

Közlekedés- tudományi szemle

9.

1998

szeptember

XLVIII.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

A melléklet a Külügyminisztérium
támogatásával jött létre.

EURÓPAI UNIÓHOZ VALÓ CSATLAKOZÁS

KÖZLEKEDÉSEPÍTÉS

Tánczos Lászlóné dr. - Murányi Miklós
- dr. Orosz Csaba - Gedeon András:

Közlekedési nagyberuházások

megvalósítása és finanszírozása a nemzetközi gyakorlatban
A hazánkban hasznosítható tanulságok

1. Bevezetés

Ebben a cikkben közlekedési nagyberuházások megvalósításával és a finanszírozási megoldások különböző típusaival foglalkozunk. Leírjuk a finanszírozási lehetőségek elméleti változatait, táblázatokban pedig konkrét fejlesztések példáján mutatunk be néhány lényeges pénzügyi és műszaki jellemzőt. A kapcsolódó hazai vitákban való eligazodást szeretnénk megkönnyíteni, ezért összehasonlítás céljából kitérünk

- a) történelmi és
- b) ma időszerű

hazai példákra is. Az adatok beszerzésénél számos különböző, ellenőrzött forrásra támaszkodtunk. Így használtuk Timár (1994, 1997), Orosz (1997a, b), Bachmann (1998) és Gedeon (1997) publikációit, továbbá az Internet és a szakajó adatait, közléseit. Az irodalomjegyzékben az 1. táblázat adatainak forrásai részletezve megtalálhatóak. Árfolyamváltozások, kisebb-nagyobb költség-túllépések, eltérő számbavételek előfordulhatnak, de a nagyságrendek legjobb ismereteink szerint helytállóak.

Cikkünkkel szeretnénk hozzájárulni ahhoz a közös gondolko-

dáshoz, amelynek eredményeként megalapozott közlekedésfejlesztési döntések születnek; a hazai (és a Közép-Európai) közlekedési infrastruktúra pedig arányosan, a valós szükségletekkel és a pénzügyi lehetőségekkel összhangban fejlődik majd.¹

2. A közlekedési infrastruktúra fejlesztés és működtetés finanszírozásának sajátosságai

A közlekedési infrastrukturális létesítmények általában, - ezek részeként jellemzően

- a) a gyorsforgalmú utak, egyéb utak, hidak, alagutak,
- b) a vasútvonalak, állomások, átrakó terminálok,
- c) a városi metróvonalak, villamosvonalak,
- d) a repülőterek,
- e) a logisztikai szolgáltató központok, stb.

nemcsak mint megvalósítandó beruházások, de mint közforgalmi célok érdekében működtetendő más befektetésekkel, projektekkel összehasonlítva, bizonyos sajátosságokkal rendelkeznek. Ezeket a jellemzőket a lehetséges finanszírozási megoldások feltárásakor

és számbavételekor gondosan mérlegelni kell. Tánczos - Békefi (1996) és Gáldi (1994) munkái alapján a főbb sajátosságok a következőkben foglalhatóak össze:

1. Meglehetősen magas a kezdeti befektetési ráfordítás, nagy a beruházási költségigény, ezért a projekt megvalósításához rendszerint többféle forrás egyidejű igénybevételére van szükség. (Állami- és magánforrások, több hitelező nagybanc finanszírozza a legtöbb projektet.)
2. Helyhez kötöttség, amely az igények hibás előrejelzése esetén nem teszi lehetővé a létrehozott termék, illetve szolgáltatás más piacokra történő átirányítását és így módon a kieső értékesítési bevételek pótlását. Mindez speciális versenyhelyzetet idéz elő.
3. Az infrastruktúra létesítmény megépítésébe befektetett tőke kivonhatatlan (konvertálhatatlan).
4. Raktározhatatlanság, - csakis a szolgáltatási igény felmerülésével egyidejűleg biztosított kapacitást lehet hasznosítani.
5. Hosszú, több generáció életfeltételeire is hatással bíró áéltartam, ami a folyamato-

1 Mindez azért is fontos, mert napjainkban a témában jelentős szakmai és társadalmi érdeklődés tapasztalható, különösen az Európai Unióhoz való csatlakozás függvényében

- san felmerülő költségek miatt erősen befolyásolja a gazdaságosságot. Magántőke részvétele esetén a koncessziós időszak ezért tarthat sokáig, akár 25-50 évig.
6. *Hosszú az előkészítési-, a tervezési-, az építési idő, alacsonyak az üzemeltetési költségek, és viszonylag alacsony a közvetlen produktivitás.* (Főleg a szűk projekt szintjén igaz ez; nemzetgazdasági szinten a produktivitás, a hatékonyság többnyire kedvezőbb.)
 7. *Összetett térbeli hatások* érvényesülnek, azaz a nemzetközi közlekedési hálózati kapcsolatok változása mellett rendszerint a nagytérégi összeköttetések rendszere, a regionális területi szerkezet és a lokális elérhetőség is jelentősen megváltozik. A hálózati hatékonyság (network efficiency) javulása viszont nehezen mérhető, és még nehezebben alakítható át árbevételetté.
 8. *A projekt élettartama alatt egyenlőtlen a kihasználás,* ami abból adódik, hogy *a kapacitás csak viszonylag nagy egységekben bővíthető.* Így a létesítmény forgalmi terhelése és igénybevétele az üzembe helyezést követő időszakban rendszerint a projektélettartam átlagos kihasználására méretezett átbecsítőképességet biztosító kapacitás alatt marad, míg az újabb egységgel történő bővítést közvetlenül megelőző időszakban már jelentős forgalmi torlódások keletkeznek. Mindezeket az igény oldaláról megnyilvánuló egyenlőtlenségeket a finanszírozási konstrukcióval kell áthidalni (olykor állami eszközök befektetésével).
 9. *A szolgáltatás igénybevétele lassan növekvő görbe szerint alakul,* így a bevételeknek a forgalomba helyezés időpontjára átszámított jelenértéke kedvezőtlenül alacsony.
 10. A forgalom szezonális jellege miatt *gyakran a kapacitást az átlagos igénybevételre kell meghaladó értékre kell tervezni.* (Érdemes a balatoni illetve a déli tengerpartokra vezető autópályákra gondolni.) Ezért is egyre gyakrabban alkalmaznak speciális szezonárakat, illetve a csúcsidőszakon kívül díjkedvezményeket nyújtanak.
 11. Sok esetben az új létesítmény átadása után bizonyosodik be *a régi, hagyományos infrastruktúra versenyképessége.* A régi infrastruktúra igénybevételének 30-50%-os csökkenése jelentősen javuló szolgáltatási színvonalat eredményez (10-es út Győr-Hegyeshalom szakasza). Japánban, Nagy Britanniában a hidak, alagutak környezetében a hajózás bizonyult meglepően versenyképessnek; árverseny indult, jelentős hatékonysági tartalékokat tártak fel.
 12. A létesítmény megvalósításával és üzemeltetésével kapcsolatos *kedvező és kedvezőtlen gazdasági hatások pénzügyi eredménye nem összesíthető egyetlen "főkönyvben",* a hatások a közlekedési infrastruktúra létesítmény tulajdonosát, üzemeltetőjét, igénybevevőit, általában a gazdaság szereplőit (költségvetés, lakosság), illetve a társadalom különböző csoportjait (adófizetők, úthasználók, helyi lakosok) egymástól jelentősen eltérő módon érintik, így törvényszerűen érdekkonfliktusok keletkeznek, amelyek megoldásáról folyamatosan gondoskodni kell. Kérdés az is, hogy szűken értelmezett pénzügyi optimumra törekszünk, vagy van mód és erőforrás a nemzetgazdasági optimum megközelítésére, gazdasági-, környezeti- és területfejlesztési szempontok érvényesítésére.
 13. A tevékenységrendszer (építés, üzemeltetés) végzésével összefüggésben jelentős külső (externális, azaz piaci tranzakciókkal nem kísért) hatások merülnek fel. Ezek közül az *externális költségeket* sok esetben csak költségvetési forrásokból lehet fedezni, máskor a környezeti vagy egyéb erőforrások felélése történik. Az *externális előnyök* legtöbbször rejtve maradnak, nincs lehetőség a haszonélvezők körének pontos feltárására, azonosítására, illetve a hasznok ellenértékének érvényesítésére és beszedésére.
 14. *A közlekedési infrastruktúra létesítmények forgalmi igénybevételét* nem csupán a tarifa vagy a mindenkori díj (útdíj) befolyásolja; a *kereslet alakulására számos egyéb, külső tényező is hat.* Ugyancsak fontos pl. az üzemanyagár, a gépkocsi vásárlást (vám) és az üzemben tartást meghatározó körülmények (pl. a gépkocsihasználat költségeinek elszámolását szabályozó rendelkezések), de a forgalom alakulására jelentős hatást gyakorol a kormány közlekedés-politikája is. (pl. a vasúti közlekedés, kombinált fuvarozás vagy a tömegközlekedés preferálása, stb.)
 15. *Jelentős a makroökonómiai tényezők* (infláció, fogyasztói és termelői árindexek, valutaárfolyamok, kamatlábak, adók és támogatások) *alakulásának hatása;* mind közvetlenül az építési, megvalósítási költségekre, mind az igénybevételi szintre gyakorolt befolyása útján. Így közvetve a működés, fenntartás gazdaságosságát is meghatározhatják ezen tényezők.
 16. *Sokrétű és nehezen leírható kockázati struktúra* (politikai, pénzügyi, építési, kereskedelmi, üzemeltetési kockázat) jellemzi a közlekedési infrastruktúra létesítmények teljes élettartamát. Rendszerint az *átlagnál nagyobb bizonyta-*

lanságú hozam, hosszú megtérülési idő és nagyfokú, tartós kockázat jellemzi a projekteket. Mindez nem teszi vonzóvá az ilyen célú beruházásokat a nem szakmai tőkebefektetők számára.

17. *Magyarország belső forrás-szegénysége* - a hazai beruházási igényekkel való összevetésben - *indokoltá teszi a nemzetközi pénzpiacokon az országra, régióra és szektorra megszerezhető korlátozott pénzforrások nemzetgazdasági szempontból "optimális"allokálását* (infrastrukturális, oktatási, ipari, egészségügyi, területfejlesztési stb. fejlesztési célok). Kérdéses, hogy indokolt-e az elérhető külső pénzforrásokat egyetlen nagy projekt megvalósításához koncentráltan felhasználni. Helyesebbnek látszik több, önmagában ésszerű fejlesztéshez tőkét bevonni.

18. A korlátozottan rendelkezésre álló külföldi pénzforrásokra a közlekedési infrastruktúra építésnél és működtetésnél jóval vonzóbb, kiszámíthatóbb és így biztonságosabb befektetési lehetőségek gyakorolnak elszívó hatást (pl. szolgáltatások, termelő kapacitások fejlesztése, környezetvédelmi beruházások versenyeznek a közlekedési beruházási alkalmakkal...).

19. *A nemzetközi pénzintézetek a közlekedési infrastruktúra beruházásokon belül meghatározott hitelezési stratégiával rendelkeznek* (pl. a vasútfejlesztő, kombinált fuvarozást serkentő beruházások általában preferáltak és ennek megfelelően az egyes közlekedési alágazatokhoz tartozó projektek csak ezen elveknek megfelelő arányban kapnak helyet a hitelezési tranzakciókban).

20. *A közlekedési infrastrukturális beruházások keresleti piacán belül az egyes projektek (illetve azok egyes szakaszai) más - makrogazdasági, esetleg tér-*

ségi szempontból esetenként fontosabb és/vagy sürgősebb - projektekkel versengenek a megvalósításához nélkülözhetetlen, kiegészítő pénzforrásokért.

A felsorolt sajátosságok szám-bavétele, rendszerezése jelentős segítséget nyújthat ahhoz, hogy megfelelő válaszok szülessenek azokra a fontos kérdésekre, hogy kinek kell viselni a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének a terheit, kinek a feladata a működőképesség folyamatos fenntartása. A társadalom többségének egyetértését élvező, hatékony megoldásoknak természetesen az ország gazdasági fejlettségéhez, lehetőségeihez kell alkalmazkodniuk.

3. A közlekedési infrastruktúra fejlesztés és működtetés finanszírozásának főbb modell-típusai

3.1 Jellemző nemzetközi és hazai példák a közlekedési beruházások területén

Az 1. (a,b,c) táblázat tömörítve, áttekinthetően mutat be 28 kapcsolódó példát. Érdekes, jellemző, gondolatébresztő projekteket kívántunk szemléltetni². Sok híres külföldi beruházás és beruházási terv szerepel a táblázatban. Az indokolt - de nehezen finanszírozható - magyarországi beruházási előirányzatok okán mutatunk be hazai és történelmi példákat. Akkor is fontos lehet az összehasonlítás és a gondolatébresztés, ha a hazai projekt költségek lényegesen szerényebbek. A kapcsolódó elméleti megfontolások a 2. és a 3.2. fejezetben olvashatóak.

3.2. Elvi lehetőségek a finanszírozásban

A közlekedési infrastruktúra projektek esetében a teljes mértékben magán források igénybevitelével történő megvalósítástól kezdve egészen a tisztán állami finanszírozással megvalósított változatig a lehetséges "finanszírozási csomagok" egész sorozata kínál elméleti megoldást. Az adott projekt részletes vizsgálata nyomán lehet a gyakorlatban alkalmazható megoldások halmazát lehatárolni. A finanszírozási források összetétele, az igénybevett állami és magán pénzügyi források aránya azonban nemcsak az egyetlen fontos kritérium a szóba jöhető pénzügyi megoldások csoportosításánál. Az építési és az üzemeltetési kockázatok megosztása, továbbá az alapító/megbízó és a projekt vezető közötti szerződéses kapcsolatok rendszere éppúgy fontos része a lehetséges megoldásoknak.

Ezen az alapon a következő fő pénzügyi megoldás típusok határozhatók meg:

1. típus: *Teljes mértékben magán megoldás.* (Ilyen volt például a Lánchíd; - 1.b. táblázat 21. sor, továbbá brit részről a Csatorna alagút, 23. sor.) A finanszírozó, az alapító/megbízó, a projekt vezető és az üzemeltető kizárólagosan magántulajdont képvisel. Ez a megoldás csak akkor életképes, ha a projekt elég nyereséges ahhoz, hogy fedezze a nem visszeres és garanciával vállalt adósságot, és egyértelmű hozamot biztosít az alaptőkének. Ezért ennek a megoldásnak az alkalmazása a kiugróan magas jövedelmezőségű projektek megvalósítására korlátozódik.

2. típus: *A beruházást magántőke finanszírozza.* Az infrastruktúra létesítmény megépítése is magántulajdonú vállalkozás feladata. Figyelembe véve azonban a közhasználatú

2 Természetesen sokkal több "hagyományos állami" beruházást is be lehetne mutatni.

I. a táblázat

Közlekedési beruházások a nemzetközi gyakorlatban – Utak

	Ország, országgrész	A beruházás jellege	Hossz [km]	A meg- nyitás idő- pontja	A koncesz- zió időtár- tama [év]	Össz- költség [millió USD]	For- galom [j/nap]	Alaptarifa [USD/km]	Finan- szíro- zási modell	A projekt sajátosságai, megjegyzések [A hivatkozott irodalom]
UTAK										
1.	Görögország	Egnatia autópálya és autótút	687 km	~2010.	-	3000	n.a.	Általános görög tarifa	állami	~40% görög állami-, ~60% EU forrás a fedezet. A jövőben pótlólag még mintegy 8%-nyi magántőke bevonása várható. [7]
2.	Kanada, Nova Scotia	104 autópálya (Cobequid Pass)	45 km	1996. nov.	30 év	98	n.a.	0,029	DFBO	Az első "Public Private Partnership" (PPP) Kanadában. Az állami-tartományi rész 50%-os, de a kormány nem vállalt garanciát a törlesztésre. A 2*2 sávós (22,6m széles) 45 km hosszú új út a régi 2 sávós 54 km hosszú, balesetveszélyes utat tehermentesíti. [2]
3.	Kanada, Ontario	407-es autópálya (ETR - Electronic Toll Road)	69 km	1997.	35 év	807	~104000	0.028-0.049-0,070	DFBO	A PPP kb. 250 mUSD megtakarítást eredményezett. Teljesen automata elektronikus díjszedő rendszer üzemel. A díj napszak szerint 0,028-0,049-0,070 USD/km a személygépkocsiknak. [2, 12, 13]
4.	Malájzia	Észak-déli autótút	513 km	1994. márc.	30 év	2300	n.a.	n.a.	BOT	A végső költség 75%-kal haladta meg a tervezettét, de az építési idő 15 hónappal lerövidült (a +díjszedési lehetőséggel). Nyitott és zárt díjszedő rendszereket együttesen alkalmaznak. [9]
5.	Szlovénia	Kelet-nyugati autópálya	386 km	2001.	-	1858	~15000	~0,03	állami	A meglévő autópálya-hálózat díjbevételeinek 50%-át a hálózat fejlesztésére fordítják. Többletforrások: hosszútávú nemzetközi kölcsönökből (EIB, EBRD) és kötvénykibocsátásból. [11]
6.	USA, Kalifornia	"SR 91" autópálya expressz sávjai	16 km	1995. dec.	35 év	126	13000	kezdetben 0.015-0.15 most 0,038-0,20	BOT	A középső elválasztó sávban építettek 2x2 (torlódásmentes) fizető sávot. A szerződésen kívüli károkozás kockázatát az állami részvétel csökkenti. Időben változó (jelenleg 0,6-3,2 USD) a díj! 2 fő/szkg felett a használat 1997 decemberig ingyenes volt. [12]

1. a táblázat folytatás az előző oldalról)
Közlekedési beruházások a nemzetközi gyakorlatban – Utak

7.	USA, Virginia	Dulles Greenway autópálya	23 km	1995. szept.	40 év	326	21000	0,04	BOT	A környezetvédelmi rendeletek megsértése miatt az állami forrásokat befagyasztották. Jelentős magántőke kötelezettség-vállalás történt. [5, 17]
8.	Argentína	Városközi gyorsforgalmi utak	8866 km	1991-	12 év	754	n.a.	0,01	BOT	A koncesszorok feladata a meglévő úthálózat felújítása. A koncessziós rész az országos úthálózat 26%-a. Szigorú az állami ellenőrzés. Speciális példa államcsőd esetén. [6]
9.	Magyarország	M1 autópálya (Győr-Hegyeshalom) + M15 autótűt	43(+14) km	1996. január és 1998. június	35 év	~185	6500	0,13	BOT 3% állam	"Mintaprojekt." Az első Közép-kelet Európában. Csak 3% az állami hozzájárulás; kicsi a forgalom a teljes közlekedési folyosóban (~14000J/nap), magasak a díjak, pénzügyi gondok vannak. [12]
10.	Magyarország	M3 autópálya (Gyöngyös - Füzessabony)	44 km+ fel-újítás	1996-1998.	~35 év	~140	5000-15000	0,05	100% állami	Az előzetes vizsgálatok alapján az állami útdíjas finanszírozási konstrukció mellett döntöttek. A költség ~24 md Ft + 25% ÁFA. [5, 17]
11.	Magyarország	M5 autópálya (2. szakasz, Újhartyán-Örkény-Kiskunfélegyháza, 29 km felpálya+41 km autópálya+26km felújítás)	29+41 (+26) km	1996. dec. - 1998.	35 év	450	~7000-11000	0,085	BOT ~30% állami részvétel	A korábban épített 26 km autópályát is a koncesszor újította fel. A Budapesthez közeli, régi szakasz díjasítása és a keresztfinanszírozás feszültséget okozott. Az országhatárig történő kiépítés feltételei még nem tisztáztak. [4]
12.	Magyarország	M7 autópálya (2. szakasz)	141 km	~2007.	35 év	590	3000-30000	0,05	50% vagy 100% állami?	A koncessziós tendert eredménytelennek nyilvánították. Budapesttől távol a forgalom ma szerény. (Helyenként csak 5000 jármű/nap) Alapvető kérdés a keresztfinanszírozás mértéke. A Budapest-Balatonaliga bevételből építhető-e a Zamárdi-országhatár szakasz?
13.	Magyarország	M0 autótűt (I/A,B szakaszok)	14,9+13,9km	1990. és 1994.	-	mai áron ~250 mUSD	~15000-32000	nincs, 0,00	100% állami	Eredeti áron 6,14mdFt (~105mUSD) + 13,4 mdFt (150mUSD). Eddig csak állami forrásból épült. A következő szakaszokra is ez a mai elképzelés. A még várható költség mintegy 1000 millió USD. [5]

Főbb rövidítések: BOT - Build-Operate-Transfer

BTO - Build-Transfer-Operate

DFBO - Design-Finance-Build-Operate

PPP - Public Private Partnership

1. b táblázat

Közlekedési beruházások a nemzetközi gyakorlatban – Hidak

Ország, országrész	A beruházás jellege	Hossz [km]	A megnyitás időpontja	A koncesszió időtartama [év]	Összköltség [millió USD]	Forgalom [j/nap]	Alapárifa [USD/utazás] vagy [USD/km]	Finanszírozási modell	A projekt sajátosságai, megjegyzések [A hivatkozott irodalom]
	HIDAK								
14 Dánia, Sealand-Füven	"Great-Belt" közúti-vasúti híd+alagút	18	1998. június	-	~4360	17000	30	állami	Az adósság visszafizetésének ideje várhatóan 35 év. Az állami vállalat kölcsöneit a magánszektor biztosítja. Az új kapcsolatot valószínűleg az eddigi kompjakéntok megújításához vezet majd. [5]
15 Dánia-Svédország közötti híd	Koppenhága-Malmö közötti híd	16	2000.	-	~3270	10000	24 USD	állami	Az adósság visszafizetésének ideje várhatóan 24 év. A tőkepiaci kölcsönökre a két állam garanciát vállalt. A Koppenhága-Malmö nagsebességű utaskomp versenyképes maradhat. [5]
16 Franciaország	Normandia híd	2,1	1995. január	A helyi gazdasági kamara kezeli	300	6600	2,6	állami	Az építő-üzemeltető vállalat nem vállalt pénzügyi kockázatot de nem is használtatja fel a profitot. A kölcsönökre négy érdekelt önkormányzat vállalt garanciát. (Az állam nem!) [8]
17 Japán	Akaszi Kaijyo híd	3,9	1998. április	n. a.	~7600	30000	24 6,15USD/km	vegyes	A világ leghosszabb hídja marad néhány évig. 7,6 mrd USD volt a költsége. 1998. áprilisában adták át a forgalomnak. [Internet]
18 Olaszország	Messinai híd	3,7	2006.	n. a.	~4300	~100000	n. a.	vegyes BOT	Az állami "Messinai-szoros Rt." külföldi bankok, biztosítók, beruházási alapok bevonását tervezi. Ez lesz a világ legnagyobb fesztávú függőhídja. [5]
19 Portugália, Lisszabon	Vasco da Gama híd	18	1998. március	33	~1000	n. a.	2	vegyes BOT	A költségek 33%-át 20 éves lejáratú EIB hitel fedezi. 35% származik az EU kohéziós alapjából, 26%-ot részvénytőkefinanszírozás és kormánytámogatás fedezi. A hiányzó 6%-ot a régi híd vámbevételéből "keresztfinanszírozzák". [5 + Internet]
20 Magyarország	Szekesréti Duna-híd	~20	2000-2007	~35	95	~3000-10000	~2-4	BOT	A korábban megkötött koncessziós szerződést várhatóan felbontják az a fejlesztés néhány évig megújul. [16]
21 Magyarország	Lánchíd - 1841-49.	0,4	1849	87 (!)	8,2m ² = =8,2mUSD 1849-es áron	7-10000 gyalogos/ nap + teljes forgalom	1USD	BOT	21 év működés után 1870-ben - a Margit-híd megépítése érdekében - az állam 7,2 millió Ft-ért a híd koncessziós jogait megvásárolta. [5]

szolgáltatások nyújtására vonatkozó társadalmi elvárásokat, a létesítmény üzemeltetéséért a felelősséget - egészben vagy részben - állami vállalat vállalja magára. Ez a megoldás, lényegében, a következő típusként említett modell egyik változata. (Az Egyesült Államokban közforgalmú kikötő működik így.)

3. típus: A projekt alapítója/megbizója is állami testület, de a pénzügyi alapokat teljes mértékben (vagy alapvetően) a magánszektor bocsátja rendelkezésre. A projekt vezetése ugyancsak magán kézben van és az üzemeltetési felelősséget is magántulajdonban levő vállalat vállalja magára. Egyes garanciák vállalása állami testületekre hárulhat. (Ilyen példaként az M5 autópálya beruházása és üzemeltetése az AKA Rt által - 1. a. táblázat 11. sor.)
4. típus: A finanszírozáshoz magán forrásokat (is) használnak, de a projekt alapítás/megbizás, a projekt vezetés, valamint a kockázat garántálása az állam felelősségi körébe tartozik. (Ilyenek az autópálya-beruházások Szlovéniában, - 1. a. táblázat 5. sor.)
5. típus: A működtetést - a kivitelezést és üzemeltetést is beleértve - teljes egészében állami tulajdonú (végső soron nyereségérdekelt) részvénytársaság (5/a típus) vagy állami vállalat, közhasznú társaság (5/b típus) végzi. Az induló forrásokat főleg a költségvetésből biztosítják. Az adósságszolgálat egy része viszont díjak (útdíjak) alkalmazásával áthárítható az infrastruktúra-létesítmény igénybevevőire. Gyakori a pénzpiacokról történő külső erőforrás-bevonás, de ebben az esetben is a kockázatok döntő részét az állam viseli. (Ilyen példaként az M3 autópálya Gyöngyös - Polgár

1. c táblázat

Közlekedési beruházások a nemzetközi gyakorlatban – Vasutak, metrók

Ország, országrész	A beruházás jellege	Hossz [km]	A megnyitás időpontja	A koncesszió időtartama [év]	Összköltség [millió USD]	Forma	Alaptarifa [USD/km] vagy [USD/utazás]	Finanszírozási modell	A projekt sajátosságai, megjegyzések [A hivatkozott irodalom]
	VASUTAK, METRÓK								
22 Ausztria, Bécs	U1 metróvonal Reumannplatz-Rothensiedel	5,2	1998	-	580 (7,2 mrd ATS)	~200000-250000?	helyi közl. tarifa 1,36 USD	állami	Viszonylag kevés az utas, az építésnek főleg közlekedéspolitikai oka van. [1]
23 Franciaország-UK	Eurotunnel (Chunnel)	50	1994.	55	~6000	~60000	68-172 USD	BOT	Brit kormánygarancia nincs mögötte, francia kormánytámogatást kapott. Az átkelési idő 20 perc, az átlagssebesség 160 km/h. Hiteleit áttitkezik. [Internet]
24 Franciaország, Párizs	Métro metróvonal	7,5	1997-	-	~1100	430000	0.2-0.52 USD	állami	Fő célja az "1" városi- és az "A" regionális metróvonal leterhelésének csökkentése. [Internet]
25 Görögország, Athén	"2" és "3" metróvonal	18	~1999.	-	~2200	450000	helyi közl. tarifa ~ 0.3 USD	állami	Igen jelentős, kb. 70%-os EU pénzügyi támogatással épült. [Internet]
26 Nagy-Britannia, London	Jubilee Line metróvonal (bővítés)	16	1998. szept.	-	~3700	320000	helyi közl. tarifa 1.5 USD	állami	Jelenleg a legnagyobb építési beruházás Európában. Fő célja a kelet-londoni "Docklands" regenerációja. A költségei megkétszereződtek, az átadás egy évt késik. [Internet]
27 Magyarország, Budapest	DBR metróvonal	7,3	2003.	-	~550	320000	helyi közl. tarifa 0.3 USD	állami	60% költséget a kormány, 40%-ot a budapesti önkormányzat fedez. [1]
28 Magyarország	Budapest Hegyeshalom vasútvonal korszerűsítés	188 km	1997.	-	~ 158	~3000-6000	általános MÁV belföldi vagy nemzetközi tarifa	állami	A szűkös pénzügyi lehetőségek miatt a projekt kényszerű kompromisszumokkal valósult meg. [MÁV]

szakasza, - 1. táblázat 10. sor - 5/a típus; illetve az M0 autópálya és az M1 autópálya Győr elkerülő szakasza - 5/b típus.)

Természetesen a felsorolt fő típusok mellett más, illetve átmeneti megoldások is találhatóak.

3.3. Közlekedési infrastruktúra fejlesztés az EU gyakorlatában

Az Európai Unió gyakorlatában a 3.2. fejezetben vázolt típus-megoldások számos változatát alkalmazták. A megoldások köre a pénzügyi technikák fejlődésével fokozatosan bővült. Minden beruházás esetében kulcsszerepe van a projekt alapítójának, ugyanis az alapítókéne (főleg magántőke részvétele esetében) jellemzően el kell érnie a projekt értékének mintegy negyed részét. A pénzügyi csomag keretében az alapító rendszerint megkísérli a finanszírozási források többszertornássá tételét (diverzifikálását), a hosszú lejáratú adósság és a fix kamatozású kölcsönök maximalizálását, továbbá a refinanszírozási kockázatok minimalizálását.

Az Európai Unió (korábban az Európai Közösség) - felismerve a közlekedési infrastruktúra integrációban betöltött fontos szerepét - határozott intézkedéseket tett annak érdekében, hogy ösztönözze a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére irányuló beruházásokat. E célok megvalósítását az alábbi akciókkal segítették elő:

1. A legfontosabb projektek megvalósításának támogatása.
2. A magánbefektetők számára vonzó feltételek kialakítása.
3. A pénzpiacok mobilizálása érdekében közösségi pénzeszközök felhasználása.

A legfontosabb közlekedési infrastruktúra beruházások megvalósítását azzal segítették elő, hogy

- a) az alapos megvalósíthatósági vizsgálatokkal alátámasztott és

b) "a közösség szempontjából nagyjelentőségű" minősítést elnyert

projektekhez megkönnyítették az alaptőke megszerzését. Ezáltal bizonyították a hitelnyújtók számára a projekt életképességét, elősegítették a bevétellel még nem rendelkező építési fázis finanszírozását és csökkenteni tudták a hitelek után fizetendő kamatokat. (A magánbefektetők számára az USA-ban adókedvezmények nyújtásával teszik vonzóvá az infrastrukturális beruházásokat.)

Az Európai Unió országaiban a pénzpiacok mobilizálását részben kölcsönökkel (EIB - European Investment Bank), részben támogatásokkal (EIF - European Investment Fund, kohéziós alapok) oldották meg, de minden esetben szigorú követelményekhez kötötték az összegek felhasználhatóságát.

A tapasztalatok azt mutatták, hogy az említett eszközök használata révén a közösségi források igénybevétele jól betöltötte a projektekkel kapcsolatos koordinált, konzisztens akciók megindításához szükséges „kezdő lökés” szerepet. Felvetődött annak a szemléletnek a szükségszerű érvényesítése is, hogy a projektek megvalósíthatóságát abból a szempontból is vizsgálni kell, hogy azok hogyan befolyásolják az integrált európai közlekedési hálózat működtetésének jövedelmezőségét. Ezzel összefüggésben mérlegelendő a projektek többféle vonatkozásban is felvetődő keresztfinanszírozási igényei, illetve lehetőségei. (Pl. a már nyereséges fázisban üzemelő projektek hozamának részbeni felhasználása újak finanszírozására, illetve nyereséges projektek bevételeinek részleges igénybevétele pénzügyileg átmenetileg veszteséges beruházások megvalósítására).

Mindezek a szempontok a hazai gyakorlat számára is fontosak lennének. Vizsgálatokat kellene folytatni arról, hogy projekten-

ként, projektszakaszonként milyen mértékű veszteségek, illetve költségvetési támogatási igények indokoltak, illetve vizsgálni kellene a teljes közlekedési hálózaton keletkező nemzetgazdasági hatásokat.

4. A kormányok és a magánbefektetők új szerepkörének meghatározása a közlekedési infrastruktúrák fejlesztésének finanszírozásában

A közlekedéspolitikában a piaci bázisú közelítés, mint központba állított kérdés, szükségessé teszi, hogy a kormányok szerepvállalása is megváltozzék. A magánszektor nagyobb felelősséget tud magára vállalni a közlekedési szolgáltatások biztosításában, sőt bizonyos közlekedési infrastruktúra-elemek koncessziós megállapodásokkal megvalósított létesítésében és üzemeltetésében is. Ily módon a jövőben a kormányok szerepe

- a) a kínálat biztosításban, vagy a mennyiségi szabályozásban jelentősen csökken,
- b) ugyanakkor a versenyfelügyeletében és lebonyolításában, a környezeti és a társadalmi érdekek érvényesítésében viszont várhatóan erősödik.

A költség/haszon elemzés fontos eszköz marad a közösségi források ökológiailag legésszerűbb allokálásánál mind a beruházásoknál, mind a szolgáltatások megvásárlásánál.

5. Következtetések

A közösségi közlekedés számára rendelkezésre bocsátott infrastruktúrák igénybevitelében és fenntartásában versenykörnyezetet kell kialakítani. Elengedhetetlen az erőteljes közösségi és felhasználói részvétel a döntéshozatalban. Különösen fontos ez azokon a területeken, ahol a piaci mechanizmus nem megfelelően működik. A nemzetközi pénzügyi szervezetek is segítséget tudnak adni a

kormányoknak ahhoz, hogy olyan fenntartható, jól funkcionáló közlekedési rendszert fejlesszenek ki, amely meghatározó módon segíti az adott ország versenyképességének javítását.

Az intézményi és közlekedéspolitikai reformok végrehajtása elsődleges fontosságú a közlekedési szolgáltatások fenntarthatóságának biztosításához. A szükséges reformok között szerepel a dereguláció és a piacra jutás széleskörű lehetővé tétele és a szervezeti struktúrák korszerűsítése.

A magánbefektetők segíteni tudják a kormányokat ebben a folyamatban azzal is, hogy szerepet vállalnak az új piacok létrehozásának folyamatában, fokozzák a technikai segítségnyújtást, bevezetik a közösségi szektorba azokat az új készségeket, amelyekre a megváltozott helyzetben szükség van.

A közlekedésben a jövőben is lényeges lesz a nemzetközi együttműködés a hitelforrások előteremtésében, mivel a beruházási igények továbbra is növekednek, és se az állami, se a magán szektor nem lesz képes egyedül ellátni a közlekedési infrastruktúra szükséges finanszírozását. Arra is szükség van, hogy további lehetőségeket teremtsenek olyan kiterjedt megállapodások megkötésére, amelyek elősegítik a közösségek és a kormányzati szervek együttes részvételét a közlekedési infrastruktúra-fejlesztő projektek megvalósításában. Az új típusú együttműködés növekvő fontosságú mindazok számára, akiknek célja a közlekedés javítása.

A tapasztalatok hasznosítását rendszeressé kell tenni. Sok tanulási lehetőség adódik a közelmúltban megvalósított projektek finanszírozási struktúráinak tanulmányozásából. A módszerek továbbfejlesztésére van szükség a valódi megtakarítások meghatározásában, a környezeti és a hosszú távú strukturális hatások

értékelésében, továbbá az időmegtakarításokra vonatkozó hatások értékelésében is.

A korábban központilag tervező országok főleg korlátozásokkal kívánták elkerülni a kedvezőtlen hatásokat, de ez oda vezetett, hogy a verseny hiánya miatt elvesztették a rugalmas igényváltásra reagáló képességüket. Célszerűbb ezért olyan stratégiák meghatározására törekedni, amelyek kifinomultabb, közvetett befolyásolással segítik elő a hosszabb távú közösségi érdekek védelmét.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztésében olyan feltételeket kell kialakítani, amelyek egyensúlyt teremtenek az egyéni döntések - az ezzel kapcsolatos kis volumenű tőkekihelyezések (mint pl. a jármű megvásárlása) -, és a társadalmi méretű tőkemobilizálási döntések között. Országoként olyan kiegyensúlyozott, multimodális közlekedési hálózat kialakítására van szükség, amely alkalmas arra, hogy fenntartható és területileg megfelelően strukturált, több közlekedési alágazatot integráló közlekedési rendszert működtessen. Olyan

rendszert, amely biztosítja a lakosság életkörülményeinek javulását, a gazdaság bővülését és ezzel egyidejűleg védi a környezet minőségét is.

6. Irodalom

1. *Bachmann, D.*: Verkehrsdatenvergleich zwischen Österreich und Ungarn. TDK dolgozat, BME, Út és forgalomtechnika tanszék, 15 p. (1998)
2. *Beck, J. M. - Nightingale F. M.*: Highway 407 ETR- Express Toll Route, Highway 104 Western Alignment - An Innovative Way of Highway Development Through Public Private Partnerships. Proceedings of the XIIIth IRF World Meeting. (No. 631-E) Canadian Highways International Corporation, Toronto. 8 p. (1997)
3. *Gáldi, Gy.*: A magyarországi autópálya-fejlesztés lehetséges alternatívái. MBA szakdolgozat. Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, 86 p. (1994)
4. *Gazal, D. - Siposs, Á.*: M5 motorway concession project. Roads, No. 296. pp. 30-43. (1997)
5. *Gedeon, A.*: Közútfinanszírozás és útdíj alternatívák Magyarországon. Diplomaterv, BME, Út és forgalomtechnika tanszék, 85p. (1997)
6. *Gentili, G. M. - Erbetta, J.E.*: Maintenance concessions for national roads: the Argentine experience. Roads, No. 296. pp. 7-16 (1997)
7. Hellenic Ministry of Environment and Public Works: The Egnatia Motorway. Athens, 6 p. (1997)
8. *Loze, A. - Leger, P.*: The Normandy Bridge - An Atypical Toll Bridge. Roads, No. 296. pp. 21-29.. (1997)
9. Malaysian Highway Authority: North-South Expressway. Roads, No. 296. pp. 44-51. (1997)
10. *Micozzi, M. - Page, E.*: California Dreaming Becomes a Reality: A Preliminary Report on the State Route 91 Express Lanes. Roads, No. 296. pp. 17-20. (1997)
11. Motorway Company in the Republic of Slovenia, DARS, d.d.: National Motorway Construction Programme in the Republic of Slovenia. Ljubljana, 19 p. (1996)
12. *Orosz, Cs.*: Az autópályadíjak és az autópálya-finanszírozás külföldi és hazai lehetőségei. Közúti Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle, No. 10. pp. 369-383. (1997)
13. *Orosz, Cs.*: Az útfinanszírozás néhány kérdése Európában. Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle, No. 12. pp. 480-484 (1997)
14. *Tánczos, K.*: Az európai közlekedési miniszterek konferenciájának módszertani ajánlásai a közlekedési beruházások tervezésére és értékelésére. Közlekedéstudományi Szemle, No. 8. pp. 281-289. (1994)
15. *Tánczos, K. - Békefi, Z.*: Methodology and Program Package for Financing Projects. United Nations "TEM HEEP Area Meeting", Senec 12 p. (1996)
16. *Timár, A.*: Attracting Private Capital to Finance Toll Motorways in Hungary. Transport Reviews, No. 2. pp. 119-133. (1994)
17. *Timár, A.*: Hogyan tehető eredményessé a köztestületi - magánvállalkozási együttműködés? Közlekedéstudományi Szemle, Vol. 47. No 7. pp. 259-271. (1997)

EURÓPAI UNIÓHOZ VALÓ CSATLAKOZÁS

Dr. Rixer Attila

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A vasúti regionalizálás

európai gyakorlata és hazai irányai V. rész
A vasúti regionalizálás német gyakorlata

1. Bevezetés

A cikksorozat előző részeiben* a közlekedés és azon belül a vasúti közlekedés regionalizálásának európai jogi szabályozása alapján bemutattam a regionalizálás és ezzel összefüggően a vasúti mellékvonali probléma kezelésének francia, svájci, svéd és osztrák gyakorlatát.

A jelen cikk – az európai áttekintés utolsó elemeként – a Német Vasutak, a DB AG kistávolságú forgalmi stratégiájának, valamint a szövetségi és tartományi regionalizálási politikának a hazai gyakorlatban is hasznosítható alapelveit és elemeit mutatja be.

A német példa különösen érdekes lehet az állami és a regionális önkormányzati megrendelési és finanszírozási felelősség közötti megosztás módszerének és a regionális jogi szabályozás tartalmának tekintetében.

2. A regionalizálás jogszabályi és szerződési konstrukciója és hatása a regionális közlekedési piacra

A regionalizálásra vonatkozó EU-irányelveket és határozatokat a német szövetségi szabályozás a *Regionalizálási törvényben* (R-tv.) vette át, és konkretizálta a vasútra, illetve a vasúti kistávolságú személyközlekedésre (VKTSZK) és a Személyszállítá-

si törvényben (Sz-tv.) az egyéb közhasznú kistávolságú személyközlekedésre (KKTSZK) vonatkozóan, valamint a KKTSZK *tartományi törvényeiben* a regionális ügykezelési szintek tekintetében.

Az EU liberalizációs törekvései a szállítási piacon új mozgást keltenek a hagyományos KKTSZK-struktúrákban. A regionalizálás és a liberalizáció a jogszabályi keretek alapvető megváltozását jelentik. A nagyobb verseny révén a piaci erők a költségek csökkenését és a minőség javulását kell okozzák.

A *regionalizálási jogszabályok* alapvetően megváltoztatták a környezeti feltételeket a megrendelők és a teljesítők, a díjszabások és a finanszírozás vonatkozásában.

A jövőben a VKTSZK-teljesítmények *megrendelői* a következők lehetnek:

- a tartományok tervezési társaságai és hatóságai,
- a tartományi megrendelő társaságok a települések részvételével, vagy anélkül,
- a célszövetségek,
- az egyes körzetek vagy városok.

A *díjszabás* vonatkozásában a jóváhagyási hatáskör a KKTSZK-ra vonatkozóan a közút, és a nem szövetségi tulajdonú vasutak mellett 1996. január 1-től a VKTSZK tekintetében is a tartományokhoz került át. Ezáltal

egy teljesen megváltozott piaci helyzetről van szó, amelynek szereplői megkezdik jövőbeni szerepjátékuk begyakorlását.

A *piaci partnerek* az új megrendelői piacon, azaz a *szállítási piac egyik oldalán* a tartományi minisztériumok, a megyei és a városi önkormányzati hivatalok, a célszövetségek és a szövetségi társaságok. Ezek nagyon különböző ismeretekkel és beállítottsággal rendelkeznek a KKTSZK, és mindenekelőtt a vasúti személyközlekedés tekintetében. Céljuk, hogy a szövetségtől eredő finanszírozási eszközökkel optimális KKTSZK-ellátást biztosítsanak a lehető legkevesebb finanszírozás mellett. A *piac másik oldalán* a DB AG és a többi közlekedési vállalatok állnak, amelyek versenyeznek a közlekedési teljesítmények létrehozásában.

A regionalizálás, és annak megvalósítása a tartományok KKTSZK-törvényei révén, *új regionális piacokat* hoznak létre, *új piaci partnerekkel*. Mialatt idáig a szövetségi állam kiegyenlítő kifizetéseket teljesített a VKTSZK-teljesítmények tekintetében, amelyeket a vasút nem tudott költségfedezően előállítani, mostantól kezdve már a regionális szervek döntenek a régiójukban a kistávolságú forgalmi (KTF) kínálat típusáról és terjedelméről. Ők határozzák meg, hogy milyen KTF-teljesítményeket kell előállítani,

*Közlekedéstudományi Szemle 1998. 2., 4., 5. és 8. szám

ha azokat meg kell hirdetni, és hogy ki állítsa elő a teljesítményeket. A vállalkozási kockázatot (azaz, hogy az elért bevételek fedezik-e a költségeket) a közlekedési vállalatok viselik.

Ezzel a DB AG KTF üzleti területe a regionalizálással kiléphet a szubvenciót kapó szerepből, és öntudatosan léphet fel nemcsak a saját vállalatán belül, hanem a KTF-teljesítményeket megrendelőkkel, a konkurenciával, de mindenekelőtt az ügyfelekkel szemben is. *A szubvencionálási elvtől a versenyorientált költség- és teljesítményfelelősségre való váltás* – ahol a teljesítményeket többé nem kell „belőni”, hanem a versenyárakat az új megrendelők egyenlítik ki – ez a máról holnapra megtett lépés hatalmas a VKTSZK szempontjából is. *A regionalizálás lényege* a KKTSZK-teljesítmények megrendelésének és finanszírozásának egyesítése a regionális szinten. Érvényesül az elv: „*Aki rendel, az fizet*”. Mindezekhez a szövetség bocsát rendelkezésre az R-tv. szerint a tartományoknak 1996-ban 8,7 Mrd DEM összeget, és 1997-től összesen 12 Mrd DEM-et a KTF-teljesítmények megrendelésére és finanszírozására, valamint a beruházások és az üzemi költségek finanszírozására. Az R-tv. szerinti pénzeszközök két finanszírozási forrást szolgálnak a tartományok részére: az úgynevezett status quo eszközök az 1993/94 évi menetrend szerinti VKTSZK-kínálat minőségi-mennyiségi fenntartására, a másik rész a teljesítőképesség javítására. Ezekkel az eszközökkel a törvény szerint „...különösen a VKTSZK-t kell finanszírozni”. *Mivel a települések közlekedésének finanszírozásáról szóló törvény* (TKF-tv.) által biztosított pénzüsszeg, amelyet a tartományok a KKTSZK-beruházások és a helyi utak építésére kaptak, a regionalizálással egy időben a 6,28-ról 3 Mrd DEM-re csökkent, ez csaknem kényszerűen odave-

zet, hogy a többi közlekedési vállalat is megkívánja, hogy részesedjen a vasúti regionalizálási eszközökből. Itt valószínűleg jelentős nyomás fog keletkezni politikai téren. Megerősödik a pénzügyi eszközök terén a verseny még a közigazgatás üres kasszája révén is. Ezért egyes pénzügyi szakértők már azon gondolkodnak, hogy miként lehetne ezekkel az eszközökkel a közhasznú költségvetést kialakítani. Ennek során elsősorban arról van szó, hogy az eddig nyújtott önkéntes teljesítményeket az R-tv.-ből eredő finanszírozás révén térítik meg. Ez a vita, az éppen hogy elégségesen rendelkezésre álló pénzeszközök terén, rendkívüli kihívást jelent a regionalizálás számára. Ezenkívül egy további versenyhelyzetet is teremt a DB AG KTF-je számára.

A VKTSZK a politikai megrendelőkkel szemben egy *átfogó problémamegoldó* a KTF minden kérdésében, a KTF-tervezés területén történő tanácsadástól kezdve a területlefedő KTF-konceptió közös kialakításán keresztül (amely az egykézben lévő vasutakra és buszokra alapoz, a régió más közlekedési vállaltaival szoros kooperációban), a megrendelő kívánságai szerinti, átfogó és gazdaságos problémamegoldás konkrét megvalósításáig. Ahhoz, hogy a politikai megrendelők a KTF-szolgáltatás új minőségének tartósságáról meggyőződhesse-nek, a KTF-ügyfeleket *szövetségként* kell megnyerni. Ehhez a politikai megrendelőkkel szorosan összehangolva, az utaskívágásokat optimálisan figyelembe véve, ki kell alakítani a *regionális KTF-konceptiókat* és a megfelelő kínálatot.

De nemcsak a KTF-ügyfelek és a DB AG mint vállalat akar több és jobb KTF-et, hanem a tartományok is világosan kifejezték a vasúti reformmal kapcsolatos viták keretében, hogy ők a regionalizálástól mindenekelőtt a jobb és több KTF-et várják. A

pénzügyi keretek és a VKTSZK rendszersajátosságai természetesen határt szabnak a ritkán betelepült térségek bekapcsolása és kiszolgálása tekintetében. Ez problémát jelenthet, ha a megrendelő az „ő” VKTSZK-ját különösen a fejlődő térségekre akarja koncentrálni. Más oldalról viszont az „integrált ütemes menetrendre” vonatkozó pilotprojekt tapasztalatai azt mutatják, hogy a keresletre irányuló vasúti kínálatok a régiókban pótlólagos keresletet gerjesztenek.

A tartományi jövőbeli megrendelőkkel folytatott DB AG tárgyalások során a felek *hosszú távú szerződésekre* törekedtek, ugyanis csak így lehetségesek a gördülő állomány és az üzemviteli eszközök vonatkozásában jelentős *beruházások*. Ezen a téren élvonalas volt a Rajna–Majna Közlekedési Szövetség (RMV), amellyel már 1994 augusztusában sikerült megkötnie a DB AG-nak egy 3 évre szóló szerződést a KTF-teljesítményekről, 2,7 Mrd DEM értékben. Ez egyben modell is a KKTSZK-teljesítmények mennyiségi és minőségi megrendelésére és teljesítésére az egyes tartományok számára abban az esetben, ha nem kell pótlólagos teljesítményeket is figyelembe venni. Első alkalommal került itt sor a megrendelt és a szerződésben megállapított teljesítmények teljes pénzügyi kiegyenlítésére. Ennek során a vasúti kiszolgálási kínálat a kereslet miatt csaknem 10%-kal növekedett. Közben már egy sor további megállapodás is megszületett, például Thüringia, Brandenburg, Sachsen-Anhalt és az új Észak-Hesszeni Közlekedési Szövetség (NVV) tekintetében. A többi szerződés is közvetlenül az aláírás előtt áll.

A verseny körvonalazódik az új regionális piacokon. A vidéki, közösségi és privát vasúttársaságok (például a Hesszeni Tartományi Vasút, az SWEG vagy a Regentali Vasút) mellett külföldi vasutak is felkínálják teljesítmé-

nyeiket (például a Közép-Thurgau Vasút), valamint a szállítási és járműipari új versenytársak, továbbá a közhasznú autóbusz-társaságok.

Ennek során úgy látszik, hogy annak ellenére, hogy egyes vonalak átadtak a konkurensek részére (mint például Vogtlandban a Regentali Vasútnak), a DB AG KTF-teljesítményeinek volumene a következő időszakban jelentősen emelkedni fog. Ezért egyes tartományok előbb *rövid távú szerződéseket* kötnek az integrált ütemes menetrendet megelőző szakasz realizálására, amelyeket majd a próbaidő után a térségi hálózatra az összes közlekedési mód összehangolt ajánlatával egészítenek ki.

3. A DB AG kistávolságú forgalmi üzleti területi stratégiai koncepciójának alapelvei és alapelemei

A vasút oldaláról úgy tűnik, hogy a regionalizálás következtében a *kistávolságú közlekedési piac alapvetően átalakul*. Ez, és a megrendelési és a finanszírozási funkciók egyesítése a regionális szinten egy sor kérdést vet fel: Mit változtat meg a regionalizálás? Milyen új lehetőségek adódnak a keretfeltételek megváltozásából? Melyek a DB AG kockázatai és esélyei a KTF üzleti területen?

A vasúti reform és a regionalizálás alaposan megváltoztatta a *keretfeltételeket* a VKTSZK tekintetében:

- újfajta cselekvési szabadság a DB AG jogi és gazdasági reformja révén,
- új szervezeti struktúra mint önálló üzleti terület,
- a két német vasút egyesítése a KTF területén is,
- a piacok liberalizálása és
- egy teljesen megváltozott piac- és versenyszituáció a regionalizálás, azaz a megrendelés és a finanszírozás egyesítése következtében a régiók szintjén.

A VKTSZK ennek az alapvető változásnak a következtében megkapja azt a *lehetőséget*, hogy versenykörnyezetben, a közigazgatás beszűkülő ügykezelési kereteitől megszabadulva, megfelelő hatáskörrel rendelkező versenytársaként rugalmasan tudjon cselekedni. A DB AG KTF-je állja a versenyt, ugyanis a konkurencia erősíti a kreativitását és a teljesítőképességét, és innovációkat folytat. A becslétes és azonos feltételek közötti verseny *nagy lehetőség* a vasút számára. A távolsági forgalom és az áruszállítás rendszerkényszeréhez igazodva a KTF évekig inkább igénytelen jelenlétet folytatott. Mégis már a DB AG első leltára kimutatta, hogy ez az üzleti terület a múltban nyilvánvalóan alul volt értékelve. A 11 Mrd DEM nagyságú bevételeivel – a DB AG 24 Mrd DEM összforgalmához képest – a KTF a legjelentősebb forgalmú üzleti terület a számok szerint is, a közhiedelemmel ellentétben.

A KTF keretében naponta 31000 vonat közlekedik, ebből több, mint 12000 a vonzaskörzetekben. Az éves kb. 6%-os forgalomnövekedés hangsúlyozza azt az esélyt, hogy az utaselvárásokhoz optimálisan igazított kínálat egyre több forgalmat fog átvonzani a közútról a vasútra.

Ez azt is mutatja, hogy ez a pozíció a jövőorientált és erőteljesen növekvő *KTF üzleti területen* (KTF-ÜT), az ügyfélkivánságoknak megfelelő teljesítménykínálat kialakítása és a korszerűsítés révén még további attraktív kínálatot és stratégiai szövetséget tesz lehetővé.

Ez a KTF viszonyában szűkségszerűen alapvető változást kell maga után vonjon a konszernen belül. Ugyanis még mélyen gyökereznek a hagyományos viselkedésminták, még nem minden érdekelt ismerte fel annak jelentőségét, hogy mekkora a *KTF szerepe* a konszern gazdasági fejlődésében, valamint a *többi üzle-*

ti terület munkahelyeinek biztosításában. Ezért itt még további erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy megvalósuljon a DB AG igénye helyileg is, azokkal a piaci partnerekkel szemben, amelyek fellépnek a vasúti *„rendszerházzal”*, szemben.

Az *újraorientálás* eszközei a termelékenység jelentős emelése, a kínálat attraktivitásának megfelelő növelése, és a rugalmas, a piaci követelményekhez igazított szervezet és személyzeti stratégia, de mindenekelőtt a még gyakran a műszaki termelési folyamatok által formált piaci viszonyoktól az abszolút ügyfélorientációig terjedő átfogó *újrakialakítás*. Mindez

- javított szervizt,
- nagyobb komfortot és tisztaságot,
- a műszaki fejlődés forszírozását, valamint
- a vitathatatlan ökológiai rendszerelőnyök továbbfejlesztését

jelenti a versenyképes kondíciók eléréséig.

A KKTSZK-ról kialakult vélemények csak akkor változnak meg, ha a közlekedési eszközök maguk is megváltoznak kínálatuk és attraktivitásuk tekintetében.

Sok minden már megváltozott: az érzékeny közvélemény jól érzékeli, hogy már sok minden mutatja a fejlődés jeleit. Ezt bizonyítja a növekvő utasszám és a bevételnövekedés.

A vállalaton belül is fokozatosan érzékelhető a KKTSZK valódi rangja. Nemcsak a legnagyobb bevételű, hanem a *legjobb növekvő üzleti terület* is.

A regionalizálás következtében kialakult piaci helyzet-változások alapvetően érintik a piac megrendelő-teljesítő oldalát és az ügyfelek (azaz az utasok) piacát.

A DB AG KTF-ÜT-je felkészült erre a helyzetre. A megrendelőkre irányuló, rugalmas szervezettel és érdekeltté tett munkatársakkal, akik aktívan elkötelezettek az árbevétel, a költségek és

a piaci részesedés iránt egy újrakialakított környezet alapján. 19 *regionális központ* a „DB AG rendszertárház” tárgyalópartnereként és képviselőjeként áll a mindenkor megrendelők rendelkezésére. A KKTSZK összközlekedési teljesítményeinek tervezése és előállítása így egy kézben koncentrálódik.

Természetesen a DB AG a *marketingeszköztárát* az új helyzetnek megfelelően illesztette, mégsem könnyű feladat az új piaci partnereket meggyőzni arról, hogy most már mindent újszerűen és jobban tud és fog csinálni.

Első helyen áll az új piaci *partnerek informálása* a regionalizálás lehetőségeiről és esélyeiről.

A *KKTSZK-koncepció* kialakításakor segítséget nyújt, és a KTSZK know-how-ját is rendelkezésre kívánja bocsátani a tervezési tanácskozások során.

Az úgynevezett tartományi kínálatra – amely a VKTSZK-ban bázisként az 1993/94 évi menetrendi teljesítményeknek felel meg – ráépítve dolgozza ki minden megrendelővel együttműködve a *méretre szabott kínálati koncepciót*.

Hosszú lejáratú szerződésekre törekszik megrendelőikkel, az illetékes területi testületekkel. Csak így lehet számolni jelentős gördülőállomány- és üzemiberen-dezés-innovációkkal.

Egy példával megvilágítva a *kínálattervezési* helyzetet: Észak-Rajna Westfáliában a KKTSZK-törvény szerint a közúti és a vasúti KKTSZK tekintetében az illetékességet a megyék és a megyei jogú városok 9 regionális célszövetsége és egyesülése veszi át.

A helyzet természetesen *tartományonként* változik. Ez azt jelenti, hogy minden regionális egység számára a hálózati és kiszolgálási szabványokra vonatkozó előírások alapján *regionális kínálati koncepciót* kell kialakítani, amelyeket azonban – mindennekelőtt a vasúti közlekedésben – a mindenkor körzet- és célszövet-

séghatárokon ismét „passzítani” kell, hogy egyrészt az utas a „határokon átmenően” is használhasa a vasutat, másrészt a vasút abban a helyzetben legyen, hogy az összekapcsolódó vonalakat gazdaságosan tudja üzemeltetni.

És természetesen figyelembe kell venni a *térség olyan struktúráis adottságait*, mint a településsűrűség, a lakó- és munkahelyi súlypontok, és ezzel a meglévő forgalmi áramlatokat, és a vasút sajátos infrastrukturális adottságait.

Ezenkívül be kell vonni a mérlegelésbe az előrelátható tervezési koncepciókat a vasúti infrastruktúra előrettekintő koncepcionálására. Ugyanakkor optimálisan kell illeszteni a teljesítménykínálatot a kapacitások és a vonalvezetés tekintetében a meglévő keresleti potenciálhoz.

Ennek során az *utasok számára* lehetőleg átszállásmentes, közvetlen összeköttetéseket, optimális járatcsatlakozásokat kell biztosítani – mind a távolsági vonatforgalomhoz, mind a saját és idegen buszjáratokhoz – rövid várakozási idővel, és a vasúti kínálat magas időbeni rendelkezésre állásával, valamint könnyen megje-gyezhető indulási időekkel.

Az ügyfélpiac tekintetében a KKTSZK jövője szempontjából döntő a *vasútállalat és az utas találkozása*.

A DB AG a buszok és a vasút egy kézben *optimálisan összehangolt teljesítménykínálatával* – a *harmadik felekkel történő kooperációban* is – ki akarja játszani a *szinergiahatását* mind a teljesítményi, mind a költségoldalán. Csak így biztosíthatja a vasút piaci részesedését, forgalmát és munkahelyeit.

A DB véleménye szerint, ha sikerül a gondolkodását és cselekvését az ügyfelek kívánsága szerint átállítani, és az ügyfeleket az attraktív és olcsó kínálatok és termékek révén a szövetségeseivé tenni, akkor a politikai megrendelők is mellé állnak.

Önkritikusan vizsgálva, az eddigi szolgáltatások még nem teljesen ügyfélorientáltak.

Mégis: *a DB-nek kezdeti és versenylőnye van mint rendszerkínálónak*, és ezt ki is akarja használni.

Nyilvánvaló, hogy új ügyfeleket csak akkor tud nyerni, ha szubjektív versenylőnyt nyújt a saját autóval szemben, és ha a vasúti „szűzföld” hozzáférési küszöbe jelentősen csökkenthető.

A KTF üzleti területen az igényekkel szembeni három fontos *stratégiai tétel*:

1. Döntő mindenekelőtt a még gyakran a műszaki termelési folyamatok által meghatározott teljesítményviszonyok átfogó újjáalakítása az *abszolút ügyfél-orientációig*.

2. A *DB AG* a VKTSZK-ban nemcsak egy vasúti közlekedési vállalat, hanem egy olyan rendszert is felkínál, amely a többi közlekedési móddal szoros *kooperációban* a *teljes régió* mobilitási problémáját *egységesen* oldja meg.

3. *A hatásköri és feladatfelelősséget a régió veszi át*. A döntéseket ott kell meghozni, ahol a legnagyobb az ügyfélközelség, helyben, a régiókban. A központ mindenekelőtt csak koordinátor és szolgáltató a régiók, azaz a helyi stratégiai üzleti egységek számára.

Kétségtelenül nehéz feladat a *gondolkodás és a cselekvés átalakítása*, a szerződések teljesítésére hivatott hatósági szervezetből a saját felelősségű, rugalmas, világos teljesítmény- és költségorientált piackialakításig tartó folyamatban.

A KTF *piaci stratégiájának alap gondolata* egészen egyszerű: „A vasúti utazás legyen olyan egyszerű és olyan kényelmes, amilyen csak lehetséges!”

A mai szempontból a vasúti „rendszertárház” teljesítőképessége olyan *versenylőnyt* biztosít, amit tovább lehet fejleszteni a termelési hatékonyság növelése és a célí-

rányos beruházások révén.

Ezért egyedül a KTF *gördülő állománya*nak beszerzésére és korszerűsítésére a következő években csaknem 7 Mrd DEM-et terveztek be. A beszerzési program 400 S-Bahn szerelvényt, 150 elektromos motorvonati szerelvényt, 100 gyors NeiTech-szerelvényt és 340 új könnyű mellékvonali motorkocsit tartalmaz. Ide számítható még a 350 további új emeletes kocsit, és az átfogó korszerűsítési program kb. 1,2 Mrd DEM értékben az S-Bahn-ok és a KTF-kocsik tekintetében.

Ezt a *beruházási offenzívát* még további 2,1 Mrd DEM összegű tétel egészíti ki, összesen 500 új berlini S-Bahn szerelvény tekintetében. 2005-ig be kell fejezni a járműpark megújítását. Ezzel egyidejűleg egyre több mozdonyvontatást kell motorkocsival kiváltani.

Érdemes megemlíteni, hogy ez a beruházási offenzíva közgazdasági szempontból *előremutató stratégiaként a munkahelyek ezreit* biztosítja nemcsak a vasút területén, hanem a vasúti járműiparban, valamint a beszállítóknál és a kooperációs partnereknél is.

Ezekkel a járművekkel, mindekelőtt a VT 611 sorozatú új NeiTech-vonattal, mint „zászlóshajóval”, a DB AG az új megrendelők: a tartományok, a területi önkormányzatok, a célszövetségek számára méretre szabott, S-Bahn-ból, StadtExpress-ből, RegionalBahn-ból és RegionalExpress-ből álló *termékskalát*, illetve *személyszállítási logisztikai láncot* kínál fel egyfajta *építőszekrényelv* alapján.

A több, mint fél millió lakosú *vonzáskörzetekben* a fő terhet az S-Bahn-ok viselik. Erre a kínálatra a StadtExpress épül rá, amely – legalább órás ütemben – a környékről az utasokat behozza a vonzáskörzetekbe, ahol csak a fontosabb csomópontokon áll meg. A nagy *települési központokban* a StadtExpress veszi át a

terhet az S-Bahn-tól. A *régióban* ezt a feladatot a RegionalBahn veszi át, legalább 2 órás ütemben. A RegionalExpress kiegészítő gyorsvonati kínálatként kiválasztott állomásokat szolgál ki.

A DB AG teljesítménykínálatának egy további kulcseleme az *integrált ütemes menetrend* (IÜR). Ennek keretében

- a régió minden kiszolgált helyét,

- egész nap és egész héten,

- kötött, könnyen megjegyezhető ütemben,

- optimális csatlakozásokkal a buszokhoz és a távolsági vonatokhoz,

- a csomóponti állomásokon egymással összekapcsolják.

A járatok egymásra épülésével egy és két órás ütemben közlekedik alapvetően minden vonalon és minden órában egy vonat, szombaton és vasárnap is.

Az *egységes integrált kínálat* rendkívüli *ügyfél- és versenylőnyt* jelent, amit a buszok és a vasút összehangolt teljesítményével még tovább kívánnak növelni.

Az *alapfeltétel* az optimálisan összehangolt kínálat, lehetőleg egy kézből, illetve a régió összes közlekedési eszköz fajtájának kooperációja, és az együttes kizárólagos orientáció a közös *ügyfélhasznokra*:

- *egy menetrend,*

- *egy menetjegy,*

- *egy ár.*

Sem a tartományi, sem a megyei határ nem képezhet barikádot a KKTSZK számára. Ezt a tartományok is felismerték. Képzeljük el azt, hogy minden megye határán át kell szállni, a csatlakozások nem passzolnak, és hogy ráadásul még új jegyet is kell venni. Ez éppen az ellenkezője lenne annak, amire a vasúti reform és a regionalizálás törekszik. Az *IÜR alap gondolata* a következő: a vasút használatát olyan egyszerűvé kell tenni, amennyire csak lehetséges. Az ideális esetben egyszerűen az em-

ber csak felszáll a vonatra, és máris utazik – abban a biztos tudatban, hogy mindenütt biztosítva van a csatlakozás – éppúgy, mint az autó esetében. A fontos ebben az összefüggésben az, hogy a vasúti közlekedés, az IÜR különösen gazdaságos formájában, csaknem olyan árhasznú lenne, mint a vonaljárat busz közlekedés, ha csak éppannyira kevés adót kellene fizetnie.

Így például a vonaljárat busz közlekedésnek nem kell 4 Mrd DEM pályahasználati díjat fizetnie, mint a VKTSZK-nak. Ráadásul még mentes a tehergépjárműadótól is.

4. A DB AG kooperációs koncepciója a regionális közlekedésben és a regionális piactérprojektek rendszere

Azok a feltételek, amelyek szerint a regionalizálás jó a DB AG részére, a mély változások ellenére még túlnyomórészt kedvezőek, ugyanis:

- évtizedek óta a különböző szakemberek közös munkája révén a vasút és a közút egy átfogó KTF-know-how-ra tett szert,

- a KTF (továbbiakban: regionális) üzleti terület (R-ÜT) átfogó problémamegoldó hatáskörrel rendelkezik a területlefedő KTF-teljesítmények gazdaságos előállítására a legnehezebb keretfeltételek között is,

- az átfogó beruházási offenzíva nemcsak a múlt hatalmas elmaradását kezeli, hanem a jövőre nézve is példamutató koncepciót valósít meg.

Most a *versenylőnyt tartós teljesítményelőnyvé kell változtatni*. A DB AG R-ÜT-je az adott térségben úgy működik, mint az egyedüli tárgyalópartner és képviselő a KTF-ben a „DB AG rendszerház” részéről a megrendelői számára. A KTF a közlekedési teljesítmények teljes tervezése és előállítása egy kézben van koncentrálva. A DB AG ennek során úgy értelmezhető, mint a

KTF-konceptió tekintetében egyseges, komplett kínálatot nyújtó rendszer, illetve „rendszerház”.

Ehhez társul az egyesek számára váratlanul *magas innovációs képesség* a műszaki területen is, amelyet a múltban az idevágó jogszabályi rendeletek és előírások nagy mértékben gátoltak, de most az új feltételek között szabadon érvényesülhet. Vannak még *racionalizálási tartalékok* is, amelyek aktiválhatók. Ez konkrétan a különösen olcsó és könnyű mellékvonali járművek alkalmazását, és az egyszerűsített üzemviteli folyamatokat jelenti. Továbbá a mechanikus és manuálisan kezelt jelzők, váltók és sorompók kiváltását a *modern elektronikával*, mindenütt, ahol az gazdaságos. Különleges jelentőségű a többi közlekedési eszközzel és móddal történő *célirányos kooperáció* révén a *szinergiahatások aktiválása* az átfogó és integrált KTF-rendszer keretében.

Tehát a KTF világa alapvető változásban van. Többé már nem az egyes közlekedési módok, az egyedi kínálatukkal a meghatározók, hanem az a képességük, hogy a *közlekedést mint rendszert* szervezzék meg az ügyfelek hasznának szempontjait figyelembe véve, és optimálják a más közlekedési eszközökkel való kapcsolódás helyét.

A DB AG, mint vasúti szállítási vállalat, mindenhol egyedül is tud operálni – „a KTF mint a vasút része” elv értelmében – mint KTF-vállalat, ami az ügyfélhasznok szempontjából dokumentált stratégiai cél, azonban szükséges, hogy a *piacokon együttműködjenek* a többi közlekedési móddal, hiszen azok végzik a finomelosztást. A KTF ezért a DB AG számára mindig egy *kooperációképességi kérdés*: Az ügyfelek joggal várnak el egységes szervezett integrált KTF-kínálatot, amely megfelel az igényeiknek és a regionális sajátosságoknak. Ebben az értelemben a kooperáció a regio-

nalizálás szükséges alkotóeleme.

A kooperáció mindig és mindenütt csak ott sikeres átlagon felül, ahol tudatosan és célzottan használják ki a különböző közlekedési eszközök együttműködésének szinergiahatását a költségekre és a teljesítményekre, az ügyfélhasznok érdekében. Ha a közhasznú közlekedési vállalatok az utasaikat a legnagyobb haszonnal akarják megajándékozni, akkor a közlekedési eszközök erősségeit összesíteni kell, és közösen kihasználni. Az ebben az értelemben optimált kínálatok *integrált kínálatok*. Az ilyen jellegű együttműködés elmélyítése és javítása mindennél fontosabb.

A piaci potenciál a vasúttól függ. A rövid szakaszok több, mint 80%-át személygépkocsival teszik meg. Minden közlekedési eszköznek megvan a maga tipikus *rendszerelőnye* az utasforgalom volumenétől, az elérhetőségtől, az utazási távolságtól vagy az utazási időpontoktól függően. Ez egyaránt így van a személygépkocsi, a busz és a vonat tekintetében. Ezeket kell egyesíteni az ügyfelek javára. Így a KTF-rendszer sokkal *sikeresebb alternatívája* lehet mind ökológiai, mind ökonómiai értelemben a motorizált magánforgalomnak, a megrendelők és az utasok szempontjából egyaránt.

A DB AG KTF-jének az a célja, hogy egyidejűleg optimálja a megrendelők és az utasok hasznát a kettős stratégia értelmében. Tehát az utasoknak, a megrendelőknek és a DB AG KTF-jének alapvetően közös az érdekük: *flyamatos utazási lánc* felkínálása, gyors és kényelmes összeköttetésként, az egyéni utazási célok tekintetében, a lehető legtöbb ember számára.

Azt az alapgondolatot, hogy egy tisztán strukturált, könnyen megjegyezhető és – mindennekelőtt – egyszerűen felhasználható KTSZK teljesítménykínálattal attraktív rendszert építsen ki, a vasút az alapkínálatával, az IÜR-rel,

közvetlen ügyfélhaszonná alakítja át. Csaknem minden regionális megrendelő megfogalmazza ezt a *területfedő koncepciót*, ami nemcsak valamennyi érdekeltnek felel meg nagyon jól, hanem a KTF-ügyfelek részére alapvető teljesítményjavulást is jelent. Ugyanis nemcsak több vonat közlekedik fix és könnyen megjegyezhető menetrend szerint, hanem a legtöbb esetben az utazási idő is rövidül, és mindenekelőtt: a vonatcsatlakozások egymás közötti, valamint a távolsági forgalommal és a buszjáratokkal történő összehangolásával a csomóponti állomásokon és a közvetlen összeköttetések számának növelésével a várakozási idők gyakorlatilag megszüntethetők.

A DB AG a *pilotprojekteket* egész sorával próbálja ki ezt az *integrált koncepciót* a vasúti rendszerre.

A *tapasztalatok* – elsősorban a Rajna-Pfalz-i és az Allgäu-Schwaben-i IÜR tekintetében – azt mutatják, hogy a közvetlen összeköttetések a régiókban *pótlólagos keresletet* gerjesztenek.

Különösen jelentős ezen a téren a fejlődés a Rajna-Pfalz régióban bevezetett IÜR-nek köszönhetően. A kínálat megduplázásával a hétvégeken az utasok száma 200–300%-a növekedett, míg a hétköznapi kereslet 43%-kal emelkedett a kínálat csekély bővítése mellett.

Ennek ellenére sok *regionális busztársaság* még bizalmatlanul figyel a buszmenetrendek összehangolását a VKTSZK-kínálattal, és a járáshálózat ezzel kapcsolatos új koncepcióját. Félnak az utasvesztéstől és a magasabb költségektől. De már itt is kezd átalakulni a gondolkodás. A KTF-ben a busz- és a vasúti közlekedés integrált kínálatkialakításának előnyeit már nemcsak a vizsgálatok és Svájc gyakorlati tapasztalatai bizonyítják, hanem a német pilottárségek tapasztalatai is.

Így 1994-ben Rajna-Pfalz tartományban a Rajna-Pfalz-i üte-

mes közlekedés első lépcsőjében *ismét üzembe helyezték* a KTF részére a Grünstadt – Monsheim vasútvonalat, átszervezték a meglévő buszjáratit rendszert, és a vasúti ütemhez igazították. Az eredmény: ahol a buszokkal naponta 1500 ember utazott, ma csaknem 2000-en utaznak vonaton és buszon. Ugyanakkor az üzemi ráfordítások is csökkentek az új buszvonalakon a régi átlaghoz képest.

Az *IÜR-intézkedéscsomag* révén a KKTSZK esélyt kap arra, hogy először nyújtson utasai számára hasonló előnyöket, mint amit a személygépkocsi: az egész napos rendelkezésre állást – még a hétvégeken is – és azt a garanciát, hogy mindenütt oda-vissza közlekedhetnek, mert a csatlakozások összehangoltak.

Különösen jó példa a fokozott ügyfél-orientációra az „Ügyfél-gondozás a KTF-ben” koncepció. Ennek az a célja, hogy a vonatkísérő szolgálat munkatársai számára új, jövő- és ügyfélorientált *foglalkozási képet* alakítsanak ki, amely a KTF reprezentánsainak vendéglátó és kiszolgáló szerepét a vonaton tartalmilag újradefiniálja, és hogy ugyanakkor az „ügyfélmunka” keretfeltételeit az erős saját felelősség révén, teamek képzésével, és a konkrét munkafeltételek gyors javításával a célnak megfelelően alakítsa. Ide tartozik szélesebb értelemben a szociális helyiségek tervezett átfogó újjáalakítása, és a szolgálati rendek megváltoztatása. Jelenleg folyik Cottbusban és Hofban ennek a projektnek a teljes hálózati elterjesztése érdekében a pilotfázis.

Az ügyfél-orientáció egy másik sikeres pilotprojektje a „szép hétvégét” *kezdemenyezés*, amelynek lényege, hogy a vasúti utazások a régióban olyan egyszerűek és olyan kényelmesek legyenek, amennyire csak lehetséges. A „szép hétvégét” tarifaaajánlat ezen túlmutat: ezzel nemcsak az eddig gyengén kihasznált hétvégi kapacitásokat sikerült megtölteni, hanem mindenki előtt sikerült bizo-

nyítani azt is, hogy milyen fontos az ügyfelek számára az egyszerűen használható és átlátható kínálat.

A KTF-ről ismét mindenki beszél. A 14 év feletti németek 89%-a ismeri a „szép hétvégét”, 10%-a már használta egyszer, és ezek csaknem kétharmada újra igénybe akarja venni. Az *imázshatás* is nagyon jelentős: csak 5%-nak nem tetszik, a többség szerint a vasút képe ezzel javult, 80% úgy nyilatkozott, hogy ajánlani fogja barátainak és ismerőseinek. És mindenekelőtt: a „szép hétvége” bizonyítja, hogy *az ügyfelek visszahódíthatók a közútról*. A 40%-kal több utas, a 120 Mrd DEM bevétel, a több, mint 5 millió eladott jegy világosan beszél. Ezzel a DB AG KTF a legjobb úton van ahhoz, hogy a múltbani negatív imázsát levetthesse.

Új ügyfeleket a vasút csak akkor tud megnyerni a KKTSZK-nak, ha sikerül *átélhető teljesítményelőnyöket* nyújtania, és a lehető legjobban lecsökkentenie a *hozzáférési küszöböt* a vasúthoz mint „szűzföldhöz”. Ideális esetben a vonatba és a buszba – pontosan, mint az autóba – be kell ülni, és el kell utazni. Pontosan ez az *új KTF-filozófia*. *Jövőt és növekedést csak egyetlen stratégia ígér: az ügyfelek kiváló szolgálata.*

5. A regionális közlekedéspolitikai Hessen tartomány példáján

5.1. A KKTSZK regionális jelentősége

Az elmúlt években a közhasznú közlekedés keretfeltételei alapvetően megváltoztak Németországban. A vasút privatizációja és a kötöttpályás kistávolságú közlekedés regionalizálása a tartományokat, a tartománykörzeteket és a településeket új feladatok elé állította, de ugyanakkor új esélyt is nyitott számukra, hogy a mobilitást hosszú távra biztosítsák, és hogy a közlekedéspolitikába tar-

tósan beépítsék az ökológiai és a szociális szempontokat. Ennek feltétele az *„integrált összközlekedési rendszer”*. Ennek esetén valamennyi szállítási módot azok sajátos erősségeinek megfelelően kell igénybe venni, és pedig nem az egyedi intézkedések, hanem a stratégiai irányultságú intézkedéskombinációk formájában.

A Hesseni Közlekedési Minisztérium szerint a mobilitási igények megvalósítása közben *közlekedéspolitikai cél* a közúti gépjárműfogalom kiváltása és csökkentése, valamint a környezetet kímélő közlekedési módokra és eszközökre áttérítése, és a nem áttéríthető, szükséges motorizált egyéni közlekedés környezetorientált optimalítása. A KKTSZK-nak ebben központi jelentősége van. De csak akkor lehet sikeres, ha jelentősen emelik a minőségét. Ebből a szempontból az olyan *szervezési intézkedések*, mint például a közlekedési (és a tarifa)szövetségek kialakítása, a hálózati és menetrendi kínálat bővítése, a tarifa- és értékesítési rendszerek egységesítése, rugalmas üzem módok bevezetése, valamint az üzemvitel optimalítása a javítás lehetőségei. Azokban az esetekben, amikor a motorizált egyéni közlekedés konkurencia, a személygépjármű-használat javát szolgáló egyoldalú attraktivitás-emelést kerülni kell.

A *közlekedésirányítási rendszerek* bevezetése a minisztérium szerint akkor pozitív hatású, ha a személygépjármű-utazások áttérődését eredményezi a környezetbarát közlekedési módokra (KKTSZK, kerékpáros és gyalogos közlekedés).

Az aktuális helyzetet az jellemzi, hogy a teljes közhasznú közlekedés alapvetően átstrukturálódik olyan mértékben, amilyenre még a Szövetségi Köztársaság fennállása alatt nem volt példa. Ennek a „*közlekedéspolitikai váltásnak*” a végrehajtására európai, szövetségi és tartományi szintű jogi szabályozások szület-

tek. Erre vonatkoznak európai szinten az EGK Tanács 1191/69 (módosítva: 1893/91) és 440/91 számú irányelvei, szövetségi szinten a személyszállítási törvény, valamint a Szövetségi Vasutak privatizálása (vasúti szervezeti reform). Ebbe az új keretbe illeszkedik a KKTSZK, beleértve a VKTSZK-t is, feladat- és finanszírozásfelelősségének áthelyezése a szövetség illetékességéből a tartományokra és a településekre (regionalizálás), és a megrendelési elv bevezetése a KKTSZK és a VKTSZK közlekedési teljesítmények tekintetében. Ezek együttvéve teszik szükségessé a KKTSZK és a VKTSZK újrászervezését a tartományok és a települések részéről.

Hessen tartomány ezt már 1993-ban számításba vette, amikor meghozta a hesseni KKTSZK továbbfejlesztéséről szóló törvényt (KKTSZK-törvény). Ezenkívül mértékadó részesedése van a két hesseni közlekedési szövetségben (RMV és NVV).

5.2. A KKTSZK-törvény mint jogi alap

A KKTSZK-törvény egyaránt vonatkozik a közúti és a vasúti KKTSZK-ra, amely utóbbi még 1996. I. 1-ig a „szövetség feladata” volt. A regionalizálásra való felkészülésként mindenestre már jelenleg is a KKTSZK-ért felelősök (tartományi körzetek, szabad városok és az 50000 lakos feletti települések) rendelik meg a vasúti teljesítményeket is. A KKTSZK területlefedő attraktivitásának kialakítása céljából a felelősök közlekedési szövetségeket képezhetnek, amelyek illetékesek a tarifarendszerek és a menetdíjak, a regionális közlekedési útvonalak és hálózatok, valamint a tervezés tekintetében, még ha azok túlnyúlnak a felelősök illetékességi területén kívülre is. Ők kapják az üzemeltetési és a szövetségi társaság költségtámogatását is. A települé-

sek közlekedési viszonyainak javítását célzó beruházások támogatását a TKF-tv. és a pénzügyi kiegyenlítési törvény (PK-tv.) szerint elsősorban a települési önkormányzatok biztosítják, akik a közlekedési szövetség tagjai vagy résztvevői.

A hesseni tartományi kormányzat meg van győződve arról, hogy ez a törvény és a felsorolt tartományi eszközök olyan helyzetbe hozzák a települések önkormányzatait, hogy a jelenlegi súlyos költségvetési problémák ellenére képesek a KKTSZK javítására.

5.3. A KKTSZK-szövetségek mint a menetrendi és a tarifaegység megteremtői

A két hesseni közlekedési szövetséget 1994 nyarán alapították. A társaságok tulajdonosai a mindenkori tartományi megyék, a megyei jogú városok, valamint a tartomány, amelyhez mindkét társaság tartozik. Az üzem megkezdésére 1995 májusában, a menetrendváltáskor került sor.

A területileg körülhatárolt és területlefedő szervezeti forma révén lehetséges az ügyfélbarát, egységes tarifa-, értékesítési és információs rendszer és a regionálisan összehangolt, integrált hálózati és ütemes menetrend. Az IÜR alapján például az egyes vonalakat az egyes kapcsolódási pontokban, az úgynevezett csillagállomásokon az egész hálózatra kiterjedő, ütemes kínálatrendszerbe fogják össze. Az IÜR új normát jelent a régió hozzáférhetősége tekintetében a közhasználatú közlekedési eszközök révén. Különösen a vidéken van központi jelentősége, mivel ott a járatok ritkábbak, mint a vonzáskörzetekben. A regionális ráhordó buszjáratok – különösen a ritkán benépesült térségekben – akkor csatlakoznak a vonatokhoz több irányban, ha a hálózati menetrendjük koordinált a csillagállo-

másokkal.

A szisztematikus és könnyen megjegyezhető menetrend javítja a közhasznú közlekedés piaci esélyeit. Minél jobban funkcionál a szállítási lánc, annál hamarabb sikerülhet a továbbnővekvő közlekedési piacon nagyobb részesedés megszerzése a közhasznú közlekedés javára.

A közlekedési szövetségek teszik azt is lehetővé, hogy a regionalizálás hatékonyan valósuljon meg. A települések, mint a VKTSZK és a KKTSZK megrendelői, társaságot alakítanak például kft. formájában, és közjogi megállapodással megegyeznek, hogy a KKTSZK-feladatot közösen végzik. Ennek megvalósítására (a regionális közlekedési járatok és menetrendek kialakítása, egységes tarifák megállapítása az egész területre, a regionális közlekedési teljesítmények megrendelése, a regionális forgalom koordinálása a helyivel) a rezstársaságok (menedzsment és igazgatás) szolgálnak. A szövetségek hangolják össze a regionális közlekedést, amelyekért felelősek, az egyéb helyek KKTSZK-jával, amit a helyi KTSZK-társaságok (HKTSZKT) és a közlekedési vállalatok bonyolítanak. A HKTSZKT-kat a vidéken a tartományi megyék és a megyékhez tartozó települések alapítják. A megyei jogú városokban ezt a feladatot a közlekedési vállalatok veszik át. A vállalkozók (a közlekedési teljesítményeket nyújtók, mint például a DB AG, a Hesseni Tartományi Vasút Kft., a szövetségi busztársaságok, közlekedési vállalatok, privát buszvállalkozók) önállóak maradnak, de vállalkozói kooperációba (megyei közlekedési társaság) is tömörülhetnek. Ekkor azonban biztosítani kell, hogy a verseny továbbra is fennmaradjon. A regionális közlekedési teljesítményeket a szövetséges vállalkozóknál, a helyi közlekedési teljesítményeket a helyi közlekedési társaságnál rendelik meg.

5.4. A tartományi költségvetés támogatási szerepköre

Azt, hogy a hesseni tartományi kormány milyen magasra értékeli a szövetségeket, nemcsak az mutatja, hogy *betársul* a szövetségi társaságokba, hanem az is, hogy ezeket jelentős mértékben *támogatja*. A szövetségek előkészítésére *finanszírozza* a szükséges vizsgálatokat és szakértői véleményeket, amelyek mind a megalakulás, mind pedig a „regionalizálás” szempontjából általában nagy jelentőségűek. Ilyenek például a KKTSZK regionalizálási koncepcióját, a VKTSZK-ban a vonali költség- és bevételszámítást, a VKTSZK integrált hálózati és ütemes menetrendjének kialakítását, valamint a tarifát megalapozó vizsgálatok. A szövetségek megalakulásával a hesseni kormánynak egy megfelelő tartományi eszköz áll a rendelkezésére a KKTSZK-törvénynek és a szerződéseknek megfelelően, amelyből ő fedezi a szövetségi társaság költségeinek 85%-át, beleértve a szükséges vizsgálatok költségeit (rezsiköltségek) is. A kooperációs támogatások (az áttarifálási és harmonizációs veszteségek, amelyek az egységes regionális tarifa bevezetésével keletkeznek a szövetség területén) 85%-át ugyancsak a tartomány fedezi. A *partnerségi modellben* szó van a regionális közlekedés kiegészítő teljesítményeinek megvalósításáról is. A tartomány itt is magas támogatást, 50%-ot biztosít. Az infrastruktúraköltségek dotációjából (kiutalások a helyi infrastruktúra üzemben tartási költségeire), főként az üzemcsarnokokkal és a közlekedési infrastruktúra (megállóhelyek) fenntartásával és ápolásával kapcsolatban – bár ez a települések illetékessége – a tartomány 15%-ot fedez.

A közlekedési szövetség beindulásával a „regionalizálási megvalósíthatósági projekt” is ténylegesen megvalósult. Szövetségi te-

kintetben is előremutató és pilot-funkciójú, számításba veszi a KKTSZK regionalizálásának követelményeit és a vasúti struktúrareform VKTSZK-feltételeit.

A KKTSZK prioritása a *tartományi költségvetésben* is lecsapódik. Az 1990-es költségvetési évben még csak 300 Mrd DEM, 1995-ben már mintegy 790 Mrd DEM állt a KKTSZK rendelkezésére. Tehát, öt év alatt több, mint duplájára nőttek az eszközök. Ezenfelül 1993-ban a tartomány az 1993-as pótköltségvetéssel beindított egy 300 Mrd DEM-es programot. Ebből mintegy 110 Mrd DEM a KKTSZK számára lett előirányozva, főként a frankfurti városi vasút előfinanszírozására.

A hesseni *tartományi kormányzat jövőbeni támogatása a közlekedés területén*, a közlekedéspolitikai céljainak megfelelően, a KKTSZK-szövetségekre korlátozódik. Például az 1994-es költségvetésben 107 Mrd DEM-et, az 1995–1998 években évente 183,5 Mrd DEM-et irányoztak elő a kötelezettségekre. Ezek a támogatások főként az üzemeltetési költségek kiegyenlítését szolgálják. Ezenkívül az is cél, hogy a közlekedési vállalatok közötti kooperáció támogatását az új szövetség támogatásával alakítsák. Ide tartoznak a PK-tv. 24.§-a szerinti távolsági közlekedési kiutalások a települések és a települési szövetségek számára a járatok és a közlekedési szövetségek támogatása tekintetében.

Amint eddig is, a *Közeledési Minisztérium* biztosítja a TKF-tv. szerinti ráfordításokat. Ezeket kiegészítő finanszírozással a PK-tv. szerinti eszközökből lehet fedezni. Ezek a támogatások a létesítményeket, a járműveket és az üzemirányítási rendszereket szolgálják. A KKTSZK létesítményein a vonalak, az üzemcsarnokok, a központi buszállomások, az átszálló- és megállóhelyek, valamint a P+R és B+R létesítmények, az üzemirányítási rendsze-

rek, a legtágabb értelemben vett számítógépes üzemirányítási rendszerek, gyorsító intézkedések és a fényjelző-berendezések előnyben részesítése értendők. A TKF-tv. szerint az 1993–1996 években a szövetségi költségvetés 6,28 Mrd DEM-et ad. A törvény leszögezi, hogy az eszközöket milyen célokra és milyen arányokban kell felosztani. Egy adott részt (1995-ben 1,254 Mrd DEM) megtart a szövetség, a többit a tartományok kapják, akiknek a programhatáskörébe tartozik az összes egyéb intézkedés (KKTSZK-létesítmények, -járművek, -gyorsítás, áruforgalmi központok, települési útépités). Az eszközöket a települési útépités és a KKTSZK között (korábban 50–50%) mostantól a tartományok osztják fel. A KKTSZK a hesseni tartományi kormányzat közlekedéspolitikájában jelentős elem. Ezért a tartomány úgy döntött, hogy 1995-ben a tartomány rendelkezésére álló mintegy 368 M DEM keret kb. 65%-át (236 M DEM-et) KKTSZK-beruházásokra fordítja. Ezenfelül jelentős keret áll rendelkezésre a PK-tv. alapján is. Különösen kiemelhető az új Frankfurt-Darmstadt, Hanau és Rodgau-i S-Bahn vonalak, amelyek teljes beruházási összege 2 Mrd DEM. Ezenfelül a tartományi kormányzat támogatja például a 64 db emeletes vagon beszerzését is. A KKTSZK-eszközök persze mégsem elegendők mindenre. Ez különösen igaz 1997-től, ugyanis akkor a TKF-eszközöket ismét az 1992 előtti összegre (a szövetség és a tartományok összesen 3,29 Mrd DEM-re) redukálják.

Az említett támogatási eszközökből, amelyeket a hesseni tartományi kormányzat az üzemeltetéshez, illetve a beruházásokhoz ad, részesednek a KKTSZK *rugalmas üzemmodjai* is. Hessenben 40 hívható gyűjtőtaxi van, több, mint bármelyik tartományban, ezenkívül még 29 vonaljáratú taxi és egy polgárbusz, ami látvá-

1. táblázat

A tartományi regionális közlekedési törvények tartalmi összehasonlításának áttekintése

Törvényi fejezetek/ szabályozott témák	Tartományok														
	Baden- Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hessen	Mecklenburg- Vorpommern	Nieder- sachsen	Nordrhein- Westfalen	Rheinland- Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen- Anhalt	Schleswig- Holstein	Thüringen
• Fogalmi definíciók/Alkalmazási terület	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2		1
• Célkilűzés/Célok	1	2	2	2	2	1	2	2		2	2	2		1	2
Tervezési alapelvek	3	5		2			2	2	2						2
ÖPNV kialakítási vezérfonal	4									3			1		
Feladatok	5						4			4		3		1	
• Felelősök	6	8		3	5	3	3	4	3	5	5	3	3	2	3
SPNV felelősség szabályozása	7	13						3					9		
Felelősök együttműködése	8	14		5				5				4	8	3	4
Közlekedési kooperáció	9	7			10						7				
ÖPNV beruházási program	10	12	8		9	9			9		8	8	7		7
• Forgalmi terv	11	11	4	8	7	8	8	8	8	8	8	5	5	4	8
Forgalmi tervezés	12			7		7			7		9		6		5
• Finanszírozás	13	15	5	8	8	5	7	7	8	7	10	7	7	5	8
ÖPNV elsőbbsége		3			3						3				
Általános követelmények		4	2		4	8					4				
ÖPNV régiók		6		4			5								
Települések közreműködése		9							4		8		4		
Közlekedési szövetség		10	3		6	4			5						
Külön vasúti vonatkozás	X	X		X				X	X	X			X		
Dátum	95.06.08.	93.12.24/ 95.12.23.	95.06.27.	95.10.26.	95.05.15.	93.12.21./ 95.12.20.	95.11.15.	95.06.28.	95.03.07.	95.11.17.	95.05.09.	95.12.14.	95.11.24.	95.06.26.	95.12.08.

nyos jele annak a törekvésnek, hogy a ritkán betelepült régiókban is legyen KKTSZK, amely a lakosság igényeire és szükségleteire irányul. Ezt a rendszert a rugalmasság és az individualitás jellemzi. A hívható gyűjtőtaxik és a polgárbuszok olyan kínálatok, amelyek a lakosság, főként a nők, valamint a gyerekek és az idős emberek igényeit szolgálják. A ritkán benépesült és kis közlekedési keresletű területeken és/vagy időszakokban ezek magas attraktivitású kínálatot nyújtanak, ami ráadásul gazdaságosnak is bizonyul.

Ezért a Hessen tartomány továbbra is támogatja a rugalmas közlekedési módokat, és arra törekszik, hogy a KKTSZK számára olyan közlekedési feltételeket teremtsen, amelyek kímélik a környezetet, szociálisan elviselhetők és Hessen gazdasági helyzete számára is szükségesek.

6. A regionális személyközlekedés tartományi törvényi szabályozása

A tartományok általában külön törvényt alkottak a KKTSZK tekintetében az 1995. év folyamán, amelyek 1996. január 1-vel lép-

tek hatályba.

A törvények nem egységes szerkezetűek, de valamennyi törvény közös eleme a

- célkitűzések,
- fogalmi definíciók,
- felelősök,
- forgalmi tervezés,
- beruházások,
- finanszírozás szabályozása.

15 tartományi törvény tartalmi összehasonlítását mutatja be az 1. táblázat. A számok a témák sorrendjét mutatják. A témák címe nem egységes, az ábra szerinti elnevezések a tartalom lényegét tükrözik, nem feltétlenül a fejezetek címét.

Az egységes témák terjedelme, részletessége törvényenként különbözik. A törvények szerkezete is változó: többségük csak paragrafusokra vagy cikkelyekre bontott, de van rész – fejezet – cikkely felépítésű is.

Hét törvény külön cikkelyben (sőt részben) foglalkozik a vasúti forgalom szabályozásával valamilyen (tervezési, finanszírozási stb.) szempontból, de tartalmilag természetesen minden tartomány szabályozza azt.

A törvények többsége tartalmaz átmeneti előírásokat, felül-

vizsgálatra, felhatalmazásra és a hatályba lépésre vonatkozó előírásokat, illetve záradékokat.

Irodalom

- [1.] *Pfersdorf, B. – Schuster, B.*: Nahverkehrspolitik im Land Hessen. Internationales Verkehrswesen, 1–2/1995
- [2.] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personen-nahverkehrs/Regionalisierungsgesetz. Bundesgesetzblatt, 1993.
- [3.] *Daubershäuser, K.*: Der Nahverkehr auf dem Weg in die Zukunft. Deine Bahn, 5/1995
- [4.] *Daubershäuser, K.*: Die Regionalisierung kommt. Deine Bahn, 12/1995
- [5.] *Clausen, U. – buchholz, J. – Melzer, K-M. – Lublow, R.*: Neue Angebotsformen für den regionalen Schienengüterverkehr. Internationales Verkehrswesen, 6/1995
- [6.] *Deubershäuser, K.*: Regionalisierung des Nahverkehrs – Chance der Bahn? Internationales Verkehrswesen, 10/1995
- [7.] *Wissmann, M.*: Für den öffentlichen Personennahverkehr beginnt ein neues Zeitalter. Internationales Verkehrswesen, 10/1995
- [8.] *Wachinger, L. – Wittemann, M.*: Regionalisierung des ÖPNV. Der rechtliche Rahmen in Bund und Ländern nach der Bahnreform. Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 1996
- [9.] *Dr. Rixer, Attila*: A MÁV Rt. mellék- és fővonalai hálózati forgalomtechnikai és -szervezési koncepciójának megalapozása. 2. A vasúti közlekedés regionalizálásának jogszabályi keretei és nemzetközi tapasztalatai. Kutatási jelentés. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1996
- [10.] *Wachinger, L. – Wittemann, M.*: Regionalisierung des ÖPNV. Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 82. Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 1996

Résumé

- Dr. Róbert Hargitai:* Systèmes suivant les véhicules et de navigation dans le monde et en Hongrie313
L'auteur présente les procédés de repérage, qui peuvent suivre le mouvement des véhicules à l'aide des systèmes globaux de satellite (GIS).
- László Pammer:* Trains rapides sous la mer en 1994-2000320
L'auteur présente les travaux de construction faits pour les liaisons terrestres à trois bras de mer Dover, Grand Belt et Öresund
- Mme Dr. Lászlóné Tanczos - Miklós Murányi - Csaba Orosz - András Gedeon:* La réalisation et le financement des grands investissements des transports dans la pratique internationale (Les leçons à utiliser dans notre pays)332
L'article présente les méthodes de financement traditionnelles et nouvelles des grands investissements des transports internationaux et nationaux. Il présente les avantages et les désavantages pour les cas des investissements faits complètement par l'état ou avec la participation du secteur privé.
- Dr. Attila Rixer:* La pratique européenne et la direction nationale de la régionalisation ferroviaire (Partie 5.)341
L'auteur présente dans une série des articles la rationalisation, qui s'effectue en Europe. Il présente la pratique allemande dans cet article.

Summary

- Dr. Róbert Hargitai:* Vehicle following and navigation systems throughout the world and in Hungary313
The author presents the processes serving for the determination of the places, which can follow the movement of vehicles using the GIS information
- László Pammer:* Express trains under the sea between 1994 and 2000320
The author presents the construction works of the inland connections made at three European belts at Dover, on the Great Belt and at Öresund.
- Mrs. Dr. Lászlóné Tanczos - Miklós Murányi - Csaba Orosz - András Gedeon:* The realisation and financing of big transport investments in the international practice (the lessons to be used in our country) 332
The article presents the traditional and the newer solutions of financing the international and domestic big transport investments. It shows the advantages and disadvantages for the cases of the investments made by the state completely or with the participation of the private capital.
- Dr. Attila Rixer:* The European practice of the railway regionalisation and its domestic directions (Part 5.)341
The author presents the rationalisation occurring in Europe through a series of articles. In this article he presents the German practice.

Zusammenfassung

- Dr. Hargitai, Róbert:* Fahrzeugfolgende und Navigationssysteme weltweit und in Ungarn313
Der Autor stellt die Verfahren der Positionsbestimmung vor, vermittels deren die Bewegungen der Fahrzeuge unter Anwendung der globalen Satellitensysteme verfolgt werden können.
- Pammer, László:* Expresszüge unter dem Meer in 1994-2000320
Der Autor stellt die heutzutage durchgeführten Bauarbeiten der ländlichen Verbindungen bei drei europäischen Meerengen (Dover, Großer Belt, Öresund) vor.
- Tanczos, Lászlóné, dr. - Murányi, Miklós - Orosz, Csaba - Gedeon, András:* Realisierung und Finanzierung der Großinvestitionen im Verkehrswesen in der internationalen Praxis (Die in unserem Land verwertbaren Lahren)332
Der Artikel stellt die traditionellen und neuartigen Lösungen der Finanzierung der internationalen und einheimischen Großinvestitionen im Verkehrswesen vor. Es werden die Vor- und Nachteile in den Fällen der Beispiele bekanntgegeben, welche unter Einbeziehung des reinen staatlichen, beziehungsweise privaten Kapitals realisiert wurden.
- Dr. Rixer, Attila:* Die europäische Praxis und die einheimischen Richtungen der Regionalisierung der Eisenbahnen (Teil 5)341
Der Autor stellt im Rahmen einer Artikelserie die in Europa stattfindenden Rationalisierung der Eisenbahnen vor. Im vorliegenden Artikel wird die deutsche Praxis beschrieben.



MÁV Rt.

Kell a vasút Európában!

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

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

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

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



A MÁV teljesítményei	1997 (várható)	1998 (koncepció)	Index (%)
Utasfő (millió)	155,9	154,8	99,3
Utaskm (millió)	8465	8386	99,1
Árutonna (millió)	46,2	47,6	103,0
Árutonnakm (millió)	7886	8038	101,9
Bevétel (millió Ft)	153858	167532	109,0
Költség (millió Ft)	165758	182260	110
Eredmény (millió Ft)	-11900	-14728	
Átlagos létszám (fő)	59555	57420	96,4

A MÁV Rt. mintegy 450 milliárd forint értékű tárgyi eszközt működtet, amelynek jelentős része a kizárólagos állami tulajdonban lévő pályahálózat és tartozékai. A kincstári tulajdon 1998-ban várhatóan kivezetésre kerül a tőketartalékból és az alapítóval szembeni hosszú lejáratú kötelezettségként jelenik meg. Ez a saját tőke több mint 200 milliárd forintos csökkenését eredményezi. Egyértelművé válik, mi a kötelessége az államnak a vasút európai színvonalúvá tételében, mi a feladata magának a MÁV-nak a működtetésben.