezek közül említést érdemel a Szent István Egyetem (Gödöllő) és az Aszjúti Egyetem, a Zagaziki Egyetem és a magánegyetemként működő Delta Akadémia között kialakult, illetve kialakulófélben lévő együttműködéses kapcsolata.

HOSZNI MUBARAK elnök 2009. októberi budapesti látogatása, valamint az ezzel egyidejűleg megalakult Magyar–Egyiptomi Üzleti Tanács égisze alatt folyó élénk gazdaságdiplomáciai „offenzíva” az élelmiszergazdasági kapcsolatok terén is számos új ötletet és kezdeményezést eredményezett. Ezek közül az egyik kiemelt fontosságú téma amelyről már konkrét tárgyalások is folynak a két ország üzletemberei között: magyar know-how átadásával tejjhasznú szarvasmarha-, illetve baromfityenyésztő telepek létesítése. De emellett egyiptomi részről érdeklődés tapasztalható a magyar gabonafélék, különösen a kukorica nemesítés terén való kutatóintézeti, esetleg termelési együttműködés iránt. Egyiptom 80 millió főt meghaladó lakossága jelentős búzafogyasztó (136 kg/fő). Az ország évente 6 millió tonna búzát importál, így elviekben szóba kerülhet a magyar búza egyiptomi exportja is.

A magyar–egyiptomi agrárkülkereskedelmi forgalom 2008-ban az összes termék körében 8,4 millió euró import volt (ebből 3 millió euró az élelmiszergazdasági termékek), az exportunk 175,2 millió eurót haladta meg (ebből az élelmiszergazdasági termékek 0,7 millió euró). Az élelmiszergazdaság aránya ekkor importban 36,4%, az export körében jóval csekélyebb, 0,4% volt. 2009 első tíz hónapjában a behozatal 1,1 millió euró volt, a bázishoz (2008. év azonos időszakához) képest csaknem 57%-kal csökkent. Ezen belül a legjelentősebb csökkenés a növényi termékek körében történt (1,1 millió euróval, mintegy 50%-kal), valamint az élelmiszerkészítmények, ital, dohány áruosztályban (csaknem 0,4 millió euróval, csaknem 90%-kal).

Az exportunk ebben az időszakban némi növekedést mutatott; 0,675 millió euróról 1,1 millió euróra nőtt, minden áruosztályban, ahol volt forgalom.

Külön említést érdemel, hogy a két főváros mezőgazdasági múzeuma között is megvan az együttműködés felújítására való szándék, így már a közeljövőben szakértők cseréjére, illetve közös kiadványok megjelentetésére kerül sor. Szimbolikus jelentősége volt annak is, hogy a 2010. február 8-9-i miniszterelnöki látogatás alkalmával Kairóban járt GRÁF JÓZSEF FVM miniszter és egyiptomi partnere, AMIN ABAZA mezőgazdasági miniszter között folyó szakmai konzultációra is e múzeum falai között került sor.

1. táblázat  
Egyiptom legfontosabb hús agrártermékének termelési adatai (2007) [1]

Termék/termény	Érték [1000 USD]	Mennyiség [tonna]
1 Paradicsom	1 788 822	8 639 024
2 Rizs	1 392 410	6 876 830
3 Bivalytej	1 148 850	2 609 821
4 Búza	1 053 476	7 379 000
5 Szőlő	688 896	1 485 010
6 Tehéntej (friss, teljes)	585 068	3 187 317
7 Burgonya	364 142	2 760 460
8 Datolya	354 221	1 313 696
9 Gyapot	335 492	* 222 000
10 Narancs	316 332	2 054 626
11 Cukornád	304 903	17 014 272
12 Cukorrépa	246 638	5 458 210
13 Hagyma, száraz	193 504	1 485 933
14 Tojás	177 129	** 240 000
15 Görögdinnye	169 960	1 912 991
16 Zöld- és fűszerpaprika	163 917	** 475 000
17 Padlizsán	160 840	1 160 621
18 Olíva	159 085	** 318 000
19 Alma	156 534	557 944
20 Mandarin	149 443	748 395

\* Nem hivatalos számadat.

\*\* FAO-becslés.



2. táblázat  
Termésátlagok és termőterület 2006. évben\*

Termény	t/ha	1000 ha	Termény	t/ha	1000 ha
Búza	6,4	1 302,0	Cukorrépa	49,9	78,5
Rizs	10,0	672,0	Gyapot	2,6	226,8
Kukorica	9,5	714,0	Paradicsom	39,0	224,3
Árpa	3,1	46,2	Citrusfélék (narancs)	24,1	100,8
Csicseriborsó	2,0	6,3	Szőlő	23,1	71,4
Szója	2,9	7,6	Burgonya	25,0	92,4
Napraforgó	2,4	14,7	Hagyma	30,2	33,6
Földimogyoró	3,3	54,6	Fokhagyma	22,6	7,1
Szezám	1,3	30,7			
Cukornád	121,3	136,9			

\* [7] 64-65 pp. táblázatai nyomán.

3. táblázat  
Egyiptom 20 legfontosabb agrár-exportterméke (2007) [1]

Termék, termény	Érték [1000 USD]	Mennyiség [tonna]
1 Rizs (őrölt)	379 958	1 123 494
2 Gyapot	152 969	128 335
3 Burgonya	108 092	389 698
4 Narancs	99 143	271 551
5 Szőlő	59 688	53 697
6 Melasz	51 343	385 202
7 Finomított cukor	49 867	227 331
8 Szárított gyümölcs	40 469	20 673
9 Hagyma, száraz	36 086	201 235
10 Fagyasztott zöldség	34 407	37 844
11 Sajt (tehéntejből)	32 507	19 083
12 Bab, száraz	29 510	44 915
13 Rizs, tört	21 935	98 770
14 Zöldbab	18 621	28 530
15 Egyéb gyümölcskészítmény	16 170	17 381
16 Fagyasztott burgonya	15 823	31 100
17 Friss gyümölcs	13 328	24 437
18 Tea	13 116	1 962
19 Gyümölcslé	12 895	19 802
20 Édességek	12 325	14 109

4. táblázat  
Az Egyiptom által importált 20 legfontosabb agrártermék (2007) [1]

Termék, termény	Érték [1000 USD]	Mennyiség [tonna]
1 Búza	1 566 617	5 911 036
2 Kukorica	940 096	4 473 702
3 Marha- és borjúhús (kicsontozott)	489 211	253 358
4 Szója	427 606	1 136 186
5 Dohány (feldolgozatlan)	172 640	69 436
6 Pálmaolaj	131 643	260 667
7 Napraforgóolaj	111 787	150 803
8 Lóbab, nagy szemű disznóbab	109 031	301 433
9 Nyerscukor, centrifugált	92 452	308 997
10 Szójapogácsa	84 828	291 953
11 Glutén-takarmány és liszt	81 089	171 724
12 Szarvasmarha belsőség (étkezési)	70 330	82 005
13 Szójaolaj	69 850	95 885
14 Gyapot	69 772	* 22 739
15 Burgonya	60 889	69 227
16 Dohányáru	58 366	5 789
17 Lencse	52 032	84 463
18 Tejpor, főlözött	44 406	18 086
19 Finomított cukor	42 679	123 441
20 Vaj (tehéntejből)	39 429	18 858

\* Becsült adat.

5. táblázat  
A magyar–egyiptomi élelmiszer-gazdasági forgalom alakulása (1000 EUR) [2]

	2005	2006	2007	2008	2009
Import	1904	2157	3130	3050	1396
Export	1251	1601	2006	716	1213
Egyenleg	-653	-556	-1124	-2334	-183

**FELHASZNÁLT IRODALOM**

- [1] FAO statisztikai adatok.
- [2] Az élelmiszergazdaság külkereskedelme. Agrárgazdasági Kutató Intézet, <https://www.aki.gov.hu/> (a vonatkozó évkönyvek).
- [3] FVM tájékoztató anyagok.
- [4] Feró Zita: A turizmus hatása Egyiptom gazdaságára (szakdolgozat) Budapesti Gazdasági Főiskola, Külkereskedelmi Kar, 2004.
- [5] A Kairói Mezőgazdasági Múzeum angol és arab nyelvű kiadványai.
- [6] Egyiptomi óriásberuházás: sivatagból földi paradicsom. <http://www.origo.hu/tudomany/technika/20030121toskaterv.html>.
- [7] Food Crisis and Population Status in Egypt; The Egyptian Cabinet Information and Decision Support Center & United Nations Population Fund, Cairo, 2009. szeptember.
- [8] Toshka Project - Mubarak Pumping Station / Sheikh Zayed Canal, Egypt. <http://www.water-technology.net/projects/mubarak/>

**GULYÁSNÉ DR. CSEKÓ KATALIN PHD\***  
**Free on board – kérdőjelek az INCOTERMS**  
**szokványban**

**FREE ON BOARD – QUESTION MARKS IN INCOTERMS**

This paper has got the aim to present the most frequently used Incoterms clause: “Free on board” in its complexity. This analyze has focused on the „history”, that means the three development stages of „f.o.b. contract”, and has observed the rights and obligations of the parties originating from this model-contract. The need of clear and precise definition of duties of the involved parties (carrier, shipper, and vendor) has lead to several judgments, dominantly before English Court of Appeal, but the „soft law” Incoterms has tried to standardize the common practice and to set the different application of this delivery term into harmony. This paper has pointed out to the interdependencies of FOB and letters of credit, based on concrete cases, citing famous decisions.

A nemzetközi kereskedelem alapelve legkifejezőbbben egy híres angol mondásban jut érvényre: mindenkitől, aki a külkereskedelemben lép, joggal várható el, hogy érdekeivel tisztában legyen. Az Incoterms alapos ismerete egyike a megkövetelt tudásanyagoknak. A gyakorlatot szemlélve azonban az tapasztalható, hogy bár a kereskedők, szállítványozók, fuvarozók az egyes paritásokat nap mint nap használják, azok belső összefüggéseit mélységükben nem értik. A jelen értekezés célja, hogy a nemzetközi ügyletek leggyakrabban használt klauzuláját: „Free on Board” paritást, a maga fejlődéstörténeti teljességében (bírói ítéletek tükrében) úgy mutassa be, hogy a jelenlegi FOB szokvány belső ellentmondásai, és szabályozási hiányosságai is feltárásra kerüljenek.

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) 2011. január elsején lépteti életbe a megújított Incoterms 2010 szokványát, amely az egyes szállítási klauzulák, de különösen a FOB, és a CIF paritások esetében tartalmaz nagy horderejű változásokat. A FOB szokvány tartalmának megértése azonban nem képzelhető el a „jogelődjét” jelentő f.o.b.<sup>1</sup> szerződés egzakt tartalmának meghatározása nélkül.

A „f.o.b. contract” elemzését a legnagyobb hatást kiváltó, és egyben a legtöbbször idézett bírói döntéssel célszerű kezdeni, amely a *Pyrene Company Ltd. vs. Scindia Steam Navigation Company* peres ügyében született 1954-ben, DEVLIN bíró elnöklése alatt.

1948-ban az indiai kormány képviseletében az Indian Store Departement mint vevő adásvételi szerződést kötött a Pyrene Company Ltd. társasággal mint eladóval hat darab tűzoltókocsi szállítására, f.o.b. London paritáson.

A szerződő felek megállapodása szerint:

---

\* BGF Külkereskedelmi Kar, Nemzetközi Kereskedelem és Logisztika Intézeti Tanszék, főiskolai docens.

<sup>1</sup> Különbséget kell tenni az angol kereskedelmi, és jogi gyakorlatban kialakult f.o.b. szerződés, és a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által az INCOTERMS szokványban közzétett FOB szokvány között: nem tartalmukat, hanem „eredetüket és erejüket” illetően. Az angol tengeri szállítási gyakorlatban kialakult f.o.b. szerződés az egész világon elterjedve, nemcsak a FOB szokványt hívta életre, hanem szinte teljes mértékben meg is határozta annak szabályrendszerét.

- a szerződéses ár tartalmazza a dokkból való kiemelés és az egyéb kikötői költségeket;
- a vevő köteles az áru elhajózására megkötni a tengeri fuvarozási szerződést;
- bármely tétel le nem szállítása esetén, a hiányzó berendezést, az eladó köteles a saját költségére pótolni, de ha ez nem lenne lehetséges, akkor a már kézhez vett ellenértéket köteles visszaszolgáltatni;
- a vevő vállalta, hogy bizonyos okmányok, így különösen a számla, ill. a mate's receipt kézhezvételét követően 21. napra teljesít fizetést;

A szerződés úgy rendelkezett, hogy az áru feletti tulajdonjog és ezzel együtt a [fuvarozás során felépíthető] kockázatok viselésének terhe mindaddig az eladót terheli, amíg az adott árutétel a hajó fedélzetére nem ért. A szerződés alapján az eladó megkezdte az áru gyártását, majd 1951-ben értesítést kapott a vevőtől, hogy az elkészült árukat a londoni kikötő „Royal Albert Dock”-jába szállítsa le, Bombaybe történő elfuvarozás céljából.

A vevő a „Jal-Azad” hajót jelölte meg szállító hajóként. Az eladó az árut a megjelölt dokkba szállította, és ott átadta a „Port of London Authority” képviselőjének.<sup>1</sup> Ezt követően a vevő által megbízott hajóstársaság (a Jal-Azad hajó tulajdonosa), a Scindia Steam Navigation, a rakományt dokkból a kisegítő hajóra rakta, majd hajó oldalához szállította. Amikor azonban az árut a hajóba kívánta volna rakni, a felemelés során, a hajó csigasorának hibája miatt a rakomány visszahullott a kisegítő hajóra, és megsérült. A keletkezett kár értéke 966 angol fontra rúgott. A hajóstársaság a felelősségét elismerte, de arra hivatkozva, hogy őt a Hágai Szabályok alapján ún. korlátozási jog illeti meg, mindösszesen 199 angol font értékben ajánlott kártérítést<sup>2</sup> az eladónak. A Pyrene Company Ltd. nem fogadta el a felajánlott kártérítést, sem annak joglapját (azaz a Hágai Szerződést), és „szerződésen kívül okozott kár” jogalapjára hivatkozva a teljes összeg megtérítésére nézve pert indított.

Ez az ügy azért érdemel megkülönböztetett figyelmet, mert az eljáró bíró ítéletének indoklásában először a f.o.b. szerződések típusait definiálta, és ennek tükrében elemezte a résztvevő személyek: az eladó, a vevő (mint „shipper”, azaz fuvaroztató) és a hajóstársaság („carrier”, azaz fuvarozó) egymás közötti kapcsolatrendszerét.

A Pyrene ügy azonban túlmutat a f.o.b. szerződések egyszerű kategorizálásán: igazi problematikája a következő izgalmas kérdések mentén rajzolódik ki:

- 1) Tartalmát tekintve milyen jogviszony keletkezik egy f.o.b. eladó és a berakodást végző hajóstársaság között?
- 2) A Hágai Szabályokat kell-e alkalmazni a berakodás folyamatára is, miközben azok elsődlegesen a fuvarszerződéssel lefedett tevékenységekre vonatkoznak?<sup>3</sup>
- 3) Mely időtartamot, illetve fizikai folyamatokat fedd le ténylegesen a „bill of lading”, mint fuvarszerződés?
- 4) Ha az eladó köteles megszervezni az ún. „on board” berakodást, vevő érdekében, és nevében eljárva: milyen jogviszony keletkezik a két fél között?
- 5) Válthat-e az eladó az f.o.b. szerződések alapján a „bill of lading”, mint a fuvarszerződés részes felévé?

<sup>1</sup> Már ezen a ponton fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a londoni kikötőben az áru mozgatásával kapcsolatos feladatokat csak a Kikötői Hatóság engedélye és felhatalmazása alapján lehetett végezni. Ilyen engedélyt a berakodó hajók, ill. hajóstársaságok kaptak. A dokkból való kiemelésre, és a hajó oldalához való szállításra külön és egyedileg (más személlyel csak erre a feladatra) szerződni nem lehetett.

<sup>2</sup> 1924. évi Brüsszeli Egyezmény (közismert nevén: Hágai Szabályok) 4. cikkely 5. bekezdés.

<sup>3</sup> Hágai Szabályok 1. cikkely "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship."

6) Ha az áru sértetlenül érkezik a hajóra, milyen jogi aktushoz köthető a tulajdonjog átszállása?

Mielőtt DEVLIN bíró a fenti kérdéseket a maguk teljességében áttekintette volna, úgy találta a leghelyénvalóbbnak, hogy ha a f.o.b. szerződés kialakulásának folyamatát végiggondolja.

### **1. A „klasszikus f.o.b. szerződés**

A f.o.b. ún. klasszikus típusa első ízben az 1913-as *Wimbley, Sons & Co. vs. Rosenberg & Sons* perben mutatkozott meg letisztult formában. A per alapját képező ügyletben a „vevő kötelezettsége az volt, hogy megnevezze a hajót, míg az eladó vállalta, hogy az árut »on board« rakja a vevő költségére és megszerzi a tengeri hajóraklevelet olyan feltételek szerint, amelyek a kereskedelemben szokásosak.”

Az ún. klasszikus vagy másnéven „strict” f.o.b. szerződés alapján a tengeri hajóraklevelet, a hajóstársaság – fő szabály szerint – az eladó nevére és rendelkezésére (to the order of ...[eladó]) állította ki. Az eladó az áru tulajdonjogát a B/L forgatásával ruházta át, általában a megfelelő ellenérték egyidejű megfizetése mellett, a vevőre. Ily módon az eladó a fuvarozási szerződés közvetlen szerződő felévé vált, legalábbis addig, amíg kiváltotta a „bill of lading”-et.

Valószínűsíthető, hogy az ún. klasszikus f.o.b. típus azon a feltevésen alapult, hogy a megnevezett hajó hajlandó lesz bármely árut a fedélzetére venni, vagy legalábbis azt a rakományt, amelyet „lejelentettek” a számára. A „klasszikus” vagy „szigorú” (strict) f.o.b. szerződés teljes mértékben összhangban állt a mögöttes angol joggal, mely szerint az áruval kapcsolatos bármely kárveszély csak a tulajdonjoggal együtt szállhat át.

A „free on board” klauzula eredeti formájában így nem szakítja el egymástól a fuvarozás során bekövetkező károkért való felelősséget, az alapul szolgáló tulajdonjogtól, hanem épp ellenkezőleg, azt egy okmányban: a „bill of lading”-ben egyesíti.

DEVLIN bíró által definiált ún. klasszikus f.o.b. gyökerei egészen az 1812. évi *Wackerbath vs. Masson* ügyig nyúlnak vissza, amelyben az eljáró bíró azt rögzítette, hogy az eladó nem köteles az árut a vevő kezébe adni, hanem azt egy idegen („foreign”)<sup>1</sup> hajóba kell rakodnia, melyet a vevő köteles megnevezni.

### **2. Az ún. kiegészített f.o.b. típus**

DEVLIN bíró az ún. f.o.b. additional típust határozta meg második formaként, amelyben a fuvarszerződést (és gyakorta a biztosítási szerződést is)<sup>2</sup> is az eladó köti meg a vevő nevében és költségére eljárva. Amikor az eladó a hajóstársasággal, a

<sup>1</sup> E konstrukció a cukorkereskedelem történetére vezethető vissza. A XVIII.- XIX. századi cukor kereskedelemben az eladó a hajóját, mint úszó raktárat használta, azaz az árut „ex Ship” értékesítette. Amikor a vevő az árut megvette, akkor az eladót, most már, mint hajóstársaságot bízta meg az áru elfuvarozásával. Később az eladó „raktárként” már idegen hajót bérelt: innen származik a foreign szó, így amikor a vevő megvásárolta a rakományt, akkor egy idegen hajó tulajdonosával kötött fuvarozási szerződést.

<sup>2</sup> Ez a típus nagyon hasonlít a c.i.f. szerződéshez. Az „*El Amria vs. Minia*” (1982) ügyben az angol fellebbviteli bíróság is úgy foglalt állást, hogy a f.o.b. additional az ún. klasszikus továbbfejlesztett változata. A c.i.f. konstrukcióval szembeni különbsége kizárólag abban a tényben ragadható meg, hogy ilyen esetekben a vételár nem tartalmazza a fuvar-, ill. a biztosítási költséget, mert azokat az eladó és a vevő az alapügylettől elszakítottan külön rendezik. (Pl. a vevő megelőlegezi.)

vevője nevében szerződött, akkor a vevő közvetlenül és azonnal a fuvaroztató azaz a „sipper” pozíciójába került, és ennek következtében a „bill of lading”-et is a vevő rendelkezésére állították ki (to the order of .....[vevő]).

E konstrukció alapján két kérdés igényel mélyebb vizsgálatot: az első azt kívánja tisztázni, hogy létrejön-e, és ha igen milyen jogviszony az eladó és a vevő között a tengeri fuvarozási szerződés megkötése során.

DEVLIN bíró értelmezése szerint ilyen esetben az eladóra úgy kell tekinteni, mint aki a vevő megbízottjaként<sup>1</sup> jár el, és ebbéli felhatalmazottságában ad utasítást a hajóstársaságnak. Ha a hajóstársaság a kapott utasítást jogszerűen akarja végrehajtani, akkor „implicite” azt kell föltételeznie, hogy a vevőnek az árura nézve akceptálható jogalapja létezik.<sup>2</sup>

A második kérdés arra vonatkozik, hogy vajon bírhat-e egy olyan vevő „akceptálható joggal”, aki még nem fizette meg az áru ellenértékét. Ha ugyanis a vevő fizetés nélkül jutna a „bill of lading” birtokába és a „to the order” kitétel miatt az áru tulajdonába is, akkor azt – a jog szerint – nem lehet jóhiszemű eljárásnak tekinteni. A gondolatsort folytatva az is belátható, hogy ha a vevő már a szerződéskötés időpontjában is ilyen szándékkal akarná az áru tulajdonjogát<sup>3</sup> megszerezni, akkor ezzel a magatartásával nem az adásvételi szerződést sértené meg, hanem a polgári jog alapvetését<sup>4</sup>: és ennek következtében a felek között semmiféle érvényes szerződés nem jönne létre.

Ez a kedvezőtlen és egyben bizonytalan szituáció csak úgy oldható föl, ha a felek bekapcsolnak egy „bizalmi kezét”: a bankot, és a „bill of lading”-et eleve bemutatóra (to the bearer) állítják ki, vagy második alternatívaként, a hajóstársaság először az eladó rendelkezésére állítja ki, majd az eladó azt üresen forgatva adja át a banknak, az áru ellenértékének egyidejű megfizetése mellett.

A f.o.b. második típusában ily módon megjelenik egy új szereplő: a „bankár”, akinek a szemében a „bill of lading” értékpapír jellege bír kiemelt jelentőséggel. Egy 1923-ban készült tanulmányban, GUTTERIDGE professzor a következő módon világít rá a „bill of lading” (B/L), mint az árut dologi jogi értelemben megtestesítő értékpapír jelentőségére: *„Bár a bankárok kötelezettségvállalásai különféle formát öltenek, de azok alapvetően a bankár által adott azon ígéreten alapulnak, hogy [a bankár] elfogadja és kifizeti az exportőr által reá intézvényezett váltót, feltéve, hogy az exportőr, az árut megtestesítő „bill of lading” formájában, biztosítékot ad a bankárnak. A tranzakciónak ezt a formáját meg kell különböztetni attól, amikor a bankár az importőrnek a „bill of lading”-re vezetett zálogjog fejében és ellenében ad előleget.”*

GUTTERIDGE professzor ezt követően ismerteti az ún. „commercial letter of credit” kifejlődését, majd leírja annak működési folyamatait. Magyarozatából a következő okfejtés érdemel kiemelt figyelmet, elsődlegesen a „bill of lading” kiállításával kapcsolatban.

*„...[a commercial letter of credit-ben] a bankár arról informálja az exportőrt, hogy a bankárra intézvényezett váltóját honorálni fogja, feltéve, hogy azt a szükséges hajózási okmányok is kísérik, melyeknek olyan formában kell lenniük, hogy*

<sup>1</sup> Az angol jog ebben az esetben „contract of agency”-t említ, mely azonban a „kontinentális asszociáció” miatt nem ügynöki szerződésre utal, hanem megbízásra.

<sup>2</sup> Ezt az alkalmazandó jog el is ismeri azzal, hogy megengedi, hogy a vevő az eladó tulajdonát képező, ergo idegen áru fölött diszponáljon; A helyzet pikantériája éppen az, hogy a vevő mindezt úgy teszi, hogy az érdekében éppen az eladó jár el.

<sup>3</sup> A fentiekben leírt módon csupán a B/L-re, mint értékpapírra alapozva, fizetés nélkül.

<sup>4</sup> A jóhiszemű eljárás, az együttműködési kötelezettség elvét.

azon a bankár könnyűszerrel rendelkezési jogot szerezhessen, ha ezt a biztosítékot érvényesíteni akarja....ennek megfelelően az exportőr megszerzi a B/L-t, amelyet vagy a saját vagy a bank rendeletére állít ki!.....Ha a saját rendeletére állítja ki, akkor az áru ellenértékének kifizetése céljából azt a bankárra forgatja...”

Továbbá: „Az exportőr eladhatja a váltót a fuvarokmányokkal együtt...ebben az esetben mind a váltó, mind a fuvarokmány nem szólhat egy meghatározott személy rendeletére, annak »to the order of ... (üresen forgatva)« vagy »to the bearer« (bemutatóra szólóan) kiállítva kell megérkeznie a negociáló »exchange house«-hoz, amely a bankár vállalásának erejében bízva megvásárolja az okmányokat oly módon, hogy követelését a »bill of lading«-gel biztosítja.”<sup>2</sup>

### 3. A „vegyes vagy a szokvány szerinti<sup>3</sup>” típus

A harmadik típusban a vevő köti meg a tengeri fuvarozási szerződést, illetve a vevő bízza meg az ügynökét/szállítványozóját, hogy az a javára és a nevére foglalja le a szükséges hajórakert. Ha a vevőnek a fuvart előre kell kifizetni, akkor mindenképpen ez a legkényelmesebb megoldás. A foglalást követően, az ún. „booking note” birtokában vevő megnevezi a hajót, majd az eladó az árut „on board” berakodja. A hajóstársaságtól az eladó „mate’s receipt”-et kap, majd ezzel az okmánnyal a vevő szállítványozójához (brókeréhez) fordul a „bill of lading” kiváltása céljából.

E konstrukcióban a vevő „ab initio” válik a tengeri fuvarozási szerződés részévé, ugyanakkor az eladó oldalán továbbra is fennáll az a veszély, hogy az áru tulajdonjogáról (a B/L hiányában) de facto ingyen lemond.

A *Pyrene vs. Scindia* perben a f.o.b. szerződés harmadik típusa azonosítható. Az Indian Store Departement mint vevő a Bahr, Behrend & Co. céget bízta meg a hajóter lefoglalásával, mely társaság mint bróker egyszerre látta el mind a hajóstársaság, mind a vevő képviselőjét.

A Bahr, Behrend & Co. 1951. március 29-én foglalta le a Jal-Azad gőzhajót. A vevő (a szokásos vállalati gyakorlatnak megfelelően) saját maga állította ki a „bill of lading”-et olyan speciális formában, hogy az megfeleljen az indiai hatóságok előírásainak, majd kitöltve megküldte a szállítványozójának. Ez az eljárás évek óta gyakorlat volt a felek között, így a Bahr, Behrend & Co. munkatársai a B/L-t csupán csak leellenőrizték, majd azt „as an agent of master”<sup>4</sup> aláírással látták el.

Az eset további érdekessége, hogy a „bill of lading”-et a Bahr, Behrend & Co. csak akkor látta el az „on board” bélyegzővel, amikor a hajó már elhagyta a kikötőt.

<sup>1</sup> Az 1923-as értekezés mintaként a következő „commercial letter of credit” revocable or unconfirmed<sup>1</sup> szöveget is közreadja: „Uraim – Értesítjük Önöket, hogy a Banque de l’Est, Warsaw-tól kapott távirati értesítés alapján az Önök javára 21 620 angol font kreditet nyitunk a Stubieccki and Felsze, Warsaw számlájára, amely igénybe vehető az Önök bankunkra intézvényezett váltója alapján, amelyet számlának és a „bill of lading”-nek kell kísérsnie, melyet teljes szettben a Lloyds Bank Ltd. rendeletére kell kiállítani.”

<sup>2</sup> Az ún. commercial letter of credit, a jelenleg használt okmányos meghitelezés (UCP 600 szokvány) elődje. Guttridge professzor leírása rámutat a „negociálás” eredeti értelmére is: amely a bankárra intézvényezett váltó, és a fuvarokmányok forgatását jelenti; Az ún. commercial letter of credit az I. világháború után, az USA-nak a világkereskedelemben való bekapcsolódása miatt (az „ismeretlen, távoli és megbízhatatlan” vevők) indult el hódító útjára.

<sup>3</sup> Ez utóbbi nevet a cikk szerzője adta a 3. típus jellemzéseként és egyúttal azt is jelezve, hogy ebben a megoldásban ér össze a f.o.b. contract és az Incoterms szerinti FOB.

<sup>4</sup> A mai napig az akkreditívek gyakorlatában ez az aláírás a megkövetelt. Lehet még: as an agent of captain.



Mindez a Port of London speciális kikötői gyakorlatával is párosult, amely megkövetelte, hogy bármely, a rakománnyal kapcsolatos feladatot, így különösen a dokkból való kiemelés, a hajó oldalához való szállítást stb. csak erre felhatalmazott személyek láthatnak el: konkrétan azok a hajóstársaságok, akiknek a hajójára az adott árutételt be kell hajóznia.

Egy „bill of lading”-et érintő jogvita esetében mindezek alapján külön mérlegelés tárgyát képezi, hogy vajon a kikötői szokásjog, a tengeri fuvarozási szerződésre irányadó hazai jog<sup>1</sup>, az alkalmazandó nemzetközi jog<sup>2</sup>, az INCOTERMS, vagy maga az adásvételi szerződés élvezzen-e prioritást.

A perben a hajóstársaságot képviselő ügyvédek úgy érveltek, hogy a „bill of lading” kiállítására egyrészt azért kell a Hágai Szabályokat alkalmazni, mert nemzetközi fuvarozásról van szó, másrészt, mert a Port of London gyakorlata alapján a berakodásra mint egységes folyamatra kell tekinteni. Ha a berakodás folyamata nem bontható részekre (azaz elkülönült vevői és eladói teljesítésekre), akkor a dokkból a kishajóig, illetve a kishajóból a hajótestbe való szállítási folyamatára is a Hágai Szabályok vonatkoznak. A Hágai Szabályok azonban 200 angol fontban szabják meg a „carrier” által fizetendő kártérítés felső határát.

A felperes Pyrene Company Ltd. álláspontja ezzel szemben az volt, hogy közte és a hajóstársaság között semmiféle jogviszony nem jött létre. Érvelésük szerint a Hágai Szabályok csak a B/L-re, mint fuvarszerződésre és csak azokra a folyamatokra és eseményekre korlátozódnak, amelyek az áruval a hajó korlátját követő áthaladás után történnek. Így a Scindia Navigation Company a kártérítési korlátozást kizárólag a vevővel (mint a fuvarszerződés részes felével) szemben érvényesíthetné, de vele, mint eladóval szemben, a kártérítési felelősségét a szerződésen kívül okozott kártérítés szabályai szerint kell megítélni.

DEVLIN bíró a felek érvelésének meghallgatása, és az eset összes körülményének feltárása után a jelen lévő ügyvédeknek azt a rendkívül izgalmas kérdést tette föl, hogy amennyiben a vevő által leszerződött hajó anélkül hajózna el, hogy az árut felvette volna<sup>3</sup>, miközben az eladó készen állt a berakodásra, akkor ezt a helyzetet az eladó rovására kell-e írni.<sup>4</sup>

A nemleges válasz megindokolásához DEVLIN bíró a tengeri szállítás folyamatát, azt a fizikai folyamatot, amelyet a szerződő felek a „contract of carriage by sea” szerződéssel fednek le, és amely fizikai és jogi valóját a „bill of lading”-ben nyeri el, időben három részre osztotta:

- a szárazföldi szállítás időszakára;
- a tengeri szállítás periódusára, amely
- újból egy szárazföldi szállítás periódusával zárul.

*„Az a gondolat, hogy a szállítás fizikai folyamatait a hajó korlátjánál megbontsuk, nem általános elv. Például nem alkalmazható Skóciában. ... Sokkal inkább ésszerű úgy olvasni a Hágai Szabályokat, mint amelyek a berakodás, illetve a kirakodás folyamatát egységes folyamatként (»single operation«-ként) veszik fi-*

<sup>1</sup> Pl. Act of Carriage by Sea 1906.

<sup>2</sup> Hágai Szabályok, Hamburgi Szabályok, vagy 2010-től a Rotterdami Szabályok.

<sup>3</sup> Utalni szeretnék a suitable, ill. az effective ship problematikájára, amely később kerül kifejtésre.

<sup>4</sup> „If the ship sail off without loading the goods the plaintiffs are in breach of their contract of sale: have they no redress against the ship? A bíró talányos kérdése arra utal, hogy ilyen esetben az eladó közvetlenül a hajóstársaság, és közvetve a vevő szerződésszegésének következményét is köteles viselni. Mindezen veszélyek tükrében a jelenlegi INCOTERMS klauzulák közül egy sem ajánlható: sem a FOB, sem a FAS; helyette célszerű lenne bevezetni az Ex Dock nevű új paritást.

gyelemben. Kétségtelenül, elméletileg lehet úgy olvasni a I. cikkely e) bekezdését, mint ami a rakodás befejezésétől a kirakodás befejezéséig tart.<sup>1</sup> Ez az elméleti értelmezés azonban abszurd. ... Ha a berakodás a Hágai Szabályok értelmében nem a hajó korlátja előtt kezdődik, akkor az érvelés azonossága alapján a kirakodásnak a hajó korlátjánál kell befejeződnie.<sup>2</sup> ... A rakodás folyamatának két részre bontása sokkal inkább megfelel a rakodás „antik” módjának ... a hajó korlátja sokat veszített a XIX. századi jelentőségéből. ... A Hágai Szabályok II. cikkelyének b) bekezdése kimondja, hogy [az Egyezmény szabályai] olyan szállítási szerződésekre vonatkoznak, amelyeket »bill of lading« fed le. A »lefed« szó azt ismeri el, hogy a szállítási szerződést mindig hamarabb kötik meg, minthogy a szállítási szerződés feltételeit tartalmazó »bill of lading« kiállításra kerülne ... [amelyet] gyakran csak akkor állítanak ki, amikor a hajó elhajózott, és ha az adminisztratív munka felhalmozódik a hajóstársaság ügynökénél, akkor több napig is késedelmet szenvedhet a »bill of lading« kiállítása.”

A bíró a fenti érveléssel nem a kikötői szokásjog „magasabbrendűsége” mellett tett hitvallást, és nem is annak elsőbbségét ismerte, hanem azt az általános vélekedést vette el, amely a Hágai Szabályok alkalmazását akarta korlátok közé szorítani. A f.o.b. szerződés tekintetében azonban a bíró véleménye azt is eredményezte, hogy az ún. affreightment<sup>3</sup> tárgyában vevő, illetve az eladó közötti feladatelhatárolások értelmüket veszítették.

A fentiekkel összefüggésben célszerű megvizsgálni a hajóstársaságnak az árura vonatkozó jogát is. Amikor a hajóstársaság az árut, a dokkból, abból a célból emeli ki, hogy azt a hajóra szállítsa: ezt csak az áru tulajdonosának felhatalmazása alapján teheti. A „carrier” tevékenységét így nem lehet másképp értelmezni, mint egy olyan személy cselekményét, aki az áru tulajdonosának megbízásából, annak megbízottjaként jár el.

DEVLIN bíró így folytatja a magyarázatát: „[A hajóstársasággal] az eladó a vevő javára szerződik, amikor az »affreightment«-re köt szerződést. Elméletileg nem okoz nehézséget a fenti koncepció alkalmazása f.o.b. vevő esetében sem....E kérdés azonban mélyebb vizsgálatot igényel. ... A jelen esetben [Pyrene vs. Scindia] a felek úgy kötöttek szerződést, hogy a szállítás a vevő feladata, akinek megfelelő időben értesítést kell küldenie az eladó részére arról, hogy mikor és melyik hajóra kell szállítani. ...Amikor a fuvaroztató-vevő kiváltja a »bill of lading«-et, akkor azonban már az áru tulajdonosává is vált. De a vevő a jelen esetben még nem volt az áru tulajdonosa, és azt nem is akarta megszerezni az előtt, hogy a szállítási szerződés életbe lépett volna, így a vevő a jelen esetben az eladó megbízottjaként tevékenykedett. ...Nem szándékozhatott másképp eljárni, hiszen egyébként [rosszhiszemű] szándéka az eljárásban kezdettől fogva jelen lett volna. Vagy megbízottnak (ügynöknek) nyilvánítja magát, vagy rosszhiszeműnek.”

<sup>1</sup> „Carriage of goods” covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

<sup>2</sup> Az eljáró Devlin bíró érvelése szerint, a szállítás folyamatát egységes egészként célszerű szemlélni, amelybe a kirakodás ugyanúgy beletartozik, mint a berakodás. Ha ezt elfogadjuk, akkor maga a berakodás folyamata sem vágható két részre: nevezetesen a hajó korlátja előtti, illetve utáni szakaszra. A bíró indoklása alapján megfontolást igényel az INCOTERMS CIF és CFR klauzuláinak felületes megoldása is. A CIF és a CFR landed klauzuláknak kellene az alapértelmezett kategóriának lenniük.

<sup>3</sup> Mindazokat a tevékenységeket jelöli, amelyek a főfuvar megkezdéséhez, azaz az „on board” berakodásig szükségesek.

Összefoglalva: az a vevő, aki f.o.b. szerződést köt, de a kikötői rendelkezés alapján a teljes berakodást köteles végrehajtani, a dokkból az „on board” szállítás során az eladó megbízásából jár el. Nem tehet másképp akkor sem, amikor a „bill of lading” kiállítására kéri föl hajóskapitányt, hiszen a már behajózott árun még nem szerzett tulajdonjogot.

*„Ennek következtében, ha a hajótulajdonos az eladó felhatalmazása nélkül emelné ki a dokkból az eladó áruját, akkor ő is vétkes lenne: magát a fuvaroztató kérése alapján teszi vétkessé... Annak a személynek, aki arra kéri a fuvarozót, hogy egy adott árut kezeljen, az árura nézve joggal kell bírnia. Egyébként nem lenne biztonságos vele szerződni. Nem tételezhető föl ugyanakkor, hogy a hajóstársaság kérdéseket tegyen föl arra nézve, hogy vajon az az áru, amelyet éppen most kezel, ahhoz a fuvaroztatóhoz tartozik-e vagy sem, aki az áru gondozásával megbízta.”<sup>1</sup>*

DEVLIN bíró szavait értelmezve az állapítható meg, hogy ha egy adott áru jogilag nem tartozik a fuvaroztatóhoz (azaz a f.o.b. vevőhöz), akkor a fuvaroztatónak kell a saját felhatalmazottságát szavatolnia: azt, hogy áruval kapcsolatos műveletek végrehajtására utasítást adhat.

*„Összefoglalva mindhárom fél szándéka az volt, hogy az eladó az »affreightment« szerződés részes fele legyen, legalábbis azon mértékig, amennyire az őt érinti. ...Az eladó valószínűleg nem járult volna hozzá egy olyan szerződéshez, amelynek a részleteit nem ismeri.”*

A hétköznapi külkereskedelemben mindez azt jelenti, hogy ha az exportőr f.o.b. szerződést köt, de nem tud az „on board” rakodáshoz („affreightment”-hez) szükséges műveletekre egyedileg szerződni, akkor a vevő mint az exportőr megbízottja, mindezt csak a főfuvar (main carriage) feltételeivel összhangban végezheti el. Az eladó pedig hallgatólagosan hozzájárul ehhez a megbízási szerződéshez, és egyúttal alá is veti magát a B/L feltételeinek.

DEVLIN bíró egy másik megközelítésben is azonos eredményre jutott. Véleménye szerint azzal, hogy az eladó az árut a hajó oldalához szállítja, hallgatólagosan arra hívja föl a hajóstársaságot, hogy azt rakodja be, és amikor a hajóstársaság megemeli az árut, akkor hallgatólagosan elfogadja ezt a felhívást. Az ily módon (szóban) létrehozott szerződésnek azokat a szokásos feltételeket kell tartalmaznia,<sup>2</sup> amelyekkel (a hajóstársaság a vevővel) a főfuvarra szerződött.

Mindezen gondolatok után érdemes még egyszer áttekinteni azt a különleges szerepet, amelyet a „bill of lading” betölt, és amely a legtisztábban a *Glencore Grain Rotterdam B.V. (GLENCORE) vs. Lebanese Organisation for International Commerce (LORICO)* perben mutatkozott meg.

Az eset kulcskérdése az volt, hogy ha a felek a szerződésükben f.o.b. szállítási klauzulában állapodtak meg, majd ezt követően a vevő az okmányos meghitelezésben benyújtandó okmányként „full set freight prepaid” megjelölésű „bill of lading”-get írt elő, akkor szerződésszegést követett-e el az eladó, ha egy ilyen akkreditív ellenében nem szállított. Az eset rövid tényállása a következő:

<sup>1</sup> A fuvarozónak sem nem joga, sem nem kötelessége, hogy az áru külső megjelenésén kívül bármit is észrevételezzon. Ha az áru csomagolását rendben lévőnek találja, akkor a B/L-t a következő jelzéssel látja el: „in apparently good condition and order”. Ezt az okmányt hívja a szaknyelv clean okmánynak.

<sup>2</sup> Azaz a hajóstársaság nem szerződik/szerződhet más feltétel szerint.

1993. március 22-én a vevő LORICO 25 000 tonna finom őrlésű étkezési gabona szállítására kötött adásvételi szerződést az eladó GLENCORE céggel, 35 USD/tonna áron. A felek „f.o.b. stowed and trimmed on safe berth” (hajóba rakva, rendezve biztonságos rakhelyen) paritásban állapodtak meg, és elhajózási kikötőként Iskenderumot határozták meg. A vevő a hajó várható érkezési időpontjaként 1993. március 29-ét jelölte meg, és a szerződés többek között úgy rendelkezett, hogy a vevő „irrevocable letter of credit”-et nyit még a hajó érkezése előtt. Benyújtandó okmányként az akkreditív a következőket írta elő: kereskedelmi számla, a T.M.O. (Toprak Mahsulleri Ofisi, azaz a Török Gabonahivatal) igazolása a szállítandó áru súlyáról, minőségéről, és egy első osztályú minőségtanúsító cég (később az SGS bocsátotta ki a tanúsítványt) nyilatkozata, valamint egy „negotiable bill of lading”.<sup>1</sup>

1993. március 23-án a vevő hivatalosan is megnevezte a hajót: Christinaki. A rákövetkező napon az eladó bankja kézhez vette a megnyitott akkreditívet, amely 5%-os tűréshatár mellett 25 000 tonna törrök eredetű gabonáról szólt, és amely a „bill of lading”-et is pontosította: annak tartalmazni kell a „freight prepaid” jelzést is. Amikor az eladó áttanulmányozta az L/C-t, azonnal megkífogásolta a „freight prepaid” kitételt, és egy újrászövegezett feltételrendszert küldött, melynek alapján kérte az L/C módosítását. A vevő erre a módosításra hivatalosan (az L/C módosításával) már nem reagált, azonban telex üzenet útján arról biztosította az eladót, hogy a fuvardíjat mindenképpen ki fogja fizetni és utasítani fogja a hajóskapitányt, hogy az eladó számára feltétel nélkül szolgáltatassa ki a „full set bill of lading”-et. A Christinaki hajó 1993. március 29-én éjszaka érkezett meg, megkésve. Az SGS minőségtanúsító intézettől három nappal később kapta meg azt a tanúsítványt, amely a berakodást engedélyezte. A berakodásról csak április 5-én tudta a vevő az eladót értesíteni, aki azonban addigra már nem a teljesítési szándékát, hanem a kártérítési igényét közölte a vevővel.

Az eset különlegessége, hogy a vevő nem „nem-tudásból” vagy tévedésből, és nem is rosszhiszemű eljárásból akarta a B/L-en a „freight prepaid” megjelölést szerepeltetni, hanem azért, mert az árut C&F paritás mellett már továbbértékesítette a végső vevőnek, Szíriába.<sup>2</sup> Bár a Lloyds esetleírásában nem történik utalás az ún. szíriai szerződésben kikötött fizetési módra, mégis feltételezhető, hogy egy L/C van jelen, melynek természetes kondíciója a „freight prepaid” kitétellel ellátott bill of lading: összhangban a C&F<sup>3</sup> paritással.

Ez az eset két további összefüggésre is rámutat: egyrészt a FOB, illetve a CFR/CIF kapcsolódási pontjára, amely pont az új Incoterms 2010 szokvány FOB rendelkezésében<sup>4</sup> is érvényre jut: a megnevezett hajó fedélzetén történő beszerzés, illetve értékesítés elismerésével.

Másrészt, miután a felek az adásvételi szerződésükre a GAFTA 64. számú szokványt is kikötötték,<sup>5</sup> így a konkrét ügylet azt is jelzi, hogy a FOB-nak számos olyan variációja létezik, amelyet egy adott szakmai ág (pl. gabona-, cukorkereskedelem) szövetsége az iparági specialitásokhoz igazított illetve módosított.

Ha azonban az eladónak egy „freight prepaid” jelzéssel ellátott B/L-t kell az okmányos meghitelezésben benyújtania, akkor banki szaknyelvvvel élve az ún. double

<sup>1</sup> Az eset teljességéhez tartozik, hogy mindkét szerződő fél megbízottként jár el. Az eladó GLENCORE a török Gabona Hivatal, a T.M.O. megbízásából, a vevő LORICO egy ún. szíriai szerződés keretében a Szíriai Arab Köztársaság Ellátási és Belkereskedelmi Minisztériumának (Hoboob) javára.)

<sup>2</sup> A Hoboob javára.

<sup>3</sup> Incoterms 2000/2010 szerint CFR.

<sup>4</sup> „Free on Board means... that the seller... procures the goods delivered, on board the vessel.”

<sup>5</sup> The Grain and Feed Trade Association formaszereződése ömlesztett gabona áru Free on Board Buyers's vessel szerinti szállítására.

default (kettős veszteségforrás) lehetőségével kell szembenéznie. Először is az eladó sohasem lehet abban biztos, hogy a vevő, vagy annak szállítványozója kiadja (illetve időben kiadja) számára a B/L-t: az ebből helyzetből fakadó bizonytalanságot a LORICO a telexüzenetével próbálta ellensúlyozni. Másodszor a „fuvardíj előre fizetve” kikötés az eladót, illetve az eladó által teljesítendő okmánybenyújtást a vevőhöz „láncolja”, és ennek következtében darabokra töri az L/C függetlenségét.

A per tanulságai úgy összegezhetők, hogy a f.o.b. és a B/L-t előíró okmányos meghitelezés belső ellentmondásaira a feleknek már az előkészítő tárgyalások alatt figyelemmel kell lenniük, és azt egyedi rendelkezéssel kell feloldaniuk.<sup>1</sup>

Mindezen kényes pontok ismeretében joggal vetődik föl a kérdés, hogy vajon a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) képest volt-e az új Incoterms 2010-es szokványában optimális megoldást találni az FOB paritásban rejlő antagonizmusokra.

A még érvényben lévő Incoterms 2000 szokvány a FOB definiálásakor a következőképpen rendelkezik: *„Free on Board means that the seller delivers when the goods pass the ship’s rail at the named port of the shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of damage to the goods from that point.... This term can be used only for sea or inland waterway transport. If the parties do not intend to deliver the goods across the ship’s rail, the FCA terms should be used.”* A szokvány szerint a szerződő felek a FOB klauzulát kizárólag olyan szerződésben használhatják, amely tengeri- vagy belvízi áru fuvarozást ír elő.

Az Incoterms 2010 új FOB fogalma némileg szigorúbban fogalmaz, amikor kijelenti: *„This term is to be used only for sea or inland waterway transport”* azaz a korábbi megengedettséget („can be used”) egy imperativus váltja fel.

A FOB vizsgálata során a kárveszély-átszállás, és az eladói teljesítés földrajzi helye és időpontja közötti összefüggés elemzése foglalja el a központi helyet.

Az Incoterms 2000 szerint az eladó akkor teljesít, azaz akkor tesz eleget a nemzetközi kereskedelmi szerződésben vállalt szállítási kötelezettségének, amikor áruja a megnevezett elhajózási kikötőben áthaladt a hajó korlátja felett.

Az Incoterms 2010 a fenti, tömör mondatba zsúfolt rendelkezést részekre bontja, és a következő megfogalmazással pontosítja: *„The seller delivers the goods or procures the goods delivered on board the vessel nominated by the buyer at the named port of the shipment”*, így az új cikkely értelmében az eladó elsődleges kötelezettségévé az válik, hogy az árut a vevő által megnevezett hajóba vagy hajóra szállítsa, vagy ott megszerezze.

Bár a „vevő általi megnevezés” kitétele első pillantásra megnyugtatóan egyértelműnek tűnik, az eredeti angol kifejezés értelmező magyarázata mégis elbizonytalanít. A „nominate” szó szótári jelentése szerint: valaminek, jelen esetben a szállító hajó kiválasztásának „formális” javaslata: a vevő egy adott hajó használatát javasolja az eladónak, akinek azt nem kötelező elfogadnia.

A visszautasítás lehetősége a „suitable ship” fogalmához vezet, melyről egyetlen Incoterms szokvány sem tesz említést, pedig a vevőnek, a hajókijelölési, illetve hajóállítási kötelezettségét nem általában kell teljesítenie, hanem konkrétan oly módon, hogy az összhangban legyen a megkötött kereskedelmi szerződés feltételeivel, és különösen, alkalmas és képes legyen a szerződött áru elszállítására.

<sup>1</sup> Így különösen meg kell állapodniuk a B/L eladó számára történő kiszolgáltatásában, ill. „be-mutatóra történő” kiállításában.

A „suitable vessel”, azaz a megfelelő hajó problematikája olyan tárgykör, melynek rendezését az Incoterms FOB klauzulája a felek egyedi megállapodására, illetve a mögöttes irányadó jogra bízta. A nemzetközi kereskedelmi szerződések e joghézag betöltésére azonban nemcsak a „suitable ship” fogalmát, hanem „effective ship” fogalmát is használják, ahogy ezt a *J&J Cunningham Ltd. v. Robert A. Monroe & Co. Ltd.* (1922) ügyben hozott bírói döntés is kiválóan illusztrálja.

Az ügyben eljáró Lord Herwart CJ bíró, ítéletének indoklásában a következőket állapította meg: *„A vevő kötelezettsége volt, hogy hajót biztosítson<sup>1</sup> a megnevezett helyen történő kiállással egy olyan időben, amely lehetővé teszi az eladó számára, hogy az árut a hajó oldalához vigye, és azt áthelyezze a hajó korlátja felett abból a célból, hogy a vevő számára lehetővé váljon az árunak a megfelelő időben történő átvétele. Az ilyen típusú szerződések esetében az a szokásos gyakorlat, hogy a vevő nemcsak megnevezi a hajót, de annak érkezéséről az eladó számára oly módon és abból a célból küld értesítést, hogy az eladó a szerződés reá eső részét teljesíteni tudja.”*

A fentiek értelmében, a FOB paritáson szerződő exportőrnek és importőrnek a következő feltételekről kell egyedileg megállapodni:

- 1) Rögzíteniük kell azt az időpontot, illetve időintervallumot, amelyen belül a vevőnek meg kell neveznie a hajót, hogy a késedelembe esést, illetve a szerződésszegést elkerülje;

E tekintetben az Incoterms a B5 cikkelyében, a „transfer of risk” paragrafusban fogalmaz meg útmutatást:

*„A vevő köteles viselni az áru elveszésével és megsérülésével kapcsolatos kockázatokat”:*

a) bekezdés szerint: *„attól az időponttól kezdve, hogy áru áthaladt a hajó korlátja felett a megnevezett elhajózási kikötőben”* vagy

b) bekezdés alapján: *„attól a megállapodott időponttól vagy a megállapodott szállítási időtartam lejáratí napjától kezdve, amikor*

(i) *a vevő nem küld(ött) a B7. pontnak megfelelő értesítést;*

(ii) *a vevő által megnevezett hajó nem tud megérkezni olyan időben, hogy az lehetővé tegye az eladó teljesítését...;”*

Amennyiben a felek ezen a téren nem az Incoterms ajánlásaival összhangban, illetve a tőlük (mint gondos kereskedőtől) elvárt kellő szakmai alapossgal járnának el, akkor az angolszász joggyakorlat hiánypótló intézményként „reasonable time” jogi kategóriáját alkalmazza, mely alatt azt a szokásos időt érti, amelyen belül a hasonló jellegű áruk esetében – az adott kikötő szokásjogát is figyelembe véve – a kijelölés általában meg szokott történni.

Az Incoterms azonban nem kínál megoldást arra a helyzetre, amikor a vevő a megbeszélrt idő alatt mégsem határozza a hajó felől. Ilyen esetekben a nemzeti jogok az eladó számára biztosítják azt a jogot, hogy a vevő mulasztását alapvető szerződésszegésnek minősítse, a szerződést azonnali hatályú felmondja.

Ha a felek az „ésszerű idő” terminológiájára hagyatkoznak: akkor az eladó szerződésbontási szándéka különös élességgel jelentkezik egy olyan üzleti szituációban, amikor a piaci ár emelkedésére lehet számítani. A piaci ár esésekor ugyanakkor a vevőnél prognosztizálható érdekmúlás, amelyet közvetett módon úgy

<sup>1</sup> Fontos felhívni a figyelmet arra is, hogy az eredeti angol szöveg nem a „nominate” szót használja, hanem a „provide” szót.

tud érvényre juttatni, hogy a hajó megnevezésével tudatosan késedelembe esik, majd a póthatáridőt is elmulasztja. Mindenképpen fölmerül azonban a kérdés, hogy a vevő ilyen szerződésszegése következmények nélkül maradhat-e.

A válasz egyértelműen tagadó, hiszen az eladónak jogában áll, hogy a vevővel mindazokat többletköltségeket (raktározás, a harmadik félnek történő eladáskor elszenvedett árveszteség) és károkat megtérítse, amelyek az elszállítás elmaradása miatt keletkeztek.

- 2) Belátható az is, hogy nem bármilyen hajó, hanem kizárólag a szerződött áru, szerződéses feltételeknek megfelelő szállításra alkalmas hajó megnevezésével teljesíti a vevő a FOB szerinti kötelezettségét.

Az Incoterms B 5.cikkely b) ii) pontja erről így szól: „[„A vevő köteles viselni az áru elveszésével és megsérülésével kapcsolatos kockázatokat”:]... *ha a hajó nem alkalmas az áru felvételére, hogy a berakodást korábbi időpontban zárja le, mint az az időpont, amelyet a vevő az eladó számára közölt, feltéve, hogy az árut, mint szerződött árut megfelelően azonosították.*”<sup>1</sup> Bár az Incoterms erre kifejezetten nem utal, mégis a feleknek rendelkezniük kell a szállítóhajó kapacitására, a befogadóképességéről, illetve arról az okiratról is, amely ezt bizonyítani tudja.<sup>2</sup>

Az Incoterms irányelvei azonban a FOB problémának csak a felszínét súrolják, hiszen:

- 3) A szerződő feleknek önállóan és egyedileg kell meghatározni azokat a jogkövetkezményeket is, amelyek a hajót késve megnevező vevővel szemben érvényesíthetők az eladó részéről. (például nem tudott időben felkészülni sem a szárazföldi szállításra, sem az „on board” rakodásra;)
- 4) Rendezniük kell az eladónak azt a jogát is, hogy harmadik személy részére értékesíthesse az árut, amennyiben a vevő a hajót nem tudná határidőre illetve póthatáridőre kiállítani;
- 5) Ha praktikus okokból az eladó foglalja le a hajó rakterét, akkor biztosítani kell a vevő számára azt a jogot, hogy az elfogadás tekintetében nyilatkozzon, de meg kell határozni az erre nyitva álló időt is;
- 6) Definiálni kell azokat az okokat is, amelyek alapján az eladó jogszerűn utasíthatja vissza a vevő által kijelölt hajót, és mindazokat a jogkövetkezményeket, amelyek a vevő e „nem-teljesítése” miatt életbe lépnek.

A fentiek tükrében könnyen belátható az Incoterms FOB paritás B3. és B7. pontjainak felületessége. A B3. pont a) bekezdése kimondja, hogy „*The buyer must contract at its own expense for the carriage of the goods from the named port of shipment*”, amely kitétel kizárólag a vevő fuvarra történő szerződéses kötelezettségét tartalmazza.

A B7. pont az eladónak küldendő értesítésről szól: „*The buyer must give the seller sufficient notice of the vessel name, loading point and the required delivery time within the agreed period*”. Nemcsak a „sufficient”, azaz elégséges információ-tartalom tűnik túlzottan tág fogalomnak, de az „agreed period” kitétel is. Nem dönt-

<sup>1</sup> „That the goods have been clearly identified as the contracted goods” ismét egy angol jogelv, amely kimondja, hogy a tulajdonjog átszállása már azzal bekövetkezik, hogy az eladó a szerződött árut a vevő számára jól megkülönböztethetően (identified), ill. azonosíthatóan elkülönítette.

<sup>2</sup> Fontos felidézni a Glencore vs. Lorico ügyben az SGS tanúsítvány jelentőségét, mely 5 nappal a szerződött, és az L/C-ben előírt határidő után tette lehetővé a vevőnek, hogy az eladót a behajózásra felszólítsa.

hető el ugyanis, hogy a szokvány az értesítésadás szerződésben rögzített határidejére vagy a szállítás idejére utal.

A B10. pont harmadik bekezdése további kétségek forrása: „*The buyer must where applicable provide or render assistance in obtaining for the seller at the latter's request, risk and expense any documents and information....that the seller may require for the transport.*” A paragrafus szavai szerint: a vevő mindazon okmányokat és információkat köteles megadni, illetve azok beszerzésében segítséget nyújtani, amelyeket az eladó, az áru elfuvarozásához igényel, de ezt az eladó költségére, kockázatára és kérésére teszi. Az Incoterms szokvány e rendelkezése nemcsak gazdaságilag, de jogilag is elfogadhatatlan, hiszen a szállítóhajóval kapcsolatos összes információ beszerzése és továbbítása a vevői teljesítés természetes része.

Ha a vevő műszakilag nem megfelelő hajót állított ki, például olyat, amely az áru tárolására a hajó belső szennyezettsége miatt nem volt alkalmas, és az eladó, a vevő „kijelölésében” bízva berakodott, akkor vajon az eladó vagy a vevő köteles-e a kártérítési felelősséget viselni az elszennyeződött megérkező áruért?

Mindezt általános érvennyel megfogalmazva: van-e joga az eladónak, hogy a szállítóhajó alkalmasságát előzetesen megvizsgálja, különösen tekintettel a „stowed and trimmed” kiegészítő klauzula kikötése esetében, illetve arra, hogy a hajó alkalmasságára nézve, a vevőtől előzetes igazolást kérjen.

A *Compagnie D'Renflouement de Recouperation et de Travaux Sous-Marins vs Baroukh etc CIE v.W Seymour Plant Sales & Hire Ltd.* esetben, ahol a vevő jelölte meg a hajót, amelyet az eladó el is fogadott, egyértelműen kimondásra került: a hajó csak akkor megfelelő, ha „képes, kész és hajlandó”<sup>1</sup> elszállítani az árut a berakodási kikötőből a kirakodási kikötőbe, és rendelkezik mindazokkal az eszközökkel, amelyek az áru hűtött tárolásához szükségesek. Az eljáró bíró a következő szavakkal indokolta döntését: „*Mindez egy lényegi kérdéshez vezet, amely [ugyan] rövid, de nem könnyű. Ahogy már megállapítottam, a »Vimar« nem volt a feladatának ellátásához megfelelő hajó, és egy ilyen hajó kiállítása a szerződés prima facie megsértésének minősül...*”

Az eladót megillető jogok tekintetében, amikor a vevő nem alkalmas hajót állít ki, illetve a hajó megnevezésével késedelembe esik, a *Colley vs. Overseas Exporters* (1921) perben született döntés érdemel figyelmet. Az eljáró bíró itt úgy rendelkezett, hogy az eladót még akkor is megilleti a kártérítés joga, ha a vevő „szerencsétlen körülmények láncolata”, azaz force majeure okok miatt nem tudta teljesíteni a hajó megnevezési kötelezettségét.

Döntést igényel az is, hogy mely időpontot kell mint kezdő időpontot relevánsnak tekinteni a károk kiszámításakor: az értesítés elmaradásának, vagy a „nem-elhajózásnak” az idejét. Bár kétségtelen tény, hogy az értesítésadás a kereskedelmi szerződés egyik lényegi eleme, a *Lucograin Comercio Internationale de Sereas Limitada vs. Bunye AG* ügyben eljáró bíró mégis a „nem-elhajózás dátumához” kötötte a károk kalkulálását.

A „suitable ship” jelentősége az Incoterms és a Bécsi Vételi Konvenció összefüggésében nyeri el végső értelmét. Itt mutatkozik meg annak a szükségessége, hogy minden kétséget kizáróan elhatárolásra kerüljön: a fuvarozás során bekövetkező (ún. transport-related) károkért, illetve a szerződött áru minőségért vállalt felelősség. Míg a „transport-related” kockázatok megosztását az Incoterms és a Bécsi Vé-

<sup>1</sup> Az eredeti szövegben: able, ready, willing.



teli Konvenció egymással összhangban szabályozza, addig a tulajdonjog-átszállást, így különösen annak tényleges időpontját a nemzeti jogok szabályozzák.

A fuvarozással kapcsolatos kárveszély és a tulajdonjog átszállásnak tárgykörében a *KG Bominflot Bunkergesellschaft für Mineralöle mbh & Co KG vs. Petroplus Marketing AG* (2009) perben született bírói döntés számít mérvadónak.

Ebben az ügyletben a szerződő felek egy ún. „specification clause”-ban számos olyan minőségi paramétert soroltak föl, amelynek a szállítás időpontjában teljesülnie kellett, és amelynek tanúsítása végett egy közösen választott, független minőségi ellenőr szolgáltatásait vették igénybe. A felek abban is megállapodtak, hogy a minőségellenőr döntését magukra nézve kötelezőnek és véglegesnek fogadják el, mely alól kizárólag csak a csalás esete képezhetett kivételt. A szerződés ezt követően sem kifejezetten, sem hallgatólagosan nem rendelkezett jótállási vagy szavatossági kérdésekről, de olyan kitételek sem tartalmazott, amely az árunak valamely különleges célra való megfelelőségét írta volna elő.

A felek FOB szerződést<sup>1</sup> kötöttek, így az eladónak a szerződött minőség meglétét:

- Az Incoterms és a Bécsi Vételi Konvenció szerint egyrészt akkor kellett garantálnia, amikor az áru áthaladt a hajó korlátja felett;
- Másrészt a törvényileg meghatározott szavatossági idő alatt, amelyet az irányadó nemzeti jog határozott meg (miután a felek a jótállásról nem rendelkeztek);

Ha a szerződés a szavatossági időre nem tartalmaz kikötést, akkor az angol jog ismételten az „ésszerűség” intézményét hívja segítségül: azaz az árunak a berakodást követő ésszerű időtartamig kell őriznie a szerződött tulajdonságait.

Ezzel egyidejűleg azonban színre lép a nemzetközi kereskedelem egyik alapelve is: az ún. „merchantable quality”, mely alapján az árunak (az „ésszerű időtartam” alatt mindvégig) olyan állapotban kell lennie, hogy az megfeleljen a szerződésben kifejezett akaratnak, és ebben az állapotban is kell maradnia mindaddig, amíg a szerződés be nem töltötte gazdasági célját.

Az ügyben eljáró FIELD bírószerint ez a „merchantability”, azaz a forgalomképesség CIF és C&F szerződések esetében azt jelenti, hogy az árunak a megérkezésig kell a szerződéses tulajdonságát megőriznie. FIELD bírószerint azonban úgy érvelt, hogy ha az eladó nem ismeri a végső rendeltetési helyet, például FOB esetében, akkor az ún. „normal voyage” koncepcióját kell alkalmazni a „reasonable time” zsinórmértékéül.<sup>2</sup>

Másképpen fogalmazva:

- a) Vajon nincs-e joga a vevőnek azt elvárni, hogy az általa fizetett vételárért cserébe olyan árut kapjon, amely legalább olyan hosszú ideig megőrzi kielégítő tulajdonságait, amely alatt a vevő, az áru használatából vagy eladásából származó előnyre szert tud tenni.

<sup>1</sup> Fontos megjegyezni, hogy az angol joggyakorlat a f.o.b. szerződést az Incoterms-szel ellentétben magasabb értékűnek tartja, amikor „modellszerződésnek” ismeri el. Bár az Incoterms a nemzetközi kereskedelmi és fuvarozási gyakorlat „kikristályosodott”, azaz írásban rögzült formája, mégsem tekinthető másnak, mint ajánlások gyűjteményének, így a „hatályos törvények” minden esetben azt felülírják. (Lévé, hogy Incoterms „soft law”-nak minősül).

<sup>2</sup> „Feltéve, hogy a FOB szerződésben eladott áru olyan összetevőt tartalmaz, amely nem felel meg a specifikációnak, vagy nem kielégítő minőségű a berakodáskor, és ezt követően e hiányosságok rövid időn belül jelentkeznek: nem tekinthető-e helyesnek, hogy a vevő ezen okok miatt elszámoltassa az eladóját.”

b) Ha a felek az árura még az „on board” betárolás előtt külső független szakértő minőségtanúsítása alapján szerződtek, azaz az ily módon meghatározott tulajdonságokban kifejezetten megegyeztek, akkor lezárul-e az eladói felelősség a korlát feletti áthaladással vagy azt időben a fenti a) pont értelmében kell kiterjeszteni.

Az Incoterms 2010 szokvány FOB paritás A5. cikkelyéhez fűzött magyarázat szerint az elismerhető kárfajták (a kárveszély viselési kötelezettség) csak baleseti helyzetre terjednek ki. A kár megosztását nem érintik azok az események, amelyek akár a vevő, akár az eladó károkozó magatartására vezethetők vissza, így különösen a „nem megfelelő csomagolás vagy az áru nem megfelelő jelzéssel történő ellátása”.

A szakértői bizottság hozzáteszi: „ennek következtében még akkor is, ha a kár a tulajdonjog átszállása után következett be, fennmarad az eladó felelőssége, amennyiben a bekövetkezett károsodás olyan oknak tudható be, hogy az árut az eladó nem a szerződéssel összhangban szállította”.

A FOB paritás a fajlagosan meg nem határozott áruk esetében is gondot okoz. (ilyen például zöldségolaj). Az *Obestain Inc. vs. National Mineral Dev. Corp. Ltd.* (1987) SANIX AXE ügyben az eljáró bíró úgy ítélte meg, hogy teljesen irreleváns a feleknek az FOB klauzula alkalmazására irányuló szerződéses akarata olyan áruszállítás esetében, amikor a teljes ezer tonna rakományt több különböző „bill of lading” egyidejű kiállítás mellett különböző vevők számára rakodták be. Ilyen esetben lehetetlen eldönteni, hogy az áru bepumpálása során pontosan melyik vevő áruja folyt mellé, azaz melyik vevő szenvedett kárt.

Ugyanígy veszi értelmét a FOB klauzula ömlesztett áruk esetében is, miután az angol jog szerint a tulajdonjog átszállás csak akkor következik be, amikor az áruk az egyes vevők szerint, és azok számára egyértelműen elkülönítésre kerültek.

Az Incoterms 2010 FOB klauzulájának elemzését célszerű az ún. Guidance Note szavaival zárni, amely egyrészt helytálló módon emeli be a szokványba a már kialakult fuvarozási gyakorlatot, másrészt egy olyan bizonytalan tartalmú rendelkezést ír elő, amely – megítélésem szerint – számtalan vitát (esetleg peres eljárást) fog eredményezni.

Az Incoterms 2010 a FOB klauzula helyett az FCA paritást rendeli alkalmazni LASH hajó roll-on/roll-off és konténeres szállítás esetén. Mindez a gyakorlati tapasztalatok manifesztálódásának nagyszerű példája, hiszen az ún. terminálkezelési gyakorlatot a „soft law” rangjára emelte.

A kétségek forrása azonban a következő szövegrész: „*The seller is required either to deliver the goods on board the vessel or to procure goods delivered for the destination agreed in the sale contract. The reference to ‘procure’ here caters for multiple sales down a chain (string sales) particularly common in the commodity trades.*”

Eltekintve a szöveg egyébként is nehézkes és bonyolult angolságától, a figyelmet a következő részre kell fókuszálni: „*the seller is required ...to procure goods delivered for the destination...*” A „procure” szó, szótári szinonimái a legelismertebb angol szótár, a Thesaurus szerint a következők: acquire, obtain, buy, purchase, azaz megszerez, beszerez, megvásárol. Az eladó azonban elad, és nem vásárol, így a fent idézett mondat értelme a homályba vész.

***Irodalomjegyzék***

Incoterms 2000 ICC Publication 500

Incoterms 2010 draft

ICC Guide to Incoterms 2000

Lloyds Law Report [1997] Vol. 2. Glencore Grain Rotterdam B.V. (GLENCORE) vs. Lebanese Organisation for International Commerce (LORICO)

Lloyds Law Report [1954] Vol. 1. Pyrene Company Ltd. vs. Scindia Steam Navigation Company

GUTTERIDGE H. C.: The Law of Bankers' Commercial Credits (1923 Jan.) pp. 35-54.  
<http://www.jstor.org/stable/2548466>

***Az idézett esetek forrása:***

EVANS PAUL: FOB and CIF contracts; The Australian Law Journal 1993/11 hónap  
844. old.

[www.admiraltylawguide.com/publications.html](http://www.admiraltylawguide.com/publications.html)

<http://www.tetley.law.mcgill.ca>

<http://admiralty.net.au/Lecture%20modules%202006/1.3%20Incoterms%202000%2027-6-6.doc>

KG Bominflot Bunkergesellschaft für Mineralöle GmbH Co KG vs. Petroplus Marketing AG (2009) [www.globmaritime.com](http://www.globmaritime.com)

**LENTNER CSABA \***  
**Gondolatok a**  
**Magyarország 2025-ben**  
**című könyvről<sup>1</sup>**

**BOOK REVIEW ABOUT „HUNGARY IN 2025”**

The birth of this book was initiated by the Hungarian Academy of Sciences, worrying about the society's confidence in the future fading away. The authors outline the possible and desirable development future alternatives for Hungary, on grounds of professional forecasts and non-experts' opinions (stratified, representative polls). Thus, the futurists try to tell – building upon professional knowledge as well as the opinion of young people – how the Hungarian society is going to develop when those youngsters, members of the millennium generation, will be decision makers, actively forming the society.

Látva a másodlagos jelzálogpiaci válsághoz vezető ellentmondásos utat, és a krízisből való kilábalás nehézségeit, világszerte felerősödtek azok a tudományos törekvések, kutatások, amelyek az előttünk álló jövő veszélyeire hívják fel a figyelmet, és egyidejűleg a jobbítás szándékával próbálnak hatni az emberiség jövőjére. Az Európa Tanács előirányzata a kutatás-fejlesztési tevékenység fejlesztésével és az oktatás minőségének javításával, a szegények számának 20 milliós csökkentésével, a foglalkoztatási ráta 75 százalékra növelésével, 2020-ra, és a széndioxid kibocsátás 20 százalékkal való mérséklésével reméli az Európai Unió lakosságának jobb életkörülményeit. GÜNTER PAULI újszerűség erejével ható könyve [1] 100 innovációs projektet tartalmaz, amely becslések szerint 100 millió új munkahelyet teremthet a világon, 10 éven belül. A magyar jövőkutatók sem tétlenkednek a jelentős változások előtt álló világban, így az MTA Jövőkutatói bizottsága köré tömörülő kutatók egy új, átfogó szakkönyvben tárják eléink Magyarország lehetséges jövőjét.

A „Magyarország 2025-ben” című könyv megírását, és a mögötte álló kutatások elvégzését a Magyar Tudományos Akadémia vezetése kezdeményezte, látva a társadalom jövőbe vetett bizalmának folyamatos romlását. A könyv írói szakértői előrejelzésekre és nem szakértői véleményekre (rétegzett, reprezentatív közvélemény kutatásokra) építve körvonalazzák Magyarország lehetséges és kívánatos fejlődésének jövőalternatíváit. Így a jövőkutatók szakirodalmi ismeretekre és a fiatalok véleményére építve arra adnak választ, hogy, milyen lehet hazánk társadalma, arra az időre, amire a nem szakértői véleményeket megfogalmazó fiatalok (középiskolások, egyetemisták), vagyis a millenniumi nemzedék, már döntéshozói, aktív társadalomformáló közeggé válik. A könyvben szereplő 30 szakértői tanulmány, a társadalmi, gazdasági fejlődés egy-egy részterületére koncentrál. A mozaikszerű ismeret-halmazt a kötet alkotó-szerkesztője, a kutatás vezetője, NOVÁKY ERZSÉBET profesz-

---

\* Wekerle Sándor Üzleti Főiskola, rektorhelyettes, Kaposvári Egyetem és Université Paris-Sorbonne, egyetemi magántanár, kutatóprofesszor; az MTA Jövőkutatói Bizottság tagja.

<sup>1</sup> Nováky E. (szerk.): Magyarország 2025: tanulmánykötet a Magyarország 2025 című akadémiai kutatás alapján. Budapest, Gazdasági és Szociális Tanács, 2010. 560 p.

szor, az interdiszciplináris jövőkutatás módszertani elveinek megfelelő egységbe rendezi. Fontosnak tartja, hogy jövőkutatási alapokra helyeződjön a változtatások megtervezése, minél szélesebb körben. *Ha nem ezt tesszük, lehetséges, hogy olyan helyzetbe kerülünk, amelyben már nehéz lesz kézben tartani hazánk és a világ változásait* – írja a kutatás vezetője.

A recenziót írónak szót kell ejteni a félelmek és a remények e változatos tárházát megfogalmazó kötet bemutatása kapcsán, arról a miliőről, annak az országnak a társadalmáról és gazdaságáról, amelynek kutatói és fiataljai a jövőt analizálják. Magyarország 1100 éves európai történelmét a 16. század közepétől fáziskészt gazdasági és társadalmi fejlődési utak tarkítják. A török háborúk, az önálló állami lét elvesztése, két vesztés világháború, majd a szovjet tömbhöz való kapcsolódás megannyi sebet ejtett a magyar társadalmon. Az a vasútépítés, amely az Egyesült Államok gazdaságát fellendítette, és a társadalom demokratizálódását elősegítette, Magyarországon a 19. század második felétől a gazdaságot ugyan pezsdítette, de az elmaradott társadalmi viszonyokat konzerválta. Végso soron annak a fél-feudális uralkodó réteg hatalmának megőrzését segítette, amely a társadalmi folyamatok lefékezésében, ezen át saját feudális jellegű hatalmának, befolyásának a megőrzésében volt érdekelt. A szovjet típusú tervgazdasági rendszer, a második világháborút követően, újjáépítette az országot, azonban a tervgazdasági rendszer belső erőforrásbeli tartalékainak kimerülése után, az ország mély adósság-, és társadalmi válságba süllyedt. Az 1980-as évek végétől a piacgazdaság kiépítése dinamizálta a gazdaságot, de a lakosság jelentős része ennek egyértelműen pozitív hatásait alig érzékeli. A foglalkoztatási ráta Európában egyedülállóan alacsony, 54,9 százalékos. A 15-24 éves fiatalok munkanélküliségi rátája pedig 26,7 százalék. E kötet szerzői is bemutatják a népesség struktúrájának kedvezőtlen tendenciáit, a népesség fogyáson, és az előregedésen keresztül, a romló egészségügyi állapotig bezárólag. Nos, az a piaci alapokra építő ország, amelynek társadalma romló kilátásokkal rendelkezik, nyilvánvaló, hogy nem átfogóan sikeres a piaci rendszer gazdasági alapjainak építésében sem. Ugyan magas a külföldi betelepült működő tőke aránya, és ez korszerűsítette a termelés műszaki színvonalát, ám az ország költségvetésének helyzete, a nemzeti valuta instabilitása aggasztó méreteket ölt. A másodlagos jelzálogpiacokon bekövetkező válság tarthatatlan helyzetbe sodorta a magyar háztartásokat is, hiszen a lakossági deviza alapú hitelek kihelyezésének évi 20 százalékos növekedése, mára már fizetéseképtelen helyzetbe hozza a családokat. Így nem megy csoda számba, hogy ezt a közép-európai kis nemzetet a jövője különösen foglalkoztatja.

És ez bizony egyre inkább felerősíti Magyarországon a jövőkutatás, mint interdiszciplináris tudományág, „társadalmi közszükségleti cikké” válását. A magyar jövőkutatás 1968-ban, a szocialista tervgazdasági rendszeren belüli Új Gazdasági Mechanizmus nyitányának évében vette kezdetét, néhai KOVÁCS GÉZA professzor irányításával, majd a Tudományos Akadémián a Jövőkutatási Bizottság megalakításával, illetve az ország első gazdasági egyetemén, a Corvinus Egyetemen, a Jövőkutatási tanszék felállításával folytatódott. Ezen irányító szervezeti keretek szellemi aurájában fogantak e könyvben szereplő dolgozatok. A 42 éves, intézményesült magyar jövőkutatás kimagasló eredménye a NOVÁKY ERZSÉBET által szerkesztett könyv, amely igazodva a magyar jövőkutatás hagyományaihoz, és a jövőkutatással szembeni növekvő társadalmi igényekhez, már merőben új megközelítési módszertannal dolgozik. Az 1970-es években kidolgozott komplex magyar jövőképek a termelés hatékonyságának javításában látták a fejlődés motorját. Kritikus megállapításként – 1979-ben, KOVÁCS GÉZA professzor irányításával – elhangzott, hogy a növekvő tár-

sadalmi szükségletek 2020-ig nem elégíthetők ki az ipari társadalom bázisán, csak a tudományintenzív termelés és szolgáltatásfejlesztés létrejöttével. Az ezredfordulót követően kidolgozott komplex magyar jövőképek, NOVÁKY ERZSÉBET professzor vezetésével, így e jelen kutatási anyag is, már megújult közelítési módszerekkel dolgozik. Vagyis:

- ad 1. az előrejelzés a széles értelemben vett paradigma váltás és a komplex értelemben vett instabilitás körülményei között kerül kidolgozásra,
- ad 2. a vizsgálatokban nagy szerepet kap az egyén, mint bio-pszicho-szociális lény, amely a korábbinál közvetlenebb kapcsolatot alakít a jövővel, a jövőváltozatok szélesebb körét értelmezve nagyobb választási-döntési szabadságot kíván biztosítani magának,
- ad 3. mivel az egyénnek a különböző szinteken megjelenő változások és a jövősokek tényezők között is meg kell felelni a jövő elvárásainak, ezért új társadalmi értékek és értékrend szerint szerveződő társadalom körvonalazására van szükség,
- ad 4. ez az új jövőkép vizsgálat szakít azzal a felfogással, hogy a gazdasági rendszer fejlettsége és jövőbeni fejlődési pályája egyértelműen meghatározza a jövő társadalmát, ami a tervgazdasági rendszerben évtizedeken át ez alapkoncepció volt.

A jövőkutatás megújult módszertana végül is igazodik a megváltozott társadalmi és gazdasági viszonyokhoz. JOHN LUKACS [2] a 21. századot 1989-től, a szovjet-amerikai szembenállás megszűnésétől, a kelet-európai szovjet befolyási övezetek felszámolásától származtatja, mert úgy ítéli meg, hogy az új típusú demokráciának, a piacgazdaság intézményrendszerének jellemzői, homogén rendszerré történő besűrűsödése, nem 2001-től, hanem már 1989-től elkezdődött. Nos, a magyar jövőkutatás műveléséhez elengedhetetlen tudományos módszertan megújítása is a tervgazdasági rendszer erodálásának idején kezdődött, így mára már egy kiforrott, jó 20 évre alapos előrettekintést biztosító tudomány területté vált. Sőt, magyar unikum, hogy a jövőkutatás a szocialista tervgazdasági rendszer keretei között, noha statikusan, az adott rendszer keretei között tekintett a jövőbe, de a piaci elemekkel átítatott tervgazdasági rendszerben látta a magyar gazdaság jövőjét, amely részben valósággá is válva, a közép-kelet európai tervgazdaságok sorában Magyarországon kedvezőbb gazdasági és társadalmi viszonyokat teremtett. Ennek következménye, hogy Magyarországon a piacgazdaság építése, és egy plurális társadalom megalapozása elsőként indulhatott el a kelet-európai térségben. A 21. század ma ismert jellemzőinek „besűrűsödése” itt, Európa Elbától keletre eső térségében, Magyarországon, bőségesen megjelentek már az 1980-as, de szerényebb mértékben az azt megelőző évtizedekben is. Az 1970-es évek magyar jövőkutatói egy kötött gazdasági, és nem eléggé demokratikus rendszer viszonyai között már egy új, piaci alapokra, demokratikus állapotokra fokozottabban építő gazdasági és társadalmi scenárió, jövőalternatíva szükségességét vizionálták, erre úgy tekintettek, mint egy hatékony modellre.

A Magyarország 2025 könyv szerzői is a következő generáció jelenébe szeretnének bepillantani. A cél nem egyetlen, pontos előrejelzés (predikció) vagy prognózis elkészítése, illetve egyetlen jövőkép felvázolása, hanem a magyar társadalom előtt álló jövőlehetőségek, félelmek és remények feltérképezése, és a 2025 körüli Magyarország jövőalternatíváinak kidolgozása. A kötet küldetésnyilatkozata: felhívni a figyelmet, hogy a következő generáció jelenét részben mi alakítjuk a jelenben és a közeli jövőben, ezért nagy a felelősségünk. A kutatás célja így a magyar társadalom jövőorientált gondolkodásmódjának és jövőtudatosságának támogatása. A magyar

jövőkutatók úgy látják, hogy akkor remélhető a jobb jövő eljövetele, ha képesek leszünk szembenézni a változó világgal, és a jövőnket nem a múlt idejétmúlt ideáiból merítjük, hanem az alkalmazkodás és az új helyzet kínálta lehetőségek felismeréséből. A változások feltérképezése azonban igen összetett feladat. A megoldáshoz a jövőkutatás három módszertani elvét alkalmazzák a kutatók. A komplexitást, a participativitást, és az alternativitást, amely módszerek együttes használata a kutatásokban újszerű megközelítés. A komplexitás elvének szellemében arra törekedtek, hogy a valóság minél több területét vonják be a vizsgálatukba. A participativitás elvének érvényesítése során arra, hogy a lehetséges jövőalternatívák kimunkálásában mindazok részt vegyenek, akiknek a jövőjével a kutatók foglalkoznak, és akiktől várható is, hogy közreműködnek majd a megvalósításában. A jövőkutatók különösen fontosnak tartották így, hogy a nem szakértők (fiatalok) széles körű aktivizálása megtörténjen. Az alternativitás szellemében arra törekedtek a kutatók, hogy az egymástól minőségileg eltérő forgatókönyvek és jövőalternatívák minél szélesebb körét tárják fel. Ezzel elősegíthető, hogy az alternatív célok és hozzávezető alternatív utak sokszínű választ adhassanak a jövőproblémákra.

Egy magyar mondás szerint, a lényeg, mindig a részletekben rejtőzik. Így van ez a könyv lényegi mondandójának felvázolása során is. A jövőkutatók Magyarország jövőjét meghatározó változásokat két, egymástól nehezen elválasztható területen keresték. Az egyik területhez azok a tényezők tartoznak, amelyeket képesek vagyunk befolyásolni, illetve tudunk, vagy akarunk (demográfia, egészségügy, táplálkozás, oktatás, fenntartható háztartások, területfejlesztés, társadalmi változások). A másik terület, amelyekre alig van befolyásunk, de amelyek várható változások és jelentős társadalmi, gazdasági, környezeti hatás gyakorolnak az ország jövőjére, lásd globalizáció, gazdasági ügyek. A változások három alapvető és átfogó területen lehetők fel: demográfiai-társadalmi viszonyok, technikai-technológiai fejlődés, természeti környezet és a gazdaság területén. Ezekben a területeken jelenik meg a lakosság jövőformáló ereje a legmarkánsabban. A szakértők is ezeket a területet vették górcső alá.

A participativitás elve szerint feltérképezték a társadalmi megújulás egyéni lehetőségeit és módjait. A mai fiatalok, azaz 2025-ös időszak döntéshozó pozícióba kerülő generáció jövőről alkotott elgondolásait vizsgálták meg a kutatók, kérdőíves felméréssel. Arra voltak kíváncsiak, hogy a millenniumi generáció tagjai, akiknek életében a globalizáció, a digitalizáció, és így a virtuális valóság már meghatározó élmények, hogyan viszonyulnak a jövőhöz. Ezek a nem szakértői vélekedések, félelmek és remények együttesen alkotják a jövővárakozásokat, amelyekre építve kidolgozhatóak az alternatív forgatókönyvek. A kutatásokban a szakértői félelmek és remények alkotják a múlt – jelen – jövő komplex rendszerének az egyik pólusát, a félelmekben és reményekben megtestesülő jövővárakozások a másikat. Ez a két terület együtt formálja a cselekvési teret, amelyben a változást és változtatást indukáló, illetve alkalmazkodást elősegítő döntéseikkel befolyásolhatják a jövőt.

Az alternativitás elvének értelmében a komplex jövőalternatívákat két lépésben határozták meg a magyar jövőkutatók. Első lépésben a participatív jövőkutatás segítségével feltárt egyéni jövőattitűdökre építve alternatív forgatókönyveket (scenáriókat) állítottak össze, a második lépésben pedig az alternatív forgatókönyvekben integrálták a szakértői félelmeket és reményeket. A szakértői, és a nem szakértői félelmeket és reményeket ily módon egymásra vonatkoztatták, és ebben a folyamatban alakultak át hangsúlyozottabban a jövővárakozásokra épített forgatókönyvek komplex jövőalternatívákká. Még pontosabban, így kerültek egy-egy komplex rendszerbe a szakértők által feltárt jövőlehetőségek és a nem szakértők

által megfogalmazott jövővárakozások, amelyek megfelelő alapot képezhetnek stratégiai elképzelések megfogalmazásához. Kijelölhetik a társadalmi és az egyéni döntések és cselekedetek halmazát is, mert a jövőalternatívákat a szakértői és nem szakértői félelmek és remények, illetve a jövőlehetőségek és a jövővárakozások együtt alkotják.

A recenzius – részben terjedelmi korlátok miatt sem – nem vállalkozhat arra, hogy az egyes vizsgálatok végeredményeit is ismertesse, hiszen így a potenciális könyvolvasó könnyen kerülhet abba a helyzetbe, mint amikor a filmszínház előtt várakozóknak elmesélik a film végkimenetelét, csökkentve ezzel a filmszínházat ténylegesen látogatók számát. Ezt kerülendő, mindössze csak két markáns véleményre szorítkozik e rövid ismertető. Gazdasági téren szakértői félelem, hogy jelentős változások hiányában Magyarország lecsúszik az Európai Unió legelmaradottabb országai közé. Rugalmatlan, elavult, importnyersanyag, energia- és alkatrészfüggő gazdasági szerkezet, tartós költségvetési és háztartási deficit, magas infláció és munkanélküliség fogja jellemezni e kis közép-európai országot. Alternatív szakértői vélemény ugyanakkor, hogy egy átgondolt modernizációs stratégia mentén sikeres lehet az ország, és benne a társadalma, de ehhez a gazdasági, társadalmi, és politikai szereplők együttműködésére van szükség. (Ez ma Magyarországon korántsem egyszerű feladat – a recenzius megjegyzése.) A pozitív gazdasági változások jó kiinduló alapot jelenthetnek a társadalom komfortérzetének javulásához. És egy meghökkenítő, nem szakértői vélekedés. A kérdőíves felmérésbe bevont egyetemisták 61 százaléka tervezi, hogy Magyarországon, a saját hazájában telepedjen le. A középiskolások, 14-18 éves korosztály, körében ez az életstratégiai elgondolás mindössze csak 39 százalékot tesz ki. Ezek az empirikus vizsgálati eredmények pedig gondolkodóba kell, hogy ejtsenek jövőkutatót, gazdaságpolitikust, államigazgatási vezetőt, vagyis van még teendő Közép-Európa közepén, hogy a dolgok új lendületet, és más szemléletet kapjanak.

Reméljük, hogy a kötetben megjelenő dolgozatok számos kutatót, olvasót inspirálnak a felvetett jelenségek továbbgondolására, a jövő építő formálására.

## HIVATKOZÁSOK

- [1] GUNTER, PAULI (2010): *The Blue Economy*, Published by Paradigm Publication, New Mexico, A könyvet Magyarországon a szerző 2010. szeptember 24-én mutatta be az MTA-n, az MTA Jövőkutatói Bizottsága, a Római Klub Magyar Aszociációja és a Pécsi Tudományegyetem közös meghívására.
- [2] LUKACS, JOHN (1993): *The End of the Twentieth Century and the End of Modern Age*, Ticknor & Field, New York, USA.