

Közlekedés- tudományi szemle

12.

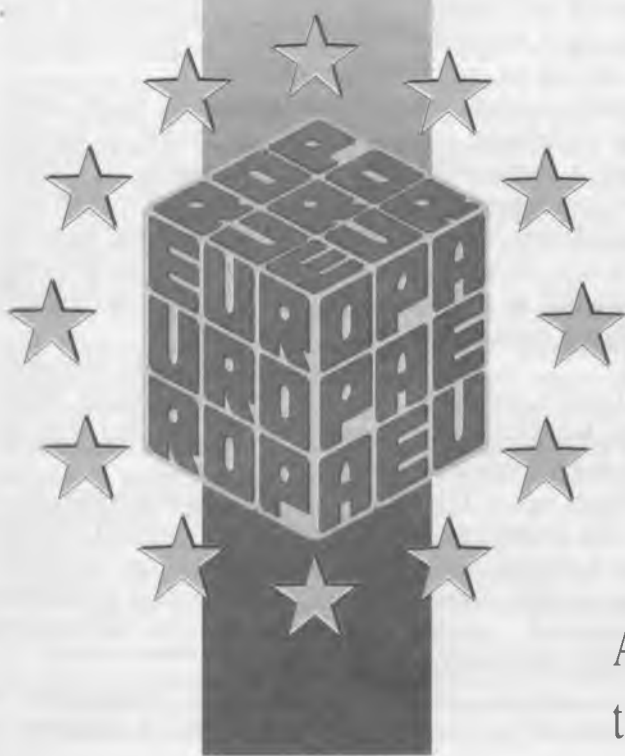
1998

december

XLVIII.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

A melléklet a Külügyminisztérium
támogatásával jött létre.

EURÓPAI UNIÓHOZ VALÓ CSATLAKOZÁS

Prof. Dr. Hegedűs Gyula

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

Az európai és az ázsiai

nemzetközi vasúthálózat fejlesztése, kapcsolata

1. Történelmi visszatekintés, tanulságok általában és közlekedési szempontból

Az Európai Unió az 1980-as évek végére az addig önként belépett 12 tagállam teljes egyetértésével kidolgozott fejlesztési terveket a lakosság, valamint a tagállamok többségét kielégítő mértékben megvalósította. 1983. január 1. óta a Közösség területén belül a személyek, az áruk, a tőke és a szolgáltatások mozgása szabad. Meghatározó fontosságú volt ennek megvalósításában, hogy a Közösség főként a vasúti és a közúti nemzetközi hálózatok kiépítése révén a nagy települések, a gazdasági centrumok és a kikötők között szükséges kapcsolatok biztosítására nagy figyelmet fordított. A közlekedés jelentősége a Közösségen belüli és kívüli kapcsolatok erősödésében megnőtt. A közlekedési fejlesztésekbe az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága, valamint az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája is bekapcsolódott.

Az ENSZ EGB kezdeményezésére az összes európai országot érintően regisztrálták közlekedési alágazatonként a legfontosabbnak tekintett nemzetközi főútvonalakat, az ezeket összekapcsoló vonalakat, a fejlesztések kötelező műszaki normáit, és ezeket nemzetközi egyezményekben rögzítették. Ezek közül a vasúti közlekedésre vonatkoztak az európai nemzetközi vasúti fővonali hálózat 1985-ben kiadott és 1989-ben ratifikált egyezménye (AGC), a

transzeurópai észak-dél irányú vasúti hálózat létesítésére vonatkozó 1985-ben elfogadott megállapodás (TER) és a Kombinált Forgalomra kijelölt Európai Vasúthálózatra Vonatkozó Nemzetközi Egyezmény (AGTC), 1989. Az EGB által kiemelt fővonalak fejlesztése – lényegében – 1990 előtt csak az Európai Unió területén valósult meg. Az európai közlekedési miniszterek érdeklődésére az egyik legutóbbi bizonyíték, hogy 1998-ban Koppenhágában tárgyalták – OSZZSD tanulmány alapján – például a kaukázusi közlekedési fejlesztés kérdéseit.

A Római Szerződés megkötése óta 1990-ig eltelt közel 40 év alatt a nyugat-európai társadalom tudata is fejlődött. Az államok önállóságuk egy részéről való lemondása párosult új jogok szerzésével: a lakosság számára az „európai polgár” nagyobb jogaival. Ismertté vált, hogy a közösségi jog nem azonosítható a nemzetközi joggal, de egyes rendelkezéseit, mint az alapszerződésben elfogadott elveket, jogokat és kötelezettségeket az államok és polgárai élvezhetik, illetve tiszteletben tartani kötelesek.

Az Európai Unió szervezetének kiépítéséhez, fenntartásához, egyes közösségi érdekű fejlesztések támogatásához egyre több anyagi forrás vált szükségessé. Az anyagi alapot kezdettől fogva a tagállamok éves GDP-jüknek bizonyos szempontok szerint (2–3%-ában) megállapított alapjából fedezik. Az Európai Unió költségvetéssel működő jogi szer-

vezet, amely a megtervezett, az érdekelt államok által elfogadott és finanszírozott, továbbá az Unió Bizottsága által is jóváhagyott nemzetközi fejlesztéseket „menedzseli”, ellenőrzi. Az Európai Unió államok feletti szerv, amely európai közösségi fejlesztési célokat tűz ki, normákat állapít meg a gazdaság, a Közös Piac működésére, a társadalmi szükségletek kielégítésére vonatkozóan, szükség esetén a fejlesztésekhez anyagiilag hozzájárul, ugyanakkor – ha kell – gazdasági szankciókkal fegyelemre szorítja a határozatokat vállaló, de nem teljesítő tagállamokat és egyéneket. Az Európai Unió tehát sok szempontból a szövetségi államhoz hasonló jogi szervezet. Ezek a jellegzetességek általában a közlekedés vállalataira, utasaira, fuvaroztatóira is érvényesek.

Foglalkozni kell olyan kérdésekkel is, amelyeket az Európai Unió keretei között az 1980-as évek jó eredményei mellett nem sikerült a közvéleményt és a közgazdaságot kielégítő módon megoldani. Ezek közül a lényegesebbek a következők:

A) az általános jólét kiegyenlítése, a szegényebb régiók felzárkóztatása sok körzetben nem valósult meg;

B) a környezetvédelem és a balesetek szempontjából a közúti közlekedés fejlődése veszélyes, az autópálya építések viszonylag nagy területfoglalása káros mérvű lett;

C), technikai szempontból a vasúti közlekedés is fejlődött, a

szolgáltatás egésze azonban nem vált eléggé vonzóvá, forgalma csökkenő tendenciáját Nyugat-Európában nem sikerült megállítani. Részesedése az Unió személyforgalmából 1994-re 6,2%-ra, áruforgalmából 18,9%-ra esett vissza. Mind a három probléma tartalmaz közlekedési, közelebb-ről vasúti közlekedési vonatkozásokat. (Magyarországon a vasút részesedése körülbelül kétszerese a nyugat-európainak.)

Ezzel összefüggésben fontos a sokféleképpen értelmezhető „*régió*” fogalom, ez ugyanis lényeges eleme lett az egymástól eltérő, különböző országokban, térségekben szükséges fejlesztések igazságos megoldásának. A „*régió*” korábbi, régebbi történelmi fogalom, mint az állam, és jelentősége újra előtérbe kerül. A „*régió*” fogalomnak széleskörű, nagy irodalma van.¹

Például vannak önként szerződött föderális, szövetségi államok (Ausztria, NSZKstb.), amelyek összetevői, részei régiók. Vannak történelmi, nyelvi, nemzetiségi szempontokból megosztott államok (Belgium, Franciaország, Spanyolország). Vannak államok, amelyek a kiegyenlítettlen gazdálkodás, a kulturális helyzet miatt spontán oszlanak jól felismerhető régiókra (például Olaszország). Vannak államok, amelyek egyetlen régiónak tekinthetők. Nagy az államhatárokat átlépő úgynevezett „eurorégiók” száma, kereken 130 darab. Utóbbiak jogi alapja az önkormányzati charta, irányítójuk az Európai Unió tanácsadó szerve a Régiók Gyűlése. Feladataik főként: érdekképviselés, szociális-gazdasági együttműködés, transzeurópai, infrastrukturális hálózatokhoz kapcsolódás biztosítása, egészségügy...stb. A transzeurópai hálózatok létesítése, üzemben tartása ugyancsak történhet régiókban.

Itt csak az európai integráció-

val kapcsolatos régiókkal foglalkozunk.

A társadalmi – gazdasági fejlettség – fejletlenség, a társadalmi jólét, szegénység, az azonos nyelvet beszélő, azonos vagy eltérő származású (germán, szláv...stb.), vallású (nyugati-keleti), kultúrájú, történelmi múltú, gondolkodásmódú nemzetek, népcsoportok zónai ritkán esnek egybe az országhatárokkal. (Pedig az emberek az előbbieket sokszor fontosabbnak érzik.) Az előbb felsoroltak főként történelmi okok miatt alakulhattak ki, de lehetnek *kényszer* szülöttei is, például százazrek kényszerű áttelepítése, területhódítás, háborúk esetén.

Térségek fejlesztése politikai előítéletek nélkül, népek szabadságának ésszerű tiszteletben tartásával, a társadalmi összefogás elősegítése *az országhatároktól független* szemléletet kíván. A határok újragondolásának azonban csak egyetlen módja van, mégpedig az, ha „...a tradicionális, államközpontú (statist), a határok elválasztó funkcióját hangsúlyozó logika helyébe egyre inkább egy új, rugalmasabb, integrációorientált, az államközpontú logikán túllépő (trans-statist) megközelítés kerül” (lásd Péti László im.).

Ez a korlátozott *regionális autonómia* és a *korlátozott funkciójú államhatár* fogalmak összeegyeztetésével, továbbá nemcsak az államok, hanem a régiók közötti mindenféle, például *közlekedési kapcsolatok* biztosításával oldható meg.

Az Európai Unió három évtizedes tapasztalatai az 1970-es évektől egyre inkább megmutatták, hogy az egy-egy állam vagy államcsoport *átlagértékei* alapján végzett fejlesztések, támogatások például a vasúti hálózat fejlesztéseknél is sokszor idéztek elő új feszültségeket, szembenállásokat. Ezért változtattak a korábbi gya-

korlaton. Az államokkal egyetértésben kijelölték az elkülönített „kezelést” kívánó, főként *elmaradt régiókat* (ilyen nagy számban volt és van Franciaországban, Olaszországban, Spanyolországban, Görögországban stb.). Az ilyen régiókban a *jóléti kiegyenlítést* szolgálja az Európai Unió által adott segély a *strukturális alapból*. Hasonló módon segélyben részesülnek a kulturálisan elmaradt régiók a *humán erőforrások fejlesztése* érdekében. Végül az infrastruktúra, a közlekedés, a távközlés elmaradottságának felszámolását szolgálja a rászoruló régiókban a *kohéziós alapból* kapható támogatás. Segélyben csak azokat a régiókat vagy kis térségeket részesítik, amelyekben a GDP/lakos érték nem éri el az Európai Unióban átlagos érték 75%-át.

Ezek miatt az Európai Unió kisebb – egyre kisebb – része „nettó befizető” és nagyobb, egyre növekvő része „nettó támogatást élvező” ország. Az Európai Unió pénzügyi forrása lassabban növekszik, mint az igények. Ennek hatása tükröződik majd az Európai Unió területi fejlesztéseinek későbbi gyakorlatában.

Részben ilyen jelentős problémákkal foglalkoztak az Európai Unió különböző szervei az 1980-as évek végén, részben pedig készítették a különböző terveket a további belső és külső fejlesztésekre vonatkozóan.

2. Társadalmi-gazdasági rendszerváltás a „vasfüggönytől” Keletre

A nemzetközi „nagypolitika” terveit gyakran áthúzzák váratlan, lényeges események. Ilyenkor azonnal új stratégiát kell kidolgozni, ami kihat a makro- és mikro-gazdaságokra, köztük a közlekedésre és a társadalomra, az egyes emberekre is.

1. Irodalom: például dr Berczik Ábel: Európai Unió – Régiók – Önkormányzatok, Pénzügyi Szemle 1988/3.sz.

Péti László: Kelet-Közép-Európa új regionális kapcsolatai. Valóság 1998.1.sz.

A vasúti közlekedés európai államokban folyó regionalizálásával foglalkoznak Dr. Rixer Attila cikkei a Közlekedéstudományi Szemle 1998/2. és 4., 8., 9. számaiban

1989-ben következett be a váratlan történelmi esemény: *Sopron környékén megnyílt a magyar-osztrák határ* a hazatérni akaró kelet-német tömegek számára, és nem sokkal később leomlott a „berlini fal”. A 17 milliós Német Demokratikus Köztársaság befogadása egyszerre lett a Nyugat és ezen belül a Német Szövetségi Köztársaság öröme és gondja. A folyamat hirtelensége, sebessége, európai pszichikai-politikai hatása, a Szovjetuniót ért megrázkódtatás egyedülálló volt. Követte és növelte ezt a volt népi demokratikus országok 1989/1990-ben lezajlott *vértelen forradalma* és 1991-ben a *moszkvai puccs*.

Megszületett ugyan a változásokat egész Európa nevében hivatalosan üdvözlő 1998 évi „Párizsi Charta” és az Európai Unió, az Európai Gazdasági Bizottság, az európai kormányfők megtartották 1991-ben Prágában az *I. Összeurópai Közlekedési Konferenciát*, de ezek még csak az első lépések voltak az új stratégia kialakítására.

Összeurópai közlekedéspolitikai kidolgozását határozták el (1991), továbbá ezen belül határozatot hoztak a transzeurópai közlekedési, távközlési és energiahálózatok létesítésére vonatkozóan (Maastricht, 1992). Ez utóbbiak tervezését azonnal megkezdtek.

A nyugati szakértők körében a változások kapcsán két szélsőséges nézet volt észlelhető.² Az egyik: az *aggodalom*, a szegény, kiéhezett keleti országoktól várható segítség követelése miatt, erre ugyanis Írország, Portugália, Spanyolország, Görögország ...stb. éppen elég tanulságul szolgált.³ A másik nézet pedig: a *félelem*, hogy ökonómiai törvényszerűség szerint a szovjet befolyás miatt bekövetkezett torzulá-

sok automatikusan megszűnnek, és így – különösen a közép-európai államok – gyorsan felzárkózásra képesek lesznek, sőt versenytársakká, „kis tigrisekké” válnak. Azóta bebizonyosodott, hogy Közép-Európában és főként Kelet-Európában az eladósodás, a technikai elmaradottság és a piaci intézményrendszer hiánya miatt a recesszió elmélyült, és időben elhúzódott. Az elsőnek jelzett aggodalom feloldását pedig az Unió óvatos taktika kidolgozásával az érdeklődő országok lépcsőzetes felzárkózását biztosító előkészülettel biztosította.⁴

Már akkor voltak olyan nézetek, hogy az Unió ezt a támogatást nem csupán önzetlenül, hanem önérdékből is végzi, de az is igaz, hogy így is hasznot hajt a fejlődésben részesülő további régióknak is. *Hans von den Brock*, (L. Csaba László im.) az Európai Unió külkapcsolataiért felelős bizottságának tagja szerint, – amint ezt utólag 1996-ban megállapította – az Európai Unió „önérdeke” kiolvasható a következőkből:

– ez a legolcsóbb és legkevesbé fájdalmas módja a szomszéd térség tartós stabilizálásának, amely törvényesíti a spontán alakuló mikrogazdasági kapcsolatokat. A migrációs válság kialakulása legegyszerűbben a helyben maradás feltételeinek javításával kerülhető el;

– a CEFTA-ba tömörült öt közép-európai ország lakosainak a száma csak 80 millió, behozataluk dollárértéke azonban kétszer akkora, mint az orosz piacé. 1990 óta jelentős lett a működő tőke beáramlása. A nyugati országok ipartelepítése a képzett munkaerővel vagy alacsony bérszínvonnal rendelkező területek esetében ez természetes folyamat,

– a CEFTA országok nagyobb részben a nyugati kultúrkörhöz tartoznak, munkavállalói ugyan-

csak nagyobb részben azonos civilizációs normák szerint szocializálódtak. A velük való kapcsolat megnyugtató munkaerőhátter az Európai Unió korábbi tagjai számára;

– a CEFTA országok felzárkózása után kapcsolat létesülhet a volt Szovjetunió felbomlásával függetlenné vált országokkal. Tehát – néhány év alatt – *Euroázsia*ra is kiterjeszthetővé válhatnak az idegenforgalmi, gazdasági, kereskedelmi kapcsolatok;

– végül politikai érdek is fellelhető: a közép-európai, általában a keleti irányba történő terjeszkedés gyorsítja, sürgeti az Európai Unió belső reformját, ami a méreteket növekedése miatt időszerű lett, ugyanakkor *felderősíti további térségekben is a rendszerváltás kényszerét*.

3. Terjeszkedés Kelet felé

3.1. Az Európai Unió intézkedései

A rendszerváltás után 1990-től körülbelül 1995-ig elhúzódó belső vita következett az újabb, további államok csatlakozásának stratégiai kérdéseiről és a csatlakozás követelményrendszeréről. Az Unió a vele együttműködést kereső, a volt vasfüggöny keleti oldalán lévő fejlettebb országokkal 1991-től először kereskedelmi kapcsolatot, majd egyesekkel tartósabb *kereskedelmi megállapodást* létesített; ez „gesztus”-értékű volt, és alkalom az ismerkedésre.

Más fontos határozatok is születtek. Az Egyesült Európa kormányfői 1993-ban a *koppenhágai csúcstalálkozón* megállapodtak, hogy „...azok a közép-európai országok (a közép-európai elnevezés nem kielégítő, mert az Unió

² Például Csaba László: A kibővülés dinamikája. Külpolitika, 1992. tavasz.

³ Ezt a véleményt a transzeurópai közlekedési hálózatokkal kapcsolatban 1994-ben kiadott hivatalos tanulmány is elismerte. „A kelet-európai országok a viharos történelmi események árva gyermekei...kolduló perselyeket nyújtanak az Európai Unió felé, melynek vezetői zéttárrák karjukat...”.

⁴ Az Európai Uniónak csatlakozást előkészítő stratégiája a közép-európai országok számára. 1994, Essen.

kezdettől Kelet-Európával is foglalkozott), amelyek erre igényt tartanak, az Európai Unió tagjai lehetnek, amint képesek a tagsággal járó kötelezettségeket teljesíteni". A társult tagság gazdasági és politikai követelményeit a következőkben állapították meg:

- a tagjelölt ország biztosítsa azon intézmények stabilitását, amelyek garantálják a demokráciát, a jogállamiságot, az emberi jogokat, valamint a kisebbségek tiszteletben tartását és védelmét;

- működő piacgazdaság megléte, valamint képesség az Unión belüli versenynyomás és piaci erők kezelésére;

- képesség a tagsággal járó kötelezettségek vállalására, beleértve a politikai, gazdasági és monetáris (EMU) Unió céljának átvételét is.

A tájékozódások után 1991–1995 között a következők lettek az Unió első társult országai: Lengyelország, Magyarország, Cseh Köztársaság, Szlovákia, Románia, Bulgária, Észtország, Lettország, Litvánia. Kiolvasható a követelményekből, hogy csak politikailag rendezett, fejlődőképes és legalább középelesen fejlett, a szomszédokkal jó viszonyt tartó, problémamentes, megbízható országokkal hajlandók az Uniót bővíteni.

A csatlakozási stratégia kezdettől támogatást biztosít a társult tagok számára a reformfolyamathoz (beruházások elősegítése befektetők bevonásával, a piacgazdaság intézményi rendszerének kiépítéséhez segítségnyújtás, programok adása, humán erőforrás képzéséhez ...stb.). Ugyancsak a csatlakozási stratégia követelménye, hogy sürgős és szükséges az Európai Uniót átfogó hatékony közlekedési és telekommunikációs hálózat mielőbbi kiépítése, mely a Közös Piac működéséhez és a régiók, valamint az országok között az állandó kapcsolattartáshoz nélkülözhetetlen. Az Európai Unióhoz kapcsolódni kívánó államok (egycélú Szlová-

kia kivételével) biztonsági érdekből 1993-ban a NATO-ba is kértek felvételüket, ezzel biztosították a „több lábbon állás” pozícióját. 1995-ben további három nyugat-európai államot vettek fel rendes tagként és ezzel 15-re nőtt az Unió tagjainak a száma. A regionális együttműködés támogatására három nagyobb és több kisebb régióra és területegységre bontandó úgynevezett tanácsokat szerveztek (1992).

A legnagyobbak:

- a *Balti-tengeri Államok Tanácsa* (Dánia, Norvégia, Svédország, Finnország, Orosz Föderáció, Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Németország);

- a *Fekete-tengeri Gazdasági Együttműködés Tanácsa* (Albánia, Görögország, Törökország, Bulgária, Románia, Moldávia, Ukrajna, Orosz Föderáció, Grúzia, Örményország, Azerbajdzsán);

- a *Közép-Európai Kezdeményezés Gazdasági Tanácsa* (Ausztria, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Cseh Köztársaság, Magyarország, Olaszország, Macedónia, Jugoszlávia, Szlovénia, Szlovákia, Lengyelország).

1994–1995-ben a Kréta szigetén megrendezett 2. *Összeurópai Közlekedési Értekezleten* elfogadták, majd 1997-ben a *Helsinki*-ben tartott 3. *Összeurópai Közlekedési Értekezleten* kiegészítették a Transzeurópai Közlekedési Hálózat tervét, és meghatározták az Európai Unió területén kívül lévő társult és az Unióhoz szerződéssel kapcsolódó országokra kiterjesztett prioritást élvező, közúti, vasúti és belvízi közlekedési folyosók (úgynevezett páneurópai korridorok) listáját. A prioritás kimondása egyben közösségi anyagi támogatás biztosítását is jelentette.

A Kréta szigetén, majd Helsinki-ben tartott közlekedési értekezleteken elfogadott nemzetközi főútvonalak a következők (1. ábra):

I. Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varsó és Riga-Kalinyingrád-Gdansk;

II. Berlin-Varsó-Minszk-Moszkva-Nyizsnij Novgorod;

III. Berlin/Drezda-Wroclaw-Lemberg-Kijev;

IV. Berlin/Nürnberg-Prága-Pozsony/Bécs-Budapest-Lökösháza-Brassó-Konstanca;

V. Velence-Trieszt/Koper-Ljubjana-Budapest-Ungvár-Lemberg;

V.A. Pozsony-Zsolna-Kassa-Ungvár;

V.B. Fiume-Zágráb-Budapest;

V.C. Ploce-Szarajevo-Eszék-Budapest;

VI. Gdansk-Grudziadz/Varsó-Katowice-Zsolna/Ostrava;

VII. Duna;

VIII. Durres-Tirana-Szkopje-Szófia-Várna;

IX. Helsinki-Szentpétervár-Moszkva/Pszkov-Kijev-Ljubasevka-Kisinyov-Bukarest-Dimitrovgrád-Alexandroupolis;

IX.A. Ljubasevka-Odessza;

IX.B. Kijev-Minszk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kalinyingrád;

X. Salzburg-Ljubjana-Zágráb-Belgrád-Nis-Szkopje-Veles-Szalóniki;

X.A. Graz-Maribor-Zágráb;

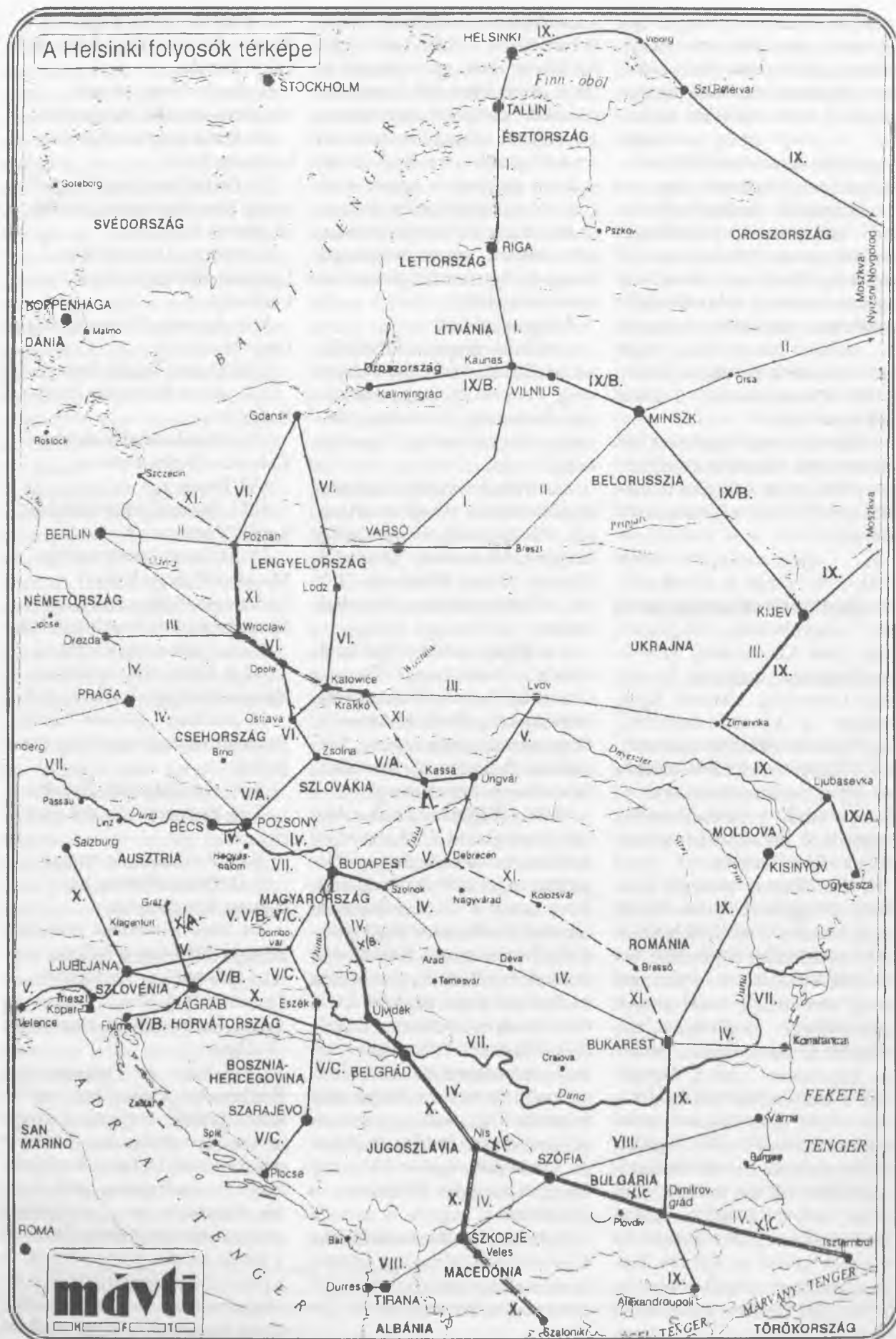
X.B. Budapest-Újvidék-Belgrád;

X.C. Nis-Szófia-Isztambul;

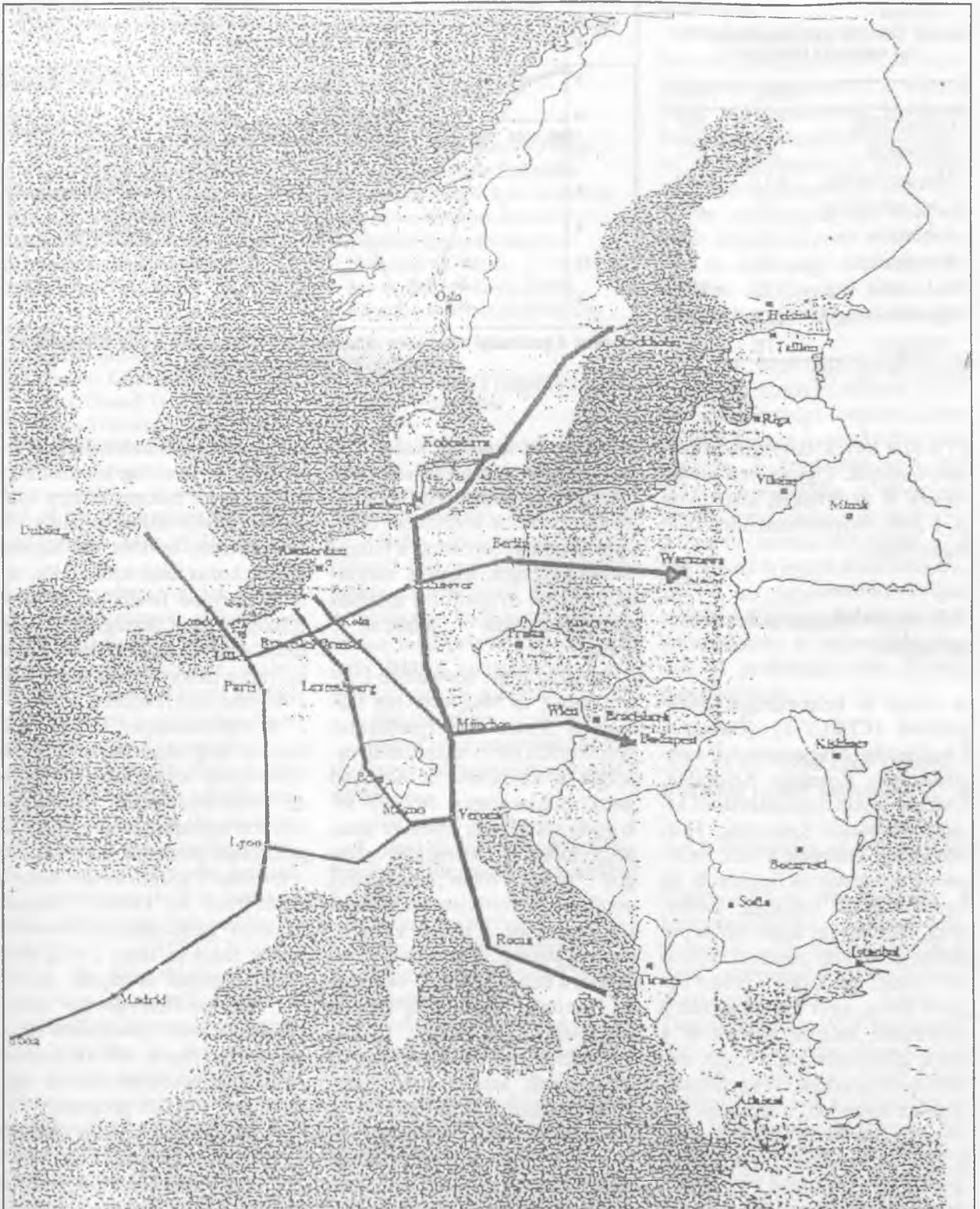
X.D. Bitola-Florina-Via Egnatia-Igoumenitza;

Az Unió Bizottsága javaslatot adott ki 1997-ben a pályahasználat elősegítése érdekében a Transzeurópai Vasúti Szabadvonalak, Szabadpályák létesítésére (2. ábra).

1995-ben a Transzeurópai Közlekedési Hálózathoz csatlakozni kívánó országok kérésére az Unió Bizottsága és a Közlekedési Miniszterek Tanácsa a közlekedési infrastruktúra szükségletek felmérése és a csatlakozás előkészítése érdekében, valamint a közös érdekű kiemelt témák és a projektek meghatározására a kivitelezhetőség és finanszírozhatóság megállapítására nemzetközi



1. ábra: A Helsinki folyosók térképe



2.ábra: Transzeurópai vasúti áruszállítási szabadpályák (Tervezett útvonalak, EU Bizottság, 1997.)

titkárságot szervezett. A titkárság (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA) munkája több évig tartó bonyolult feladat. A munka a csatlakozni kívánó országok szakértői számára tanulási folyamatnak is volt tekinthető,

mert az így nyerhető ismeretek elősegítették az Unió belső életének, irányításának, működésének a megismerését.

A szakértők földrajzi alapon szervezett három alcsoportban dolgoznak: *észak-, közép- és dél-*

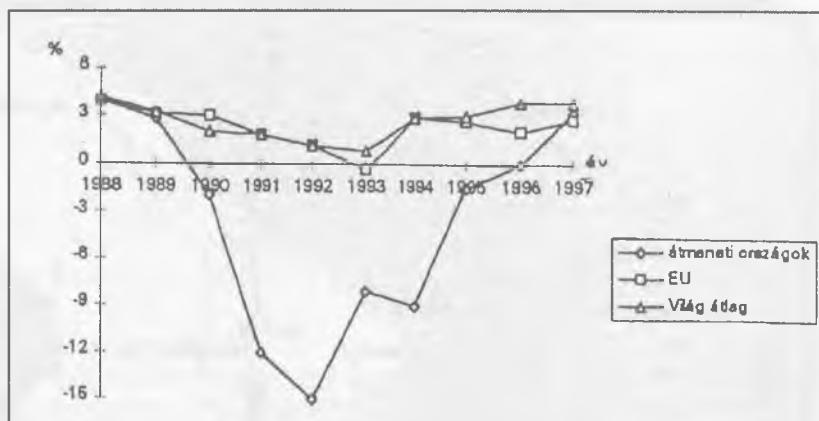
kelet-európai területre osztva az egész munkaterületet. Munkájuk eredményét majd integrálják és azt az EU Miniszterek Tanácsa 1999-ben értékeli. Amennyiben a javaslatot elfogadják, a Phare-szegély teljes költségvetésének

1. táblázat

Az egy főre jutó külföldi tőkebefektetés nagysága (dollárban)

	1992	1996
Csehország	151	586
Szlovákia	44	152
Magyarország	457	1299
Lengyelország	37	265
Albánia	51	97
Románia	24	84
Szlovénia	522	895
Horvátország	128	268
Bulgária	18	69

Forrás: OCCD. 1992.



3. ábra: A gazdasági növekedés változása 1988–1997 között a GDP százaléklában (világátlag, EU, átmeneti országok)

Forrás: Dr Rupert László

25%-át a tervek társfinanszírozására fordítják. Ugyanilyen arányt várnak el az érdekelt államoktól is, a többi fedezet bankhitel útján biztosítható.

3.2. A csatlakozásra készülő országok

A közép- és kelet-európai országokban (CEEC-11) (Bulgária, Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, továbbá a volt Jugoszláviából kivált, önállósult Szlovénia, Horvátország, valamint a volt Szovjetunióból kivált és önállósult, de együttműködő Litvánia, Lettország, Észtország) a szocialista politikai-gazdasági rendszer súlyos örökséget, gazdasági romlást hagyott hátra, amit csak fokozott a fellobbanó balkáni háború és a belső ellenségeskedést szító, túlzott nacionalizmus. A közlekedés teljesen leromlott, a szállítási teljesítmények közel 50%-kal csökkentek. A vasút veszített minden országban a legtöbbet a forgalmából; a közúti közlekedés és azon belül is a magángépkocsi-közlekedés élenkült fel gyorsabban, mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi forgalomban.

Az Európai Unió kezdeményezéseinek jó hatásuk volt a felszabadult országokra. Ráébredtek ar-

ra, hogy *elsősorban nekik kell cselekedniük* a változás, az új élet megindítása érdekében. Az EU-megállapodások megkötése bizonyos bizalmat ébresztett a felszabadult országok iránt és megindult feléjük nyugatról a működő tőke beáramlása (1. táblázat, 3. ábra).

Az Unió életre hívta előbb Lengyelország és Magyarország számára a „Phare” segélyrendszert, később ezt a többi felszabadult országra is kiterjesztette. Az Unió asszimetrikus alapon 1995-től fokozódó mértékben lehetővé tette, hogy előbb a „visegrádi országok”, majd a többi felszabadult ország is hozzáférjen az Európai Unió piacához. A közép- és kelet-európai országok vasútjai – elsősorban a társult államok – áttértek az Európai Unió előírásainak megfelelő új szervezetre⁵ (pályavasút, kereskedő vasút), és anyagi lehetőségeik szerint eltérő mértékben megkezdtek berendezéseik korszerűsítését. A piaci gazdaságra való átállás – a korábbi forgalom csökkenése miatt – a személynézet és a berendezések jelentős leépítését hozta magával. Ezek az intézkedések fájdalmasak voltak, de lehetővé tették a súlyos eladósodás fokozatos leépítését, a gazdasági helyzet javítását. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy különösen a Balkán népessége

soknemzetiségű történelmileg elkülönült, viszonylag kis államokból áll, így a piacgazdaságra való átállás módja szinte minden államban más és más, az azonos szintre hozás tehát nehéz, időt, türelmet kívánó feladat. A Balkán-félsziget egyes országaiban, ezen belül a vasúti közlekedésben is a helyzet a háborúskodás miatt még 1998-ban sem rendezett.

A transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása az Európai Unió egyik legnagyobb, történelmi vállalkozásának tekinthető. Tovább fejlesztették az eredeti elgondolást, mert már nem folyosó – korridor – szemléletben, hanem hálózatban és konkrét programokban gondolkoznak. továbbléptek azzal is, hogy a még nem társult európai országok, (Albánia, Bosznia-Hercegovina ...stb.), továbbá a volt Szovjetunió európai és az Uralon túli államainak hálózati kapcsolódásaival is foglalkoznak (TACIS program).

A többirányú fejlődés eredménye, hogy az Európai Unió 1997-ben – az egyes érdeklődő, csatlakozásra készülő országok közül – Magyarországgal, Lengyelországgal, Csehországgal, Lettországgal, Észtországgal, Litvániával, továbbá a korábbi időből visszamaradt Ciprussal és Máltával megkezdte a felvételt előkészítő közvetlen tárgyalásokat.

5 E.SIP.: Die Veränderung der Struktur der Eisenbahnen Mittel und Osteuropas im Zusammenhang mit der europäischen Verkehrspolitik. Zeitschrift der OSZZSD, 1995.1.sz.

2. táblázat:

A volt Szovjetunió európai államainak az EU-hálózathoz csatlakozásra kiválasztott vasúti fővonalai

<u>Ország</u> vonalak	<u>Ország</u> vonalak
<u>Oroszország</u>	<u>Ukrajna</u>
1. Szentpétervár-Moszkva	1. Kvashino-Sinelnikovo-Fastov
2. Szentpétervár-Pskov-Ostrow	2. Odessa-Kotowek-Zmerinka-Ternopol-Kreme Kiev-Konotop-Zernovo-Kotovsk-Zernovo
3. Moszkva-Russian-Solovnyei	3. Charkov-Szynyelnikovo-Nyikolajev-Odessa
4. Moszkva-Brjansk-Susemka	4. Topoli-Poltava-Kiev, Topol-Konotop-Bakharach-Derevyny
5. Moszkva-Velikie Luki-Posin	
6. Moszkva-Szmolenszk	
7. Moszkva-Tula-Kursk	
<u>Fehéroroszország</u>	<u>Moldávia</u>
1. Brest-Minsk-Orsa	1. Ungheny-Kishinev-tirapol
2. Lithuanis-Gudogai-Molodechno-Minsk-Gomel-Terechkeva	2. Kishinev-Slobodka
3. Ruzsia-Yestritze-Vitelak-Orsa-Mogilev-Kalinkovici-Tolketschewsk	

3.3. A transzeurópai vasúti hálózat bővítése az Uralig

A transzeurópai vasúti hálózat keleti bővítésének előkészítése céljából az Európai Unió – a balti államok függetlenné válását követően – már 1993-tól kapcsolatot létesített a megszűnt Szovjetunió európai államaival.

Az első kapcsolat konkrét célja olyan, több országot átfogó tanulmány készítése volt (know-how), amely tájékoztatást nyújtott a változó- megváltoztatandó gazdasági követelményekről a csatlakozásra való vasúti felkészülés érdekében (TACIS/TNRAEG 9381). Az előmunkálatok eredményes hasznosítását, a krétai és a helsinki határozatok megismérését követően az európai négy volt szovjet állam (Oroszország, Fehéroroszország, Ukrajna, Moldávia) a területükön lévő főbb vasútvonalakra vonatkozóan megbízást adott három nyugat-európai cégnek (ÉPV-GIV, Hacrow, SGTF) cselekvési tájékoztató és különböző személy- és áruszállítási fejlesztési modellek készítésére. A tanulmányok 1995–1996-ban elkészültek, a megbízást adó négy állam reprezentatív kiválasztott vonalaira vonatkozóan. A vizsgált terület

nagysága hasonló, mint az Európai Unióé, lakosainak száma körülbelül 160 millió. A megbízó államok és a helsinki határozattal összhangban kiválasztott vonalak száma és jellemző forgalmi aránya 1993-ra vonatkozóan a következő volt (2. táblázat):

– *Oroszország*

7 vonal (áru fuvarozásból 15%, távolsági személyközlekedésből 45%);

– *Ukrajna*

4 vonal (áru fuvarozásból 45%, távolsági személyközlekedésből 81%);

– *Fehéroroszország*

3 vonal (áru fuvarozásból 78%, távolsági közlekedésből 75%)

– *Moldávia*

2 vonal (áru fuvarozásból 8%, távolsági személyközlekedésből 34%).

A tanulmányok és modellek a 2000–2005-ben várható terhelés megállapítására irányultak, a megállapításokat külön megbízott minőségi ellenőr átvizsgálta. A megállapítások lényege: a szállítási feladat előreláthatólag nem változik, a kapacitás körülbelül elegendő, de a vasúti szállítások minőségi tényezőinek lényeges javítása és a kiemelt, nemzetközi forgalomra kiválasztott vonalak rekonstrukciója kifejezetten

szükséges.

A megbízó négy állam a tanulmányok értékelésével és az Európai Unió illetékeseivel a fejlesztések előkészítésével, belső és külső konzultációk révén továbbra is foglalkozik. A javaslatok megvalósításához nagy pénzügyi forrás szükséges, az államok rossz anyagi helyzete miatt azonban ez igen nagy nehézségekbe ütközik. Az Európai Unió csak viszonylag csekély hozzájárulást ígér.⁶

A volt népi demokratikus országokkal tartós problémát jelentett a nemzetközi forgalom lebonyolításában a nyomtávolság-különbség. A kezdetben volt tengelyváltó megoldás, a tengelyek átszerelése költséges és megnyújtotta a fuvarozási időt. Utóbb – az állandó több irányú kísérletek közül – az úgynevezett Talgórendszer alkalmazása tűnt az áru fuvarozásban a legmegfelelőbbnek. A problémát nem tekintik megoldottnak.

3.4. Az EU-OSZZSD transzeurázsiai vasúti kapcsolat

3.4.1. Átalakulás, új kapcsolatok

Szakkörökben ismert, hogy a tervgazdálkodás időszakában működött a Vasutak Együttműködési szervezete (Organizacia Satrudmisezsitva Zseleznik Darog), amelyet 1953-ban hoztak létre a Nemzetközi Vasútegyet, az UIC mintájára, Varsó székhellyel. Célja volt a tervgazdálkodást folytató országokban a nemzetközi műszaki tudományos együttműködés fejlesztése a vasút és a gépjárműközlekedés, valamint az útügy területén. Tagjai voltak a szovjet befolyás területére került közép-európai úgynevezett népi demokratikus országok és az ázsiai szocialista országok, szellemi irányító a Szovjetunió volt. A szervezet a tagállamok szegénysége, a tervgazdálkodás

6 Dünkkel-Harschpach-Heuberger: Eisenbahntransport im westlichen Teil der GUS. Eisenbahn Ingenieur, 1997. 9.sz.

bürokratizmus, valamint a kapitalista környezettől való izolálódás következtében kevés eredményt ért el. 1956-ban kisebb mértékben, 1991-ben azonban a geopolitikai változások hatására, majd ugyanezen okból 1993-ban (Miniszeri Konferencia Budapest)⁷ nagyobb mértékben átszervezték.

Az utóbbi átszervezések természetesen összefüggtek a „vasfüggöny”-től Keletre lévő közép-európai államok felszabadulásával, a volt Szovjetunió szétesésével, a tőle függőviszonyban volt államok önállósulásával és új – a korábbinál viszonylag lazább – államszövetség, a *Független Államok Közössége* megalakulásával. Ez utóbbi összetartó ereje az *Orosz Szövetségi Állam* maradt. A vasúti közlekedést a határokon belül és kívül a piacgazdaságot folytató államokhoz fűződő kapcsolat érdekében szükségesnek tartották.

Az önállósult, függetlenné vált államok a területükön lévő vasútvonalakat saját tulajdonuknak nyilvánították, majd részvénytársaságokká alakították.

Az OSZZSD szervezetének változása nyomon követte a tagállamok és vasútjaik változásait. A Szervezet, amely nemcsak hogy túlélte az átalakulást, hanem mint olyan, amely már korábban is közvetlen kapcsolatban volt a nyugati nemzetközi vasúti szervezetekkel, élére állt a keleti vasúti változások irányításának.

Nemcsak a volt, közben önállósult államok maradtak, illetve lettek tagjai, hanem megfigyelőként tag lett a német, a francia, a görög és a finn vasutak is. A Szervezet alapokmányát az új célok, feladatok rögzítésével 1992-ben korszerűsítették. A tagvasutak, il-

letőleg államok száma 1996 végén 28=(24+4 megfigyelő) lett. Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának javaslatára az Európai Unió ésszerűnek ítélte, hogy kapcsolatot létesítsenek a Vasutak Együttműködési Szervezetével. A TACIS (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States) program keretén belül az Európai Unió 1993-tól szakértővel és anyagilag is támogatta az 1989 után nehéz helyzetbe került szervezet beépítését a piacgazdaságba.

Az Európai Unió és a Kölcsoni Gazdasági Segítség Tanácsa, valamint a UIC és az OSZZSD között korábban is volt normál szakmai kapcsolat. Szükségessé tette ezt a nemzetközi forgalom fenntartása. Ilyen előzmények után fogadta el 1994-ben, illetőleg 1997-ben a 2. és a 3. Összeurópai Közlekedési Konferencia négy olyan vasúti közlekedési korridor (fővonal) létesítését, amelyek érintették a korábbi Szovjetunió európai területét. Nyilvánvaló tény lett, hogy Európa és Ázsia között a vasúti közlekedés ügyének rendezését mindkét oldalról helyeselték, sőt mondhatni főként a keleti oldalról szorgalmazták.

3.4.2. OSZZSD korridorok egyes vasúti fuvarozásra

Az Európa és Ázsia közötti kapcsolat fejlesztése szempontjából az utóbbi évtizedben – mindkét kontinens részéről – két közlekedési, főként vasúti folyosó létesítésére mutatkozott érdeklődés.⁸ A *keleti, déli, északi folyosó* az indokínai félszigettől Indián, Pakisztánon, Iránon keresztül Törökországba, majd a Boszporuszon át Bulgária, Románia, Ma-

gyarország, Szlovákia, Lengyelország útirányon a skandináv államokig vezet.⁹

A *keleti, déli, nyugati folyosó* terve ugyancsak Indokínából indul, és a koreai félszigettől Kínán, Mongólián, Kazahsztánon keresztül Oroszországban, majd tovább Ukrajnán, Fehéroroszországon, Lengyelországon, Szlovákián, Magyarországon – ezek ugyanis a *versenyútvonalak* lehetséges változatai – keresztül Nyugat-Európába vezet, ahol kapcsolódik a kelet-, közép-, déli- és nyugat-európai vasúti nemzetközi hálózathoz. Az OSZZSD, a Vasutak Együttműködési Szervezete az utóbbit, a keleti-déli-nyugati folyosót tartotta – érthetően – inkább érdekében állónak, ezért ennek a vasútvonalát pontosította mind az áru; mind a személyfuvarozásra.

Az árufuvarozásban részes ázsiai országok 13 olyan fontos vasúti korridort jelöltek ki és határoztak meg, amelyeket a maguk részéről alkalmasnak ítélték arra, hogy Ázsiát Európával összekapcsolják; a modernizálás első ütemének határideje 2005.¹⁰

Európa és Ázsia között a közlekedés főként a legfontosabb vasúti vonalakra összpontosult. ez az OSZZSD tagállamok és Nyugat-Európa, valamint Dél-Ázsia közlekedésgazdasági kapcsolatainak alakulásában is tükröződött. Érdekesen ugyanazokra a vasútvonalakra összpontosult minden OSZZSD tagállamban a belföldi árufuvarozás jelentős része is.

A kijelölt vasút fő viszonylatok közül az I–VI. viszonylatnak fontos kapcsolatainak vannak az Európai Unió 15 államával és mind a 13 viszonylatnak számos kiágazása, hálózattrendszere van. Az

7 Fontosnak és szükségesnek ítélték a következő feltételek megteremtését:

- nyugat-európai nemzetközi vasúti kapcsolatok meghosszabbítása egészen Ázsia keleti partjáig, modern technikával és technológiával;
- a közép- és kelet-európai, valamint az ázsiai vasutak együttműködése;
- egységes nemzetközi fuvarjog kidolgozása;
- együttműködés a közlekedéspolitika és az ökológia területén. (Zeitschrift der OSZZSD, 1963/3.sz.).

8 Andrej Golaszewski: *Sínek Világa*, 1996.2.sz.

9 Ennek része az észak-dél irányú vasútvonal (TER). Létesítésével kapcsolatosan l.: Dr. Hegedűs Gyula: *Közlekedésgazdaság – Közlekedéspolitika*. NOVADAT Győr, 1995. 244–245. oldal

OSZZSD tagállamok prognóza szerint az Európa és Ázsia közötti fő vasúti korridorokra kerülő áruáramlatoknak az 1993 évi értékekhez képest 2000-re a legtöbb államban kis mértékű növekedése várható. A külkereskedelem várható növekedésének következményeként azzal számoltak, hogy 2000-re az Európa és Ázsia közötti vasúti határátmenetek forgalma 1,2–2-szeresére növekszik, az Európa és Ázsia közötti vasúti fuvarozás nagyobb, aktívabb lesz. (Az OSZZSD országok és vasutak általános és vasúttechnikai helyzetéről a 3. és a 4. táblázatok, valamint a 4. ábra adnak tájékoztatást). Források: Zeitschrift der OSZZSD 1996.3., 1997.5.

Mint korszerű, nagy régió személy- és áruforgalmának eredményes megoldására alkalmas szervezetet kell említeni az *Európa–Kaukázus–Ázsia (Traseka)* szállítási korridort 5. ábra. Az Európai Unió segítségével 1993-ban létesült a szervezet öt közép-ázsiai ország: Kazahsztán, Üzbegisztán, Türkmenisztán, Kirgizisztán, Tadzsikisztán és há-

rom Kaukázuson túli ország: Azerbajdzsán, Örményország, Grúzia összefogásának, együttműködésének eredményeként. Ezzel olyan Európából kelet felé irányuló korridort valósítottak meg, amely a szállítást a Fekete-tenger mellett vagy a komphajóval a Fekete-tengeren keresztül, a Kaukázuson és a Kaszpi-tengeren túl Közép-Ázsiáig biztosítja. A TRASEKA vasúti, közúti -hajózási együttműködésre felszerelt létesítmény. A tengeri kikötőkben szárazföldi (vasúti/közúti) kapcsolatai vannak, fuvarozásra, szállításra felkészült. Használata, útvonala, szállítási idő és költségcsökkentő hatású kapcsolatai vannak minden kikötőben. felszereltsége nem korszerű, de fejlesztése folyamatban.¹¹

Az ázsiai vasutak közös fejlesztési törekvéseinek figyelemre méltó eredménye a nemzetközi konténeres fuvarozás bevezetése is. Az első, bemutató fuvarozás a következő volt: 1998. április 16-án 16,00 órakor konténer-gyorsvonat indult Nachodka (Vlagyivosztok mellett) vasútállomásról Moszkván át április 25-én 13,00

órákor megérkezett Minszken túl Brest vasútállomásra. A vonat összerhelése 2500 t volt, 45 vasúti kocsiból állt, minden kocsin 3–3 nagykonténerrel. A vonatot őrszemélyzet kísérte. A fuvarozás távolsága körülbelül 10 500 km, időtartama 8 nap és 21 óra volt. A bemutató kitűnően sikerült, a tapasztalatok arra engednek következtetni, hogy ebben a viszonylatban a körülmények évi 140 ezer konténer szállítására megfelelőek. Ez a viszonylat majdnem teljesen villamosított kétvágányú vonal, modern automatikával, telemechanikával, távközlési technikával felszerelve, melyek a nemzetközi előírásoknak megfelelőek. (Glonti, OSZZSD-Közlöny, 1998.3.)

3.4.3. Gyors és nagy sebességű OSZZSD vasútvonalak

A gyors és nagy sebességű vasúti közlekedési rendszer megteremtése Közép- és Kelet-Európában is időszzerűvé vált.

A közép- és kelet-európai terület nagy sebességű személyközlekedési rendszerét az illetékesek, a témában érdekelt vasutak 1993-

10 Az OSZZSD nemzetközi áru fuvarozásban részes államai által elfogadott, az európai AGC és AGTC egyezmények műszaki normái szerint végrehajtandó fejlesztésre kijelölt 13 vasúti fő viszonylat a következő:

1. viszonylat: Kunowice (Lengyelország), Nachodka (Oroszország) között.

Az érintett államok: Lengyelország, Fehéroroszország, Oroszország, Kazahsztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán, Kína.

2. viszonylat: Kunowice (Lengyelország), Karvmskaja (Oroszország) között.

Az érintett államok: Lengyelország, Fehéroroszország, Oroszország, Mongólia, Kína.

3. viszonylat: Zgorzelec (Lengyelország) és Moszkva (Oroszország) között.

Az érintett államok: Lengyelország, Ukrajna, Oroszország.

4. viszonylat: Cheb (Csehország), C. Tesin–Cabca (Csehország) között.

Az érintett államok: Csehország, Szlovákia, Magyarország, Lengyelország, Ukrajna, Oroszország.

5. viszonylat: Hegyeshalom–Rajka (Magyarország) és Aktogai (Kasachstan)

Az érintett államok: Magyarország, Ukrajna, Moldávia, Oroszország, Azerbajdzsán, Kazahsztán, Üzbegisztán, Türkmenisztán.

6. viszonylat: Praha (Csehország) és Plowdiw–Kutschurgan (Moldávia) között.

Az érintett államok: Csehország, Magyarország, Szlovákia, Bulgária, Jugoszlávia, Románia, Moldávia.

7. viszonylat: Klaipeda, Draugiste (Litvánia) és Moszkva (Oroszország) között.

Az érintett államok: Litvánia, Fehéroroszország, Oroszország.

8. viszonylat: Riga (Lettország) Moszkva (Oroszország) között.

Az érintett államok: Lettorság, Oroszország

9. viszonylat: Kaliningrad (Oroszország) Moszkva (Oroszország) között.

Az érintett államok: Oroszország, Litvánia, Fehéroroszország

10. viszonylat: Lushaika (Oroszország) Kogelnic (Oroszország) között.

Az érintett államok: Oroszország

11. viszonylat: Moszkva (Oroszország) és Rostov (Oroszország) között.

Az érintett államok: Oroszország

12. viszonylat: Ungemy (Moldávia) és Moszkva (Oroszország) között.

Az érintett államok: Moldávia, Ukrajna, Oroszország

13. viszonylat: Tallin (Észtország) és Varsó (Lengyelország) között.

Az érintett államok: Észtország, Lettorság, Litvánia, Lengyelország

11 M. Adeishwill: TRASEKA, OSZZSD - folyóirat 1998.2.sz.

3. táblázat:

Az OSZZSD vasutakra vonatkozó általános adatok (1997. január 1-i állapot)

Sorsz.	Ország	Terület (1000 km ²)	Vasút	Üzemi (hossz/km)	Hálózat sűrűség km/1000	Alkalmazottak száma	Személy- zet/km
1.	Azerbajdzsán	86,6	AZ	2117	24,4	38.784	18,3
2.	Fehéroroszország	207,6	BC	5547	26,7	77.761	14,0
3.	Bulgária	111,0	BDZ	4293	38,7	48.731	11,4
4.	Magyarország	93,0	MAV	7640	82,2	66.623	8,7
5.	Vietnam	331,7	DSNV	2650	8,0	43.095	16,3
6.	Grúzia	69,7	GR	1575	22,6	13.356	8,5
7.	Kazahsztán	2717,0	KZH	13.537	5,0	158.891	11,7
8.	Kirgizisztán	198,5	KRG	417	2,1	5541	13,3
9.	Kína	9600,0	KZD	56.678	5,9	3.354.524	59,2
10.	Észak-Korea	122,7	ZC	4400	35,9		
11.	Lettország	64,6	LDZ	2413	37,4	19.979	8,3
12.	Litvánia	65,3	LG	1997	30,6	17.115	8,6
13.	Moldova	34,0	CFM	1326	39,0	19.091	14,4
14.	Mongólia	1531,0	MTZ	1810	1,2	9221	5,1
15.	Lengyelország	312,7	PKP	23.420	74,9	233.025	9,9
16.	Oroszország	17.075,4	RZD	86.033	5,0	1.590.300	18,5
17.	Románia	237,5	CFR	11.385	47,9	137.193	12,1
18.	Szlovákia	49,0	ZSR	3673	75,0	52.345	14,3
19.	Tadzsikisztán	143,1	TZD	483	3,4	4239	8,8
20.	Türkmenisztán	488,1	TRK	2313	4,7	19.227	8,3
21.	Üzbegisztán	447,2	UTI	3655	8,2	74.839	20,5
22.	Ukrajna	603,7	UZ	22.602	37,4	408.575	18,1
23.	Csehország	78,9	CD	9435	119,6	101.687	10,8
24.	Észtország	45,2	EVR	1020	22,6	8014	7,9
OSZZSD összesen		34.713,5		270.419	7,8	6.502.156	24,0

ban tárgyalták meg először.

Megállapították, hogy a közép- és kelet-európai zóna főbb városai a gyors és nagy sebességű vasúti közlekedés szempontjából *Szentpétervár, Moszkva, Bukarest, Budapest és Varsó*. Az Euró-

pa-Ázsia viszonylatú transzkontinentális gyors és nagy sebességű személyvonati közlekedésre vonatkozóan 9 főirányt¹² állapítottak meg.

Ezeket az irányokat az Összeurópai Közlekedési Konferencián

1994-ben résztvevőkkel is meg tárgyalták és rögzítették.¹³

A témában részes vasutak megjegyezték abban, hogy a vasúti fővonalak infrastruktúrájára Európára vonatkozóan megállapított objektív paraméterek a kö-

12 Fő irányzatok üzemi és technikai problémák a gyors és nagy sebességű vonalakon az Európa-Ázsia Közlekedésben. OSZZSD-folyóirat, 1994.

13 A gyors és nagy sebességű személyközlekedésre kijelölt tervezett viszonylatok a következők:

1.vizonylat: Kunovice–Varsó–Terespol–Breszt–Minszk–Szmolenszk–Moszkva–Szverdlovszk–Omszk–Novosibirszk

A megépítés tervezett ideje 1998–2010

2.vizonylat: Zgorzelec–Katowice–Mostiska–Lvov–Kiev–Moszkva–Szverdlovszk–Omszk–Novosibirszk

A megépítés tervezett ideje 2005–2010

3.vizonylat: Cheb–Pízen–Prága–Ceska–Trebova–Brno–Prerov–Breclav–Bratislava–Puchov–Zilina–Kosice–Tschop–Lvov–Kiev–Moszkva–Szverdlovszk–Omszk–Novosibirszk

A megépítés tervezett ideje 2003–2011

4.vizonylat: Rajka–Hegyeshalom–Győr–Budapest–Záhony–Tschop–Lvov–Fastow–Kiev–Moszkva–Szverdlovszk–Omszk–Novosibirszk

A megépítés tervezett ideje 1997–2015

5.vizonylat: Prága–Bratislava–Sturovo–Szob–Budapest–Kelebia–Jugoszlávia–Bulgária–Románia–Ungenv–Rasdelnia–Shmerinka–Kiev–Moszkva–Szverdlovszk–Omszk

A megépítés tervezett ideje 2000–2015

6. vizonylat: Klaipeda–Siauliai–Radviliskis–Vilnius–Minszk–Moszkva–Szverdlovszk–Omszk–Novosibirszk

A megépítés tervezett ideje 2000–2025

7.vizonylat: Lushaika–Szentpétervár–Moszkva–Nyizsnyijnovgorod–Szerdlovszk–Omszk–Nowosibirszk

a megépítés tervezett ideje 2001–2011

8.vizonylat: Moszkva–Rjasan–Kotschetowka–Grjasi–Georgiu Des–Rosztov

A megépítés tervezett ideje 2009

9. vizonylat: Lugashi–Riga–Kaunas–Sestokai–Trakiszkij–Varsó

A megépítés tervezett ideje 2005–2025

Mutató	Paraméter		Orosz- ország	Szlovákia	Észtország	Lettország	Litvánia	Fehérorosz- ország	Moldávia	Kazahsztán	Mongólia	Magyar- ország	Lengyel- ország
	AGC	AGTC											
1. A vágányok száma	–	–	I–II	I–II	I–II	I	I–II	I–II	I–II	I–II	igénypont	I–II	I–II
2. Úrszelvény			1T**	UIC W	1T	T	1T	1T	1T	T	2S,SP*	UIC W	UIC W
3. Vágányteng. távolság, m (nyílt vonalon)	4,0	4,0	4,1	4,0	k.A.	k.A.	4,1	4,1	k.A.	4,1	8,6	4,1	4
4. Kiépítési seb. km/h	160	100	70–80	60–120	60–70	90	90	120	70	90–110	20	60–120	100–160
5. Max. tengelyterhelés, t													
– vontató jmvű – 200 km/h	22,5	–	23	20–22,5	21,5	22,5	22,5	24,5	21,0	22,5	22,5	20–22,5	22,5
– vill.vonatok – 300 km/h	17	–	14,5							23			
– vontatott járművek	16	–								21			
– teherkocsik – 100 km/h	20	22,5								21			
– 120 km/h	20	20	22,5–23	18–20	22,5	k.A.	22,5	22	22	21	22,5	18–20	22,5
– 140 km/h	18									21			
6. Megengedett m, t	8	–	7,0–8,9	7,2–8,0	k.A.	9,5	8	8	6,5	8	8	8	8
7. Híderhelés-vizsgálat időszakos függ. terh. hidszámításhoz	UIC-71	–	k.A.	UIC-71	S-14	S-14	Klasse 8	N-8			N-7 S-14	UIC-71 S-14	UIC-71 S-14
8. Max. emelkedés ‰			13	26	12,1	10	15,1	7,0	15,4	15	k.A.	8	12
9. Min. peronhossz nagy állomáson, m	400	–	400	300	400	400	400	400	164	500	200	400	400
10. Megelőző vágány min. hossza, m	750	750	850	400	850	850	850	850	600	850	700	600–750	750
11. Szintbeli keresztezés	nem	–	igen	igen	igen	igen	igen	igen	nem	igen	–	igen	igen

4. táblázat:
Egyes OSZDSD-országok vasútháló-
zatának üzemtechnikai mutatói,
összevetve az AGC és AGTC egyez-
mények paramétereivel

zép-kelet európai és ázsiai vi-
szonylatokra is mértékadók a kö-
vetkezők szerint:

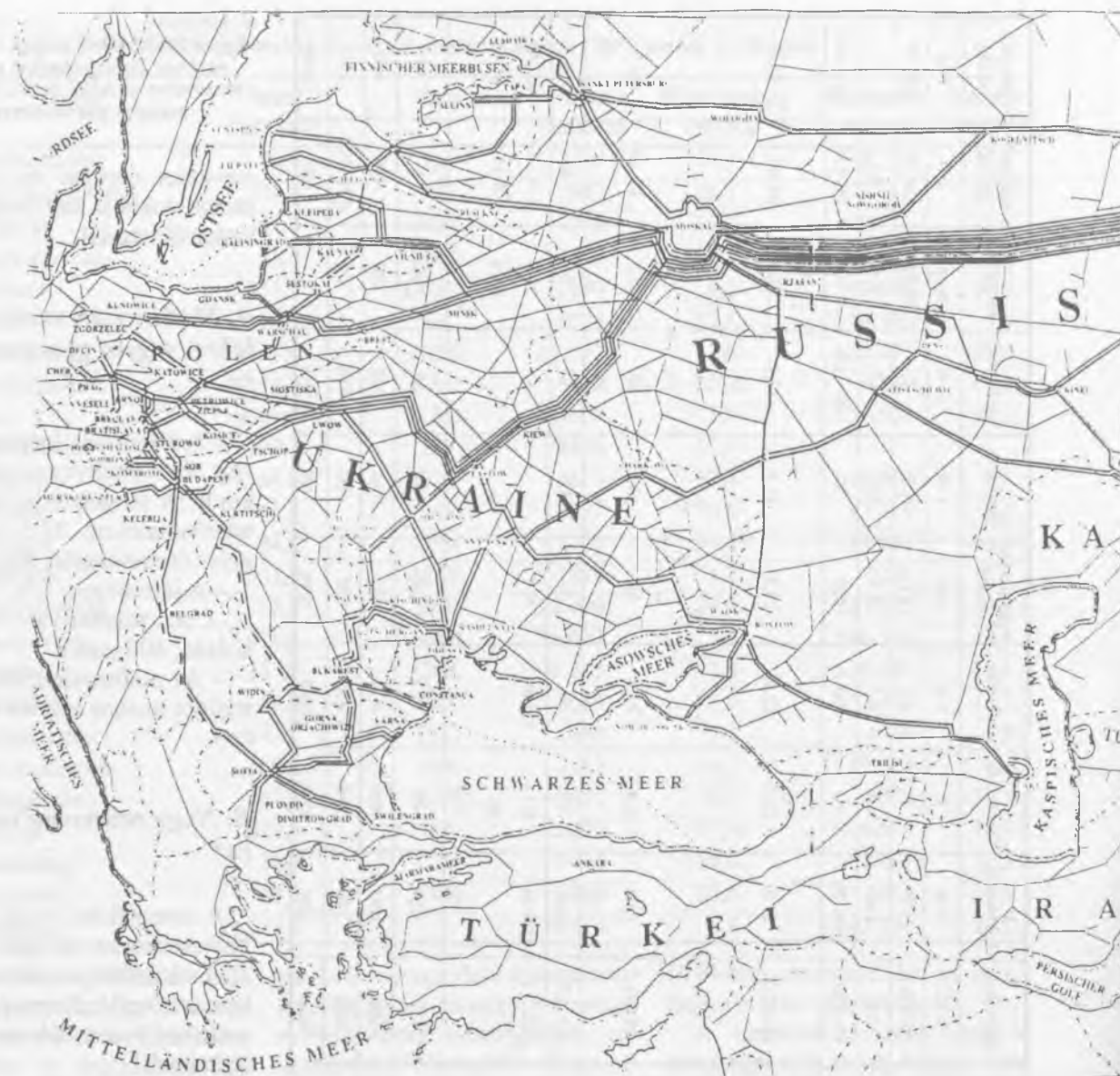
**A, Modernizált vasúti vona-
lakra, vegyes gyorsforgalom-
ra**

- A minimális kiépítési sebes-
ség a személyvonatokra: 160
km/h. A tengelyterhelés tömege
tehervonatokra: 22,5 tonna ten-
gely (sebességtől függetlenül),
– A járműtípus: UIC „B”.
– A pályaudvar minimális
hossza: 400 méter
– Az autótutakkal való keresz-
teződés azonos szinten mege-
dett.

**B, Nagy sebességű vonalak-
ra***

A nemzetközi vasúti személy-
közlekedés az európai és ázsiai
államok között ez idő szerint fő-
ként a következő orosz határállo-
másokon keresztül bonyolódik le:
Szabjalka, Nauszki, Solovjovsk és Chassan. Ezért
célszerű lenne az orosz közleke-
dési szakértők szerint a jövőben
az Oroszország és Ázsia közötti
kapcsolatra a Moszk-
va–Onszk–Novoszibirszk vona-
lat és később a Kauszki és
Sabaikalsk határállomásokat kié-
píteni. Meg kell jegyezni, hogy
nagy sebességű közlekedési háló-
zatra vonatkozó tervek perspekti-
vikus jellegűek, további kiegészí-
tő vizsgálatokat kívánnak a nem-
zetközi és belföldi kapcsolatok az
utazási áramlatok és az egyedi
különlegességek meghatározása
szempontjából.

* Az ide vonatkozó táblázatot lásd a
következő oldalon!



4. ábra: Vasúti főviszonylatok az Európa-Ázsia közötti közlekedésben (Helyzet: 1996. III. 15.)

* áthozat az előző oldalról:

Paraméter	Személy-közlekedés számára	Vegyes közlekedés számára
Minimális építési sebesség	300 km/h	250 km/h
Minimális statikus járműtípus UIC	„Z1”	„Z1”
Tengelyterhelés tömege vontatójárműveknél	—	22,5/tengely
Villamosvontatoknál	17,0/tengely	17,6/tengely
Tengelyterhelés tömege járműveknél	—	—
V 100 km/h	—	22,5t
120 km/h	—	20,5t
140 km/h	—	18,0t
Mértékadó kilengés	35mm/m	tehervonatoknál számítják
Minimális pályaudvar	400m	400m
Keresztvezetés azonos szinten	tilos	tilos

4. Nemzetközi vasúti fővonalak és a magyar vasutak

A krétai és a helsinki egyezmények, amelyek kidolgozásában a magyar vasúti szakértők is részt vettek, sok javaslat átvizsgálása-

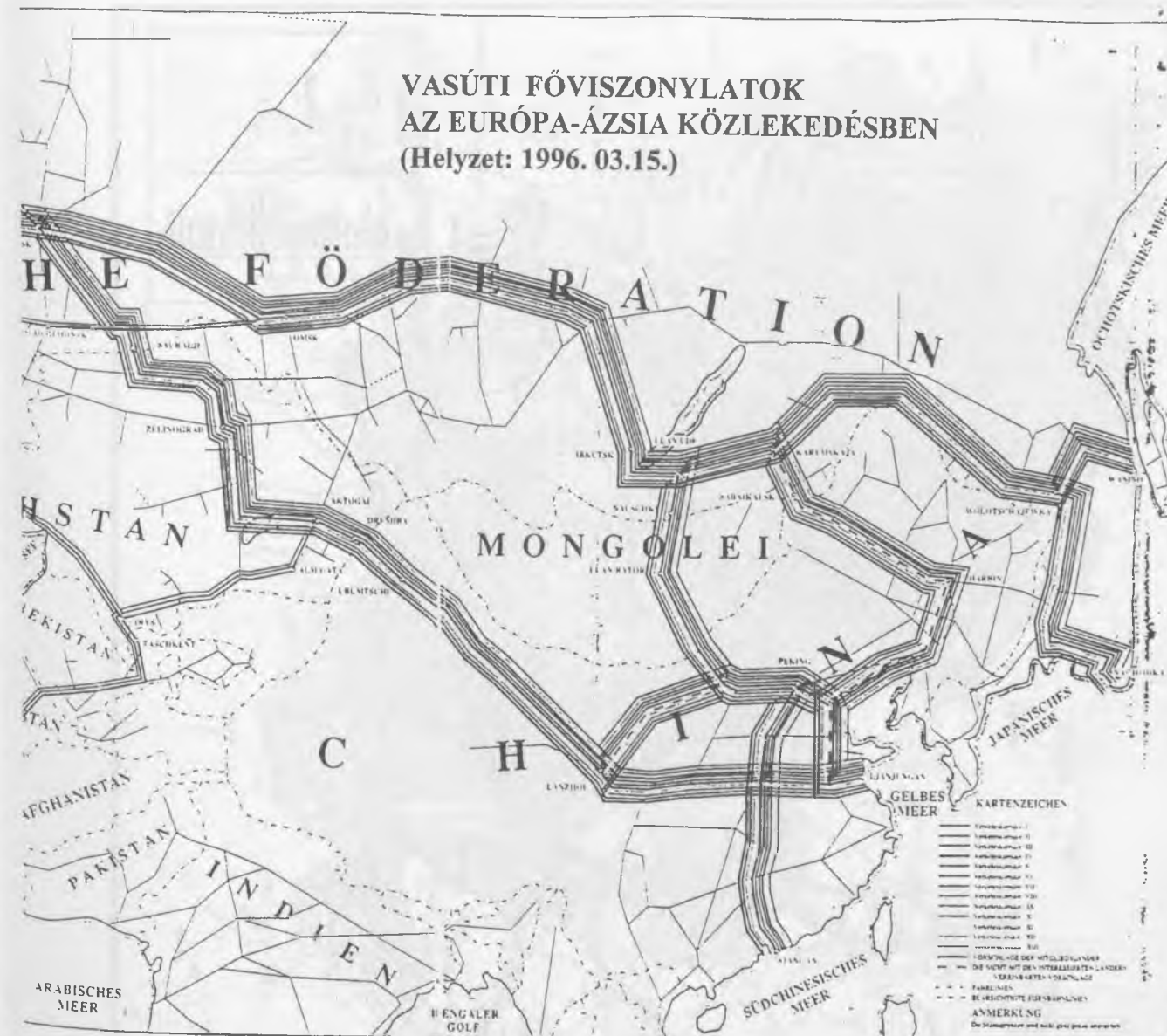
val és többségi egyetértéssel jöttek létre. Magyarország szempontjából az országon áthaladó vasúti korridorok korábban is ismert nemzetközi vasúti fővonalak, tehát elfogadásuk – a színvonalasabb műszaki előírásokon ki-

vül – semmi újat nem „adott” a magyar vasúti közlekedésnek.

Az elfogadott, az előzőekben ismertetett vonalkijelölések a 6. ábrán láthatók.

4.1. Elfogadott fejlesztések

1. A IV. transzeurópai közlekedési folyosó, a Berlin-Nürnberg-Prága-Pozsony/Bécs-Hegyeshalom-Budapest-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Kürtös-Arad-Brassov-Bukuresti-Konstanta-Békéscsaba-Lökösháza vonal szakasz kivételével kétvágányú.



A Hegyeshalom-Budapest Keleti pályaudvar közötti szakaszt több éven át tartó átépítéssel jelentősen fejlesztették: Hegyeshalom-Komárom között 160 km/h, Komárom-Almásfüzitő között 120 km/h az elért maximális vonali sebesség. Az EU előírások szerint megkívánt 250 km/h sebesség, az OSZZSD szerint 160 km/h.

A Budapest-Lökösháza közötti vonalszakaszon az EU tervek szerint 200 km/h sebesség az előírás, jelenleg 100–120 km/h. A magyar szakaszon Hegyeshalom-Budapest között a vonalhossz 178 km, Budapest-Lökösháza között 225 km, az egész vil-

lamos vontatásra kiépített.

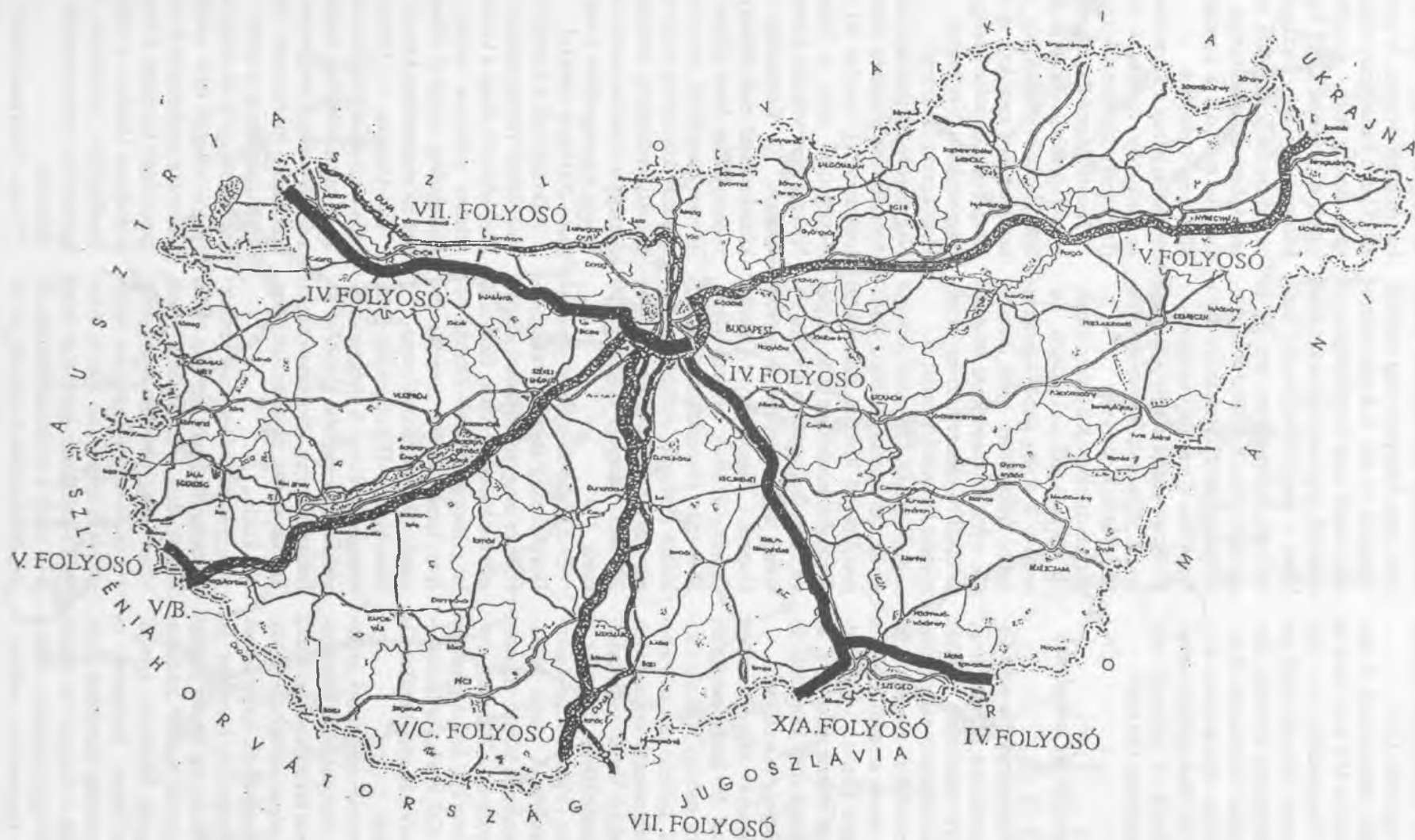
2. Az V. *Velence–Triest–Koper–Ljubljana–Gyékényes–Murakeresztúr–Balaton-szentgyörgy–Siófok–Budapest Keleti pu.–Szolnok–Nyíregyháza* vagy *Budapest Keleti pu.–Miskolc–Szerencs–Nyíregyháza–Záhony–Csap–Ungvár–Lemberg nemzetközi vonal*. Székesfehérvártól Záhonyig kétvágányú, végig villamosított vonal, 100–120 km/h sebességgel. Kíváncs lenne a 200 km/h sebesség (259+341 km). Az EU ajánlás szerinti sebesség a 251 km/h.

3. Az V/B, *nemzetközi vonal Fiume–Zágráb–Budapest* útvonala lehet megegyező a V. nemzetközi

fővonalával, vagy pedig a Hivatalos Menetrendkönyv szerint Horvátország bekapcsolása érdekében lehet Fiume–Zágráb–Gyékényes–Somogyvár–Kaposvár–Dombóvár–Budapest–Kelenföld–Budapest déli pu. villamosított vonalon is. Kívánt sebesség: 200 km/h. A jelenlegi 100–120 km/h.

4. Az V/C, *nemzetközi fővonal Ploče–Sarajevo–Eszék–Magyarbóly–Villány–Pécs–Dombóvár* (itt kapcsolódik az V. fővonalhoz) – *Pusztaszabolcs–Budapest*. Pécsről villamosított Pusztaszabolcsra kétvágányú, Eszék–Budapest között a pályahossz 237 km. Javasolt sebesség 200 km/h.





6. ábra: „Helsinki-folyosók” Magyarországon

5. *A X/B, páneurópai folyosó* Budapest–Kelebia–Újvidék–Belgrád pályahossza a magyar szakaszon 163 km. Ezen az útvonalon bonyolódik le a személyforgalom. Műszaki okok miatt az árufuvarozás útvonala: Budapest–Cegléd–Kecskemét–Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas–Kelebia. Az EU által ajánlott sebesség 200 km/h. A jelenlegi személyforgalomban 100 km/h.

4.2. Kiegészítő, új javaslatok

1. Az első kiegészítő javaslat annak a megoldására irányul, hogy a Ferihegyi repülőtér érintsék Budapesten áthaladó nagy sebességű nemzetközi vonatok. Ez megoldás lenne a repülőtér és a városközpont között a sűrűbb, állandó sebes vonatkapcsolatra, az annyira fontos utas kényelem és utazási sebesség növelésére.

2. *Második kiegészítésként* (7. ábra) az V. Budapest–Keleti korridorhoz tartozó Miskolc csomóponttól kellene új korridort nyitni Hidasnémeti országhatár–Kassa–Krakkó–Varsó viszonylatra, ahol csatlakozás volna az I. korridorhoz (Vilnius–Riga–Tallin–Szentpétervár). A vonal Budapest–Hidasnémeti között villamosított, pályahossza 244 km, javasolt sebesség 200 km, a jelenlegi sebesség 120 km/h, és Hidasnémetitől a szlovák vonal szakasz is villamosított.

3. *Harmadik kiegészítő javaslatként* az Európai Unió Bizottsága 1997-ben hivatalosan javasolta a transeurópai vasúti szabadvonalak, szabadpályák forgalmának megszervezését. A hivatalos javaslat a Hamburg–Róma Észak–Dél tengelytől keleti irányban négy elágazás létesítését ajánlja: Stokholm–Varsó, Budapest és Dél-Olaszország irányában. A javaslat iránt a magyar és román közlekedésügyi miniszter – már a hivatalos tárgyaláson, szóban –

érdeklődését nyilvánította. Javasolom, hogy Magyarország részéről fogadjuk el ezt a kezdeményezést, amely csak áruszállításra vonatkozik, de ennek révén módunk lenne a nemzetközi vasúti kapcsolatok tekintetében amúgy is gyengén ellátott erdélyi terület lehetőségeinek a javítására is. Így a München–Wien–Hegyeshalom–Budapest vonal tovább vezethető lenne Szolnok–Biharkeresztes–Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely–Kisinyov illetéleg Brassó–Bukarest–Braila irányában. A térség gazdasági-társadalmi fellendítése miatt javasoljuk a jelzett vonalaknak az AGC és a AGTC nemzetközi egyezményekbe történő felvételét is.

4. *Negyedik kiegészítő javaslat* az ez idő szerint belföldi Budapest–Szeged fővonal nemzetközi fővonallá minősítése és (a meglévő szabadkai vonalon kívül) a fővonal továbbvezetése a korábbi élettere: Temesvár, Orsova, Craiova–Szófia viszonylatban, ahol más fővonalakhoz kapcsolódhat (Szkopje, Athén és Albánia irányában). Javasolt sebesség 200 km. Jelenlegi sebesség 100 km/h.

5. *Ötödik kiegészítő javaslat* Horvátország javaslatával egyetértve és magyar érdekeket is szolgálva a VI. nemzetközi főútvonalat (Gdansk, Varsó–Zsolna) helyes lenne tovább vezetni Pozsony–Hegyeshalom–Csorna–Szombathely–Horvátország Szlovénia irányában. A magyar-szlovén vasúti kapcsolat kiépítése folyamatban van, Horvátországgal van kapcsolat. Javasolt sebesség: 200 km/h.

6. *A hatodik kiegészítő javaslat* a történelmi Magyarország vasúti közlekedési hálózatára utal vissza. A cél: az *Adriai-tenger* és a *Fekete-tenger-Kaukázus* térségen át Közép-Ázsia között társadalmi-gazdasági kapcsolat lehetővé tétele a vasúti közlekedés útján, felhasználva a volt dél- és ke-

let-magyarországi átlós fővonalak meglévő részeit. A javaslat a 2000 utáni évtizedekre valósulhat meg, amikor már – remélhetőleg – normális szintre kerül a kis- és közepes vagy nagy országok „nacionalizmusa”, amikor már az országhatárok jelentősége csökken, és erősödik a kontinentális közösségi szemlélet.

A javaslatnak a *Kárpát-medence területére* vonatkozó részlete (1. 7. ábra) a következő viszonylat:

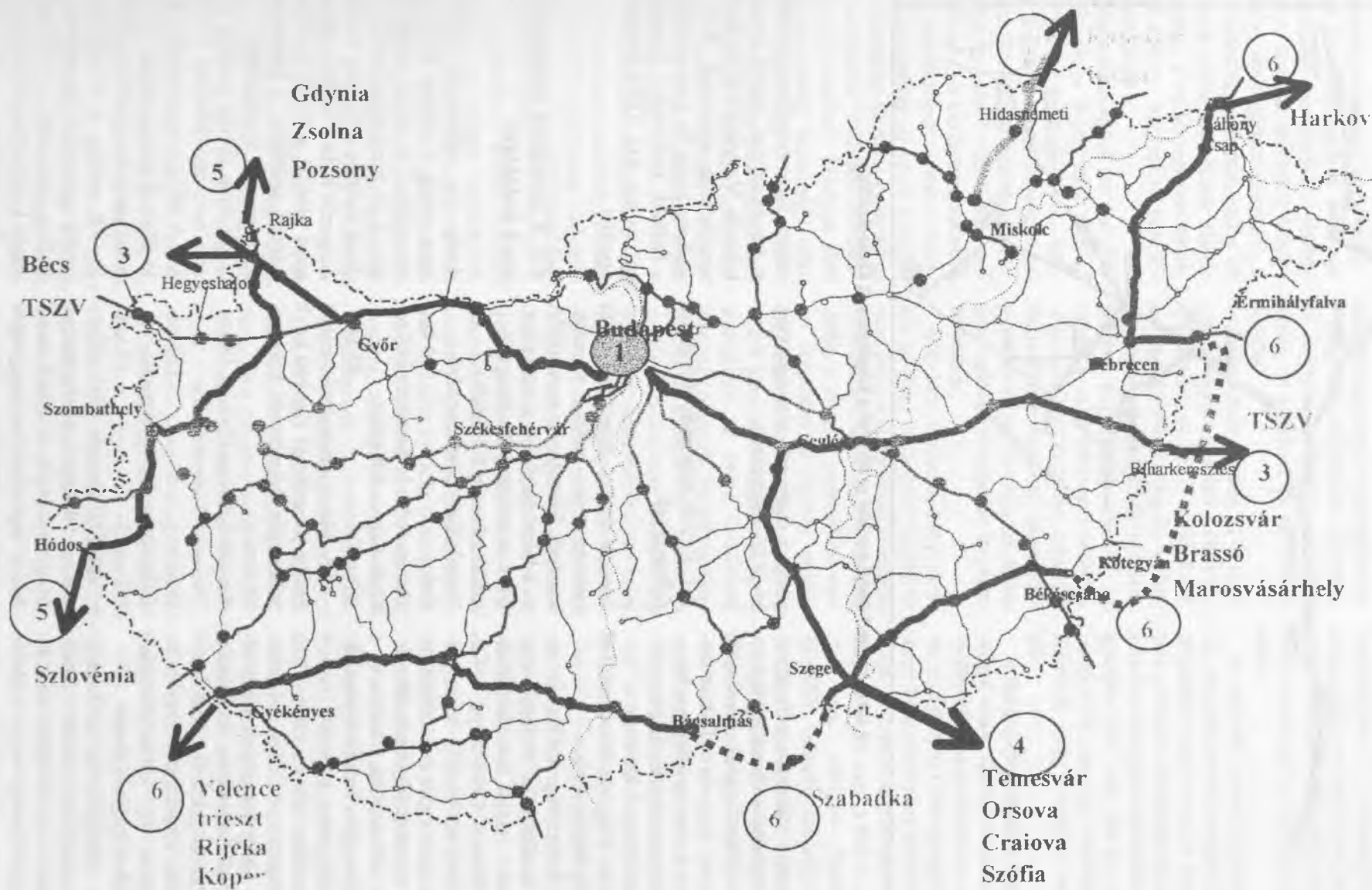
Trieszt–Fiume–Zágráb–Gyékényes–Dombóvár–Bátaszék–Baja–Bácsalmás–Szabadka (ez utóbbi szakaszt újra meg kell építeni) – Szeged–Békéscsaba–Kötegyán–Nagyszalonta–Nagyvárad–Nagykerek–Debrecen vagy Nagykároly–Mátészalka–Záhony. Amennyiben a román részről ellenészrevétel merülne fel, akkor Békéscsaba után a Debrecen–Nyíregyháza vonalat lehetne választani. (A Kárpátokat vasúti közlekedéssel csak Záhony–Csap viszonylatban lehet átlépni, mert itt van megfelelő berendezés a nyomtáv különbség miatt szükséges átszerelésekre, átrakásokra). A magyar vonalszakaszokon a sebesség egységesítése lenne kívánatos 200 km/h értékkel.

A javaslatnak a *Kárpátokon túl lévő*, keleti viszonylatokra vonatkozó része (8. ábra) a kérdéses területen otthonos ukrán, orosz közlekedési szakértő véleményének az ismeretében készült.¹⁴

Dél-Ukrajna – Oroszország ezen területeire vonatkozóan, Kelet–Nyugat irányban nemzetközi nagy sebességű vasútvonal vagy kombinált fuvarozásra alkalmas vonal építésének a terve – tudomásom szerint – ez ideig más országok részéről nem vetődött fel. Az ezen a területen lévő országok kapcsolatot keresnek a Nyugattal, az Európai Unióval. A javaslat kiemelkedőbb települései, illetve közlekedési csomópontjai a következők:

Csap–Vinnyica–Harkov keleti

¹⁴ A vonalvezetés megválasztásánál hasznosítottam Dr. Sarlós Dénesné ny. főiskolai docens kolléganő tanácsait, aki ukrainai születésű, és Harkovban szerezte meg közlekedésmérnöki oklevelét. Segítségéért őszinte köszönetet mondok.



7. ábra: Magyarország vasúti térképe kiegészítve az újabb vasúti nemzetközi folyosók javaslatával

működése általános jelenség. A különbség csupán az, hogy az Európai Unió országaiban az állam gazdasági teherbírása relatíve nagy, a vasutak technikai felszereltsége többségében korszerű, a volt keleti országokban pedig az államok eltérő mértékben eladósodottak, a vasúti rendszer az átállás idejére nagymértékben elhasználódott.

Magyarországnak az Európai Unió rendes tagjai közé történő felvételének egyik feltétele a közlekedés helyzetének lényeges javítása. Az Európai Bizottság véleménye szerint¹⁵ több alapvető területen kell kezdeményezéseinket, politikánkat javítani. Ezek:

- a minőség javítása a fejlett technológián alapuló, integrált és versenyképes szállítási rendszerek fejlesztésével, amelyek környezetvédelmi, biztonsági célok is szolgálnak;

- az egységes piac működésének javítása, a szállítási szolgáltatások hatékonyságának, választékának és felhasználóbarát voltaának elősegítése;

- a harmadik országokkal való közlekedési kapcsolatok fejlesztése és az EU operátorok más szállítási piacokhoz való hozzáféréseinek elősegítése;

- számolva a közúti szállítás további egyenletes növekedésével, *Magyarországnak az erőfeszítéseit a vasút és a belvízi hajózás használatára kell összpontosítania.* A magyar hatóságok jelenlegi politikája főleg a közútra összpontosít;

- Magyarországnak a GNP-ben meghatározott szállítási beruházásokat a vasút vonatkozásában eddig nem sikerült teljesítenie.

El kell ismerni, hogy az előbbi tömör megállapításokat a szakminisztérium, valamint a MÁV vezetősége – tisztán látva, hogy ezek igen nagy feladatot jelentenek – vita nélkül tudomásul vette, és részletes, gyakorlatias felada-

tokra bontva lelkiismeretesen mindent megtettek és megtesznek a megoldás érdekében. Egyedül az anyagi lehetőségeik korlátozottak, de az állam ezt nem tudta növelni.

Jelen tanulmánynak ez a fejezete a magyar érdekek jobb érvényesítésére, az EU elvárások teljes figyelembevételére kíván emlékeztetni. A problémák két csoportba foglalhatók össze: az egyik: további hasznos nemzetközi kapcsolatok kiépítése, műszaki fejlesztés, a forgalmi teljesítmények növelése; a másik: az állam által adandó támogatás lényeges növelése.

Meg kell ismételni, hogy a krétai–helsinki folyosók kijelölése nem adott a magyar vasút számára többletet, mert ezek a vonalak eddig is magyar nemzetközi vasúti forgalom fő irányai voltak. Egyébként az is tény, hogy a MÁV jelenlegi tranzit-forgalma a körülbelül 30 évvel ezelőttinek csak egy negyede. Ez a tranzitforgalom a szolgáltatás minőségi romlását, a szervező tevékenység csökkent eredményességét jelzi, olyan körülmények között, amikor a nemzetközi kereskedelem általánosan növekedett, a magyar tranzitforgalom nagyobb része pedig átvándorolt a versenyútvonalakra. Ezért *halaszthatatlanul szükség van a műszaki fejlesztésre*, valamint további tranzit nemzetközi viszonylatokra, például azokra, amelyeket a javaslatok ellenvetést válthatnak ki néhány olyan nemzetközi partner részéről, amelyeket gazdaságilag érintenek, de a piacgazdaság az Unióban nyitott versenyfeltételeket jelent.

Az első javaslat megvalósítása nehéz, költséges (így volt ez Európa más városaiban is), de 2000 tájáig kihagyhatatlan alkalom és lehetőség a nagy sebességű vonatközlekedés és a polgári repülés együttműködésének megre-

mentése, utas-centrikus (európai) szemléletben. Ez biztosan forgalomnövelő a vasút és a polgári repülés számára is. (1996-ban a MÁV ennek tervét már kidolgoztatta.)

A második javaslat kézenfekvő, magyar részről semmi újabb ráfordítást nem kíván, de hasznos lehet, hiszen a Budapest–Miskolc vonal sebességének növelése előkészítés alatt van, és így újabb Észak–Dél tengely alakulhat ki Kelebián vagy Szegeden keresztül.

A harmadik javaslat a transzeurópai vasúti szabadvonalak, szabadpályák megvalósítását célozza. az Európai Unió az egyik vonalat Bécs–Budapest között javasolja. Jellemző a nehézkességre, hogy erre föl nem a MÁV „mozdul meg” először, hanem a GYSEV. *Sürgős szükség lenne ennek a javaslatnak a felkarolása is*, hiszen kapcsolatot teremtené Erdély nem eléggé támogatott területei számára.

A negyedik javaslat a világháborús békeszerződés egyik sérelmét lenne hivatott orvosolni, elősegítené Szeged és környéke, Bácska–Bánát fejlődését, az ezen a környéken szervezett magyar–jugoszláv–román régió megvalósítását.

Az ötödik javaslat szinte nem kíván indoklást, életre hívása természetes még akkor is, ha esetleg osztrák érdekeket sért.

A hatodik javaslat első része a Kárpát-medencét egy régiónak tekinti a jelenlegi országhatároktól függetlenül. Az a célja, hogy a medence déli része számára is biztosítson nyugat–kelet irányú nemzetközi kapcsolatot. A javaslat második része arra az önként kínálgató lehetőségre hívja fel a figyelmet, hogy ez a kapcsolat tovább vezethető Európa Kárpáton túl fekvő területein, sőt az Ural vonalán is túl Közép-Ázsiáig. Elismerem, hogy a javaslatnak ezen része szempontjából magam

„kivülállónak” tekintem, javaslatomnak ez a része ezért feltételes. Csak az szól mellette, hogy olyan ukrán területet érint, amely számára a nemzetközi kapcsolat kiépítése előnyös lehet. Itt is hivatkozom, mint más lehetőségre, a TRACECA-val létesíthető kapcsolatra.

A jelzett problémakör másik kiemelkedő része az állami támogatás, az *állami áldozatvállalás* nem kielégítő mértéke. *Fejlődő nemzetközi kapcsolat csak akkor várható, ha már van fejlett közlekedés és telekommunikáció.* Ez a sorrend nem cserélhető fel. Ezen felül az is hiba, ha a vasút mellett szóló elvitatathatlan érveket a prioritás megadásánál az illetékesek figyelmen kívül hagyják. Ezek az érvek a MÁV kapacitása ez idő szerint 50% alatt kihasználatlan, a közutak pedig balesetveszélyesen túlszűfoltak. Egyes politikusok csak újabb és újabb autópályák építésében tudnak gondolkodni akkor, amikor a vasút olcsóbb, környezetkímélőbb, kevésbé területigényes, mint a közúti közlekedés.

5. Záró gondolatok

A tanulmány alapján leszűrhető megállapítások összefoglalásának szándéka nélkül néhány gondolat vethető papírra.

A. A Föld legnagyobb egységes kontinense *Eurázsia*, mely Európa, Ázsia világrészekre oszlik. Területe 54,7 millió négyzetkilométer. Lakossága az emberiség körülbelül 3/4 része: több mint 4,2 milliárd. Európa Euráziának Nyugat felé elkeskenyedő része. (A. Humboldt szerint félszigete),

területe 10,4 millió km², lakosainak száma körülbelül 727 millió. ez az Euráziának területi szempontból körülbelül 1/5-része a Föld közel legfejlettebb kontinense, melyet Észak-Amerika mul csak felül néhány fontos szempontból. Európa elkülönítése Ázsiától történeti, néprajzi és gazdasági fejlődése alapján hagyományos (Új Magyar Lexikon: 2 kötet). Északon, Nyugaton, Délen tengerek határolják, Keleten az Ural hegység, Ural folyó, Kaszpi tenger és a Manics-süllyedék vonala. Kiterjedése É-D irányban körülbelül 5600 km, K-Ny irányban körülbelül 3900 km.

B. Európa és Ázsia között minden szempontból óriási különbség van, még akkor is, ha Ázsia több országában az utóbbi időben a fellendülés jelei észlelhetők.

C. Az európai kontinens közepe a Kárpát-medence és környéke; a környék négyszögének egyes oldalait jelzik a következő nagyobb városok: Nürnberg, München, Velence, kb. Róma fölött Kelet felé fordulva Szófia, majd Isztambul fölött Észak felé fordulva Odessza, végül Kiev fölött Nyugat felé fordulva, Varsót dél felé megközelítve Lodz-on keresztül az elsőnek említett észak-déli vonalig. A Fekete-tenger és a Balti-tenger között húzódó vonaltól Nyugatra lévő területet Belső-Európának is nevezik, a Kelet felé eső terület egyre inkább azonos az ázsiai körülményekkel. Belső-Európában a tengerektől legtávolabb esik a Kárpát-medence. A Kárpát-medence nemcsak mértanilag foglal el középhegyet, hanem az emberi élet-

re fontos egyéb szempontokból is (klímazóna, növényzet, vízhálózat, természetes közlekedési irányok, műveltség, gazdálkodás, népesség-származás stb.) találkozóhelynek, ütközőpontnak tekinthető. Ez a táj a *történelmi Közép-Európa*, melynek közepe a Kárpát-medence. Az újabb, főként a második világháború utáni földrajzi és politikai irodalom (talán a volt Szovjetunió elszigetelődése miatt) erre a területre – szerintem helytelenül – mégsem a Közép-Európa elnevezést, hanem a Kelet-Közép-Európa nevet használja. Talán a történelem ezt majd korrigálja.¹⁶

D. Az egységes kontinens államai között a kapcsolat általános erősítésére irányuló törekvés a második világháború óta észrevehetően növekszik. Ez jelen tanulmányból is kiolvasható. A fejlettség azonos szintre jutásának ideje felbecsülhetetlenül hosszú.

E. A kapcsolat erősítésének mozgató erői: az érdeklődés egymás sorsa iránt és az érdek. A kapcsolat erősítésének technikai elősegítő eszközei az *energia*, a *telekommunikáció* és a *közlekedési rendszerek*. Ez utóbbiak közül a *légi közlekedés* és a *vasúti közlekedés* a jelentősebb, fontosabb. *A legfontosabb a telekommunikáció.*

F. Magyarország a vasúti nemzetközi kapcsolatok szempontjából még európai viszonylatban is lényeges fejlesztésre szorul. Mind a belföldi, mind pedig a tranzitközlekedés szempontjából nagy feladatok várnak megoldásra, amihez a belső és a nemzetközi erők összefogása és a kontinensek társadalmainak békés kapcsolata szükséges.





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
Árutonnakm (millió)	7886	8038	101,9
Bevétel (millió Ft)	153858	167532	109
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.

Kell a vasút Európában!