Közlekedés-tudományi Szemle

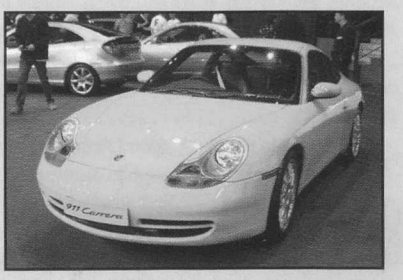
5.
2004
MÁJUS
LIV. ÉVFOLYAM

Közlekedéstudományi Intézet és Könyvtár BUDAPEST
2004 MÁJ 18.
Faná sné

A megújuló magyar közlekedéspolitika

A közlekedés-fejlesztés és fenntartás legfontosabb teendői 2004-2006. évek között

Korszerű közlekedési árképzési rend-szerek adaptációs lehetőségei



KTE

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE
a Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
Zeitschrift des Ungarischen Vereins für Verkehrwissenschaft
REVUE DE LA SCIENCE DES TRANSPORTS
Revue de la Société Scientifique Hongroise des Transports
SCIENTIFIC REVIEW OF TRANSPORT
Monthly of the Hungarian Society for Transport Sciences
A lap megjelenését támogatják:
ÁLLAMI AUTÓPÁLYA KEZELŐ Rt., ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV, HUNGAROCONTROL, KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART Pass Nave SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI Rt., MAHART SZABADKIKÖTŐ, MÁV (fő támogató), MTESZ., PIRATE BT., STRABAG Építő Rt., UVATERV, VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY, BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU, HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, PANNON, SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA, VOLÁN EGYESÜLÉS, VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.
Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:
Dr. Udvari László elnök
Dr. Iványi Árpád főszerkesztő
Hüttl Pál szerkesztő
A szerkesztőbizottság tagjai:
Dr. Békési István, Bretz Gyula, Csordás Csaba, Dr. Czére Béla, Domokos Ádám, Dr. habil. Gáspár László, Dr. Hársvölgyi Katalin, Mészáros Tibor, Dr. Menich Péter, Mudra István, Nagy Zoltán, Saslics Elemér, Timár József, Tánczos Lászlóné Dr., Tóth Andor, Dr. Tóth László, Varga Csaba, Winkler Csaba, Dr. Zahumenszky József

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

Kiadja, a nyomdai előkészítést és kivitelezést végzi:
KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS Kft.
1074 Budapest, Csengery u. 15. Tel.: 322 22 40; Fax: 322 10 80
Igazgató: NAGY ZOLTÁN
www.kozdok.hu

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Üzleti és Logisztikai Központ (ÜLK). Előfizethető a hírlapkézbesítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest, XIII. Lehel u. 10/a. Levélcím: HELIR, Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a Magyar Posta Rt. Levél és Hírlapüzletági Igazgatósága kerületi ügyfélszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.
Egy szám ára 250,– Ft, egy évre 3000,– Ft.
Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat
1389 Bp., Pf. 149.
Publishing House of International Organisation of Journalist INTERPRESS,
H–1075 Budapest, Károly krt. 11.
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080
HUNGEXPO Advertising Agency, H–1441 Budapest, P.O.Box 44.
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo
MH-Advertising, H–1818 Budapest
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341
ISSN 0023 4362

Tartalom

Dr. Kovács Ferenc:
A megújuló magyar közlekedéspolitika 162
A Magyar Köztársaság Parlamentje 2004. március 22-én elfogadta a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban kidolgozott és a Kormány által benyújtott, a 2003-2015. évek közötti időszakra szóló közlekedéspolitikai koncepciót. A közlekedési helyettes államtitkár ennek előzményeit és tartalmi összefüggéseit tekinti át a cikkben.
Járai Zoltán:
A parkolásról - másként 171
A szerző a cikkben igyekszik feltárni a budapesti közlekedési- és ezen belül a parkolási gondok okait. Megoldási javaslatokat tesz a lakható főváros érdekében feltétlenül szükségszerű teendőkre. Rávilágít több olyan összefüggésre, amelyek elhanyagolása vezetett – véleménye szerint – a jelenlegi helyzet kialakulásához.
Dr. Ruppert László:
A magyar közlekedésfejlesztés és - fenntartás legfontosabb teendői 2004-2006. évek között 175
A szerző a Magyar Tudományos Akadémia Világgazdasági Kutatóintézetében – Dr. Ehrlich Éva, tudományos igazgató koordinálásával – készült cselekvési program javaslatban ismerteti azokat a legfontosabb szempontokat, amelyeket a közlekedési kormányzatnak a 2004-2006. évek közötti munkájában célszerű érvényesíteni. Kifejti a közúti-, a vasúti-, a vízi-, és a légi közlekedési alágazat, valamint a városi közlekedés területére vonatkozó legfontosabb elképzeléseket.
Tánczos Lászlóné Dr. – Dr. Bokor Zoltán:
A társadalmi költségeken alapuló közlekedési árképzési rendszerek gyakorlati adaptációs lehetőségei 185
A szerzők a társadalmi költség bázisú közlekedési árképzés elméleti és gyakorlati kérdéseivel foglalkozó, négyrészes cikksorozatuk zárásaként az új típusú díjrendszerek bevezetésével kapcsolatos legújabb kutatási eredményeket foglalják össze. Számba veszik az implementációs stratégia elméleti hátterét, majd konkrét javaslatokat adnak a fokozatos megvalósítás elvét követő, az egyes közlekedési alágazatokra specializált alkalmazási forgatókönyvek lehetséges formájának és tartalmának kialakítására.
Dr. Katona András:
Megjelent a Közlekedési Múzeum XIII. Évkönyve (2001-2002) 193
A közlekedéstörténeti kiadványok sorában nagyjelentőségű újabb kötettel jelentkezett a Közlekedési Múzeum kutatógárdája. A múzeum főigazgatója ismerteti, hogy a kötet egy-egy része milyen témákkal foglalkozik, így a 2001-2002. évek múzeumi munkájával, a gyűjtemények történetének áttekintésével, a közlekedéstörténeti és módszertani tanulmányokkal és néhány kiemelkedő jelentőségű műtárgy felújításával.
Torma Imre:
Az EU integrációjának várható hatása a szállítmányozási piacra 197
A szerző a cikkben azt vizsgálja, hogy országunk EU taggá válásával egyidejüleg a szállítmányozási piac szabályozása milyen változásokat követel meg.

Szerzőink

Dr. Kovács Ferenc közlekedési helyettes államtitkár;
Járai Zoltán okl. közlekedésmérnök, okl. gazdaságmérnök, az INFRACONSULT Kft. és az INTERSHIP ENGINEERING Kft. ügyvezető igazgatója;
Dr. Ruppert László okl. közgazda, okl. üzemmérnök. EURÓ- mérnök., a Közlekedéstudományi Intézet Rt. vezérigazgatója;
Tánczos Lászlóné Dr. az MTA doktora, a BMGE Közlekedésgazdasági Tanszék tanszékvezető professzora;
Dr. Bokor Zoltán közlekedésmérnök, közgazdász, PhD (közlekedéstudomány), a BMGE Közlekedésgazdasági Tanszéken egyetemi adjunktus;
Dr. Katona András okl. közlekedésmérnök, ipari mérnök-közgazdász, a Közlekedési Múzeum főigazgatója.
Torma Imre a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetségének főtitkára.

Dr. Kovács Ferenc

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

A megújuló magyar közlekedéspolitika

A Magyar Köztársaság Parlamentje 2004. március 22-én elfogadta a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban kidolgozott és a Kormány által benyújtott, a 2003-2015. közti időszakra szóló közlekedéspolitikai koncepciót. Cikkemben ennek előzményeit és tartalmi összefüggéseit tekintem át.

1. Előzmények

A magyar közlekedés történetében eddig három olyan komplex, a közlekedési rendszer egészét átfogó és fejlődését hosszú távra meghatározó közlekedéspolitikai koncepció készült, amely az Országgyűlés által megerősítve, dokumentáltan foglalta össze a kor általános gazdaságpolitikájába szervesen illeszkedő, egységes rendszert alkotó közlekedéspolitika cél- és eszközrendszerét:

- *Széchenyi István* „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésérül" című műve alapján született meg az 1848. évi XXX. törvénycikk. A korszerű parlamentáris ország megalapítását célzó utolsó rendi országgyűlés a polgári – liberális fejlődés egyik alapfeltételének tekintette egy önálló, működőképes közlekedési rendszer kialakítását.
- 1968-ban a *Csanádi György* nevével fémjelzett közlekedéspolitikai koncepció ugyancsak a teljes közlekedési rendszerre terjedt ki. Az ugyanakkor induló „új gazdasági mechanizmus" piac- és tervgazdaságot ötvözni szándékozó elveivel összhangban kívánta megoldani az akkori magyar közlekedés krónikus problémáit. Külön jelentőséget adott ennek a koncepciónak az is, hogy a vasút racionalizálásával együtt – aminek végrehajtásába később számos hiba csúszott – megnyitotta az utat az addig mesterségesen visszafogott közúti közlekedés fejlődése előtt.
- 1996-ban *Lotz Károly* miniszter terjesztette a Parlament elé a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium által, széles szakértői kör bevonásával kidolgozott közlekedéspolitikát. A szocialista-liberális kormány a társadalmi és gazdasági rendszerváltás eredményeit, valamint az európai integrációhoz való csatlakozás előkészítésének elveit figyelembe véve határozta meg az EU- tagság megvalósulásához elengedhetetlen közlekedési szolgáltatás- és infrastuktúra-fejlesztés lényegét, ami a 68/1996.(VII.9.)sz. országgyűlési, majd a 2212/1996. (VII.31.) sz. kormányhatározatban jelent meg.

Az utóbbi dokumentumok a magyar közlekedéspolitika fő stratégiai irányait következőkben rögzítették:

- az Európai Unióba való integrálódás elősegítése a közlekedés oldaláról;
- a szomszédos országokkal való együttműködés, a közvetlen közlekedési kapcsolatok feltételeinek javítása;
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése, az elmaradott térségek közlekedési hálózatának kiemelt fejlesztése;
- az emberi élet és környezet védelme, a közlekedésbiztonság javítása, a közlekedés okozta környezeti károk mérséklése;
- hatékony, piackonform közlekedés-szabályozás, a költségviselés, a támogatások és a finanszírozás uniós elvek és gyakorlatnak megfelelő kialakítása.

E stratégiai irányokban meghatározott célok elérésére irányuló munkálatok nagy lendülettel kezdődtek, de 1999-2002 között jelentősen lelassultak. Az Európai Unió éves országjelentései kemény kritikákat fogalmaztak meg a közlekedési rendszer EU – konformmá tétele tárgyában, ami közrejátszott abban, hogy a csatlakozási tárgyalások során a közlekedés az utolsók között lezárt fejezetek közé került.

2. A magyar közlekedéspolitika európai keretei

Az 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika előzőekben felsorolt stratégiai irányai jelenleg is időszerűnek mondhatók. Nyilvánvaló azonban, hogy a kimunkálásuk óta eltelt közel egy évtizedben bekövetkezett változások indokolttá teszik megújításukat, esetenként módosításukat. Ugyanilyen fontos, hogy röviddel uniós csatlakozásunk előtt biztosított legyen az összhang az Európai Unió és Magyarország közlekedéspolitikájának fő elveiben.

Az európai integrációt megalapozó *Római Szerződés (1957)* a közlekedés egységesítésének csak általános kereteit rögzítette, de annak érvényesítése is igen vontatottan haladt, amiért az Európai Bíróság az ún. tétlenségi ítéletében (1985) elmarasztalta a Tanácsot. Ezt követően némileg felgyorsultak az egységes közlekedési piac létrehozására irányu-

ló események, amelyek az *1992. évi Fehér Könyvben* konkretizálódtak az egységes közlekedési piac kialakítása és megnyitása, a monopóliumok oldása tekintetében. A *2001. évi Fehér Könyv* (Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni) nem annyira a közlekedési rendszer átfogó, teljes körű kezelését, mint inkább a súlyponti kérdések kijelölését és megoldását célozta meg. Ezek:

- a mobilitási igények pozitív és negatív hatásainak kimutatása, a társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból egyaránt fenntartható fejlődés biztosítása a negatív externáliák mérséklésével és a regionalitás szempontjainak érvényesítésével;
- a használóknak (igénybevevők, utasok, fuvaroztatók) a közlekedéspolitika középpontjába állítása, a fogyasztói társadalomnak megfelelő szükséglet- kielégítés biztosítása, a közlekedésbiztonság javítása, a megfizethetőség és a jogérvényesítési lehetőség biztosítása, a települési problémák megoldása;
- a közlekedési munkamegosztás átrendezése, a környezetbarát közlekedési módok támogatása, a vasút megújítása, az intermodalitás elősegítése. (Itt meg kell jegyezni, hogy ezek a célok az Európai Uniónak a magyarországitól lényegesen eltérő munkamegosztási arányai mellett fogalmazódtak meg);
- a szűk forgalmi keresztmetszetek bővítése, az akadályok csökkentése, a távoli körzetek és az agglomerációs térségek speciális problémáinak oldása, az európai közlekedési hálózat nagy projektekkel való fejlesztése, megoldva a finanszírozás, mint szűk keresztmetszet gondjait is;
- a globalizáció kezelése, a nemzetközi közlekedési szervezetek korszerűsítése és működésük hatékonyabbá tétele, bennük az Európai Unió súlyának a bővítésnek is megfelelő növelése, az informatika alkalmazásának és az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésének felgyorsítása.

Ezeket a súlypontokat a magyar közlekedéspolitikának is hangsúlyoznia kell, beillesztve az ország sajátos feltételeinek szempontrendszerébe. Ennek elérése érdekében a felkészülés szakaszában érvényesíteni kellett a következőket:

a.) az uniós csatlakozás értelemszerűen megkövetelte az ágazat államigazgatási intézményrendszerének korszerűsítését. Ez a folyamat még mindig nem zárult le teljesen, de a minisztériumi belső struktúra kialakításával és a hatósági feladatok döntő részének a minisztériumból való kihelyezésével a legfontosabb lépések megtörténtek. Legalább ilyen jelentőségű az Egységes Közlekedési Hatóság létrehozása, amelynek megfelelő finanszírozási keretek közötti működtetése még nem teljesen megoldott;

b.) az Európai Unióhoz történő csatlakozásra való felkészülésünk kiemelten fontos feladata volt a közösségi vívmányok átvétele, a hazai jogszabályok uniós megfeleltetése. Az évenkénti jogharmonizációs program alapján megvalósuló vállalásainknak megfelelően a közlekedéspolitika fejezetben és a közlekedéshez kapcsolódó egyéb fejezetekben közel 400 közösségi jogszabály hazai jogrendbe történő átültetésére vállaltunk kötelezettséget. A közlekedési szektor jogalkotása ma már döntően összhangban van a közösségi jogszabályokkal, a legalapvetőbb és leglényegesebb területeken a jogközelítés megvalósult, bár a fő ágazati törvények szükséges módosítása lényegében a közlekedéspolitikával egy időben került a Parlament elé, s néhány jogszabály véglegesítése még előttünk áll;

c.) az uniós eljárási rend kívánalmainak megfelelően a Kormányhoz való benyújtás előtt a közlekedéspolitika munkaanyagai széleskörű egyeztetésen mentek keresztül. A szokásos szakmai és államigazgatási egyeztetésen túlmenően a munkában részt vettek érdekképviseleti szervek, önkormányzatok és azok szövetségei, tudományos fórumok és intézmények, civil szervezetek és egyesületek, stb. is. Az esetek nagyobb részében konszenzusra jutva lehet biztosítani a szakmai anyag továbbvitelét;

d.) kiemelten kell szólni a közlekedéspolitika környezetvédelmi megítéléséről. Természetesen a közlekedéspolitika kimunkálói jól ismerik a közlekedés negatív környezeti hatásait, ezért is jelenik meg a stratégiai fő irányok között azok mérséklésének követelménye. Ezt célozza a környezetkímélő közlekedés- és infrastruktúrafejlesztés hosszú távú stratégiájának kidolgozására irányuló kormányzati szintű szabályozás is. Határozott véleményem ugyanakkor, hogy a fejlesztési döntéseknél a gazdasági, a társadalmi és a környezeti szempontokat egyidejűleg kell érvényesíteni, bármelyiknek egyoldalú érvényesítése akadályozza az optimális döntéseket. Nem vitatható az sem, hogy koncepcionális szinten a hatásoknak csak általános irányultsága ragadható meg, a környezeti hatástanulmányokat a konkrét fejlesztési döntéseknél, az egyes projektek, esetleg programok minősítésénél lehet elkészíteni.

Mindezeket figyelembe véve is leszögezhető, hogy az elfogadott magyar közlekedéspolitika stratégiai céljai összességükben tartalmilag és módszertanilag is megegyeznek az Európai Unió közlekedéspolitikájának célkitűzéseivel, Az Unió közlekedéspolitikájában a fő célokat az a konfliktus határozza meg, hogy a tár-

sadalom mind magasabb mennyiségi és minőségi követelményeket támaszt a közlekedéssel szemben, miközben a környezetszennyezés problémája megkérdőjelezi a közlekedési teljesítmények növekedésének megengedhetőségét változatlan körülmények és feltételek mellett.

A fenntartható fejlődés a közlekedésben úgy valósítható meg, ha sikerül a közlekedési teljesítmények növekedési ütemét lényegesen mérsékelni a gazdasági növekedés üteméhez képest, ha sikerül megbontani a gazdasági növekedés és a közlekedési teljesítmények közötti eddigi kapcsolatot, továbbá ha lehetséges az egyes közlekedési módok teljesítmény – arányának megváltoztatása, a környezetkímélőbb alágazatok – a vasút és a vízi közlekedés, a kombinált áruszállítás – részesedési arányának növelése a közúti közlekedéssel szemben. Hangsúlyozni kell azonban, hogy ezek a célok azon államok közösségében fogalmazódtak meg, ahol a fajlagos személygépkocsi ellátottság a telítettség közvetlen közelében van, és ahol az autópálya- hálózat sűrűsége háromszorosa a mienkének, továbbá a vasúti áruszállítás már szinte marginalizálódott.

A magyar közlekedéspolitika európai keretei között utalni kell a finanszírozás összekapcsolási lehetőségeire is. A köztudottan rendkívül tőkeigényes közlekedési infrastruktúra gyorsított fejlesztése csak vegyes finanszírozással, azaz a költségvetési, banki, hazai és nemzetközi, ezen belül különösen az uniós fejlesztési források egyesítésével oldható meg. A közlekedéspolitika is számol olyan európai forrásokkal, mint

- az ISPA előcsatlakozási alap, amelynek 2000- 2003 között kidolgozott projektjei nagyrészt a következő években valósulnak meg (útburkolatok teherbírásának növelése, vasútvonalak rekonstrukciója, vasútállomások átépítése, biztosítóberendezések korszerűsítése, egyes vasútvonalak villamosítása);
- a Kohéziós Alap, amely taggá válásuk után jelentős mértékben járulhat hozzá a közlekedési (és környezetvédelmi) beruházások, elsősorban nagy projektek megvalósításához, így a gyorsforgalmi utak (főként az M0) megépítéséhez, vasútvonalak és a légirányítási rendszer korszerűsítéséhez;
- a Strukturális Alap a közlekedés számára főként az egyes régiók fejlettségi szintje közti különbségek mérséklése szempontjából lényeges, így a Nemzeti Fejlesztési Tervben a Környezetvédelmi és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP) és a Regionális Fejlesztési Program (ROP) tartalmaz regionális jelentőségű (azaz kisebb méretű) közlekedési infrastruktúra fejlesztési projekteket;
- a közlekedési fejlesztések megvalósításában továbbra is számolunk nemzetközi finanszírozási intézmények részvételével is, melyek közül uniós szempontból elsősorban a Európai Beruházási Bank (EIB) bír nagy jelentőséggel.

Az európai közlekedéspolitika előzőekben vázolt, csak a leglényegesebb elemekre koncentráló vonásai megítélésem szerint jól illusztrálják a magyar közlekedéspolitikával tartalmi, szerkezeti közös jegyeit, valamint a közös finanszírozás lehetőségeit.

3. A megújított közlekedéspolitika lényege és struktúrája

A közlekedéspolitika dokumentuma egy szakmapolitikai anyag, amely széles szakmai körök által megfogalmazott és elfogadott elképzeléseket foglal magában és behatárolja a jövő közlekedésének fejlesztését. Jelenleg a közlekedéspolitika nem adhat választ valamennyi fontos kérdésre, különösen azért nem, mert az ország modernizációjának vannak más, ugyancsak sürgető feltételei, amelyek befolyásolják, egyes esetekben gátolják azok szakmailag helyes megvalósíthatóságát. Nem kíván a közlekedéspolitika konkrét, számszerű elkötelezettséget vállalni a fejlesztési források tekintetében sem.

Az új magyar közlekedéspolitikának egyértelmű keretet szab az EU politikai szemléletváltása a közlekedés területén. Amint láttuk, az 1992. évi közösségi közlekedéspolitika irányadó alapelve az egységes közlekedési piac megnyitása volt, ma viszont a közlekedési rendszer optimalizálására van szükség. A korszerű közlekedési rendszernek mind gazdasági, mind pedig szociális és környezetvédelmi szempontból hosszú távon fenntarthatónak kell lennie. Az aktualizált magyar közlekedéspolitika is egy távlati rendszert vázol fel és 2015-ig a felzárkózást kívánja elérni, de már az EU által megfogalmazott irányba haladva.

Az elfogadott közlekedéspolitikai dokumentum két fő fejezete a „*Közlekedéspolitika*", illetve „*A közlekedésfejlesztés programja*". Az első a feltételeket , figyelembe veendő körülményeket és a célrendszert mutatja be, a második fő fejezet az eszközrendszert különíti el.

A magyar közlekedéspolitika célja gazdasági szempontból hatékony, a társadalmi igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a környezetet egyre kevésbé terhelő közlekedés megteremtése. Kiemelt céljai a tartós gazdasági növekedés elősegítése, az életminőség javítása a fenntartható fejlődés biztosításával, mindezt európai keretekbe illesztve. A 2015- ig megvalósítandó feladatok felsorolásával az elérni kívánt közlekedési rendszert vázolja fel, amely a kiemelt célhármasnak megfelel.

A közlekedésfejlesztés programja fő fejezet nem fejlesztési terv, hanem a célok elérését szolgáló eszközrendszer bemutatása. Először horizontális képet kapunk az egyes alcímeket tekintve, majd a célrendszer felépítéséhez hasonló konkrétumokat ismerhetünk meg az alágazatok fejlesztési szükségszerűségéről.

A második fő fejezet utolsó pontja a *„Középtávú infrastruktúra- fejlesztési gördülő terv"*. Az ebben a fejezetben jelzett középtávú terv nincs dokumentálva egyetlen tervcsomagban olvasható módon. Ezt a tervet a következő évek megvalósítandó közlekedési projektjei alkotják, amelyek különböző alágazati tervekben, EU- alap stratégiákban, az Országos Területfejlesztési, valamint a Nemzeti Fejlesztési Tervben kerülnek kidolgozásra. Azért gördülő, mert összetettsége, terjedelme és a különböző feltételeknek való szükségszerű megfeleltetése miatt évente lehetséges csak pontosan összesíteni a rendelkezésre álló források számbavétele ismeretében. A közlekedéspolitika kidolgozása során készültek becslések a nagyságrendjére vonatkozóan, amelyek arra alkalmasak, hogy prognosztikai számításokhoz figyelembe vehetők legyenek.

Az infrastruktúra gazdaságfejlesztő hatása társulva az EU tagsággal járó előnyökkel, összességében felgyorsíthatja Magyarországnak az EU tagországokhoz történő gazdasági felzárkózását.

A felzárkózás stádiumában reális számítások szerint – nemzetgazdasági céljainkat is figyelembe véve – az EU támogatásokat csak úgy tudjuk megfelelő módon kihasználni, ha a köteles sajátrészt hitelekkel és a befektető magánszférával egészítjük ki. Magyarország az 1990- es években a közlekedési beruházásokra a GDP 0,5-0,6 %-át fordította a költségvetésből. Az összegzett fejlesztési tervek költségei azt igénylik, hogy ennél sokkal többet fordítsunk a következő években infrastruktúra- beruházásra. A tendencia már mutatkozik, 2000-2001-ben ez az érték 1,0-1,1 %. A közlekedés fejlesztési programjának összesített forrásigénye a 2006-ig terjedő középtávú periódusban azt jelenti, hogy arra a következő években (a 2006. utáni évek követelményeit is beleszámítva) stabilan biztosított 3,8-3,9 %-os GDP aránnyal kb. egy évtized alatt felszámolható a magyar közlekedés elmaradottságának tekintélyes része. Ez az ára annak, hogy közlekedésünk képes legyen megfelelni a hazai gazdaság és társadalom igényeinek, a nemzetközi versenyképességet biztosító elvárásoknak és az EU tagsággal járó követelményeknek. Erre azonban az ország önerejéből még nem képes, külső erőforrások bevonására van szükség, aminek azonban feltétele a magyar gazdaság tartós növekedése. Látható a gazdaság és a közlekedés egymásrautaltsága és kölcsönhatása. Tudjuk, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége és szolgáltatási színvonala nagymértékben befolyásolja az ország gazdasági fejlődését, a befektetések földrajzi eloszlását, a régiók közötti kapcsolatok minőségét. Fejlesztése minőségi változásokat eredményez a gazdaság működési feltételrendszerében, ezért az mindenkor stratégiai jelentőségű.

2000-ben az Európai Bizottsággal közösen készült gazdaságpolitikai prioritások értékelésében leszögezték, hogy kívánatos a strukturális reformok fokozatos folytatása, közülük néhány területen- az egészségügyben, a helyi önkormányzatok és a vasúti közlekedés területén- sürgetően ahhoz, hogy folytatódjék a megindult erőteljes gazdasági növekedés.

A Kormány úgy ítélte meg, hogy ebben a ciklusban szigorúbb és hangsúlyosabb fiskális politika szükséges, óvatos jövedelempolitikával párosítva. A gazdaságpolitika hosszú távú célja a további modernizáció, az európai fejlettségi szintekhez való felzárkózás. Ennek elérése érdekében elsősorban a versenyképesség javítása, a pénzügyi és árstabilitásra való törekvés, a gazdaság és a társadalom kohéziós erőinek kibontakoztatása szükséges. Mindezek elérése érdekében olyan prioritásokat fogalmazott meg, mint a működő vállalatok megtartása, a stratégiai szolgáltatások arányának növelése, a hátrányos helyzetű térségek tőkevonzó képességének erősítése, kutatás- fejlesztés és innováció, a környezetvédelmi követelményeket előtérbe helyező fejlődési folyamat.

A *magyar közlekedéspolitika* – az EU Fehér Könyvével összhangban – *egy modernizációs program megvalósítását tűzi ki* célul. Összességében olyan integrált közlekedési rendszer kiépítése a cél, amely a személy- és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítésével, és szolgáltatásaival gazdaságélénkítő hatást fejt ki. A közforgalmú személyszállítás feltételeinek, a vasúti és a közúti közlekedés arányának javításával a közlekedési módozatok közötti helyes arányok helyreállítását segíti elő. Ennek köréből a következőket emelem ki.

Modernizálni kell a vasúthálózatot, ami az országos közforgalmú, állami felelősségi körbe tartozó hálózat szűkítését, de ide tartozó új vonalak építését is jelenti. Elsősorban azonban a vasúti pályák korszerűsítését, rehabilitációját foglalja magába. E század második évtizedének elején hazánkat is tervezzük bekapcsolni a Nyugat- Európa felől érkező nagy sebességű vasúti pályahálózatba. A modernizáció a vasútvállalat racionalizálását, a pályákat és tartozékait üzemeltető, rajta a forgalmat irányító, a kapacitások elosztásáról gondoskodó szervezet és a kereskedelmi, az áru- és személyfuvarozást lebonyolító, elkülönült szervezetek létrehozását jelenti.

A *modernizációs feladatok közé tartozik gyorsforgalmi úthálózatok kiépítése*, megkezdett autópályáinknak az országhatárokig történő meghosszabbítása és a gyorsforgalmi utak megépítése. Ezzel szolgáljuk az ország elmaradottabb térségeinek, régióinak a felzárkózását, fejlődését. Ösztönözzük a működő tőke letelepedését olyan területeken, ahová eddig a rossz közlekedési viszonyok, az autópályák hiánya miatt az nem törekedett. A gyorsforgalmi úthálózatunk fejlesztésével egyben megvalósítjuk a páneuró-

pai korridorok hazánk területére eső szakaszain a közúti folyosókat, amelyek – csatlakozásunkat követően – az Unió transzeurópai úthálózatának is részei lesznek. A közútfejlesztési céljaink között szerepel, hogy a belterületi helyi közutak 100 %-ban szilárd burkolatot kapjanak, új településeket elkerülő utak épüljenek.

A *Dunán, a VII. páneurópai folyóson* elsősorban az Országos Közforgalmi Kikötőket – Győr-Gönyű, Budapest, Dunaújváros, Baja, Mohács – kell fejleszteni, korszerűsíteni, továbbá valamilyen ökológiailag elviselhető megoldással a Budapest feletti Duna – szakasz hajózási viszonyait kell javítani.

A *kombinált áruszállítás* infrastruktúrájának és szolgáltatásainak, valamint a velük szoros kapcsolatban álló logisztikai központoknak a fejlesztése, támogatása a közlekedéspolitikának és gyakorlatunknak ma is része.

Fontos feladat a légi közlekedés alapfeltételeit nyújtó repülőterek, a légiforgalmi irányítás biztonságos működtetése és a forgalmi igényeknek megfelelő fejlesztése, a repülésbiztonság, az emberi és műszaki, környezetvédelmi tényezők folyamatos ellenőrzése, fejlesztése.

A *vasúti áru- és személyszállítás* teljesítményarányának az utóbbi tizenkét évben bekövetkezett jelentős romlása ellenére még mindig magasabb a vasúti részesedése, mint az Unióban. A közlekedési pályák használati díjának kérdésében is meghatározó a fejlettségbeli különbség. A közlekedési költségek struktúrájának átalakítása, a külső költségeknek a használók által történő megfizettetése csak hosszabb távon, ezen elvnek az általános uniós gyakorlattá válása során lesz aktuális.

Az előzőek szerint a *stratégiai célok, a hosszú távú fejlesztési elképzelések nem változnak a közlekedéspolitika megújítása során. Újszerű elem viszont a városi közlekedés kiemelt szerepeltetése.* Magyarországon a lakosság közel kétharmada él városokban és a városi életminőségre jelentősen hat a városi közlekedés minősége. A koncepcióban felvázolt célok megvalósítását célzó intézkedések jelentős javulást, minőségi változást eredményeznek majd. Ezek közül kiemelt jelentőségű a közlekedési közszolgáltatás EU-konform működésének megteremtése. Ezzel együtt szükséges a Volán gazdasági társaságok működését befolyásoló jogszabályi környezet teljes körű áttekintése, szükség szerinti fölülvizsgálata és módosítása. Másik időszerű – sajnálatos módon régóta húzódó – feladat a *Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ)*, majd ezt követően más nagyvárosi szövetségek megalakítása. A közlekedési tárca legsürgősebb feladatai között szerepel a tömegközlekedés új finanszírozási rendszerének kialakítása, a helyközi autóbusz-közlekedés működtetési formájának vizsgálata, a MÁV rövid- és középtávú finanszírozási kérdéseinek megoldása. Mindezek az új közlekedéspolitika szellemében és céljaival összhangban kerülnek kidolgozásra. A helyi tömegközlekedés színvonalas működése érdekében normatív költségvetési támogatás bevezetése indokolt.

A közlekedés teljes területére vonatkozóan átfogó intézkedés csomag szükséges ahhoz, hogy a taggá válásunk időpontjára valamennyi közlekedésben résztvevő magyar állami vagy magánvállalkozó versenyképessége javuljon. A gazdaságélénkítő szerepét nemzeti vonatkozásban csak így tudja betölteni a közlekedés. Ez azt jelenti, hogy a közlekedéspolitikai célok megtartásával, azzal összhangban, de egyes területek nagyobb hangsúlyával lehet az előttünk álló feladatokat végrehajtani, a fejlesztéseket a hazai szereplők erősítésével kell kezdeni.

A közlekedéspolitika összhangban készült az alágazati politikákkal, fejlesztési tervekkel, az EU Alapok elnyeréséhez összeállítandó alapstratégiákkal, valamint a Nemzeti Fejlesztési Tervvel. Mindez meghatározó a közlekedéspolitika eszközrendszerében, hiszen ott a legfontosabb elemek:

- a hiányzó infrastruktúra kiépítése, az NFT – be integrált közlekedési kapcsolódású operatív programok (KIOP és ROP) , valamint a Kohéziós Alap érdemi hasznosításával;
- az EU közlekedési szabályozásának teljes körű alkalmazása a magyar sajátosságok figyelembevételével;
- környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése hatékony környezetvédelmi intézkedésekkel;
- a közlekedésbiztonság számottevő javulását eredményező intézkedések célirányos bevezetése és következetes alkalmazása, ellenőrzése;
- a közlekedési tarifák, díjak és kedvezmények egységes EU-konform rendszere, a díjszedés korszerű telematikai megoldásai, intelligens közlekedési rendszerek kiépítése.

4. Néhány közgazdasági probléma

Az előzőekből következően közlekedéspolitikánk szerint összességében olyan integrált közlekedési rendszer kiépítése a szükségszerű cél, amely az externális költségek által befolyásolt reális személy- és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítésével és szolgáltatásaival gazdaságélénkítő hatást fejt ki. A közforgalmú személyszállítás feltételeinek, a vasúti és a közúti közlekedés arányának közép- és hosszú távon a vasút javára történő javításával a közlekedési módozatok közötti ésszerű arányok kialakítását segíti elő. Hozzájárul az ország sikeres Európai Uniós integrációjához és a szomszédos országokkal való kapcsolatainak élénkítéséhez, a belső területi különbségek kiegyenlítéséhez, miközben a közlekedés okozta negatív hatások az emberi életre és a környezetre érzékelhetően csökkenek.

A közlekedéspolitika piackonform gazdasági- pénzügyi szabályozása elengedhetetlen feltétele az ágazat hatékony működésének. A szabályozás egyes elemei is összefüggő rendszert kell, hogy alkossanak. A szabályozórendszernek vannak állandó elemei, de ezek tartalma is időben változik. Az Európa Unióhoz való csatlakozásunkkal egy időben megszületö közlekedéspolitika értelemszerűen azokat a szabályozóelemeket is kell, hogy kezelje, amelyek az európai integráció közlekedési szektorában is az érdeklődés középpontjában állnak. A következőkben néhány különösen aktuális, megújuló közlekedéspolitikánkban mindenképpen megjelenítendő közgazdasági vonatkozású kérdést emelek ki.

4.1. Fejlesztés és finanszírozás

A magyar gazdaság teljesítményének növelése alapvető nemzetgazdasági érdekünk. Ehhez az ország tőkevonzó képességét fokozni kell, amihez egyebek mellett korszerű közlekedési infrastruktúrára, elsősorban kiterjedt autópálya-hálózatra van szükség. E területen minden invesztált forint 3-4 forintnyi termelő beruházást involvál.

A magyar közlekedéspolitikában célul kitűzött feladatok megvalósításának igen jelentős tőkeszükséglete van. Mint láttuk, a közlekedéspolitika is leszögezi és úgy is tervez, hogy céljainak megvalósításához az eddigi gyakorlathoz képest lényegesen nagyobb forrásokra van szükség. A közlekedési infrastruktúra építését, üzemeltetését és fenntartását elsődlegesen állami feladatnak tekinti.

Az államnak a gazdasági fejlődést fokozottan elősegítő szerepéből eredően a közlekedési infrastruktúra fejlesztését kiemelten kell kezelnie. A közlekedéspolitika feltételezi , hogy a külső és belső adósságszolgálati mutatók, a külkereskedelmi mérleg egyensúlya javulni fognak, az infláció csökken, és ezáltal az állam képes lesz a közlekedési infrastruktúra korábbi éveknél gyorsabb ütemű fejlesztésének finanszírozására. A költségvetés mellett az Európai Unió előcsatlakozási alapjai ISPA) , majd a csatlakozást követően a Kohéziós és a Strukturális Alapok, továbbá az európai pénzintézetektől igénybe vehető hitelek, valamint a magántőke vehető figyelembe forrásként a közlekedés fejlesztéséhez, korszerűsítéséhez. Az állam tőkeszervező feladata a magántőke lehetséges bevonásának keresése (kötvénykibocsátás, befektetőkkel való társfinanszírozás, a public private partnership, a PPP) a közlekedés fejlesztésébe, üzemeltetésébe.

Ugyanakkor természetesen Magyarországnak az EU statisztikai rendszerének követelményéhez, az ESA 95 – höz is alkalmazkodnia kell. Ennek alapján minden, ami állami vonalon megjelenik az államháztartásban – a garanciákat is ide értve – az költségvetési egyensúlyrontó tényező. Ebbe bele kell érteni a költségvetésen és intézményein kívül a többségi állami tulajdonú vállalatok és az állami bankok gazdálkodását és tranzakcióit is, ami különösen kiemeli a magántőke bevonásával is számoló vegyes finanszírozású fejlesztések fontosságát.

4.2. Munkamegosztás, liberalizáció, költségviselés

Magyarországon a rendszerváltás előtt az áruszállításban a vasút részaránya többszöröse volt az Európai Unióban már kialakult vasúti részaránynak s az még ma is kétszerese az uniós átlagnak. E területen célunk a vasúti teljesítményi részarány stabilizálása, de legalább a csökkenés fékezése. Szabályozás és piacos működés szempontjából e vonatkozásban különös jelentőséggel bír a már elfogadott első, a bevezetés előtt álló második és az előkészületben lévő harmadik vasúti csomag. Az unió Fehér Könyvével azonos célkitűzésünk a kombinált áruszállítás részarányának növelése.

A vasúti, vízi szállítás, a kombinált fuvarozás részarányának növelése, a közlekedési módok arányának átrendezése adminisztratív eszközökkel nem lehetséges. Ezt csak az azonos versenyfeltételek megteremtésével, az ehhez szükséges fejlesztésekkel, a vasút átstrukturálásával, az infrastruktúra használati díj általánossá tételével (a „használó fizet“ elv), a társadalom által viselt költségeknek a pályahasználati díjba történő beépítésével (a „szennyező fizet” elv) tartja megvalósíthatónak az Európai Unió jogrendszere és közlekedéspolitikája. Mindezen feltételek megteremtéséhez az Európai Unióban is még hosszú út vezet, hiszen a 2001-es Fehér könyv még csak célul tűzte egy keret irányelv megalkotását, az infrastruktúra díjszabás alapelveiről és az árképzés szerkezetéről az összes közlekedési módra vonatkozóan.

A Bizottság által most kidolgozott új úthasználati díjrendszer javaslat a gyorsforgalmi utakra, illetve az ezek elkerülésére használható alternatív egyéb útszakaszokra terjedne ki (euro vignetta). A magyar közlekedéspolitika úgy rendelkezik, hogy folyamatosan figyelemmel kell kísérni az unió közlekedéspolitikájában meghirdetett, az infrastruktúra használatára vonatkozó díjszabási elveket, árképzési struktúrákat. A tagság elnyerése után természetesen ezeket nem csak figyelemmel kell kísérnünk, hanem azok alakításában tevőleges részt kell vállalnunk.

Közlekedéspolitikánk szerint a „használó fizet” és a „szennyező fizet” elvek érvényesülése, vagyis a díjak és tarifák megfeleltetése a tényleges és teljes költségeknek csak hosszabb távon , az utazóközönség és a fuvaroztatók fizetőképességének növekedésével arányosan valósulhat meg.

4.3. Az autópálya használati díj problémája

A közlekedési infrastruktúra használati díj legelterjedtebb formája az unióban az autópálya használati díj szedése. Ez arra vezethető vissza, hogy az állami költségvetés lehetőségei az infrastruktúra finanszírozására a legfejlettebb államok is korlátozottak. Ezért kézenfekvőnek tűnik, hogy a legmagasabb szolgáltatási színvonalat, a leggyorsabb eljutást biztosító utakat, az autópályákat üzleti, vállalkozási alapon építsék és üzemeltessék. Így magántársaságok kaptak koncessziós jogot autópályák építésére és díjszedéses üzemeltetésre. Az a felismerés, hogy a közúti forgalom résztvevői a magasabb színvonalú szolgáltatásért fizetni is hajlandóak, egyes államokat arra ösztönzött, hogy az autópályák üzemeltetési, fenntartási költségeitől, illetve annak egy hányadától mentesítsék az állami költségvetést az autópálya használati díj bevezetése révén (pl. Svájc, Ausztria).

Magyarországon az 1990-es évek, a rendszerváltás elején, a gazdaság teljesítőképességének drasztikus visszaesése mellett az autópálya építésre csak külföldi befektető társaságok által, koncessziós formában látszott lehetőség. Így épült meg két autópálya- szakasz, amelyeken a társaságok olyan magas használati díjat szabtak meg, ami mellett a forgalom nagy része elhagyta, illetve nem vette igénybe a díjas autópályát, autópályaszakaszt. Az eredmény: a társaságok nem jutottak hozzá a számításba vett bevételhez, az egyik tönkrement és az állam kivásárolta, a másik ellentmondásos és társadalmi feszültségeket is kiváltó működését csak most sikerült részleges állami kivásárlás és a továbbépítés lehetőségét is megteremtő rendelkezésre állási díjas PPP- konstrukció révén konszolidálni.

Az egyes közlekedési módok közötti versenyegyenlőség megteremtését, a munkamegosztás célul tűzött átrendezését sem szolgálja az, ha a közúti közlekedésben csak az autópálya használatáért kell díjat fizetni, csak ott érvényesül a „használó fizet" elv. Általános az a dilemma, hogy az autópálya- építés költségét

- az igénybevevők közvetlenül fizessék meg (ez olyan magas díjat eredményezne, amit nem hajlandók megfizetni), vagy
- az autós társadalom egésze fizesse meg a gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos adók formájában (gépjármű- és üzemanyagadók), vagy
- az egész társadalom, vagyis az állami költségvetés fedezze az autópályák építési költségeit.

Az unió a második megoldásra hajlik, amikor a 2001-es Fehér Könyvben egy régió egész területére kivetett infrastruktúra használati díjból javasolja fedezni – legalább is részben – az ott épülő új, alternatív infrastruktúra létesítési költségeit. Teljesen korrekt használati díjrendszer azonban eddig még nem alakult ki. Valószínűnek látszik, hogy az Unióban a távlatban is fennmarad az üzemanyagok megadóztatása és általánossá válik az automatikus, műholdas helymeghatározási rendszeren alapuló elektronikus úton történő, különböző szempontok szerint differenciált úthasználati díj szedése.

Az sem kristályosodott még ki, hogy a pályahasználati díjból fedezett infrastrukturális költségekbe mi tartozik bele. A következő változatok vázolhatók fel:

- az üzemeltetés, fenntartás teljes költségei, vagy azok egy része;
- az előzőn túl a korszerűsítés, a rekonstrukció költsége is, vagy annak egy hányada;
- a hitelből végzett hálózatbővítések törlesztési és kamatköltségei, vagy a jövőbeni hálózatbővítések fedezete is, vagy azok egy része, valamint
- az externális költségek.

Mindenesetre valószínű, hogy a pályahasználati díjak az externális költségekkel megnövelve nem lehetnek olyan magasak, ahogy azt az egyes államok fiskális politikája szeretné – és ahogy az unió 2001-es Fehér Könyve tartalmazza – hogy az a közúti forgalom csökkenéséhez vezessen. Az állampolgároknak olyan nagymértékű a vonzódása és ragaszkodása a mobilitási igényeik individuális kielégítése, a személygépkocsi használata iránt, hogy meghátrálásra kényszerítenék a kormányokat. A közúti fuvarozói szakmának is olyan erős az érdekérvényesítő képessége, hogy a terheik egy határon túli növelését meg tudják akadályozni. Ezeket az összefüggéseket kell Magyarországon is tekintetbe venni, s ezzel számol a most elfogadott, 2015-ig szóló magyar közlekedéspolitika is.

5. Az Országgyűlés határozata

Az Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) számú határozatával jóváhagyta a magyar közlekedéspolitikát, amelynek – a folyamatosságot az előzőekben leírtaknak megfelelően tükröző – stratégia főirányai a határozat szövegezésében:

- az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a területi különbségek csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme,
- az Európai Unióba való sikeres integrációnk elősegítése,
- a környező országokkal való kapcsolatok feltételeinek javítása, és ezen kapcsolatok bővítése,
- a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,
- a hatékony üzemeltetés és fenntartás feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítésével.

A dokumentum szerinti legfontosabb általános közlekedéspolitikai elemek, amelyek megvalósítása összhangban áll az EU-közlekedéspolitika prioritásaival:

- a páneurópai hálózat magyarországi bővítése, az országhatártól országhatárig tartó, a főváros- központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés, biztosítva az ország átjárhatóságát és az uniós támogatások hazai felhasználásának növelését;
- a közlekedési alágazatok (vasúti, közúti, vízi és légi) összehangolása a fenntartható fejlődés szem előtt tartásával;
- a közlekedésbiztonság javítása;
- a környezetszennyezés csökkentése, a természeti és táji értékek védelme a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és fenntartása során;
- a közlekedési tarifák, díjak, kedvezmények és bevétel- kiegészítések korszerűsített egységes alapokra helyezett EU-konform rendszer;
- a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése, munkakörülményeinek korszerűsítése, a kor követelményeinek megfelelő ismeretek megszerzése.

Bár az országgyűlési határozat végleges szövege – megítélésem szerint indokolatlanul – a szaktárca által benyújtotthoz képest kissé elmegy a konkrét fejlesztések nevesítése irányába, jól emeli ki a tervezett fejlesztéseknek a 2006-ig terjedő időszakra vonatkozó leglényegesebb általános elemeit. Ilyenek

- a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat időarányos kiépítése oly módon, hogy a hálózat biztosítsa az adott térségnek a vele kapcsolatban lévő más térségek felöli kedvező elérhetőségét;
- a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése célszerűen kapcsolódjék össze az adatátviteli informatikai hálózat kiépítésével;
- a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű időarányos kiépítése, a fővárosra nehezedő forgalmi nyomás csökkentése és a regionális kapcsolatok javítása céljából;
- az európai normáknak megfelelő vasúti törzshálózat fejlesztése (hazai és nemzetközi fővonalak) az egységes európai vasúti hálózat részeként, amely biztosítja Magyarország tranzit szerepének visszaszerzését;
- az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése, járműbeszerzési- és járműcsere program beindítása;
- a korszerű, jó minőségű helyi és helyközi közforgalmú személyközlekedés biztosítása.

A határozat a 2015-ig prioritást élvező fejlesztések közül a következőket emeli ki;

- az általános fejlesztési célként kiemelt kelet- nyugati közúti tengely mellett a Nyugat- Dunántúlon átvezető észak- déli közlekedési folyosó kialakítása;
- a logisztikai szolgáltató központok hálózata és a korszerű kombinált fuvarozási terminálok fejlesztése;
- a magyar Duna- szakaszon – nemzetközi összefogással – a megfelelő vízi út és az országos közforgalmú kikötők infrastruktúrájának fejlesztése;
- a regionális jelentőségű nemzetközi repülőterek fejlesztése;
- a légtér biztonságának növelése, a légiforgalmi irányítási rendszerek és eljárások európai harmonizálása és integrálása;
- az igényeknek és követelményeknek megfelelő, korszerű járműpark megteremtése (beleértve az akadálymentesség igényét is):
- a közlekedési pályák és szolgáltatások hatékonyabb kihasználását biztosító intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása;
- Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér kapacitásának és szolgáltatásainak bővítése és a fővárosi gyorsvasúti kapcsolata.

Az Országgyűlési Határozat a célok és eszközök általános megfogalmazásán túlmenően rendelkezik a közlekedéspolitika megvalósítására irányuló intézkedési terv kidolgozásáról is. Ennek előállítása, majd realizálása biztosíthatja a magyar közlekedés hatékony, az Európai Unió rendszerével konform, a használók igényeit középpontba állító, a szűk keresztmetszeteket oldó, negatív hatásait mérséklő működési rendszerének kialakítását. A magyar közlekedési rendszer sajátosságait figyelembe véve a gyakorlat szempontjából a közlekedéspolitika központi eleme a két alapvető alágazat racionális munkamegosztását biztosító vasúti reform következetes véghezvitele, illetve a közúti közlekedés magasabb színvonalú működését lehetővé tévő közúthálózat- fejlesztés megvalósítása. A többi alágazat arányos fejlesztése additív módon járulhat hozzá a komplex közlekedési rendszer tartósan hatékony működéséhez.

A lap egyes számai megvásárolhatók a Közlekedési Múzeumban

Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.

valamint a kiadónál: 1074 Budapest, Csengery u. 15.

Tel.: 322-2240, fax: 322-1080

HATVANI VOLÁN RT.

H-3000 Hatvan, Bercsényi út 82.
Tel.: (37) 542-170 Fax: (37) 542 - 180
E-mail: hatvanivolan@axelero.hu

MINŐSÉGÜGYI RENDSZERÜNK
önkéntesen tanúsítva
rendszeres felügyelettel
EN ISO 9001:2000 szerint

Tájékoztatjuk a tisztelt olvasókat, hogy a Hatvani Volán Rt. Műszaki üzletága az alábbi szolgáltatásait nyújtja kedves megrendelőinek:

- Autóbuszok, tehergépjárművek műszaki vizsgára történő felkészítése, műszaki vizsgáztatás;
- Nemzetközi forgalomban közlekedő autóbuszok tanúsítása;
- Bármilyen típusú dízel gépkocsi környezetvédelmi felülvizsgálata;
- **VEEDER-ROOT** típusú menetíró berendezések beépítése, futóműhöz illesztése;
- **STURDY** típusú sebességkorlátozók beszerelése;
- Fékhatás mérés, rázópadi vizsgálat, **IKARUS** és **CREDO** típusú autóbuszok teljeskörű szervízszolgáltatása, kerékcentrírozás a járművön;
- Mosás, ápolás;
- Haszonjármű alkatrészek forgalmazása, AGIP kenőanyagok;
- Haszonjárművek mentése, vontatás belföldön;

Folyamatosan lehetőséget biztosítunk kamionok parkolására. A parkolást igénybe vevő gépkocsivezetők részére kultúrált mosdó, zuhanyozó áll rendelkezésre. A telephelyünkön 24 órás portaszolgálat működik.

A szolgáltatásainkról szívesen adunk további információt. Hívja az alábbi telefonszámainkat, vagy küldjön e-mailt:

Munkafelvétel telefonszám: **37-542-187, 37-542-176, 542-170**
Fax: **37-542-180**
e-mail: hatvanivolan@axelero.hu
WEB cím: www.hatvanivolan.hu

„Mindent az utasokért - megrendelőkért!"

Járai Zoltán

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A parkolásról-másként

Számtalan tanulmány, a tanulmányokra utaló újságcikk, vélemény látott napvilágot Budapest parkolási gondjairól, illetve e probléma megoldási szándékát célzó kezdeményezésről.

Az eredmény több, mint tíz éve várat magára. Nagyon bölcsen a lakható főváros lehetőségét emlegetik, keresik. Valóban most már az a tét, tudunk-e élni ilyen káoszban, illetve meddig.

Sok írott anyagból érződik a jó szándék, a gyakorlati végrehajtásban már kevésbé. Kis túlzással azt mondhatjuk, hogy érdemi változás nincs.

Nemzetközi példák mutatják, hogy több elmélet alapján lehet megközelíteni a kérdést. Van, ahol drasztikusan korlátozzák a belső területre való bejutást, teret engedve a gyalogos közlekedésnek és a szellős belvárosnak. Másutt szabadjára engedik a forgalmat mindaddig, míg elviselhetetlen lesz, majd magas zsúfoltsági díjat szednek a meghatározott zónába behajtani kívánóktól (ez esetben nincs különösebb probléma a parkolással, mivel kevesen fizetik meg a nagy összeget).

Tapasztalatom szerint változásra kizárólag abban az esetben számíthatunk, ha az illetékesek a lényegi kérdésre megadják a választ. Persze, ha nem vizsgálják e – véleményem szerint – mindent eldöntő kérdést, akkor sem rövidtávon, sem pedig hosszú távon nem lesz megoldás, függetlenül attól, hogy mennyi pénzt fordítanak (herdálnak) a tüneti kezelésre.

A kérdés pedig az, hogy:

mire akarjuk használni útjainkat, közlekedésre vagy járművek tárolására?

Teljesen egyértelmű, hogy a kérdés megválaszolását követően a megoldásnak biztosítani kell a jogi hátteret, ha kell törvényi úton is. Veszem a bátorságot és én *az utak közlekedésre való használatának adok prioritást*, ugyanis véleményem szerint és számos külföldi tapasztalat alapján csak ez a megközelítés hozhat megoldást. Minden bizonnyal a vártnál jobb eredményt. Ha az útjainkat ugyanis közlekedésre fogjuk használni, végre fellélegezhet a város:

- megvalósulhat a folyamatos közlekedés,
- csökken a légszennyezés,
- csökken a zajterhelés,
- takaríthatóvá válnak az utcák,
- eltűnnek az elhagyott roncsok,
- a beláthatóság és a csökkenő stressz következtében csökken a balesetek száma,
- kevesebb időt töltünk az autóban,
- jelentősen csökkennének az éjszakai autólopások, feltörések.

Lehetne folytatni a várható előnyök felsorolását, de inkább a megoldás lehetőségét szeretném felvázolni. Napjainkban szinte csupán az a kérdés, hogy hol és mennyit fizessen az autós a maximum két órás várakozásért. A HOL az valóban alapvető probléma, az összeg „csak" pénzkérdés, nem út a megoldáshoz (természetesen elengedhetetlen eszköz, de nem ez az alapkérdés).

Tehát *az alapgondolat az, hogy az utakat ne tárolásra, hanem közlekedésre használjuk.* Véleményem szerint az nem állampolgári jog kategóriája, hogy valaki (akár az ott lakók) az utcán tárolják járműveiket. Szándékosan nem beszélek arról, hogy ingyen vagy térítés ellenében, mert ez a megoldás szempontjából nem releváns. Nagyon durva társadalmi igazságtalanság az, hogy míg azok a gépkocsi tulajdonosok, akik saját telkükön garázst építenek és abban tartják autójukat, azután adót fizetnek, ugyanakkor más kerületekben a közpénzből épült utakon mások ingyen parkolhatnak, akár folyamatosan az idők végezetéig, csupán, mert ott laknak. Ezt még saját lakótársukkal szemben is igazságtalannak tartom, mert akinek nincs autója, ezen az alapon akár két szekrényt is kirakhatna a „nekik járó" területre. Az utak többségénél a nap 24 órájában kizárólag a közlekedést, valamint – egyirányú utcák esetében – csupán az egyik oldalon a megállást volna szabad megengedni. Azt hangsúlyozom, hogy olyan utakról, utcákról van szó, ahol a járművek várakozása zavarja a járművek folyamatos haladását. Ennek kellene az adminisztratív feltételeit és eddig még nem tapasztalt szigorral a betartatását biztosítani.

Vannak nézetek, amelyek szerint a szabad út generálja a forgalmat. Önmagától közlekedési igény nem keletkezik. Abban az esetben, ha például Déli irányba vezet egy adott helyről öt utca/út, de csak egy autózható, nyilvánvalóan azt az egyet fogják használni. Ha az utjainkat teljes egészében visszaadjuk a közlekedésnek,

mindenki a számára kedvező útvonalat használhatja, azaz megoszlik a forgalom. Az pedig biztos, hogy akinek Keleten van dolga, nem fog Nyugat felé menni, mert arra van egy jól járható út. Összességében, ha a városban biztosítjuk a zavartalan közlekedést, várhatóan megszűnik a zsúfoltság, csendesedik a forgalom. Egyszerűen egy szóródás lenne tapasztalható. A nagyobb közlekedési biztonság mellett növekedne az átlagsebesség, akár azzal együtt is, hogy korlátoznák a megengedett sebességet. (A rengeteg várakozás miatt az átlagsebességre szinte nincs hatással a megengedett sebesség.)

Mindenkiben azonnal felmerülhet a kérdés, hogy jó-jó, de hol fogunk parkolni. Témánk szempontjából a legkritikusabb kerületekben (V.,VI.,VII.,VIII.,IX és XIII.) szinte nincs olyan utca, ahol ne lennének házfoghíjak, azaz üres telkek vagy lebontásra váró épületek. A budai kerületek esetében talán az I. kerület van a legnehezebb helyzetben, a II., a XI. kerület északi, valamint a III. kerület déli területe is feladja a leckét, de az nem megoldhatatlan.

Több vidéki városunkban, minden bizonnyal Budapesten is már a hetvenes évek elején alakultak garázsszövetkezetek a lakásszövetkezetek analógiájára. Miért ne lehetne ma a társasházak mintájára parkolóházakat építeni. Hangsúlyozni szeretném, hogy nem a milliárdokért épített mélygarázsokra gondolok, hanem a lakóház külsejű, olcsó, könnyűszerkezetes emeletes létesítményekre, melyekre számtalan példát láthatunk külföldön.

A nálunk jóval gazdagabb országokban sokkal takarékosabb és praktikusabb parkolóházakkal találkozhatunk.

Az utakról „kikényszerített" autótulajdonosok összeállhatnak és együtt megépíthetik a szükséges tárolóhelyet.

Napjainkban sokat hallunk arról, hogy a tehetősebbek nem tudják pénzüket biztonsággal befektetni. A határozott szabályozás biztos megtérülést jelentene a befektetni szándékozóknak, ugyanis ez meglehetősen vonzó befektetés lehetne számukra.

Úgy gondolom, hogy időszakra vonatkozó kedvezményt sem szabadna adni, hiszen teret kell hagyni az éjszakai és hétvégi közlekedésnek is. Nagyon jó lehetőségnek kínálkozik a nálunk is ismert megoldás, hogy például egy öt szintig beépíthető telek esetében a felső két szinten az épület tulajdonosai laknak, míg az alattuk lévő három (esetleg négy) szinten kialakított parkolót saját szükségleteiken túl bérbe adják. Az üzemeltetés is lehet közvetlen vagy alvállalkozó igénybevételével, de ez már részletkérdés.

Nem lenne meglepő, ha az első hallásra negatívan érintettek mély felháborodásuknak adnának hangot, hivatkozva vélt - hangsúlyozom – vélt jogaikra. Tényleges joguk azonban a közlekedni szándékozóknak van, akik a több forrásból, de különösen az üzemanyag árából beszedett adókból épített utakat szeretnék rendeltetés szerint használni. A parkolási díjat már most is megfizetik, ám egy ilyen új rendszerben legalább biztonságos helyen tudhatnák járművüket. Jelenleg ugyanis a fizető parkolóhelyeket nem őrzik. A fizetendő összeg is szabályozó erejű lehetne, jelenleg a legtöbb, ideiglenes – házfoghíj – parkolóban többet kell fizetni, mint az utcán az automatáknál. Ilyen esetben világosan látszik, hogy a parkolás a cél és nem az eszköz. Igaz, a cél egy adott ügy intézése, melyhez eszközként használjuk a közlekedést, azonban a közlekedésen belül a parkolás csupán eszköz.

Az is tény, hogy a kerületek önállósága miatt rettentő nehéz egységes Budapestben gondolkozni. Ha azonban a közeli jövőben nem születik konszenzus és egy végleges megoldást ígérő elhatározás, néhány éven belül tényleg lakhatatlan lesz a város. Talán még nem vagyunk a 24. óra utolsó percében és még lenne lehetőség a nagyvonalú megoldás elindítására.

Amikor 11 évvel ezelőtt gyors és költségkímélő megoldásnak a Dunán, kiselejtezett és parkolónak átalakított hajókon javasoltam az V. kerületi parkolási gondok ideiglenes megoldását – élvezve több neves városrendező professzor támogatását –, a főváros vezetése nevetségesnek találta az ötletet (az eredeti elképzelés nem tőlem származott). Nem telt bele másfél év és egy szemfüles autókereskedő megvalósította az elutasított javaslatot, persze a saját hasznára. Ennél ékesebb bizonyíték nem is kellett a rendszer működőképességét illetően. Ha a főváros és a kerületek nem megoldandó mérnöki feladatként kezelik e sürgető ügyet, hanem politikai látszattevékenységet folytatnak, csak a temérdek pénzt költik, a köz számára eredmény még sokáig nem lesz.

Szükséges foglalkozni a probléma megoldása érdekében az úgynevezett P+R parkolók kérdésével, amelyek sajnos nem töltik be szerepüket a fővárosban. Valószínűnek tartom, hogy nem kizárólag a járművezetők lustaságán múlik, hogy e rendszer nem működik. Az alapvető probléma, hogy az igények töredékét sem elégíti ki a rendelkezésre álló terület. Sok helyen olyan drága, hogy a tömegközlekedési jegy árával együtt már nem éri meg igénybe venni. Olyan helyen, ahol minden feltétel együtt van – pl.: Hűvösvölgyben –, ott a régi végállomás területét cukrászdának és vendéglői magán parkolónak adták ki. Hiába ott a szépen kialakított, korszerű autóbusz és villamos végállomás, nem használható P+R „átszállónak". Az őrzés hiánya miatt sokan nem merik a néhány, P+R-nek mondott parkolóban hagyni egész munkaidőre a kocsit. Egyszerűen érthetetlen az a megoldás, hogy néhány úttestet (közlekedésre valót) jelölnek ki P+R parkolónak, ahelyett, hogy folyamatossá tennék a közlekedést (a Hűvösvölgyi úton még az autóbuszt is megfosztják a gördülékeny közlekedés lehetőségétől).

A megoldás az, hogy a belvárosban képződött nyereség terhére az említett hiányosságokat meg kellene mielőbb oldani, persze ez mindaddig csak utópia lehet, amíg a fővárosban 24 helyen „foglalkoznak" e kérdéssel.

Néhány közvetett intézkedéssel is segíthetnének a város zsúfoltságán. A tömegközlekedés szinten tartása, sőt egyes területeken a javítása nagy terhet vehetne le az utakról. A városon belüli vasúthálózat kihasználása helyi tömegközlekedés céljára is várat még magára. Csupán rendkívül jó úthálózattal rendelkező városokban engedik azt meg, hogy a nemzetközi repülőteret ne kösse össze gyorsvasút a városközponttal (ne csupán a budapesti illetőségű utasokra gondoljunk!). A legfrissebb becslések szerint naponta 200.000 gépkocsi érkezik a fővárosba, amelyek késő délután elhagyják a várost. Ezek jó hányada minden bizonnyal kiváltható lenne a kornak megfelelő vasúti szolgáltatással (vannak olyan városaink, ahonnan 35 évvel ezelőtt 3 órás utazással lehetett elérni a fővárost átszállás nélkül, ma ez mintegy 4,5 órát vesz igénybe).

Tehát a főváros közlekedési, ezen belül parkolási gondjait csak komplex módon kezelve lehet megoldani.

1993-ban tettem javaslatot a fővárosi közgyűlés egy összpárti bizottságának, amely a BKV vezérigazgatóját volt hivatott kiválasztani, hogy a tömegközlekedés és egyben a város közlekedése érdekében nem szabad tovább várni és koordinálni kell a helyi és a helyközi közlekedést valamennyi közlekedési ág viszonylatában. Tehát a BKV., a MÁV és a VOLÁN járatait egyaránt célszerű lenne összhangba hozni. Nem csupán tarifális szempontból! A Közlekedési Szövetség felállításának gondolata mind a mai napig rendszeresen felszínre kerül (a Világbank által támogatott budapesti közlekedési projekt egyik teljesületlen előírása is volt), ám a megoldás még várat magára.

A parkolás szabályozása és megoldása, már akkor mindenki megelégedésére lenne, ha gazdaságilag nullszaldóval járna! A világvárosok tapasztalatai alapján azonban a pozitív pénzügyi mérleg nem irreális cél.

Az ismertetett elképzelés négy-öt év alatt megvalósítható. Az eredmény egy tiszta, áttekinthető főváros, ahol tudnánk közlekedni és gond nélkül parkolni, azaz ügyeink intézése közben nem pufogtatnánk el feleslegesen annyi üzemanyagot, mint jelenleg és megtudnánk, hogy milyen feszültségmentesen közlekedni.

JÁSZKUN VOLÁN Rt. SZOLNOK

Társ az úton:

JÁSZKUN VOLÁN Közlekedési Részvénytársaság

A Részvénytársaság küldetése Jász-Nagykun-Szolnok megye 77 településén élő 414 ezer lakos tömegesen jelentkező utazási igényeinek magas színvonalú kiszolgálása, közúti közösségi közlekedésének ellátása. A megye településeit a helyközi tömegközlekedési hálózat teljes egészében lefedi. A Jászkun Volán Rt. korszerű, kényelmes autóbuszokkal, minőségi szolgáltatás kialakításával törekszik vonzóvá tenni a tömegközlekedést.

A Jászkun Volán Rt.:

- 242 db autóbuszt üzemeltet, átlagéletkoruk a hazai összehasonlítás alapján az élmezőnyben található.
- Megkülönböztetett figyelmet fordít az utaskiszolgáló létesítmények állapotára. Az elmúlt években Kisújszálláson, Mezőtúron valamint Szolnokon (helyi forgalomirányítási központ) épített új autóbusz-állomást. 2004-ben Jászapátin és Abádszalókon valósul meg hasonló beruházás.
- Utasbarát menetrend kialakításával igyekszik megfelelni a tömegesen jelentkező utazási igényeknek.

JÁSZKUN VOLÁN Rt. SZOLNOK, Nagysándor József u. 24.
Levélcím: 5001 Szolnok, Pf.: 56., Telefon: 56/ 420-111, Fax.: 56/ 420-016, Honlap: www.jaszkunvolan.hu
E-mail: jkv@jaszkunvolan.hu

Dr. Ruppert László

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

A magyar közlekedésfejlesztés

és –fenntartás legfontosabb teendői 2004-2006. évek között[1]

A magyar közlekedés fejlesztésének, fenntartásának, üzemeltetésének fő irányait közép- és hosszú távon számos dokumentum határozza meg. A nemzetközi kötelezettségeket az Európai Unió határozatai és ajánlásai, valamint a két- és többoldalú megállapodások foglalják keretbe.

A hazai szabályozások elsősorban az Országgyűlés által elfogadott mindenkori közlekedéspolitikán nyugszanak. A hálózati fejlesztéseknek kiemelten követniük kell a törvényi szinten meghatározott Országos Területrendezési Tervet, valamint a kormányhatározattal előírt 2015-ig szóló gyorsforgalmi úthálózatfejlesztési tervet.

A cikk röviden azt mutatja be, hogy a tartalmában szélesebb és időtávlatában hosszabb rendszeren belül mik azok a fontosabb szempontok, amelyeket a közlekedés fejlesztésében a 2004-2006. között érvényesíttetni célszerű. A cikk bemutatja a közúti-, vasúti-, vízi- és légi közlekedési alágazatok, valamint a városi közlekedés területére vonatkozó legfontosabb javaslatokat, azokat, amelyeket célszerű megvalósítani, vagy legalábbis el kell kezdeni.

1. Kiinduló állapot, fejlődési trendek

Az Európai Unió jelenlegi 15 tagországában (EU-15) az egy főre vetített közlekedési teljesítmények a személyközlekedésben 52 %-kal, míg az áruszállításban 250 %-kal haladják meg a hazai átlagot[2]. Magyarországon, elsősorban a gazdasági szerkezet gyors ütemű korszerűsödése eredményeként, a bruttó nemzeti össztermék növekedése viszonylag alacsonyabb szállítási teljesítményt igényel (*1., 2. ábra*).

Nyilvánvaló, hogy a gazdasági környezet-, és a társadalmi értékítélet változása miatt, a magyar közlekedési munkamegosztás tendenciájában közelíteni fog a jelenlegi EU-15-höz (*3. ábra*). Ez további átrendeződést jelent a hazai közlekedési piacon.

Jelenlegi ismeretek szerint visszafordíthatatlannak tűnik a közúti motorizáció növekedése. Az EU mintegy 30-40 éves késéssel követi az amerikai modellt, a kelet-közép európai országok pedig kb. 20-30 éves késéssel az EU 15-ök motorizációs fejlődését (*4. ábra*). Magyarország a vasúti hálózat sűrűségével, az EU 25-ön belül a legsűrűbb hálózattal rendelkező országok között szerepel (*5. ábra*). Ezzel ellentétben a gyorsforgalmi úthálózat sűrűségével az alsó harmadba, személygépkocsi ellátottságával pedig az utolsó helyen szerepel az ország az EU 25-ön belül (*6., 7. ábra*).

Miután az Európai Unió kelet felé bővül, és jelentős új piacokat nyer keleti-, dél-keleti irányban, Magyarország geopolitikai helyzete, azon belül közlekedés földrajzi szerepe felértékelődik. Ezt a lehetőséget az ország azonban csak a szomszédos országokkal versenyképes közlekedési hálózattal és színvonalas szolgáltatással lesz képes kihasználni. Nem lebecsülendő veszélyt jelent, hogy az ország viszonylag kis mérete miatt, a kereskedelmi utakra jellemző nagy szállítási áramlatok – nem versenyképes hazai szolgáltatás esetén – mind az észak-déli, mind a kelet-nyugati irányban képesek elkerülni Magyarországot.

A jól megválasztott közlekedési infrastruktúra beruházás gazdaságfejlesztő hatását jól mutatja, hogy a még magas használati díjjal üzemelő M5-ös autópálya mentén lévő kis-térségekben is, az autópálya átadásának hatására három év alatt 30-150 %-kal nőtt az export teljesítmény és általában 30-40 %-kal csökkent a munkanélküliség (*8., 9. ábra*).

Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy az előbb említett összefüggés nem determinisztikus. Fejlett közlekedési infrastruktúra teljes mértékben csak ott tudja kifejteni pozitív hatását, ahol a „szoftver" feltételek is megfelelőek – elegendő és képzett munkaerő, fejlett bankrendszer, vonzó közgazdasági környezet stb. Közlekedésfejlesztés szempontjából célszerűnek tűnik elkerülni mind Portugália, mind Írország példáját. Portugália „túlbetonozta" magát, míg az ír növekedés gátjává a legutóbbi években éppen a hiányos közlekedési infrastruktúra vált.

A kiegyensúlyozott gazdaságpolitika érdekében, a nemzetközi

1 A cikk a Miniszterelnöki Hivatal felkérésére az MTA Világgazdasági Kutatóintézetben, dr. Ehrlich Éva tudományos igazgató koordinálásával, a szerző 2004. januárjában készített cselekvési programjavaslatának rövidített változata.

2 Az egy fő/nap/utaskm teljesítmény az EU 15-ben 35, Magyarországon 28, míg az áruszállításban az egy fő/tonnakilométer/nap teljesítmény az EU 15-ben 20, Magyarországon 8 a 2000. évben. [Forrás: Eurostat, KSH, KTI]

gyakorlat szerint, az egyes országok „utolérési szakaszban" a bruttó nemzeti összterméküket 2-2,5 %-át fordítják állami-szövetségi szintű közlekedésfejlesztési beruházásokra. Az „érettség" szakaszában az új közlekedési infrastrukturális beruházások értéke a GDP 1,1-1,8 %-a közötti tartományban ingadozik.

A bevezetőben ismertetett dokumentumok figyelembevételével, valamint 3-5 % éves bruttó nemzeti össztermék növekedést feltételezve, a következőkben ismertetésre kerülnek a 2004-2006. közötti időszakra javasolható kiemelt fejlesztési, fenntartási feladatok.

2. Közúti közlekedés

2.1. Hálózat

A *gyorsforgalmi úthálózatban* meglévő elmaradást jelentősen csökkentik a közelmúltban elkészült és még inkább a megkezdett új beruházások – mind az EU-hoz, mind az ország szükségleteihez viszonyítva. A fejlett országokhoz történő felzárkózást jelentős mértékben felgyorsítja a 2003. évi CXXVIII törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről. A fejlődés e területen gyors, és lendületes. Gazdasági és szakmai szempontból lényeges a folyamatos építés, ez mindig olcsóbb és jobb minőségű, mint a nekilendülésekkel és nagy megtorpanásokkal tarkított építés. Kedvező, hogy a közbeszerzési pályázatok alapján, a megerősödő hazai útépítő társaságok olyan referencia munkákat nyerhettek el, amelyek sikeres megvalósítása alapján 2004. májusától EU nemzetközi tendereken is nagyobb eséllyel indulhatnak.

A gyorsforgalmi utak – határtól-határig való kiépítése – az Európai Unió ügye is (TEN-T és TINA hálózat, illetve Helsinki korridorok), ezért e területen különösen fontos az EU támogatások minél sikeresebb megszerzése.

A 2004-2006-os időszakban különösen fontos az M0 körgyűrű gyorsított ütemű továbbépítése. Nincs a világon még egy olyan ország, ahol a viszonylag nagy népességű főváros körgyűrűje autóútként köt össze autópályákat (jelenleg: M1; M7; M5). Az M0-hoz hasonló, nagyvárosi körgyűrűk egyszerre bonyolítanak le nemzetközi tranzit-, országos átmenő-, regionális-, agglomerációs- és helyi városi-községi forgalmat. A forgalom nagyság és összetétel miatt a sugárirányú autópályákat nem autóúttal, hanem megnövelt kapacitású autópályával kapcsolják össze. Ezért célszerű kiemelten kezelni az M0 autóút 2×3 sávos autópályává történő kiépítését, első lépésben az M1/7-M5 autópályák között, amit a már hivatkozott törvény is tartalmaz.

(Bár a cikk időhorizontján túlmutat, de a szerző megítélése szerint nélkülözhetetlen az M1-10 főút közötti észak-nyugati körgyűrű autópálya szintű kiépítése is. Egyes környezetvédelmi szakemberek által elviselhetőnek ítélt 2×2 sávos főközlekedési úttal a problémát nem lehet megoldani, a bővülő agglomerizáció és a növekvő motorizáció keltette forgalmat gyorsan és biztonságosan csak autópályával lehet levezetni. Az északnyugati autópálya körgyűrű korszerű technológiákkal történő megépítésének eredményeképpen pedig (alagutak, zajvédő falak) egy nagyforgalmú főközlekedési útnál is kisebb terhelés érheti a közvetlen környezetet.)

Fontos a szigorú és pártatlan minőség-ellenőrzés – beleértve a szabályok és az intézményrendszer fejlesztését is. Gondoskodni kell arról, hogy a legjobb eredményekről, esetleges hibákról gyors visszacsatolást kaphasson a szakirányítás, a beruházó, a tervező, az engedélyező hatóság, hogy a rendkívül nagy értékű beruházások a lehető leggazdaságosabban és a legjobb élettartammal valósuljanak meg. Környezetvédelmi szempontból különösen fontos a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium azon törekvése, hogy a technológiai folyamatokat betartva, a gyorsforgalmi utakba beépítésre kerüljenek az ipari melléktermékek, hulladékok (mint pl. kohósalak, pernye, meddőhányók, stb.). Ezzel – a német gyakorlathoz hasonlóan – az útépítéssel egyidőben, biztonságos módon hatalmas „ipari hulladékeltüntető" akció valósulhat meg. Miután a hulladékhasznosítás nem csak az útépítés ügye, a kormányzatnak elő kell segítenie, hogy az akció a környezetvédelem oldaláról is támogatást kapjon oly módon, hogy az ipari melléktermék ára a beruházó, kivitelező számára ne haladja meg a természetes föld vagy ásványi anyagok árát. A több száz millió m^3 ipari hulladék hasznosításával szinte megismételhetetlen lehetőség előtt áll az ország.

Az *országos közúthálózat* fejlesztésénél kiemelt szempont a nagyobb településeknél az elkerülő utak építése, valamint a zsáktelepülések – szükség szerinti új irányokba való bekapcsolódást segítő bekötőutakkal való ellátása.

E hálózatfejlesztésekre különböző és hatástanulmányokkal alátámasztott programok készültek, megvalósításuk döntően a költségvetés teherbíró képességétől függ.

Ki kell azonban emelni, hogy a gyorsforgalmi utakon kívül meglévő, mintegy 30 ezer km országos közúthálózat fenntartásában az elmúlt két évtizedben rendkívül nagy elmaradás következett be. Az úthálózat közel kétharmada teljes felújításra szorulna, és mintegy 7000 km hosszban a 11,5 tonna tengelyterhelés elviselésére alkalmas megerősítésre. Ez utóbbi program megvalósítása az ISPA és az azt felváltó EU alapok támogatásával folyik. Szükségesnek látszik azonban egy országos út rehabilitációs program kidolgozása még a cselekvési program ideje alatt.

Ez az elmaradás érthetővé válik az ország aszfalt felhasználásának figyelembevételével (*10. ábra*). Ideális esetben az országban évente mintegy 10 millió ton-

na aszfaltot kellene beépíteni. Reális célként ajánlható, hogy az ország aszfaltfelhasználása 2006-ig érje el az 1975-80-as évek átlagát. Ezzel, ha nem is érhető el az EU 15-ök átlagos útminőségi állapota, de megállítható a leszakadás.

Az *önkormányzati közutak* hossza 105 ezer kilométer. Ebből a belterületi utak hossza mintegy 60 ezer km, amelyből 40 % szilárd burkolat nélküli. A tanácsi rendszer felbomlásával az önkormányzatok jelentős részénél a közutakkal foglalkozó műszaki osztályok is megszűntek. Mérések szerint az új építésű önkormányzati utak 60 %-a az első hat év után teljes felújításra szorul. Jó műszaki színvonal esetén ez átlagosan 12-16 év után lenne indokolt.

Segédletek közreadásával, oktatással, a pályázatok esetén szigorú minőségi követelmények meghatározásával és azok betartásának ellenőrzésével már a közeljövőben számos intézkedést lehet kidolgoztatni és bevezetni az önkormányzati útépítés és fenntartás színvonalának erősítésére.

A gyorsforgalmi utaknál említettekhez hasonlóan az önkormányzati utak szilárd burkolatúvá kiépítéséhez jelentős mennyiségben lehetne hasznosítani az ipari melléktermékeket. Számos jó minőségű, megvalósult – több évtizedes élettartamú – mintaszakasz áll az országban rendelkezésre. A GKM megkezdte e tapasztalatok feldolgoztatását és u.n. kézikönyvek kiadását, amely a polgármesterek, tervezők, beruházók számára segítik elő a hazai jó gyakorlati példák- és a fejlett országok tapasztalatainak az átvételét.

2.2. Közmunka az önkormányzati utaknál

E részfejezet azért kerül külön kiemelésre, mert hatásában messze túlmutat az útépítésen.

Ma Magyarországon mintegy 3-400 ezer olyan férfi munkanélküli él, akik többségében fizikai munkával szerzett tapasztalatokkal rendelkeznek és jelentős részben 45-50 év körüliek vagy felettiek. Szociológiai felmérések szerint, e populáció 80 %-a a 90-es évek előtt rendszeres munkavégzéssel, tervezhető és folyamatos jövedelemmel rendelkezett. Folyamatos munkaalkalom és rendszeres jövedelem híján e réteg jelenleg – segélyeken és alkalmi munkából, juttatásokból élve – nem tudja betölteni a pozitív, értékadó családfő szerepét.

Magyarország az EU-tól 2012-ig kapott haladékot a vezetékes ivóvíz és szennyvíz hálózat közötti olló zárására. Ezért indokolt, hogy a csatornahálózat kiépítésével együtt történjen meg a belterületi önkormányzati utak szilárd burkolattal és járdával való ellátása mintegy 26 ezer km hosszban.

E hatalmas 10-15 évig tartó program, éppen az előzőekben említett, egyébként valószínűleg elveszetté váló generációnak jelenthet értelmes feladatot, munkát és számos, semmivel nem pótolható előnnyel jár:

- kiszámítható jövedelmet, értelmet és tartást ad a jelenleg jobb esetben is csak alkalmi munkából élő több százezer fizikai munkásnak;
- a rendszeres munkavégzés pozitív mintával hozzájárul az e családokban felnövekvő gyermekek fejlődéséhez, és a rendszeres jövedelem segítségével az iskoláztatáshoz;
- az önkormányzati utak burkolattal való ellátása tipikusan helyi szerveződések, a mikro-, kis- és középvállalatok tevékenységét serkenti;
- a munka iránti igény az egész országban egyenletes eloszlásban jelenik meg, sőt a legnagyobb volumenben éppen a leghátrányosabb helyzetben lévő térségekben, falvakban, városokban;
- a kerítéstől-kerítésig történő szilárd burkolat kiépítése után – az eddigi tapasztalatok szerint – először a kerítések, majd az előkertek, végül az épületállomány újul meg, az ingatlan tulajdonosok a rendezett infrastruktúra esetén sokkal inkább törődnek saját ingatlanjaik külső és belső megjelenésével is;
- a program végső eredményeként az ország lakóterületei teljes egészében korszerű, Nyugat-Európában megszokott utcaképet mutatnának, miközben egy társadalmi réteg időtálló és mindenki által elismerést kiváltó eredményt tudna felmutatni, és munkájával családjában valamint közvetlen környezetében pozitív mintaképet tudna tovább örökíteni.

E program kezdetben évi 50 ezer fő foglalkoztatásával, minimálbért alig meghaladó bért alapul véve, az anyagköltségeket is számolva mintegy évi 70 Mrd Ft költséget jelentene az államnak és az önkormányzatoknak, de adók, s fogyasztás növekedés révén mintegy 50 %-ban közvetlenül visszatérül a költségvetés számára.

2.3. Díjpolitika

A gyorsforgalmi utak díjpolitikájában, díjszedési rendszerében Magyarország a világon egyedülállót alkotott. Volt olyan időszak, amikor egyidejűleg volt jelen az ingyenesen használható autópálya (M7), a matricás rendszer M1; M3 és a kapus díjfizetés M5. A kísérletezés rendkívül sokba került, és mind hazai, mind nemzetközi szinten rontotta a közúti szakirányítás hitelét.

Már a '90-es évek elején, ma pedig méginkább látszik, hogy a fejlődés a használattal arányos, elektronikus díjszedést kényszeríti ki. Miután egységes, vagy legalábbis kompatibilis rendszertechnikai szabványt jelenleg még az EU sem tudott kidolgozni, e területen Magyarországnak az óvatos követő politikát kell folytatnia. Vizsgálni kell a 7,5 tonna össztömegnél nagyobb tehergépkocsikra 2004. január 1-től bevezetésre került osztrák elektronikus rendszert éppúgy, mint a bevezetésre kerülő német 12 tonna vagy nagyobb össztömegű teher-

gépjárművekre alkalmazni kívánt GPS alapú rendszert, vagy a rendkívül egyszerű és olcsó svájci – sajnos nem EU kompatibilis – rendszert.

Amit feltétlenül el kell kerülni, az a felesleges költekezés, esetleg valamilyen hazai fejlesztés. Célszerűbb majd az EU szintjén általánosan elfogadott és bevált elektronikus díjfizetési rendszer egyszerű átvétele. Itt a javasolható időbeni sorrend: első fázisban várhatóan 2007-nél nem korábban a tehergépkocsikra, második fázisban – várhatóan 2010-12 után – a személygépkocsikra célszerű kiterjeszteni az elektronikus díjfizetési rendszert, az EU szabályozással összhangban.

Közlekedéspolitikai, környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági okok miatt fontos szempont, hogy a tehergépkocsik úthasználati díja a tranzit forgalmat ne leterelje, ellenkezőleg felterelje a gyorsfogalmi utakra. Ezért hosszabb távon, díjat nemcsak a gyorsforgalmi utak, hanem az országos közúthálózat használóinak is fizetniük kell. Ez azonban nem lehet olyan magas, hogy a megnövekvő fuvardíj miatt a hazai árutermelés nemzetközi versenyképességét rontsa.

2.4. A menetrendszerű közúti közlekedés

Magyarországon a menetrendszerinti autóbusz közlekedés részesedése a személyközlekedési munkamegosztásban az EU átlag több mint négyszerese. Ez az érték elsősorban az alacsonyabb személygépkocsi ellátottságnak, a sűrű Volán autóbusz- közlekedési hálózatnak, a relatíve magas járatgyakoriságának, az országosan összehangolt menetrendnek, valamint a még mindig kedvező viteldíjaknak köszönhető. Bár kitüntetett közlekedéspolitikai cél a közösségi közlekedés részarányának megőrzése, ennek határt szab a motorizáció növekedése, valamint az állami/önkormányzati költségvetés teherbíró képessége.

A menetrendszerű autóbusz közlekedés műszaki korszerűsítése pótlólagos tőkebevonást igényel, az EU jogszabályok pedig – egységes normatív támogatás mellett – az autóbusz szállítási piac megnyitását írják elő. Ezért sürgős és fontos teendő, hogy az állam a jelenlegi Volán társaságokkal szigorú szolgáltatási-, minőségi előírásokkal 5-8 évre üzemeltetési szerződést kössön, még a csatlakozás időpontja: 2004. májusa előtt. E szerződések birtokában az egyes társaságok piaci értéke megnő és az állam jó tárgyalási pozícióban, kezdetben két vagy három társaság teljes vagy részleges privatizációját már 2005-ben végrehajthatná. A friss tőkebeáramlás a műszaki korszerűsítés mellett bizonyára a szervezet hatékonyságának növelését is elősegítené.

Olyan Volán és/vagy városi közlekedési társaságok privatizációját célszerű megkezdeni, amelyeknél a helyi önkormányzatok többsége és maga a társaság is támogatná a privatizációt. (Több ilyen társaság is ismert, és a külföldi befektetőkön túl hazai befektetők is érdeklődést mutatnak.)

A menetrendszerű autóbusz közlekedés privatizációjában fontos feltétel, hogy az minőségi javulást-, ne pedig a meglévő és működő rendszer erodálását, egyes térségek ellátatlanságát eredményezze.

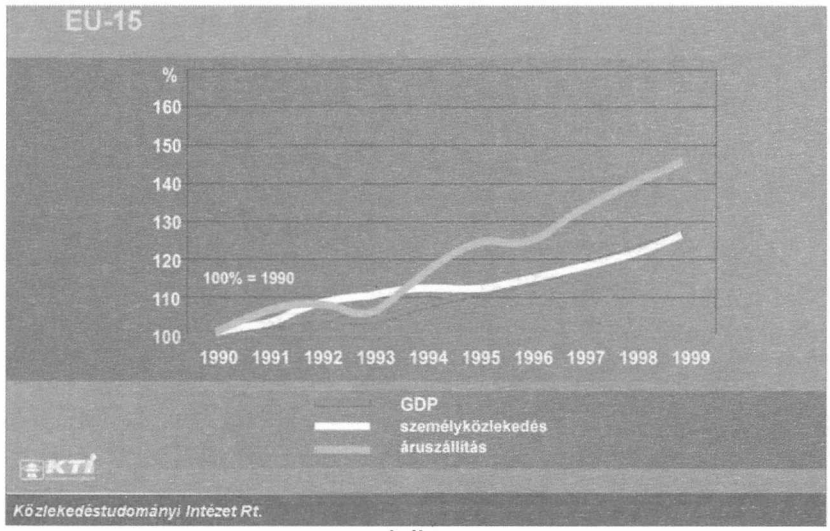
3. Vasúti közlekedés

A kelet-közép-európai országokhoz hasonlóan a vasúti közlekedés a piacgazdaságra áttérés nagy vesztese. A MÁV áruszállítási teljesítménye mintegy a harmadára zuhant 1990-2002 között. Ennek ellenére a közlekedési munkamegosztásban a magyar vasút részesedése az áru- és személyszállításban egyaránt kétszerese az EU átlagnak. Várható, hogy a közúti motorizáció növekedésével a vasúti szállítás részaránya, ha lassuló ütemben is még tovább fog csökkenni.

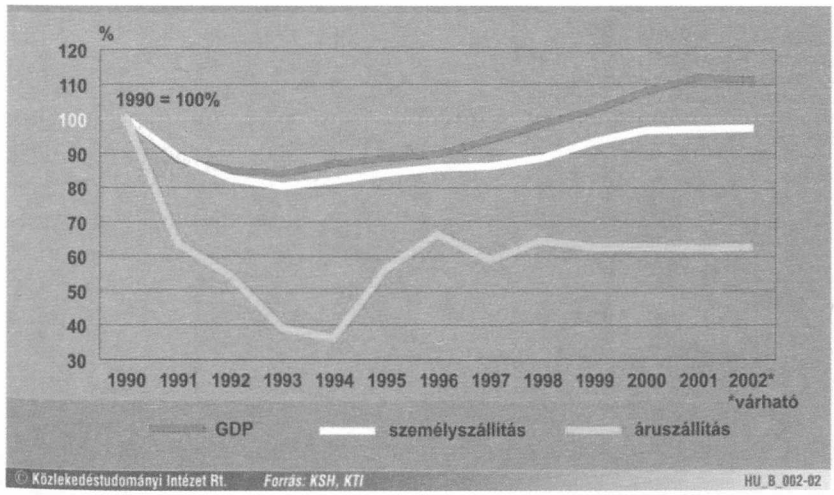
A piacok elvesztése, folyamatos állami támogatás mellett is szinte minden európai vasúttársaságnál veszteségessé tette a vasutakat. Ez alól nem kivétel a MÁV Rt. sem. A 2004-2006. közötti időszak alatt fontos a vasúti reform folytatása.

Fel kell gyorsítani a versenykörnyezet feltételeinek megteremtését. Az állami tulajdon és felelősség elsősorban a törzshálózatra kell, hogy kiterjedjen, valamint a menetrendi idő kiosztására, a pályahasználati díj megállapítására. A vasút privatizáció ellen sok esetben az angol példát hozzák fel, ahol a privatizáció után több súlyos baleset is történt. Itt az alapvető problémát éppen az jelentette, hogy a privatizáció után, a verseny hatására jelentősen megnőtt az utas és az áruforgalom. Miután az elavult pályák egy részét is privatizálták, a megnövekedett forgalmat már nem tudta biztonságosan kiszolgálni a hálózat. Ezt elkerülendő a törzshálózati pályák és az ahhoz tartozó biztosító berendezések privatizálása semmiképpen nem javasolható, itt az állami felelősség megőrzése indokolt, természetesen tisztes díjszedés fejében. A pályahasználati díjat a közeljövőben várhatóan már nem csak magyar kereskedelmi vasúttársaságok, hanem a magyar pályát használó külföldi személy- vagy áruszállító kereskedelmi vasutak is fizetik. Ugyanakkor nem halasztható tovább egy átfogó-, vasúti törzshálózat felújító program kidolgozása és a jelenleg folyó rekonstrukciós munka felgyorsítása.

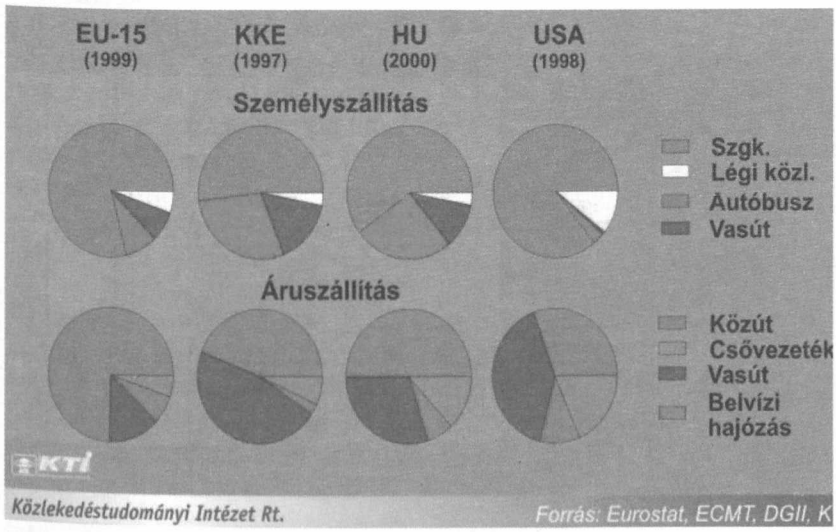
A törzshálózaton kívüli hálózatot regionális társaságoknak indokolt átadni, a teljesítményarányoknak megfelelő arányú állami támogatással együtt. A már korábban tervezett (Vésztő, Balassagyarmat) regionális vasúti társaság működtetését mielőbb el kell kezdeni. Gondosan megválasztott, modern-, üzleti szellemű irányítás esetén várhatóan egyértelműen bizonyítható a regionális



1. ábra
A GDP valamint a szállítási teljesítmények változása



2. ábra
Áru- és személyszállítási teljesítmények, valamint a GDP változása Magyarországon

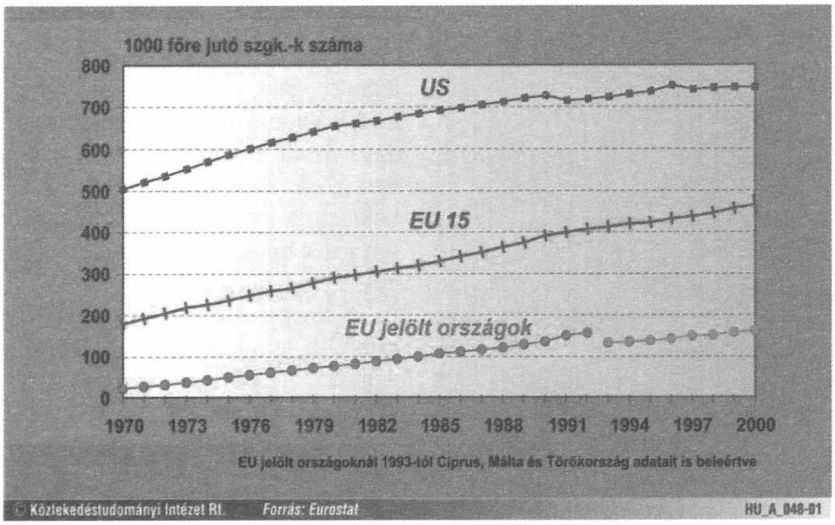


3. ábra
Közlekedési munkamegosztás az EU-15-ben
Közép-Kelet-Európában, Magyarországon és az USA-ba

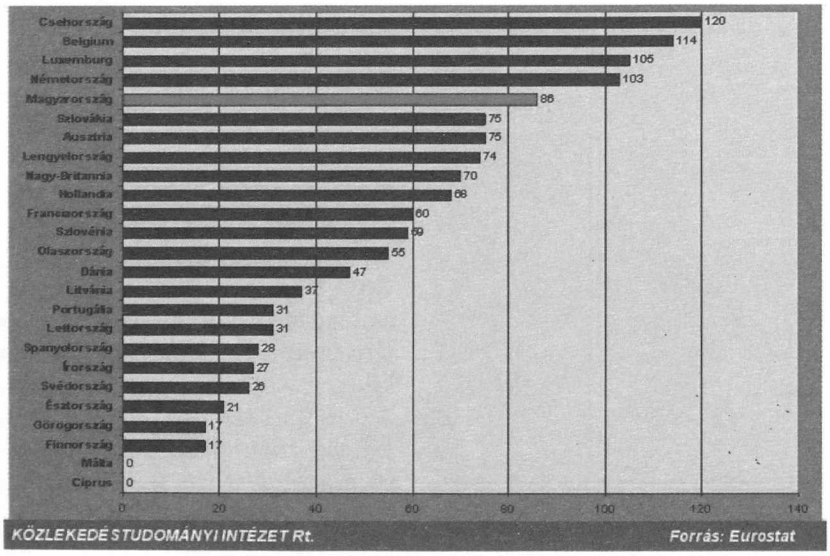
vasút életképessége. Két sikeres példa jó alapot jelenthet a továbblépésre, még abban az esetben is, ha a közigazgatási reform elhúzódása miatt klasszikus értelemben vett – önálló költségvetéssel és választott képviselőkkel működő – régiók hosszabb ideig nem jönnek létre Magyarországon.

A vasúti áruszállítási üzletág mielőbb teljes egészében privatizálható. Egyes áruszállítási egységek privatizálása már a 2004-2006. közötti időszakban is célszerű.

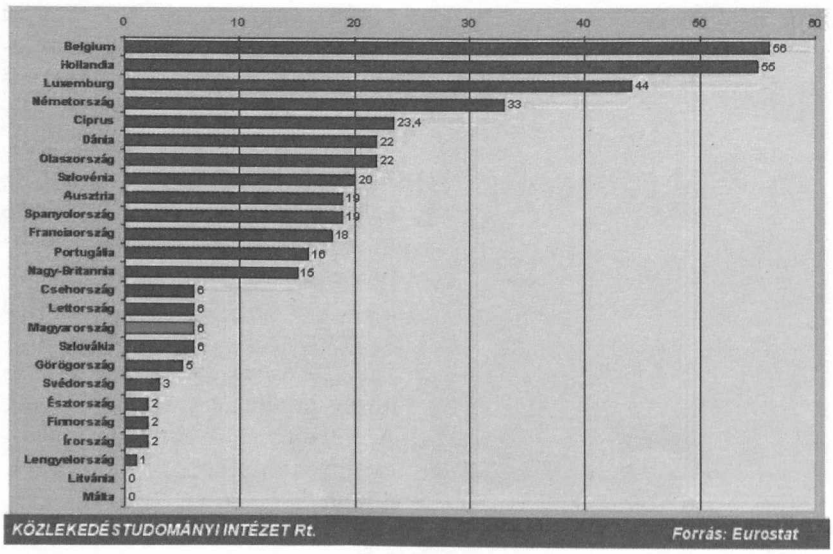
A vasúti közlekedés másik területe, amelyben az állami szerepvállalás várhatóan hosszabb ideig fennmarad, az a személyszállítás. Azonban e területen is olyan szabályozó rendszert kell kidolgozni, amely a személyszállítás átlátható, kiszámítható normatív támogatásával lehetővé teszi, hogy külföldi befektetők például új szerelvényekkel – megjelenhessenek az Intercity vagy Budapest elővárosi közlekedésében, felgyorsítva ezzel a járműpark megújulását az állami költségvetés kímélése mellett. Az új társaságok hazai piacon történő megjelenése a verseny- és a szolgáltatási színvonal növekedése mellett részben munkahelyteremtő hatású is lehet. E helyen érdemes kiemelni, hogy a menetrendszerű a személyszállítás esetében – legyen az közúti, vasúti, vagy városi közlekedési alágazat – a privatizáció nem lehet öncélú és nem is feltétlenül csak állami vagy önkormányzati egyszeri bevételt növelő eszköz. A körültekintően végzett részbeni vagy teljes eladás, új versenytársak piacra lépésének engedélyezése, megfelelő ellátási-kötelezettség és garanciák mellett a személyszállítási szolgáltatás választékának bővülését, a minőség javulását eredményezheti. A verseny elősegíti a hatékonyabb gazdálkodást, ami viteldíjban kedvezően jelenhet meg az utasok részére, igazolt támogatási- igény csökkenésével pedig a költségvetés számára.



4. ábra
Motorizáció 1970-2000



5. ábra
A vasúti hálózat sűrűsége az EU25-ben (2000) (m/km^2)



6. ábra
Az autópálya hálózat sűrűsége az EU25-ben (2000) (m/km^2)

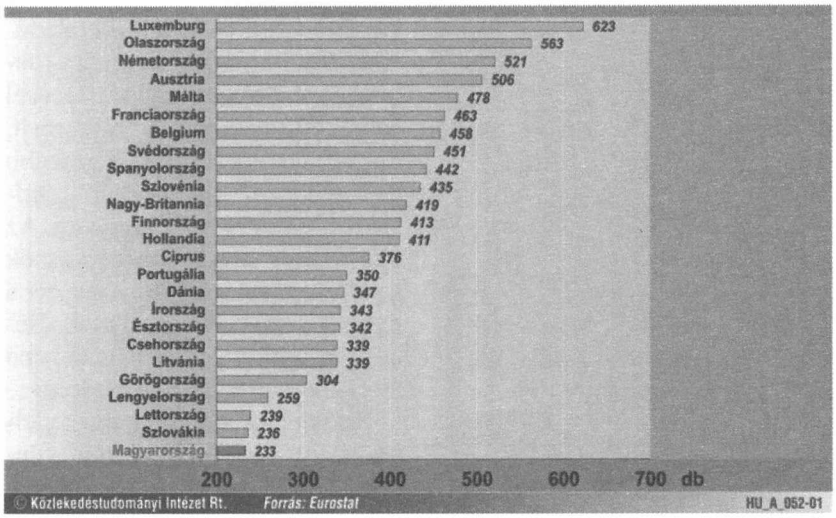
4. Belvízi hajózás

A hajózásban a menetrendszerinti személyszállítás – a kompok, révek kivételével – gyakorlatilag elvesztette jelentőségét. A személyszállítás az idegenforgalomhoz, turizmushoz kapcsolódik, és az utaztatás ezen formája üzleti, vállalkozói alapon fokozatosan fejlődik. A kormányzatnak e területen a hiányzó infrastruktúrát – hidat, alagutat – pótló komp és révközlekedés fenntartásában vannak támogatási feladatai. A folyókkal elvágott települések közötti munkahelyi stb. forgalom – megfelelő rév közlekedés hiányában – hosszú kerülőutakra kényszerítheti a lakosság egy – általában hátrányos helyzetű térségben élő – részét, míg szerencsésebb honfitársaik rövidebb utakon, díjtalanul használt hidakon jutnak el uti céljukhoz. Az elmúlt években e téren kialakult támogatási és pályáztatási gyakorlat megfelelőnek tekinthető, külön kormányzati intézkedés nem látszik indokoltnak.

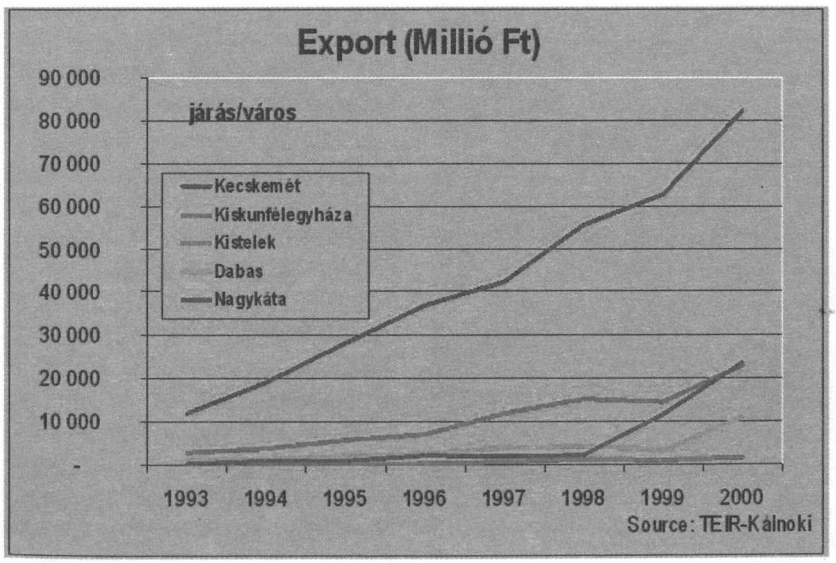
A magyar belvízi áruszállítás a vasúti áruszállításhoz hasonlóan a gazdasági szerkezetváltozás nagy vesztese. A szállítási teljesítménye (árutonna kilométerben számolva) és a közlekedési munkamegosztásban való részesedése is – közel felére – csökkent.

Az elmúlt években azonban a piac stabilitása tapasztalható. Hoszszabb távon a belvízi áruszállítás, különösen a Dunán, a kedvező ár, a biztonságos és környezetbarát volta, a közúti és vasúti kapacitások egyes szakaszokon való kimerülése miatt várhatóan növekedésnek indul.

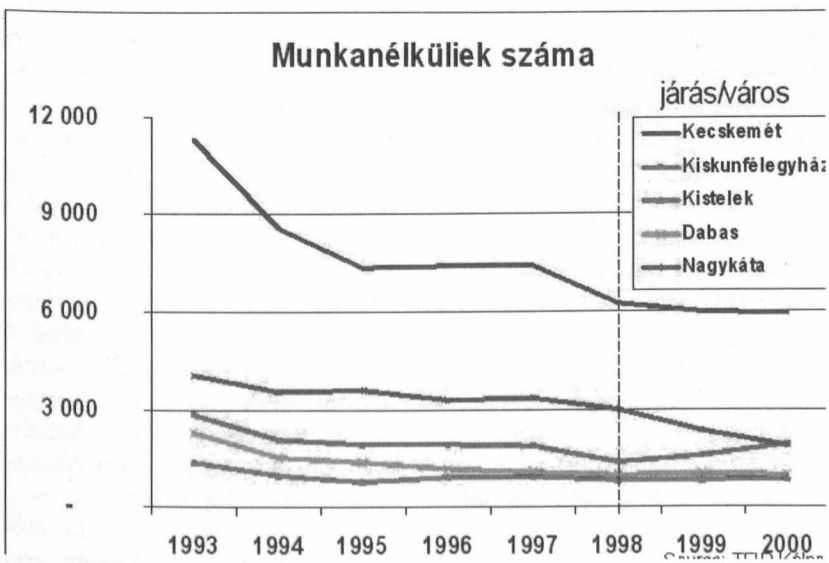
A MAHART Rt. megkezdődött privatizációjával az állam az első lépéseket megtette. Fontos lépés volt a Csepel-Szabadkikötő leválasztása a hajózási üzletágról. A Csepel-Szabadkikötő privatizálása azonban a szerző szerint semmiképpen nem javasolható. A vasúti törzsvonalhoz, vagy a Budapest-Ferihegy repülőtérhez hasonlóan itt az állami, esetleg rész-



7. ábra
Ezer lakosra vetített személygépkocsik száma 2000-ben az EU25-ben



8. ábra
Export (Millió Ft)



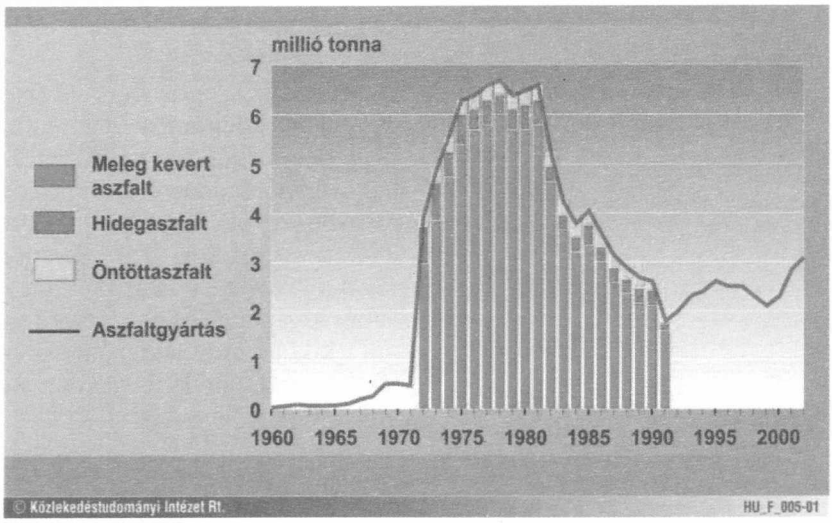
9. ábra
Munkanélküliek száma

ben önkormányzati tulajdont célszerű megőrizni. A kikötő szolgáltatásaival jelentős bevételt termelhet a tulajdonos államnak, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt hajóznak a kikötőt igénybe vevők. Természetesen a területrészek tartós bérletbe adásával a kikötőbe a magántőke bevonás kívánatos, ez egyben elősegíti a kikötő, mint logisztikai központ és multimodális csomópont működését.

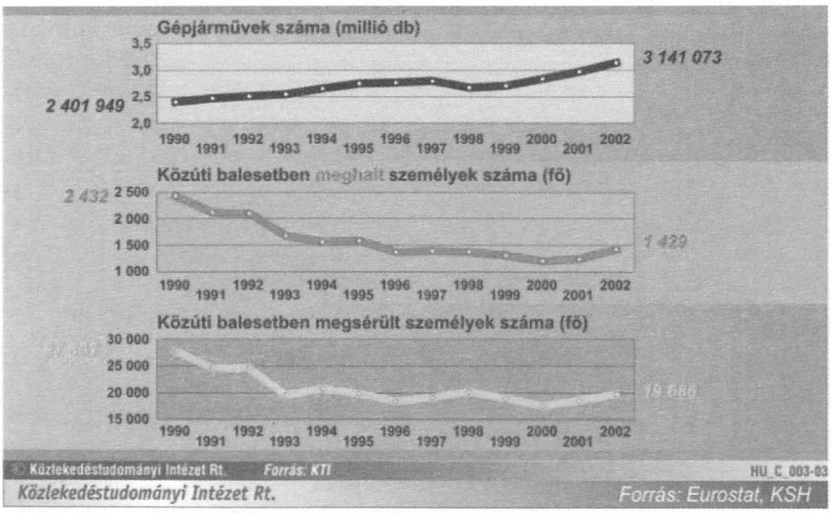
Miután a VII. Helsinki korridor részét képező magyar Dunaszakasz a Duna-Majna-Rajna csatorna középpontjában van, célszerű lenne megvizsgálni, hogy a megszűnt magyar dunai hajóépítési, -javítási kapacitás korszerű, piacorientált formában nem profitábilis-e például Dunaújváros térségében. Pozitív gazdasági mutatók esetén, kedvezmények nyújtásával, döntően magántőkére alapozva létrejöhetne egy korszerű hajóipari javító bázis.

5. Légi közlekedés

A légi közlekedési teljesítmények (az igények időszakosan drámai visszaesése ellenére: kuwaiti háború, 2001. szeptember 11.) tartósan növekednek, az áruszállításban pedig minden más közlekedési módot meghaladó a növekedés. A nagy nemzetközi repülőterek és a légi irányítás gyakorlatilag minden országban kiemelkedően nyereségesek, miközben a nemzeti légitársaságok egyre inkább csak szövetségesi rendszerben életképesek. Európában most kezdődött meg az a piaci koncentrácó, ami az USA-ban már korábban lezajlott. Tradicionális és globális piaci hálózattal rendelkező nemzeti légitársaságok mentek csődbe. (Belgium nem tudta életben tartani a SABENA-t – miközben Brüsszel a maga hatalmas üzleti/hivatali forgalmával volt az anya-repülőtere. Svájc nem tudta megmenteni a SWISSAIR-t.) A globalizációs folyamat ellenére, számos kis légitársaság regionális, ráhordó



10. ábra
Aszfaltfelhasználás Magyarországon



11. ábra
Közúti balesetben megsérült, ill. meghalt személyek,
s a közúti gépjárművek számának alakulása Magyarországon

szerepkörben, vagy jól megválasztott szövetségi rendszerbe tömörülve racionális gazdálkodással, sikeresen tevékenykedik. A cselekvési program ideje alatt, a 2003/2004-es állami támogatást élvező MALÉV stabilizációs program eredményeire építve, szükséges a légitársaság mielőbbi szövetségi rendszerbe integrálása és ezt követően vagy párhuzamosan a privatizálása. Miután az egész légi közlekedési piac, növekedése ellenére hektikus, a társaságok gyors ütemben alakulnak, egyesülnek, válnak szét, illetve szűnnek meg, az állam e területet nyugodtan hagyhatja a magántőke szereplőire.

Az EU tagsággal és Magyarország központi pénzügyi, kereskedelmi központi törekvésével összhangban, azonban kiemelt figyelmet kell fordítani Ferihegy fejlesztésére, a légügyi hatósági feladatok, a polgári repülésbiztonsági szolgálat és a légi irányítás folyamatos korszerűsítésére.

Ferihegy repülőtér utasforgalmának lemaradása Prágától folyamatosan nő, a korábban jóval kisebb forgalmú Varsó megelőzte Budapestet, és a környező, volt szocialista országok fővárosainak légi utasforgalma a hazai értékeknél lényegesen gyorsabban nő.

Ferihegy repülőtér nincs bekapcsolva a magyar autópálya hálózatba, nincs egyszerű és közvetlen (vasúti/metró) kapcsolata a városközponttal, nem teremtett kedvező feltételeket szállodák, konferencia központok betelepülésének. Mindezek hatására behozhatatlanul lemaradt a Béccsel folytatott versenyben, amit erősít, hogy Bécs-Pozsony egyre inkább összehangolt logisztikai rendszerként kezd együtt dolgozni. Az elérhetőség és a szolgáltatások miatt, már jelenleg is vonzóbb a nyugat-dunántúli utasoknak Bécsen át repülni, mint Budapesten átvergődve Ferihegyről indulni.

Üzleti, turisztikai, kereskedelmi szempontból különösen fontos, hogy már 2004-ben nyíljanak meg a vonzó betelepülési lehetőségek szállodák, konferencia központ számára, 2006-ig kezdődjön meg a gyorsvasút kiépítése, az M0 keleti szakaszának megépülésével pedig 2006-ig megvalósítható a gyorsforgalmi út kapcsolat.

6. Városi közlekedés

Magyarország lakosainak 65 %-a él városokban, ez mintegy 12 %-kal alacsonyabb az EU 15 átlagánál. Ez a különbség még nagyobb, ha figyelembe vesszük, hogy jó néhány magyar város milyen kevéssé urbánus-, városias jellegű. A sok szempontból kívánatos vidékiesség megőrzése ellenére nagy valószínűséggel a városiasodás aránya hazánkban is tovább nő.

A közlekedési problémák döntő többsége (zsúfoltság, zaj, légszennyezés, területfoglalás stb.) már ma is a városokban, illetve az őket körülvevő agglomerációkban jelentkezik.

A személygépkocsik számának növekedésével egyidejűleg csökken a közösségi közlekedés (tömegközlekedés) részaránya (pl. Budapesten az 1990. évi 80 %-ról 2002-re 62 %-ra). Ugyanakkor mind a laikusok, mind a szakemberek számára világos, hogy hatékony és vonzó tömegközlekedés nélkül nem lehet élhető városokat létrehozni, városközpontokat megtartani.

Budapestre és vonzáskörzetére koncentrálva már középtávon megkezdhetők, illetve végrehajthatók:

- legkésőbb 2005. július 1-től (kezdéshez kisebb nyári utasforgalom) be kellene vezetni a Budapesti Közlekedési Szövetség-re (BKSZ) már korábban kidolgozott egységes támogatási és tarifa rendszert. A BKSZ területén érvényes BKV, VOLÁN, MÁV közös jegyrendszert, lehetőség szerint a – 2003. évi miniszteri szintű megállapodásnak megfelelően – elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetésével indokolt megvalósítani. Az elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetése – külföldi tapasztalatok alapján – jelentős részben magántőke bevonással történhet.
  A rendszer előnye az utasok számára egyszerűsíti a különböző közlekedési módok közötti átszállást, ezzel vonzóbbá teszi a közösségi közlekedést, az ellenőrzési rendszer miatt csökken a jegy nélkül utazók száma, ami automatikus bevétel növekedést jelent (kb. 5-7 %-ot). A BKSZ-re alapozva, az országban az erőforrások megteremtésétől és a helyi akarattól függő ütem szerint, egységes, korszerű elektronikus jegy-rendszer terjedhet el.
- a budapesti- és az országos közlekedési hálózatok összehangolására sokkal nagyobb figyelmet kell fordítani. Vonzó főváros nélkül aligha lesz sikeres az ország, az ország nélkül pedig nem lehet sikeres a főváros. E területen az együttgondolkodás és az együttműködés sok esetben még a kutatói műhelyekben sincs meg;
- a MÁV Rt. budapesti és az agglomerációban meglévő ingatlanjai, hálózati elemei jobban hasznosítva, rendszerbe kapcsolva elősegíthetnék a vasúti közlekedés vonzóbbá tételét, a „rozsda övezetek" kultúrált átépítését, a nagymértékű magántőke bevonását. Mindez a kormány, a főváros és a vasúttársaság kölcsönös érdekein és összefogásán valósulhat meg. Középtávon – az eddigi előkészítettségre alapozva – megkezdődhet a Déli pályaudvar korszerűsítése és befedése, a már tervezett üzletközpontok, szálloda, lakópark, sport és szabadidő központ kialakításával. (A vasúti pályaudvarok revitalizációjának kezdeti, a vasút szempontjából részben megvalósult jó példája a WESTEND – Nyugati pályaudvar északi vágánysor kapcsolat és a déli oldal közelmúltban történt értékesítése.) Még előremutatóbb közlekedéspolitikai és várospolitikai döntés lenne a Déli pályaudvar vasúti forgalmának Kelenföldi pályaudvarra telepítése a 4-es metró megnyitásával egyidőben;
- miután a közúti motorizáció gyors ütemben tovább nő, a fővárosnak sokkal hatékonyabban kell kezelnie az autózás és a parkolás kérdését. Ehhez a jelenlegi koncepcióknál sokkal bátrabb és jövőbemutatóbb tervekre van szükség. Elkerülhetetlen, hogy Budapest – a közepes, vagy nagyvárosokhoz hasonlóan – a közúti forgalom városközpontba tartó, vagy azon elkerülhetetlenül áthaladó részét föld alatt, alagutakban vezesse át. A városközpontban a felszínt vissza kell adni a gyalogosoknak és a csillapított közvetlen helyi célforgalomnak, áruterítésnek.

Ennek többek között része:

- a környezetvédők által követelt és számos közlekedési szakember által támogatott azon terv is, hogy a dunai rakpartokat hosszabb távon fel kell szabadítani a közúti forgalom alól, vagy
- a több évtizede koncepció szinten létező Alkotmány utca – Csalogány utca közötti közúti alagút éppen úgy, mint
- a Lánc-híd gyalogos és „ajándék-vásárló" híddá tétele, amely összekapcsolná a pesti belvárost a budai várnegyeddel stb.

Mindezek alapján különösen indokolt, hogy az Országgyűlés által várhatóan hamarosan elfogadásra kerülő közlekedéspolitikára[3] alapozva, a főváros vezetés a kormány támogatásával, az agglomerációs igényeket is figyelembe véve új, 2015-ig szóló budapesti közlekedésfejlesztési terv-koncepciót dolgoztasson ki, és annak sarokpontjait, országos vonatkozású elemeit (különös tekintettel az állami költségvetést is érintő részekre) terjessze az Országgyűlés elé.

7. Logisztikai központok

Az árutermelésben a közlekedés, a fuvarozás egyre kevésbé önállóan, sokkal inkább a termelési folyamat szerves részeként, mint szállítási lánc, a logisztikai folyamat részeként jelentik meg. A globális termelésben sok esetben a szállítási egységek (konténer, tehergépkocsi, vasúti vagon, hajó) töltik be a raktárak szerepét is.

A szállítási lánc, illetve egységek találkozási pontjai a különböző fejlettségi szintű logisztikai központok. (A fejlettségi szint a nyújtott szolgáltatás függvénye, pl.: átrakás, raktározás, csomagolás, vámolás.)

Természetes logisztikai központként kezdetben a kikötők, vasúti terminálok működtek, újabban megnövekedett a közúti logisztikai központok és a repülőterekre épülő logisztikai központok szerepe.

3 Időközben az Országgyűlés 19/2004. (III.26.) OGy számon hozott határozatot a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról.[Szerkesztő]

Miután a logisztikai központokon keresztül nagy árumennyiség halad át, ez az a pont, ahol a közlekedéspolitika hatásosan befolyásolhatja a közlekedési munkamegosztást. Magyarországon kormányzati szinten az 1990-es évek közepén határozták meg a költségvetés által is támogatható logisztikai központokat. Az eltelt időben sikeresen fejlődött, Sopron, Székesfehérvár, és egy jól működő övezet kezd formálódni Budapest déli körzetében a Harbor Park – Csepel Szabadkikötő – BILK, Budapesti Intermodális Központ – Budapest Airport Business Center bázis rendszerre épülve.

A cselekvési program szempontjából ajánlható, hogy az állam csak olyan logisztikai központ beruházást támogasson, amely legalább két közlekedési mód találkozási pontján épül meg (pl.: közút-vasút; vasút-víziút stb). A támogatást – a BILK-nél vállalt elkötelezettséget kivéve – 2004-től csak nyilvános pályázat útján lehessen elérni.

8. Közúti közlekedésbiztonság

Magyarországon közúti közlekedési balesetben 2002-ben 1429 ember halt meg és 25978-an sérültek meg. A meghaltak járműállományra- vagy járműkilométerre vetített száma kétszer, háromszor rosszabb az EU 15 átlagánál, annak ellenére, hogy 1990-2000. között kiemelkedő fejlődést mutatott fel az ország (*11. ábra*). Az említett időszak alatt a személysérüléses balesetek száma 37 %-kal, míg a halálos balesetek száma 50 %-kal csökkent. Az elmúlt három évben azonban a balesetek száma ismét növekedni kezdett. Az EU Fehér Könyve 2000-2010. között a halálos áldozatok számának 50 %-os csökkenését határozza meg. Már ma látható, hogy ezt Magyarország nem lesz képes teljesíteni – hasonlóan néhány jelenlegi EU tagországhoz. Ennek ellenére fontos érdeke fűződik az országnak ahhoz, hogy 2004-2006. között több, a biztonságot javító intézkedést foganatosítson a kormányzat.

Kiemelten:

- a gyorsforgalmi úthálózat egységes üzemeltetését megvalósító Állami Autópálya Kezelő Rt-hez hasonlóan, 2004-ben szükséges létrehozni az Autópálya Rendőrséget. (A nagy sebességű, nagy forgalmú utak ellenőrzése, baleseti helyszínek biztosítása, vizsgálata különlegesen képzett, e területre specializálódott közlekedésrendészeti állományt kíván meg, a mértékadó külföldi gyakorlat szerint. Az új építésű fenntartási üzemmérnökségek infrastruktúrája, már az autópálya rendőrség egyes egységeinek befogadására is alkalmas.);
- a rendőrségen belül a közlekedési rendőrök számát fokozatosan növelni szükséges. Jelenleg a magyar közlekedési rendőrök száma (járműre és lakosszámra vetítve) négyszerötször kevesebb, mint Portugáliában, vagy Svédországban;
- a közlekedési balesetek csökkentése érdekében három fő területen célszerű erőteljes kampány és rendőri ellenőrzés, intézkedés, ezek a
  - sebesség túllépés,
  - biztonsági öv használat,
  - ittas/drogos állapotban történő vezetés;
- az elmúlt évek azt bizonyítják, hogy a jól bevált eszközök és módszerek mellett, új eljárásokra és megoldásokra is szükség van.

A cselekvési programban reális célként lehet kitűzni, hogy 2010-ben sikerüljön leszorítani a halálos balesetek számát a 2000. évire, ami az utóbbi 14 év legkedvezőbb éve volt.

Irodalom

1. Fehér könyv – Európai közlekedéspolitika 2010-ig: „itt az idő dönteni" (COM(2001)370); KHVM-MKIP 2002.
2. Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 GKM – 2003. október
3. TINA – Transport Infrastructure Needs Assessment Final Report - Oct. 1999. Vienna

Tánczos Lászlóné Dr. –
Dr. Bokor Zoltán

EU-CSATLAKOZÁS

A társadalmi költségeken

alapuló közlekedési árképzési rendszerek gyakorlati adaptációs lehetőségei

Bevezetés

A közlekedéspolitikában kitűzött rendszerhatékonysági célok megvalósítását előremozdító, új típusú közlekedési árképzés stratégiai szintű gazdasági-szabályozási intézkedéseinek előkészítésével összefüggésben, a következő lényeges kérdéskörök vizsgálata szükséges:

1. a társadalmi költség bázisú közlekedési árképzés megvalósításával kapcsolatos elméleti és gyakorlati problémák és lehetséges megoldások számbavétele a következők szerint:
   - a közlekedési árképzés társadalmi költség bázisra helyezésének elméleti kérdései;
   - a társadalmi költség alapú, használattal arányos díjképzés bevezetésének (implementációjának) feltételei, korlátozó tényezői;
   - az alkalmazási korlátok lebontását célzó fokozatos bevezetés elvének érvényesíthetősége;
2. az előbbi, az árképzés korszerűsítését, új alapokra helyezését célzó eszköz illesztése a tágabb értelmű, fenntarthatóságot célzó közlekedésfejlesztési programokba.

A korszerű, a jelenlegi díjstruktúrához képest radikálisan eltérő szemléletmódot felmutató közlekedési árképzési rendszerek elméleti alapjaival, valamint azok implementációs feltételeivel korábbi cikkeink foglalkoztak (lásd az irodalomjegyzéket), itt az utóbbi két témakör nemzetközi, s részben hazai tapasztalatokra támaszkodó tárgyalására kerül sor.

1. Az implementációs stratégia elméleti megalapozása

A korábbiakban azonosított akadályozó tényezők miatt a korlátokat fokozatosan lebontó, megfontoltabb megközelítés javasolható a társadalmi költség bázisú közlekedési árképzési rendszer gyakorlati adaptálásakor. A korlátozó feltételeken túl az új rendszerre történő áttérés – technológiával, hiányzó ismeretekkel és a bizonytalanságból adódó kockázatokkal kapcsolatos – magas költségei, illetve a jelenlegi rendszer rugalmatlansága, hosszabb időt igénylő megváltoztathatósága is az ilyen típusú bevezetési forgatókönyv mellett szól.

Az implementációs utat leíró forgatókönyveknek, illetve az azokban foglalt megoldásoknak a következő (részben összefüggő) tulajdonságokkal kell rendelkezniük:

- *egyszerűség*: az elméleti kidolgozás szintjén már a kezdetektől a valós, ámde bonyolult összefüggésekre érdemes hagyatkozni, ám a gyakorlati bevezetés első lépéseiben inkább az egyszerűbb árformulákat célszerű előnyben részesíteni;
- *átláthatóság, érthetőség*: a közlekedési rendszert használók számára el- és megmagyarázható, indokolható, aránylag könnyen érthetővé tehető árképzési megoldások alkalmazása;
- *kiszámíthatóság*: az új, eddigi gyakorlattól akár radikálisan eltérő közlekedési díjrendszerek elfogadtatását megkönnyíti, ha a használók nagy biztonsággal előre tudják kalkulálni, hogy a jövőben milyen költségekkel kell számolniuk az infrastruktúra igénybevételekor;
- *időbeli konzisztencia*: a forgatókönyvben lefektetett menetrend következetes betartása.

A közlekedésre alkalmazott implementációs forgatókönyv modellek (külön kezelve a városi és a nagy távolságú közlekedést) két dimenzióban kerültek kialakításra:

1. az árképzési és díjszedési rendszer jellemzői;
2. idődimenzió.

Az *árképzési/díjszedési* rendszer főbb jellemzői a következőkben kerültek meghatározásra:

- az árképzési/díjszedési rendszer lefedettsége, használatának kiterjedtsége (milyen piaci szegmenseket érint az új rendszer);
- az alkalmazott árképzési/díjszedési módszerek és intézkedések;
- az alkalmazott differenciálás foka az árakban, illetve a használt díjszedési technológiákban;
- a keletkező bevételek felhasználásával kapcsolatos intézkedések;
- nem gazdasági jellegű kiegészítő intézkedések (szabályozás, fizikai eszközök, stb.).

Az *idődimenziót* – a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően – három részre osztottuk:

- 1. fázis – rövid táv (< 3 év időtávlat);
- 2. fázis – középtáv (3-10 éves időtávlat);

- 3. fázis – hosszú táv (10 év < időtávlat).

Ezek mellett (0. fázis) felvettük a jelenlegi rendszerjellemzőket is.

2. Implementációs stratégia a városi közlekedésben

A *városi közlekedésben* javasolt fokozatos implementációs forgatókönyvet részleteiben az 1. *táblázat* mutatja be, a főbb megállapításokat pedig a következőkben foglaljuk össze.

A *városi útdíj szedés területén, rövidtávon* területbázisú árak és kordontípusú díjszedés javasolható, hatókörét a legleterheltebb központi kerületekre és a hétköznapokra korlátozva. Kezdetben olyan technikai/elszámolási megoldást célszerű alkalmazni (pl. csak fix díjak szedése többféle fizetési lehetőséggel, mint például jelenleg Londonban), ami egyszerű, ugyanakkor biztosított a kompatibilitása a később bevezetendő összetettebb rendszerekkel. *Középtávon* a távolság alapú, GPS bázisú (megtett utat mérő, használattal arányos) elektronikus útdíj szedésnek (ERP – electronic road pricing) kell fokozatosan felváltania az előbbi megoldást, a hatókört – elfogadottsági és technikai szempontok miatt – még mindig az előbbi városrészekre és időszakokra korlátozva. Itt az ERP egyelőre anonim módon működne, vagyis minden jármű azonos fajlagos díjat fizetne (nincs differenciálás használók között). Az árszinteket fokozatosan el kell mozdítani az okozott társadalmi határköltségek irányába. Végül *hosszabb távon* ki kell terjeszteni a GPS bázisú ERP rendszert az érintett terület teljes egészére, minden városi útvonalra, s minden időszakra. Ezen túl az okozott társadalmi határköltségek összes tételét figyelembe véve be kell vezetni a használók közötti térbeli, időbeli, járműtípusbeli, stb. árdifferenciálást.

A *városi parkolás* esetében *rövidtávon*, a helyi önkormányzatok által megállapított díjakat lehetőség szerint térben és időben differenciáltan kell kialakítani, s ahol szükséges olyan szintre kell emelni, ami fedezi a díjszámításnál alapulveendő költségeket. Olyan törvényi hátteret kell alkotni, ami biztosítja a díjak összehangolt, közösségi felügyeletét. *Középtávon* az önkormányzatok által kontrollált díjakat tovább célszerű differenciálni térben és időben egyaránt. *Hosszú távon* el kell érni a térbeli/időbeli differenciáltság teljes fokát, miközben a parkolási díjfizetést fokozatosan integrálni célszerű a már működő elektronikus útdíj fizetési rendszerekkel.

A *városi tömegközlekedésben rövidtávon* meg kell kezdeni a tarifaszerkezet összehangolását a gépjárműveknél bevezetett területbázisú árakkal (zónatípusú viteldíjrendszer). Az intelligens chipkártya (smart card) technológia használatának elterjesztése az, ami elősegítheti e folyamatot. A *következő fázisban* az összehangolás már a távolságbázisú útdíjakkal végzendő (távolságalapú viteldíjrendszer), miközben az intelligens kártya technológia integrálódni kezd a technológiailag konkurens ERP rendszerekkel. *Hosszabb távon* aztán ez az integráció teljes mértékben kiterjeszthető, s a viteldíjak itt is a használat arányában kerülnek megállapításra.

3. Implementációs stratégia a nagy távolságú közlekedésben

A nagy távolságú (vagy városközi) közúti közlekedés megújuló árrendszere implementációs útjának tárgyalásakor célszerű különbséget tenni az üzleti és a magán szektor között, sőt az üzleti infrastruktúrahasználókon belül az áru- és a személyszállítókat is érdemes eltérő megközelítéssel kezelni. Erre leginkább azért van szükség, mert az EU elsősorban az üzleti célú közúti infrastruktúrahasználat, azon belül is leginkább a (nemzetközi) áruszállítás terén szorgalmazza az árképzési reformok mielőbbi bevezetését. Ezzel szemben a magánszektor képviselői időben kissé eltolva találkoznának az új típusú, de az üzleti célú forgalom által már letesztelt díjrendszerekkel, addig pedig a hagyományos módszerekkel (fix díjakkal) járulnának hozzá a költségek fedezéséhez.

A *nagy távolságú* (vagy más néven: városközi) *közlekedés* terén a vizsgálatokat a *közúti és vasúti közlekedésre* korlátozzuk. Ennek egyik indoka az, hogy meglátásunk szerint ezek a közlekedési alágazatok állnak leginkább a közlekedéspolitika és a közérdeklődés középpontjában, másrészt pedig ezekre a mobilitási módokra a legkidolgozottabb az elméleti-tapasztalati háttér.

3.1. Az árreform lépései a nagy távolságú közúti közlekedésben

A *nagy távolságú közúti közlekedésben* javasolt fokozatos implementációs forgatókönyvet részleteiben a *2. táblázat* mutatja be, a főbb megállapításokat pedig a továbbiakban összegezzük.

A *nagy távolságú közúti közlekedésben rövidtávon* mindenekelőtt a tehergépjármű forgalomban ajánlott a távolságalapú díjrendszer bevezetése. Néhány ország már napjainkban megkezdte az ilyen típusú árképzés és díjfizetés alkalmazását, ám a későbbiekben problémát jelenthet, ha a telepített nemzeti megoldások közötti átjárhatóság nem kap prioritást a tervezésben. Így a széleskörű alkalmazás előfeltételei között említendő az egységes nemzetközi (EU) szabványokat rögzítő szabályozási háttér megteremtése, továbbá az alkalmazandó technológia alapos tesztelése, „bevizsgálása".

A kilométer alapú díjak nemcsak a használattal arányos fizetést segítik elő, de lehetővé teszik az infrastrukturális költségtételek mellett az externális hatások

1. táblázat

Társadalmi költség bázisú és használattal arányos árképzés/díjszedés fokozatos bevezetési stratégiája a városi közlekedésben

Fázisok Árrendszer-jellemzők	*0. fázis* *jelenlegi állapot*	*1. fázis* *rövidtáv*	*2. fázis* *középtáv*	*3. fázis* *hosszútáv*
Lefedettség, kiterjedtség	Az infrastruktúra és externális költségek árakba foglalásának általános hiánya. Nagy nemzeti és lokális változatosság e téren.	Útdíjak bizonyos szakaszokon. Területbázisú díjak, kordontípusú díjszedés a központi kerületekben, hétköznapokon.	Távolságbázisú elektronikus útdíj szedés váltja fel a területbázisú rendszert. A díjak magukban foglalják az infrastruktúra-károsítást és az emissziót. A díjszedés még mindig a központi kerületekre és a hétköznapokra korlátozódik.	Távolságbázisú elektronikus útdíj szedés a teljes érintett hálózaton minden időszakban minden járműtípusra. A díjak az előbbieken túl tartalmazzák zsúfoltságból, balesetekből és a zajból származó externális költségeket is.
Árképzési, díjszedési módszerek, intézkedések	Általában üzemanyagadó, regisztrációs díj vagy fogyasztási adó és súlyadó. Parkolási díjak, részben útdíj helyett is. Közvetlen úthasználati díjak, behajtási engedélyek és hasonló megoldások csak kevés esetben. Különböző díjszedési módszerek és árrendszerek országonként.	Behajtási díjak, területbázisú kordon útdíj, parkolási díj, üzemanyagadó. Önkormányzat által felügyelt parkolási díjak, megemelve, ahol szükséges a költségfedezet. A tömegközlekedési tarifák összehangolása a területbázisú útdíj rendszerrel.	Területbázisú kordon útdíj, parkolási díj, üzemanyagadó, távolságbázisú elektronikus útdíj rendszer. Kétrészes díjrendszerek: fix és változó tételek integrálva. A tömegközlekedési tarifák összehangolása a távolságbázisú útdíj rendszerrel. A díjak egyre inkább a társadalmi határköltségeket tükrözik.	Távolságbázisú elektronikus útdíj rendszer. A díjak a társadalmi határköltségeken alapulnak. A tömegközlekedési díjak és az útdíjak teljes összehangoltsága.
Differenciálás az árakban, díjszedési technológiákban	Gyakorlatilag nincs differenciálás idő, tér vagy járműfajta szerint. A használók az okozott infrastruktúra károktól, légszennyezéstől és torlódástól függetlenül fizetnek. A tömegközlekedésben a tarifákat ott differenciálják utazáshossz, jármű, stb. szerint, ahol az piaci körülmények között működik. Egyébként fix, esetleg zóna tarifák jellemzőek. Általános a bizonyos időszak alatt korlátlan utazást lehetővé tevő bérletek alkalmazása.	Statikus kordon útdíj és behajtási díj. Az útdíjak anonim módon kerülnek beszedésre, és egységjármű szorzókon alapulnak. Egyszerű, de a később bevezetendő rendszerekkel kompatíbilis útdíj szedési technológia. Önkormányzat által kontrollált, térben és időben differenciált parkolási díjak. Kisebb változások a jelenlegi tömegközlekedési tarifákhoz képest (pl. csúcsidő – nem csúcsidő differenciálás). Chipkártya technológia alkalmazása.	Dinamikus kordon útdíj. Távolságbázisú elektronikus, anonim útdíj szedés, egységjármű szorzók vagy járműtípusok alapján. Az emissziós díjakat járműtípusonként differenciálják. A közösségileg kontrollált parkolási díjak intenzívebb idő- és térbeli differenciálása. Az útdíj szedés részben integrált a komplex utazási információs rendszerrel.	A távolságbázisú útdíj nem anonim, járműtípuson vagy járműállapoton és esetenként vezetési stíluson is alapszik. A nem anonim díjak teljes körű, társadalmi határköltség bázisú differenciálása. A közösségileg kontrollált parkolási díjak teljes körű idő- és térbeli differenciálása – a magán parkolásé hasonlóképp (ha lehet). A chipkártya és az elektronikus útdíj rendszer integrálása, utóbbiba beleértve a parkolási díjszedést is.
Bevétel felhasználási intézkedések	A fogyasztási adó, regisztrációs díj, üzemanyagadó az állami, a súlyadó az önkormányzati költségvetésbe folyik címzetlenül. Ha van útdíj, az abból származó bevétel általában címzett módon kerül felhasználásra. A tömegközlekedési díjak többnyire nem fedezik az üzemeltetési költségeket.	A díjszedésből származó bevételek részbeni címzett felhasználása.	A díjszedésből származó bevételek intenzívebb címzett felhasználása.	A díjszedésből származó bevételek teljes körű címzett felhasználása (ez politikai kérdés is...).
Nem gazdasági kiegészítő intézkedések	Infrastruktúra-fejlesztések a zsúfoltsági problémák kezelésére.	Adott infrastruktúra. A tömegközlekedés preferálása. Alternatív munkaidő rendek, alternatív (egyedi igényekhez igazított) tömegközlekedés.	Az infrastruktúra igényekhez igazítása: célzott tömegközlekedési és közúti invesztíciók. Közösségi kontroll a parkolási kapacitások felett. Alternatív megoldások (lásd előbb).	Az infrastruktúra a társadalmilag kívánatos optimumra van beállítva. Fejlett és integrált utazási/utas információs rendszerek. Alternatív megoldások (lásd előbb).

2. táblázat

Társadalmi költség bázisú és használattal arányos árképzés/díjszedés fokozatos bevezetési stratégiája a nagy távolságú közúti közlekedésben

Fázisok Árrendszer-jellemzők	*0. fázis* *jelenlegi állapot*	*1. fázis* *rövidtáv*	*2. fázis* *középtáv*	*3. fázis* *hosszútáv*
Lefedettség, kiterjedtség	Díjmentes utak, matricás úthasználat, útdíjas úthasználat. Mindenhol alkalmazzák az üzemanyagadót és az egyéb közvetett adókat.	Az előbbieken túl kilométer bázisú díjak alkalmazásának megkezdése a tehergépjármű forgalomban.	A tehergépjárművek forgalmának kilométer bázisú díjazása általánossá válik. Útdíjak szedésének általánossá válása bizonyos – zsúfolt vagy újépítésű – útszakaszokon. A díjak egyelőre az infrastrukturális költségeket fedezik.	Távolságarányos elektronikus díjszedés a teljes hálózaton, minden járműtípusra. A díjak a társadalmi határköltségen alapulnak.
Árképzési, díjszedési módszerek, intézkedések	Mix: üzemanyagadó, regisztrációs díj vagy fogyasztási adó; útdíj és/vagy matrica.	Mix: üzemanyagadó, regisztrációs díj vagy fogyasztási adó; útdíj és/vagy matrica, kilométerdíj a tehergépjármű forgalomban. Az üzemanyagadó csökkentése az új díjak megjelenésével.	Teherforgalmi kilométerdíjak az egyéb adók mérséklése mellett. Egyre gyakoribb útdíjak, egyelőre bevétel semlegesen (a megállapított díj nincs a felmerülő költségekkel közvetlen összefüggésben).	Teljesítmény (távolság) arányos díjak, társadalmi határköltség alapon. Az üzemanyagadó a CO_2 emisszió költségét fedezi. Többi adó eltörölve.
Differenciálás az árakban, díjszedési technológiákban	Nagyvonalú árdifferenciálás járműtípus szerint. Matricás és kapus díjszedés.	Járműtípus szerinti árdifferenciálás. Matricás, kapus és elektronikus díjszedés.	Járműtípus és időbeli árdifferenciálás. Nemzetközi szinten is interoperábilis elektronikus díjszedés.	Járműtípus, időbeli, térbeli árdifferenciálás. Városi és tömegközlekedéssel integrált elektronikus díjszedés.
Bevétel felhasználási intézkedések	A fogyasztási adó, regisztrációs díj, üzemanyagadó az állami költségvetésbe folyik címzetlenül. Az útdíjak csak az infrastruktúra üzemeltetés szűken vett költségét fedezhetik.	A díjszedésből származó bevételek részbeni címzett felhasználása.	A díjszedésből származó bevételek intenzívebb címzett felhasználása.	A díjszedésből származó bevételek teljes körű címzett felhasználása (ez politikai kérdés is...).
Nem gazdasági kiegészítő intézkedések	Infrastruktúra-fejlesztések a kapacitáskorlátokból adódó problémák kezelésére.	Infrastruktúra-fejlesztések a kapacitáskorlátokból adódó problémák kezelésére.	Az infrastruktúra igényekhez igazítása: célzott közútfejlesztési invesztíciók.	Az infrastruktúra a társadalmilag kívánatos optimumra van beállítva.

(környezetszennyezés, baleseti kockázat, stb.) fokozatos árakba építését is. Az új díjrendszer elfogadtathatósága ugyanakkor feltételezi, hogy egy adott országon belül a díjak kezdetben nem differenciálódnak térben és időben (versenysemlegesség), s a közlekedők terhei összességében nem nőnek, vagyis az egyéb – használattal, okozott költségekkel nem arányos – adók (lásd később) mérséklődnek.

Középtávon a tehergépjármű forgalom kilométer bázisú útdíj szedését a teljes érintett hálózatra ki kell terjeszteni, nemzetközileg szabványosított GPS alapú ERP rendszereket alkalmazva. A díjakat fokozatosan a társadalmi határköltségeknek kell meghatározniuk. Végül *hosszabb távon* az eddigieket ki kell egészíteni a társadalmi határköltségek indukálta térbeli/időbeli árdifferenciálással is.

Az előbbiekben leírt út következetes véghezvitele kellő tapasztalatot biztosíthat az egyéb közúti infrastruktúrahasználók (magán közlekedők, üzleti személyszállítók) árképzési rendszereinek időben eltolt, de hasonló típusú kialakításához. Itt kezdetben egyszerű (pl. fix áras) útdíjakat kell bevezetni, azokat is elsősorban a leginkább leterhelt, illetve másképp pénzügyileg nem fenntartható útszakaszokra. A díjszedés aztán fokozatosan elmozdítható a tehergépjármű forgalom által alkalmazott és letesztelt GPS alapú, társadalmi határköltségek szerint differenciáló, teljes körű ERP irányába, hosszabb távon teljesen integrálódva azzal.

Korábban említettük, hogy az új típusú, használattal és okozott társadalmi költségekkel arányos

közlekedési használati díjak bevezetésével párhuzamosan – az elfogadtatás és a fair versenyfeltételek érdekében – fokozatosan le kell bontani a közlekedők által fizetendő egyéb (fix) adókat. Ahogy a GPS bázisú ERP teret nyer, úgy kell csökkennie az üzemanyagadónak, illetőleg a regisztrációs díjnak, esetleg fogyasztási adónak is. Hosszabb távon utóbbiak el is tűnhetnek, míg az üzemanyagadó kizárólag a CO_2 emisszió által okozott externális költségeket fedezi.

Az elektronikus útdíj szedésben rejlő lehetőségeket az EU törvényhozó szervei (Tanács és Parlament) is felismerték, ugyanakkor felhívják a figyelmet a kialakítandó megoldások Európa szerte egységes, interoperábilis kifejlesztésének és működtetésének szükségességére. Ellenkező esetben ugyanis az inhomogén technológiák gyakorlati adaptálása ellehetetlenítené a nemzetközi közúti forgalomban érintett infrastruktúrahasználókat (elsősorban a nagy rendszerességgel közlekedő áruszállító vállalkozásokat), s átláthatatlan káoszhoz vezetne a műszaki eszközök és elszámolási technikák erősen differenciált alkalmazása terén.

A legújabb vonatkozó irányelv az egységes, már az EU „saját" GALILEO műholdas navigációs rendszerére építő, GSM/GPRS szabványú mobil kommunikációt alkalmazó, 5,8 GHz-es mikrohullámú technológiák implementálását javasolja (a részletes műszaki specifikáció kidolgozását az Európai Szabványosítási Bizottság végzi el). A szabályozás lényege, hogy olyan ERP műszaki eszközrendszer kerüljön széles körben megvalósításra, ami garantálja, hogy bármely, szabványos kommunikációs eszközökkel megfelelően ellátott jármű képes legyen az érintett úthálózat zavartalan igénybevételére, s ehhez kapcsolódóan minimális berendezésigénnyel, ugyanakkor nagy biztonsággal és megbízhatósággal fizetési kötelezettsége automatikus teljesítésére.

Az előzőek eredményeképp létrejöhet az egységes, ún. „európai elektronikus útdíj beszedési szolgáltatás". Az irányelv ugyanakkor csak a díjak beszedésének módját érinti, a díjak nagyságát és a keletkezett bevételek felhasználásának módját – egyelőre – nem tárgyalja.

3.2. Az árreform lépései a vasúti közlekedésben

A *vasúti közlekedésben* javasolt fokozatos implementációs forgatókönyvet részleteiben a *3. táblázat* mutatja be, az összefoglaló megállapításokat pedig azt követően tárgyaljuk.

A *vasúti közlekedésben* tehát *rövidtávon* nem várható radikális áttörés, itt inkább a már ma is szabályokban, direktívákban lefektetett alapelvek (szervezeti szétválasztás, a pályák diszkriminációmentes megnyitása, átlátható/indokolható díjak kialakítása, átjárhatóság biztosítása, stb.) tényleges gyakorlati megvalósítására kell a hangsúlyt helyezni, különös tekintettel az átstrukturáláshoz elengedhetetlen állami/közösségi források rendelkezésre állítására.

Középtávon – az előbbi, megalapozó szervezeti-szabályozási feltételek meglétével – már fokozatosan át lehet térni a társadalmi határköltségek pályahasználati díjakban történő, első körben csak részleges érvényesítésére. Itt még csak az egzaktabb módon kalkulálható üzemeltetési és emissziós költségtételeket célszerű érvényesíteni. Különösen figyelni kell arra, hogy a konkurens közlekedési alágazatoknál is ilyen ütemben történjen az új típusú díjrendszerre történő átállás, s ha ez nem így lenne, átmenetileg a vasút szubvencionálható. Az infrastrukturális költségfedezetet fenntartó állami támogatásokat is mindaddig fenn kell tartani, amíg a használati díjak nem fedezik az indokolt költségeket. A díjakat elszámoló technikai megoldások során törekedni kell az interoperabilitás szempontjainak figyelembe vételére.

Végül *hosszú távon* – a többi alágazathoz hasonlóan – mód nyílhat a használattal arányos, teljes társadalmi határköltségen alapuló használati díjak bevezetésére, amelyek az előző tételeken túl már a zsúfoltságból, a szűk keresztmetszetekből és a balesetekből adódó hatásokat is magukban foglalják. A hatékony működés feltétele a nemzetközileg egységes elszámolási-informatikai háttér megléte. A teljes költségfedezet miatt az állami támogatás itt már olyan célokat szolgálhat, mint például a hazai vasúti közlekedés előnybe hozása más, nem preferált mobilitási módokkal szemben, vagy éppen a hazai hálózat attraktivitásának növelése az alternatív vasúti útvonalakkal szemben.

4. A korszerű árképzés, mint stratégiai gazdasági-szabályozási eszköz illesztése a közlekedés fenntarthatóságát biztosító közlekedéspolitikai programcsomagokba

Az előzőekben részletesebben tárgyalt közlekedéspolitikai eszköz(rendszer) akkor ültethető át hatásosan/eredményesen a gyakorlatba, ha az egy tágabb értelmű, több egymást kiegészítő intézkedésből álló csomag részeként kerül implementálásra. A nemzetközi szakirodalom általában a következő csoportokban kategorizálja az alkalmazható eszközöket:

1. *szabályozási eszközök/intézkedések*: olyan akciók, amelyek célja a közlekedéspiaci szereplők magatartásának befolyásolása különféle szabályok – korlátozások, szabványok, irányítás, stb. – rendszere által. A szabályok lehetnek megengedők (kívánatos viselkedést elősegítők, támogatók) vagy tiltók (nem kívánatos magatartást megelőzők, korlátozók);

3. táblázat

Társadalmi költség bázisú és használattal arányos árképzés/díjszedés fokozatos bevezetési stratégiája a vasúti közlekedésben

Fázisok Árrendszer-jellemzők	*0. fázis* *jelenlegi állapot*	*1. fázis* *rövidtáv*	*2. fázis* *középtáv*	*3. fázis* *hosszútáv*
Lefedettség, kiterjedtség	A szabályozás elvileg minden EU országban (a teljes hálózaton) megköveteli a vasúti infrastruktúra használati díjak alkalmazását.	Nincs jelentős változás a korábbiakhoz képest.	Az árképzés használattal arányos, s a társadalmi határköltségeken alapul, de a költségtételeknek csak egy részét fedi le. A teljes hálózaton alkalmazzák.	Az árképzés használattal arányos, s a teljes társadalmi határköltségeken alapul. A teljes hálózaton alkalmazzák.
Árképzési, díjszedési módszerek, intézkedések	A jelenleg használt díjak többnyire kétrészesek: a fix rész az általános, a változó az üzemeltetési költségeken alapul. Előbbi rész nem, utóbbi viszont használattal arányos. A díjak nagyrészt átlag, kisebb részt már határköltségeken alapulnak. Szintjük hol alatta marad, hol meghaladja a társadalmi határköltségeket.	Nincs jelentős változás a korábbiakhoz képest.	Használattal arányos, társadalmi határköltség bázisú árképzés, amely tartalmazza az üzemeltetés és a környezetszennyezés költségeit, de más elemeket még nem. Átmeneti szubvenció lehetséges, ha a konkurens alágazatoknál csúszik az új típusú díjrendszerre történő átállás.	Használattal arányos, társadalmi határköltség bázisú árképzés, amely a korábbiakon túl tartalmazza a zsúfoltságból, szűk keresztmetszetekből és balesetekből adódó költségtételeket is.
Differenciálás az árakban, díjszedési technológiákban	Bizonyos esetekben széleskörű (pályaminőségtől, vonalkategóriától, szolgáltatási színvonaltól, stb.) függő kategorizálás, máshol ellenben egyszerű díjszabás érvényesül. Nemzetenként általában eltérő technikai megoldások.	Az előbbieken túl intenzívebb térbeli differenciálás. Egységesülő technikai megoldások (pl. az ERMTS – ETCS keretében).	Térbeli differenciálás. További standardizálódás.	Teljes körű időbeli és térbeli differenciálás. Egységes, interoperábilis informatikai rendszer a pályahasználati díjszedésben és elszámolásban.
Bevétel felhasználási intézkedések	Már érvényesül a beszedett díjak vasúti infrastruktúrába történő visszaforgatása. A díjak többnyire nem fedezik az infrastrukturális költségeket, így állami kiegészítő támogatás szükséges.	További kiegészítő állami támogatás. Közlekedési módok közötti átmeneti keresztfinanszírozás lehetséges (pl. zsúfolt közutakon beszedett díjakból alternatív vasúti útvonal létesítése).	Az állami támogatás fokozatos lebontása.	Az állami támogatás politikailag indokolt méretűre (pl. versenyhelyzet, közlekedési munkamegosztás, stb. függvényében történő) beállítása.
Nem gazdasági kiegészítő intézkedések	A pálya és az üzemeltetés elválasztása a hatályban levő EU szabályozás ellenére csak részben történt meg.	A szétválasztást célzó EU direktíva intenzívebb érvényesítése. Az infrastruktúrához való szabad hozzáférés biztosítása.	A korábbiak következetes érvényesítése.	A korábbiak következetes érvényesítése.

2. *gazdasági eszközök/intézkedések*: olyan akciók, amelyek célja a közlekedéspiaci szereplők magatartásának befolyásolása jóléti elemek juttatásával vagy elvonásával;
3. *fizikai eszközök/intézkedések*: olyan akciók, amelyek célja a közlekedéspiaci szereplők magatartásának befolyásolása a rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitás, eszköz- és járműállomány mennyiségi és/vagy minőségi változtatásával.

A közlekedési árképzési és díjszedési rendszerek átalakítása a gazdasági eszközök közé sorolható, ugyanakkor sikeres alkalmazása feltételezi számos más, kiegészítő intézkedés megtételét is (ezekre részben már az implementációs forgatókönyvek táblázataiban is utaltunk). Ezek a K+F tapasztalatok alapján leginkább a következők lehetnek:

- *szabályozási eszközök*:
  - a terület felhasználás – behajtás, zónák, stb. – szabályozása (különösen a parkolási, behajtási díjakhoz kapcsolódóan);
  - alternatív munkaidőrendek preferálása;

- közlekedésbiztonsági előírások szigorítása;
- emissziós standardok szigorítása (EU normák karbantartása);

• *gazdasági eszközök*:
- az adórendszer összhangba hozása az új közlekedési díjszedési módokkal;
- a díjakból származó bevételek átlátható, s (legalább részben) a közlekedési rendszerbe visszaforgatott felhasználása (utóbbiba beleértve a „korai vesztesek" átmeneti kompenzációját is);
- a közlekedésfejlesztés PPP finanszírozása elvi lehetőségeinek kialakítása;

• *fizikai eszközök*:
- infrastruktúrafejlesztés – mennyiségi és minőségi (az új infrastruktúra használatáért „szívesebben" fizet a használó);
- intelligens közlekedési megoldások alkalmazása (a díjfizetés automatizálása és integrálása más, pl. utazási/utas információs funkciókkal).

A közlekedésfejlesztési programok tehát „gazdag" eszközrendszerből válogathatnak az elmélet megállapításai szerint. A fenntartható közlekedési rendszer megteremtését szolgáló komplex, az árképzés átalakítása mellett az előbbiekben azonosított kiegészítő elemeket is magukba foglaló stratégiák gyakorlati megvalósítása viszont számos akadályozó tényezőbe ütközhet. A legfontosabb korlátok az ECMT állásfoglalása alapján a következőkben vélelmezhetők:

- a fenntartható közlekedési rendszer nemzeti jövőképének, azon belül hosszú távra lefektetett prioritásainak hiányosságai;
- gyenge koordináció a közlekedéspolitika tervezésének/megvalósításának különböző ágai, funkciói között;
- nem kellően definiált intézményi szerepek és folyamatok;
- az implementációt segítő/támogató törvényi háttér elégtelensége;
- az árképzési rendszer nem megfelelősége – nem küld olyan jelzéseket a közlekedéspiaci szereplők felé, amelyek rábírhatnák azokat magatartásuk megváltoztatására;
- a finanszírozás megoldatlansága, a rendelkezésre álló források nem megfelelő, kiegyensúlyozatlan felhasználása (pl. a közlekedőktől beszedett adók/díjak indokolatlanul nagy arányban más nemzetgazdasági ágakba forgatása, a források egy-egy közlekedési módra, földrajzi régióra történő, esetenként kevéssé megalapozott indokolatlan koncentrálása, stb.);
- az átfogó tervezéshez szükséges adatok inkonzisztenciája, hiányossága, rossz minősége, esetenként hozzáférhetetlensége;
- a kialakított közlekedéspolitikai eszközcsomag elfogadtatásának nehézsége a nem megfelelő kommunikáció és az érdekeltek tervezési folyamatban történő mellőzésének következtében.

Az előbbi problémák hatékony kezelésére az ECMT mindenekelőtt a közlekedésért felelős központi kormányzati szervek aktív közreműködését szorgalmazza, az erőforrásokat a következő területekre koncentrálva:

1. a közlekedéspolitikai keretrendszer olyan irányú továbbfejlesztése, ami egyértelmű célokat fogalmaz meg a fenntarthatóság érdekében, majd e célokat konkrét akciókhoz, beavatkozásokhoz is köti;
2. az intézményi keretrendszer olyan típusú kialakítása, amely képes az érdekelt felek – politikai döntéshozók, üzleti és egyéni közlekedési infrastruktúrahasználók, nemzetgazdasági partnerek, érdekvédelmi szervezetek, stb. – közötti hatékony együttműködés megteremtésére, koordinálására, s ha lehetséges a jogosultságok indokolt decentralizálására, vagy ha szükséges centralizálására;
3. a közlekedési árképzési rendszer filozófiájának a korábban részletesebben taglalt új elvek mentén történő átalakítása (majd fokozatos elfogadtatása), hogy az képes legyen a jelenlegi – használatot és okozott költségeket közvetlenül nem tükröző, így mobilitási igény és utazási-szállítási mód változtatásra alig ösztönző – adó- és díjrendszer által okozott piaci torzulások megszüntetésére;
4. a törvényi háttérszabályozás elmozdítása olyan irányba, hogy a fenntartható közlekedés – ennek keretében különösen az új elvi alapokra helyezett árképzés/díjszedés – preferenciái ne csak az általános, magas szintű elvárások körében, hanem a konkrét alkalmazandó jogszabályok (pl. elektronikus útdíj kísérleti adaptálása bizonyos gyorsforgalmi útszakaszokon, vagy kevésbé megengedő biztonsági/légszennyezési szabványok érvényesítése, stb.) között is fokozatosan megjelenjenek;
5. a közlekedésfejlesztési finanszírozási súlypontok fokozatos áthelyezése a tisztán piacgazdasági prioritásokról a tágabban értelmezett társadalmi prioritásokra. A beszedett díjak fokozatos visszaforgatása az infrastruktúra- vagy szolgáltatásfejlesztésekbe, továbbá a magántőke fejlesztésekbe történő bevonásának elősegítése jól definiált üzleti-kockázati feltételrendszerben (tanulva a korábbi jó és rossz tapasztalatokból);
6. az előzőekben lefektetett új elvek gyakorlatba ültetése mellett kiálló, hosszú távú politikai-társadalmi elkötelezettség megteremtése az érdekeltek bevonása, az észrevételek visszacsatolása és figyelembevétele, továbbá a szándékok és várható (rész)eredmények hathatós és még időben történő kommunikálása révén.

Összefoglalás

A társadalmi költség bázisú közlekedési árképzés elméleti hátterét, implementálásának feltételeit, alkalmazásának segítő és korlátozó tényezőit, s végül lehetséges gyakorlati megvalósítási stratégiáit bemutató cikksorozat (lásd még az irodalomjegyzékben megadott előzményeket) legfontosabb megállapításai a következőkben foglalhatók össze:

1. a közlekedés társadalmi – abszolút, átlag- és határ- – költségeinek egzakt, teljes körű meghatározása a legújabb K+F eredmények birtokában sem könnyű feladat, ugyanakkor előremutató kísérletek történnek a metodika folyamatos korszerűsítésére, pontosítására, s a gyakorlat szempontjából is értékelhető formában történő megfogalmazására. Már most is hozzáférhetők viszont az egyes költségtételeket számszerűsítő (rész)eredmények, az ezekben foglaltakat viszont csak a megadott kalkulációs/becslési előfeltételeket figyelembe véve szabad értelmezni;
2. bár a kalkulációs módszertan még nem teljesen kiforrott, már e korai fázisban érdemes sort keríteni a későbbi implementáció akadályozó tényezőinek felmérésére, s az ezekkel kapcsolatos kockázatkezelési technikák azonosítására. A jelenlegi K+F és pilot projekt tapasztalatok szerint az elvek gyakorlatba ültetésének legfontosabb előfeltétele az újszerű gondolkodásmód (használattal és okozott hatásokkal arányos hozzájárulás az infrastruktúra fenntartásához) társadalmi elfogadtatása, majd ezt követi a végrehajtás szabályozási-intézményi hátterének megteremtése, illetve a jelentkező műszaki-technikai kihívások megoldása;
3. a korszerű közlekedési árképzési és díjszedési rendszerek nemzetközi szinten is egységes, interoperábilis kialakításának elősegítése érdekében már most megindult a szükséges irányelv rendszer kidolgozása és életbe léptetésének előkészítése. A döntéshozók és a szakemberek egyetértenek abban, hogy az azonosított korlátozó tényezők, valamint a hirtelen bevezetéssel jelentkező magas áttérési költségek miatt a fokozatos megközelítés érvényesítése lehet célravezető a megvalósíthatósági koncepciók megalapozásakor. A szárazföldi közlekedési alágazatok árreformjának bemutatott implementációs minta forgatókönyvei jól illusztrálják e hosszú távú stratégiai gondolkodásmód gyakorlati alkalmazhatóságát.

Irodalom

1 Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az elektronikus útdíj beszedési rendszerek interoperabilitásának széles körű bevezetéséről a Közösségben; tervezet, 2004

2 Draft summary of key messages for ministers ECMT-OECD Sustainable Urban Travel Steering Group, 2001

3 MC-ICAM Deliverables 4, 5, 6 EU Commission DG TREN, 2003

4 Road pricing systems in Hungary; The Hungarian rail charging system az MC-ICAM EU 5. K+F keretprogrambeli projekt keretében készült esettanulmányok, BME Közlekedésgazdasági Tanszék, 2002

5 SPECTRUM Deliverable 5 EU Commission DG TREN, 2003

6 *Dr. Tánczos Lászlóné – Dr. Bokor Zoltán*: A közlekedés társadalmi költségei és azok általános és közlekedési módtól függő hazai sajátosságai. Közlekedéstudományi Szemle, 2003/8, p. 281-291.

7 *Dr. Tánczos Lászlóné – Dr. Bokor Zoltán*: A közlekedési adók és díjak reformja. Közlekedéstudományi Szemle, 2004/1, p. 5-10.

8 *Dr. Tánczos Lászlóné – Dr. Bokor Zoltán*: A korszerű közlekedési árképzési rendszerek hazai bevezetési feltételeinek elemzése. Közlekedéstudományi Szemle, 2004/2, p. 50-57.

Dr. Katona András

KÖNYVSZEMLE

Megjelent a Közlekedési Múzeum

XIII. Évkönyve (2001-2002)

Nagy valószínűséggel a tudományos életünkben, de a közlekedéstörténeti kiadványok sorában biztosan nagy jelentőségű újabb kötettel jelentkezett a Közlekedési Múzeum kutatógárdája. A népes szerzői, szerkesztői csapat néhány külső tudóssal, kutatóval kiegészítve olyan anyagot bocsátott az érdeklődők – amatőr és hivatásos személyek egyaránt – rendelkezésére, amelyben az újabb kutatási eredmények publikálásával eddig fel nem tárt területekről adnak tájékoztatást.

A kötet értékét emeli, hogy 1971-ben jelent meg a sorozat első darabja.

A tárcát irányító miniszter köszöntésével indul útjára a mű. *Dr. Csillag István* gazdasági és közlekedési miniszter, *Dr. Csanádi György, Lotz Károly, Katona Kálmán, Dr. Fónagy János* után mint a közlekedés első számú irányítója az Évkönyvet ajánlja az olvasók figyelmébe.

A Miniszter úr nemcsak köszönti a múzeumot, de minősíti is a munkát, amikor is rögzíti „A Múzeum jelentős eredménye, hogy lépést tudott tartani és tart ma is az idővel, igyekszik alkalmazkodni a változó világhoz, a múzeumlátogatók új szokásaihoz és megváltozott elvárásaihoz.

Egyre több olyan új kiállítást és állandó bemutatót tart, amelyek révén mind közelebb kerül a legfontosabb „célközönségéhez", a fiatalokhoz.

A működő terepasztalok, a képességvizsgálatok, a gyermekfoglalkozások, mind-mind olyan eszközök, amelyekkel közelebb lehet vinni a látogatókhoz a közlekedéskultúrát, és kedvet lehet ébreszteni az elmélyültebb tanulmányozást igénylő közlekedéstörténeti események, eredmények, ismeretek iránt.

Úgy gondolom, hogy éppen az Évkönyv, és az ehhez hasonló kiadványok hatékony eszközei lehetnek a közlekedés népszerűsítésének, ráadásul az olvasók olyan eddig feltáratlan, feldolgozatlan területek felől is tájékozódhatnak, amelyek a szakemberek számára külön értéket jelentenek."

Ezek a mondatok jelentős elismerést, de egyben magas mércét is jelentenek, különösen azt is figyelembe véve, hogy 2004. május 1-től ingyenes lesz a belépés az országos múzeumokba, így a Közlekedési Múzeumba is.

A kötet követi a korábbi kiadások szerkezetét, így az I. rész a múzeum munkájával; a II. rész a gyűjtemények történetének bemutatásával; a III. rész közlekedéstörténeti és módszertani kérdésekkel; a IV. rész pedig egy-egy kiemelkedő műtárgy bemutatásával foglalkozik.

A kötet három nyelven közöl rövid tartalmi összefoglalót a cikkekből.

Az egyes részek természetesen az egész közlekedési ágazat területéről adnak tanulmányokat.

Az I. rész a 2001-2002. évek múzeumi munkáját mutatja be, amelyet a korábbi években már elért színvonal megtartása, illetve bizonyos mértékű emelése jellemez. Különösen fontos tényező volt ezekben az években a látogatókkal való foglalkozás erősítése, a látogatói igények alaposabb felmérése, megismerése.

A látogatók változatlanul igénylik az állandó kiállítások mellett az új időszakos kiállításokat, hiszen az új ismeretek megszerzésére - vizuális formában - a múzeum elsősorban így kínál alkalmat.

A két év alatt megrendezett 25 időszakos tárlat sok területet, témát dolgozott fel és mutatott be népszerű tudományos formában (*1. ábra*). A jelentős részben évfordulós kiállítások mindezek mellett jó alkalmat adtak a különböző megemlékezésekre is.

Az érdeklődést és a sikert igazolja, hogy évente közel 300000 látogató keresi fel a Közlekedési Múzeumot és viszi el a jó hírt a Magyarországot jellemző – jó értelemben vett – közlekedési kultúráról, a közlekedéstörténeti eredményekről, eseményekről.

Nagy jelentőségű volt a múzeum életében az új átjáró összekötő, egyben kiállítótér megépítése. amelynek tervezése 2000-ben, a kivitelezése és a befejezése 2001-re esett.

Az új kiállítótérben, amely a *Hírességek Csarnoka* nevet viseli, a magyar közlekedéstörténet kiemelkedő alkotásai kerültek elhelyezésre. A csarnok egyik oldalán a magyar repülés nagyjai szerepelnek. Itt kapott helyet a *Zsélyi Aladár* által magas szintű mérnöki ismeretekkel megalkotott *első magyar tervezésű motoros repülőgép* másolata. Felette található *Schwartz Dávid alumínium-építésű kormányozható léghajójának* M=1:10-es léptékű makettje. Itt látható a *Szajuz 35 űrhajó parancsnoki egysége a leszálló ejtőernyővel.* Az első és mindmáig egyetlen magyar űrhajós űrrepülésének történetéből azt a pillanatot ragadjuk ki, amikor 1980. június 3-án a 9 napos

„kaland" után földet értek. Az űrkabin mellett áll a *Farkas Bertalant*, a fülkében pedig kiszállásra vár a *Valerij Kubászovot* megjelenítő bábu. A csarnok másik oldalán látható a *Szent Jupát vitorlás hajó*, fedélzetén *Fa Nándor* és *Gál József* bábujával. A palettát színesíti *Marosi Ilona* képzőművészeti alkotása a „Repülés – szárnyalás" –, amely témájában jól illeszkedik a műtárgyakhoz (*2. ábra*).

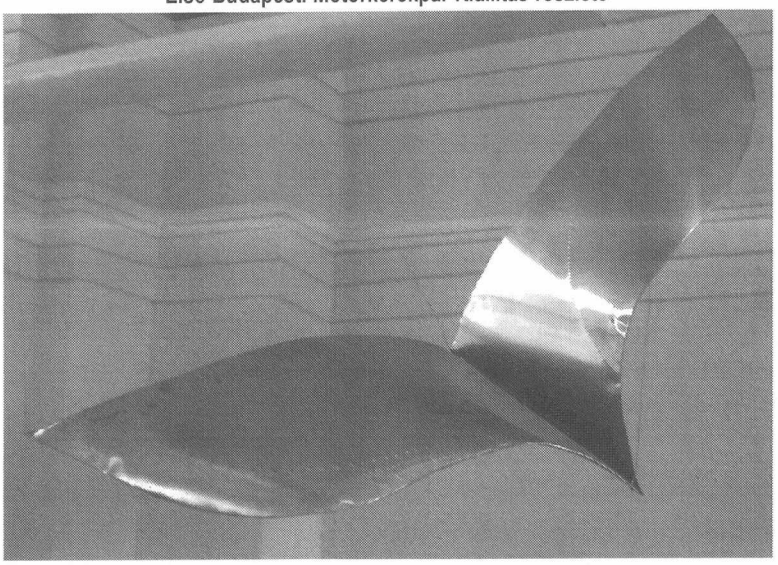
A folyamatos gyűjteménygyarapítás során 20 db műtárggyal növekedett az út-híd gyűjtemény, amelyek között kiemelt helyet foglalnak el a Mária-Valéria híd eredeti darabjai.

A könyvtár a közelmúltban kapta meg a nyilvános minősítést, így azt már a kutatók mellett, az érdeklődők is látogathatják és igénybe vehetik az olyan szolgáltatásokat, mint pl. a most elkészült Mélyépítéstudományi Szemle feldolgozott példányainak tanulmányozása. De az archívumban és az adattárban is tovább növekedett a feldolgozott anyagok részaránya, amelyből a közúti rész jelentős rajz és irat-anyaggal, fénykép- és diaállománnyal részesedik.

A II. rész a gyűjtemények történetét tekinti át és az üveglemezek feldolgozásával indul, amelyek ugyan kisebb jelentőségűek, de kultúrtörténetileg azonban számottevő értékkel bírnak, hiszen a fotózás történetében e kezdeti technikát jelentő formából közlekedési témájú anyag szinte csak a Közlekedési Múzeumban található. A XI. Évkönyvben adtuk közre a vasút és a hajózás, a XII Évkönyvben a közutak, közúti járművek, városi közlekedés üveglemezeinek katalógusszerű feldolgozását, amelyet a XIII. Évkönyvben a repülési tárgyú anyagok követnek.

A Magyar Középponti Vasút első gőzmozdonyai, az 1909-es Csonka személyautó (a legrégebbi és egyetlen megmaradt magyar személyautó); a vasúti rajzgyűjtemény újabb részletének feldolgozása (a teljes gyűjtemény meghaladja a 100000 db-ot) olyan témák, amelyek jelentős érdeklődésre számíthatnak (*3, 4. ábra*).

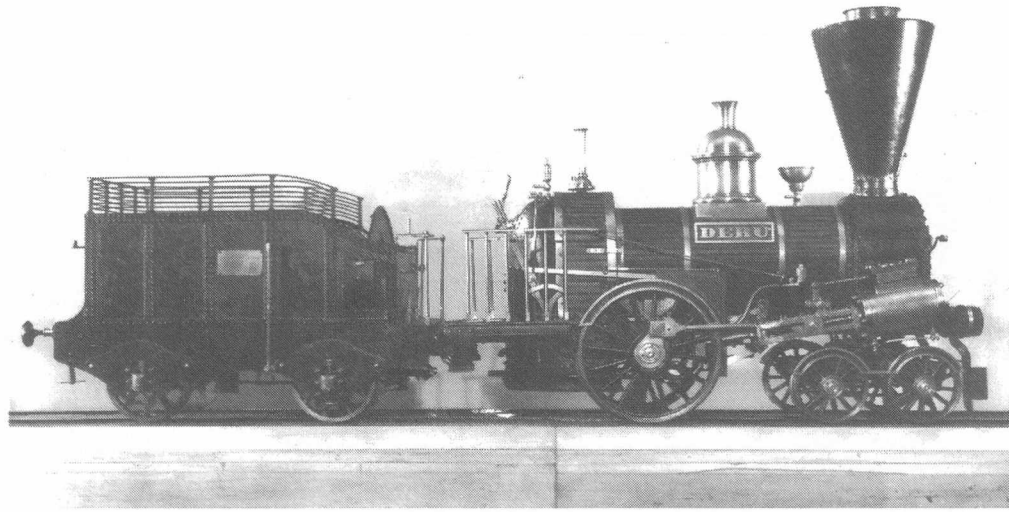
1. ábra
2002-ben a Budapesti Vásárközpontban bemutatott
Első Budapesti Motorkerékpár Kiállítás részlete



2. ábra
Marosi Ilona rézplasztikája „Repülés-szárnyalás"

Fontos részeket lehet találni a „Közlekedési Múzeum térképtára" című feldolgozásban, a szerző *Balogh Gábor*.

A múzeumban 1910-ben kiadott katalógus 128 db térképről számol be, amelyek száma mára meghaladja az 5000 db-ot. A tanulmány részletesen foglalkozik a feldolgozás szempontjaival, de néhány példán keresztül bemutatja azokat a térképeket is, amelyek jellemzőek egy-egy alágazat, terület térképkiadásának a gyűjteményben is fellelhető részeire. Így megtalálható a leírása a közúti közlekedési térképek egyik speciális fajtájának, ami a forgalomban résztvevő gépjárművek úgynevezett gyakoriság-térképe. Ilyen térképet adott ki 1976-ban közösen, a Kartográfiai Vállalat és a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet. A „Magyarország országos közúthálózata" című, 1:500000-es méretarányú úthálózati alaptérképre négy színnel nyomtatták rá a forgalom-terhelési adatokat (papírméret: 109×72 cm), amely ezt a jelenséget szalagdiagram segítségével mutatja be.



3. ábra
A „Derű" M=1:4 méretarányú mozdonymodell

4. ábra
Az 1909 tipusú Csonka személyautó tervezőjével

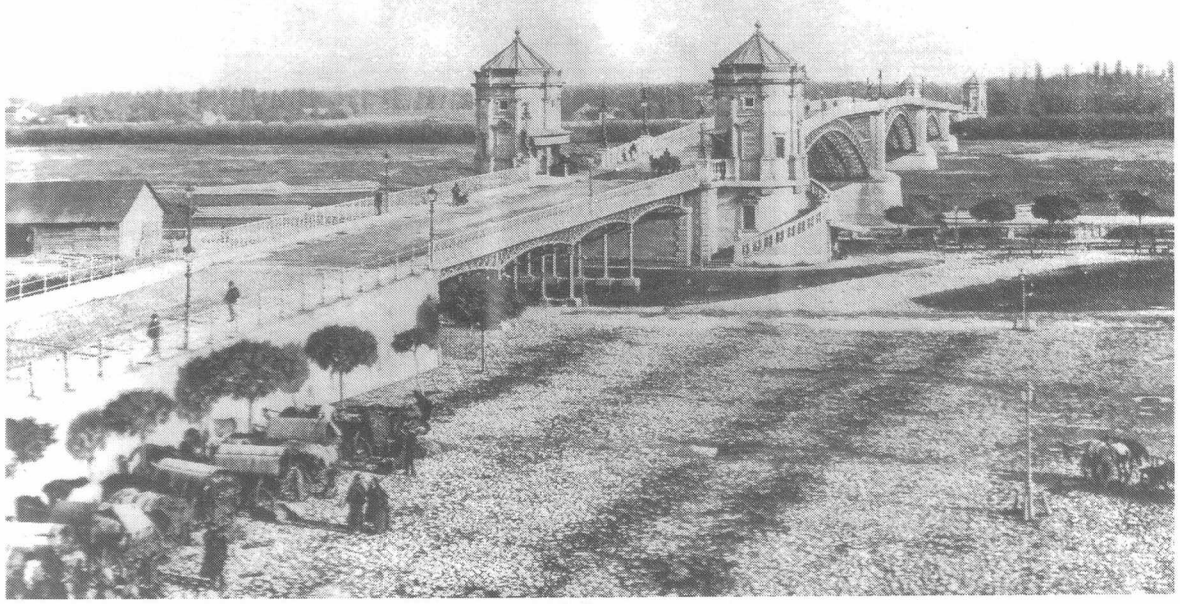
A szürke színben nyomott úthálózati alaptérkép – halványkék vízrajzzal kiegészítve – tartalmazza az összes 1:500.000-es méretarányú munkatérképen szereplő térképi elemet (országhatár, megyehatár, összes település 4 kategóriában, normál és keskeny nyomtávolságú vasútvonal), kiegészítve a közúthálózati tematika jelkulcsi elemeivel. Ezek a következők: Közúti Igazgatóság határa, száma és székhelye, a nemzetközi utak, a gyorsforgalmi útak a csomópontokkal. Az elsőrendű és másodrendű főútvonalak, a kiépített és kiépítetlen alsóbbrendű utak, valamint az utak kilométerszelvénye és száma.

A III. részben a közlekedéstörténeti és módszertani tanulmányok elsősorban azokat az anyagokat foglalják össze, amelyek már a történeti áttekintés és feldolgozás témakörébe tartoznak. A Magyar Teherfuvarozók Országos Központi Szövetkezete (MATEOSZ) 1884-ben indult története vállalati szempontokat is feltár 1937-ig; míg „A hajógyárak Óbudán és Angyalföldön" c. munka áttekintést ad a fahajók építésétől az iparszerű hajógyártásig.

A III. rész terjedelmes részét képezi a közúti szakterületet érintő anyag, amit a múzeum közúti gyűjteményének kezelője, a téma alapos ismerője *Szabó László* mérnök – muzeológus ad közre. Az „Adatok a tiszai átkelők történetéhez" c. munka a Tisza átkelőhelyeinek áttekintését adja meg helyrajzi, közlekedéstörténeti és földrajzi szempontból. Kiindulva a Fekete és a Fehér Tisza eredetétől Titelig – a Dunába való beömléséig – helységenként ismerteti a folyón átkelés lehetőségeit, a rendelkezésre álló réveket, kompokat és hidakat (*5. ábra*). A ma létező átkelőhelyek jegyzéke, műszaki és történeti adatai, levéltári adatok hiányában csak állapotrögzítésnek tekinthetők.

Szélesebb kört érintő anyag annak az állandó kiállításnak bemutatása, amely 2003. március 28-án nyílt meg „A magyarországi közutak története az első világháború után" címen. A kiállítás a magyarországi közúti közlekedés 1919 óta nyomon követhető fejlődésének fontosabb állomásait, folyamatait tárja a látogatók elé, annak képi és tárgyi dokumentumaiból válogatva.

A hosszú előkészítési idő után megnyílt kiállítás hiánypótló jellegű, mivel 1995-ben szűnt meg a tárgyban a régi kiállítás. Különösen sok időt vett igénybe a rendkívül gazdag tárgyi anyag összegyűjtése, az igényes és látványos installáció és a szemléltető részek elkészítése, valamint az a bizonytalanság, amely viszonylag hosszú idő óta a gyorsforgalmi utak



5. ábra
A Feketeházy terv alapján megépült és a II. Világháborúban lerombolt szegedi küzúti híd

fejlesztési terveit kíséri. A többször befejezettnek vélt kiállítást ugyanis folyamatosan változtatni, módosítani kellett ahhoz, hogy a napi aktualitást legalább egy időre meg lehessen őrizni. Mindenesetre a közúti szakma érdeklődését és segítőkészségét jelzik, hogy két nagyméretű tabló tartalmazza a támogató személyek és cégek nevét, illetve listáját.

A történelmi szakanyag mellett külön alfejezet foglalkozik a hálózatfejlesztés elveivel, gyakorlatával, az egyes hálózatelemek kapcsolódásával egymáshoz és a szomszédos régiók hálózatához, és természetesen az európai rendszerekhez.

Kiemelt helyet kapott emellett a kerékpárút-fejlesztés is. A környezetvédelmi fejezet több ponton kiegészült az elmúlt évek fontos részletével, az új fejlesztésekkel.

Ebben a részben a repüléstörténeti (*6. ábra*), forrásfeldolgozások, környezetvédelmi anyagok után *dr. Eperjesi László* a történettudományok kandidátusa „Magyarország közlekedési problémái és a párizsi békeszerződés (1945-46)" címen adja közre tanulmányát.

Az 1945. január 20-án megkötött moszkvai fegyverszüneti szerződés és a párizsi békeszerződés visszaállította Magyarország trianoni határait, az első és a második bécsi döntéseket semmisnek nyilvánította. A magyar kormány közlekedéspolitikai elképzeléseit és kívánságait, amelyeket a békeszerződésben elérni kívánt, jegyzékben foglalta össze, amely 1945. július és augusztus hónapokban készült a Magyar Közlekedésügyi Minisztériumban. A jegyzék tárgyalta Magyarország közlekedésének összes alágazatát és a hírközlést (posta, rádió). A békekonferencia a magyar kormánynak a békeszerződéssel kapcsolatos valamennyi közlekedéspolitikai kívánságát elutasította. Az egyik legnagyobb súlyú közlekedéspolitikai kívánság az volt, hogy az 1938. évi határok visszaállítása következtében az újból átcsatolandó területeken a közlekedési infrastruktúrába fektetett hasznos beruházásait Magyarország visszakapja.

A tanulmány értéke, hogy olyan történeti és statisztikai adatokat és dokumentumokat ismertet, amelyek még a szakirodalomban sem láttak eddig napvilágot.

A IV. rész olyan egyes múzeumi műtárgyak felújításával foglalkozik, ami során a roncsokból, maradványokból a restaurátorok munkájával kiállításra alkalmas darabok jönnek létre.

Nagyértékű cikke a kötetnek *dr. Domanovszky Sándor* munkája, aki „Az M3 autópálya oszlári Tisza- és az M9 autóút, a szekszárdi Duna-híd építése" címen írta le azt a folyamatot, amelynek végén elkészültek a magyar infrastruktúra jelentős létesítményei.

Az építésről adott részletes leírások olyan technikatörténeti értékek rögzítésével járulnak hozzá a jövő kutatóinak munkájához, amihez hasonlóakra lenne szükség valamennyi nagy jelentőségű ma létesülő objektumnál.

E gondolat, illetve hivatkozás kapcsán *szeretném a közlekedési vezetők, szakemberek figyelmét felhívni*, hogy az előkészítő, tervezői, megvalósítási szakaszokban keletkező iratanyagokból, fontos tervekből, dokumentumokból, fényképekből, videokazettákból stb. hasznos lenne egy-egy példányt a Közlekedési Múzeumba eljuttatni archiválási célból. Ezeket ugyanis a közlekedéstörténeti

6. ábra
Endesz György arcképe
(Moldován Béla festménye)

kutatásokhoz csak akkor lehet felhasználni, ha azok a múzeumban megmaradnak az utókor számára. A Közlekedési Múzeum ugyanis e téren csak esetleges gyűjtést végezhet, hiszen a keletkezett anyagokról nincs ismeretünk.

Az Évkönyv szerkesztése, a cikkek készítése során lehetett és lehet azokat a keserű tapasztalatokat leszűrni, hogy a *fontos iratok fennmaradása milyen értékeket hordoz, illetve bizonyos anyagok pótlása az évek múlásával szinte megoldhatatlan.*

A Közlekedési Múzeum XIII. Évkönyve 800 példányban jelent meg. Főszerkesztő *Dr. Katona András* főigazgató; szerkesztő *Hüttl Pál*; lektorok *Dr.techn. Heller György* és *Prof dr. Kerkápoly Endre*, akinek ez volt életében az utolsó tudományos munkája.

Kiadó: Közlekedési Múzeum 2003.

Torma Imre

SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

Az EU integrációjának

várható hatása a szállítmányozási piacra*

A hagyományos szállítmányozás utolsó hazai „aranykora" a '90-es évek második felére esett. Ezekben az években a szállítmányozók nettó árbevétele az inflációs rátát meghaladóan nőtt és az adózás előtti eredmény jellemzően 5 % körül volt. Ezt az időszakot követően a szállítmányozás piaca és maga a szállítmányozói szolgáltatás is alapvető változásokon megy át, amelyek fő iránya, hogy a hagyományos szállítmányozói szolgáltatás iránti kereslet monoton csökken. A tendencia közismert. Sok leegyszerűsítő értékeléssel találkozunk: az egyik szerint a hagyományos szállítmányozásból törvényszerűen logisztika lesz. A másik szerint a tendenciát a rendszerváltozás, a liberalizált gazdaság belső törvényszerűségei determinálják. 2004. május 1. előtt az EU integrációra való hivatkozás se maradhat el. Mindezekben valóban alapvető tényezők rejlenek, de a folyamat összetett, több tényező együttes hatása érvényesül, ahogy a folyamat jelenségei, eredményei is sokrétűek. Nézzünk néhány sarokpontot.

1. Az áruk rendeltetési helyre való eljuttatásának szereplői más módon, más eszközökkel, más szervezésben, stb. akarják az árut továbbítani. Az árutulajdonos megbízók, a rendeltetési helyre való eljuttatás mellett, más igényeket is támasztanak, összetettebb szolgáltatást akarnak. A fuvarosok, raktározók, csomagolók is bővíteni kívánják a folyamatban betöltött szerepeiket. Tárgyilagosan megállapítható, hogy talán a szállítmányozó lenne a folyamat legkonzervatívabb szereplője, szívesen folytatná azt a szolgáltatást, amit eddig végzett, de tudomásul kell vennie, hogy a hagyományos szállítmányozás iránti kereslet csökken.

2. Az árutovábbítási folyamatban résztvevők közötti szigorú elhatárolódás eltűnt. Mindenki mindenre vállalkozik, amire megbízást tud szerezni és képes a szolgáltatás teljesítésére. A szállítmányozó biztonsági fuvarkapacitást szeretne magának, ezért aztán, legalább egy közúti fuvarozó részleg erejéig, saját kapacitást hoz létre. A fuvaros „fuvarhegyet" szeretne, ami, a saját járművei folyamatos és gazdaságos működtetése mellett, még másoknak továbbadható megbízásokat is tartalékol. A fuvarszervező, közvetítő, vagy szállítmányozó? Vita a közúti ágazatban volt a legélesebb, de már alábbhagyott. A piaci igény az egyetlen mérce, hogy melyik szolgáltatás életképes.

3. Az árutulajdonos megbízó és a fuvarozó a saját korábbi szerepükből kilépve, egyre többet tudnak a hagyományos szállítmányozásról. A megbízó és a fuva-

* Az előadás 2004. február 26-án hangzott el a KTE által rendezett „Irány az EU felé a Közlekedésben" című konferencián.

ros megtalálják egymást, gyakran megtakarítják a hagyományos szállítmányozói szolgáltatást, meg a díját.

4. A szállítmányozó maga is hozzájárul a hagyományos szállítmányozási piac leépüléséhez, amikor – a gazdasági és jogi feltételekkel élve – nem bizományosként, hanem vállalkozóként tevékenykedik. A szállítmányozói szolgáltatást átvételi díjon vállalja. A díjban elérhető profit százalék a vállalkozó titka, de az éles piaci verseny ezt erősen limitálja. A fuvarozóval megállapodott mennyiségi kedvezmények is rejtve maradnak a szállítmányozó átvételi díjában. A bizományosi helyébe lépett vállalkozói szolgáltatást a Ptk. nem definiálja, ennek pótlása még sokáig várat magára. Jogszabályi értelmezési gondok és önkormányzati adó ellenőrzési problémák következtek a helyi adókat illetően is.

5. A nemzetgazdaság és egyes ágazatai fejlődése automatikusan változtatja a szolgáltatások – közöttük az árutovábbító szolgáltatások – minősége, hasznossága iránti igényeket. A hagyományos szállítmányozói szolgáltatás idejét múlttá válik. Ez a folyamat a magyar gazdaság fejlődéséből önmagából is következik, de a működő tőkével bejött új technológia, kooperációs folyamatok felerősítették. Az elmúlt 10-15 évben Magyarországra bejött magas felkészültségű, tőkeerős, nemzetközi hálózatokkal rendelkező szállítmányozók, logisztikusok, disztribútorok, fuvarozók, pénzintézeti háttér, stb. magukkal hozták azt a mintát, ami a termelési és kereskedelmi folyamatok ilyen szolgáltatásra vonatkozó keresletét jobban kielégíti. A korábbi hagyományos magyar szállítmányozó előtt az a nem kis feladat áll, hogy ezt a magasabb színvonalat úgy kell megvalósítania, hogy a színvonal képviselőivel azonnal versenyezni is tudjon.

6. Mit tesz ehhez a folyamathoz az EU-hoz való integráció? Mint ismeretes a szállítmányozási tevékenységekre az EU nem hozott létre integrált szabályozást. A tevékenység jogi feltételei, az egyes tagországokban, kisebb-nagyobb mértékben eltérnek. Ugyancsak itt kell megemlíteni, hogy az EU feltételeihez való igazodás a magyar szállítmányozók számára nem 2004. május 1.-vel kezdődik. A magyar gazdaság EU-hoz való orientálódásának folyamata a nemzetközi piacokon, és itthon is, megtanította a magyar szolgáltatókat az egyes EU tagországokban – következésképp az EU piacain – érvényes játékszabályokra. A szállítmányozók 2004. május 1. utáni működési feltételeit a kereskedelmi-, vám- és fuvarozási feltételek, integrált EU jogszabályok határolják körül.

A közösségen belüli árutovábbítás folyamata, az EU természetrajzából (belső vámok leépítése) következően, elvben kevesebb akadályba ütközik, tehát gyorsabbnak, és olcsóbbnak is kell lennie. A magyar szolgáltató számára ez nem egyértelműen megnyíló perspektíva. A közúti pályák telítettsége (a határátmeneti várakozások elmaradása ellenére is) fizikai korlát, a magyar közúti fuvarosok által leginkább használt EU országokban az autópálya díjak bevezetése, a vezetési- és pihenési időkkel kapcsolatos ÁÉTR egyezmény szigorú betartása a magyar szolgáltató számára egyelőre többletköltségeket, plusz szervezési feladatokat jelent.

A közúti fuvarozók sokféle módon ítélik meg az EU-n belüli versenyhelyzetüket. Egyetlen biztos pont, hogy – a korábbi közúti engedély elosztási rendszer jótékony hatására – a nemzetközi közúti árufuvarozó járműparkunk kiállja a korábbi EU tagok ilyen parkjával való összehasonlítást. Sok olyan hazai vállalkozó piacra lépésére számíthatunk, akik eddig, tevékenységi engedély hiánya miatt, nem vehettek részt, vagy kis teherbírású járművekkel fuvaroztak. Hogyan változik a más EU tagországok béli fuvarosok aktivitása a magyar piacon? Hogyan hatnak majd a magyar közlekedési fejezetben rögzített mentességek? Ezek foglalkoztatják a fuvarozókat, de a szállítmányozókat is 2004-ben.

Nagy dilemma az EU ÁFA szabályainak alkalmazásából származó hatások felmérése. A szállítmányozónak meg kell tanulnia az EU ÁFA adószámok elmaradhatatlan használatát, számolnia kell azzal, hogy a magyar megbízásban végzett nemzetközi fuvarozásnál az ÁFA tartalmát többlet-finanszírozási feladatként fedeznie kell. Méghozzá az EU tagországok közötti összehasonlításban magasnak számító magyar ÁFA kulcs szerint!

Itt csak jelzésszerűen, de beszélni kell róla, hogy a hagyományos szállítmányozó „túlélő készlete" a vámügynöki szolgáltatás kereslete drasztikusan lecsökken. Az EU-ba való belépés ilyen következményét kellő időben felismertük. Az innen kiszoruló szakemberek átirányítására, átképzésére az érintett szakmai érdekképviseletek (Konföderatív Tanács) számos utat próbáltak ki, de a pénzügyi lehetőségek korlátozott volta miatt, a váltást az érintett társaságok és alkalmazottak szenvedik meg.

Az EU-hoz való kapcsolódás informatikai, statisztikai adatszolgáltató rendszerei további ismeretek megszerzését eszközök beszerzését tették szükségessé. Példaként Az Új Számítógépes Tranzitrendszer (NCTS) belépését a vám területén, vagy a kapcsolattartó irodák szerepét és hálózatát, az EU ÁFA számok nyilvántartása és lekérdezése területén. Az INTRASTATISZIKA fogalmával a szállítmányozók még csak most ismerkednek.

7. Az előbbi 6 pontban, inkább csak felsorolásként érintettük azokat a jellemző folyamatokat és tényezőket, amelyek a magyar szállítmányozás piacán a belépést közvetlenül megelőző időben befolyásolták, és ma is befolyásolják. A képbe egy további, az elmúlt egyket évben hatni kezdő piaci ténye-

zőt is be kell kapcsolnunk, amely ugyan nem az EU-ba való belépésünkből származik, de a gazdaságra és az árutovábbítás szolgáltatóira erőteljesen hatni fog. Röviden úgy fogalmazhatnánk, hogy „a működő tőke egy része keletre tart". Ez önmagában véve is erősen befolyásolja a magyar szállítmányozók piaci lehetőségeit. A szomszédos országokban, vagy távolabbi térségekbe telepített gyártó kapacitások, összeszerelő üzemek árumozgásai a magyar piacról kiesnek. Kevés olyan felkészültségű magyar szállítmányozó van, aki ezeket a mozgásokat akárcsak a szomszédos, de már EU-n kívüli országok felé követni tudja. Ugyanakkor nem valószínű, hogy az említett magyarországi gyártásokkal hozzánk betelepült logisztikai, disztribúciós szolgáltató a gyártó átköltözésével a magyarországi piacot feladná.

A működő tőke tovább költözésének az olcsóbb munkaerő felé Magyarországon egy további következménye is lesz. Ez a felszabaduló szerelőcsarnokok hasznosítása. A legegyszerűbb, ha a többnyire korszerű, könnyűszerkezetes csarnokokat más ipari, kereskedelmi tevékenységekhez veszik át. Számolni kell azonban azzal is, hogy egy részük kihasználatlan marad, vagy esetleg raktárként funkcionál. A korábbi összeszerelő csarnokokból raktárak, helyi raktár logisztikai bázisok lesznek. Ez a tendencia egyértelmű és meghatározó tényező lesz a raktárkapacitások nyomott piacán.

8. Magyarország EU csatlakozásának legkedvezőbb módja lenne, szakmai szempontból, az EU regionális logisztikai központ rendszerébe való mielőbbi beépülés. Magyarország földrajzi helyzete indokolná, hogy az új EU határok mentén, a határokon túlnyúló jelentőségű logisztikai központok épüljenek ki. Erre azonban – jóllehet az országos jelentőségű logisztikai központok hálózata koncepcionálisan kellően előkészített, az országos területfejlesztési terv része – a kedvező megoldásra, invesztíciós források hiányában, nem lesz mód. A vállalkozói tőke bevonása az eddigi logisztikai bázisok kiépítésénél kedvező tapasztalatokkal szolgál. Az EU és a szomszédos harmadik országok közötti logisztikai bázisok azonban nagyobb léptékű állami, vagy államilag garantált befektetéseket feltételeznek. Mivel belátható időn belül a helyzet alapvető javulására nem számíthatunk, el kell fogadni azon szakemberek álláspontját, akik legalább a Sopron-Bilk-Záhony logisztikai tengely kiépítését sürgetik, vegyes állami és vállalkozói háttérrel.

9. A szállítmányozó EU-n belüli jövője mindenképpen csak a korszerű árutovábbítói szerep lehet. Meg kell mondani, hogy ezt a tevékenységet sem a „szállítmányozó" de még a „logisztikai szolgáltató" sem fedi le teljesen. A „szállítmányozó" szó, mint tudjuk, eddig sem volt szerencsés magyarítása a speditőr fogalmának. A szakmán kívüliek körében a szállító-, szállítmányozó szavak tartalma összemosódott és reménytelennek tűnt, hogy a köznapi szóhasználatban, vagy akár a sajtóban, egyértelművé váljon, hogy milyen szolgáltató is a szállítmányozó. Az pedig egy új dilemma, hogy az árufeladó és a fogadó közötti jól szervezett, a technológiához is igazodó árumozgást megvalósító szolgáltató már nem azt a szolgáltatást nyújtja, mint az u. n. „hagyományos szállítmányozó". Szóval, ha a szállítmányozó fogalom eddig sem volt szerencsés, most, a szolgáltatás új minőségére tekintettel, végképp találni kellene egy alkalmasabb megfogalmazást. Természetesen magyar kifejezés használata a szándék. A kérdés messzire vezet, mert az utóbbi évtized eredménye volt, hogy definiáltuk a szakmánkba vágó legmagasabb szakmai képzettséget: a „nemzetközi szállítmányozási és logisztikai menedzser"-t. Ha marad a „szállítmányozó", ünnepélyesen és végérvényesen ki kell mondani, hogy ez már egy egészen más tartalmú szolgáltatást takar.

10. A Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége helyénvalónak tartaná, hogy az ország EU taggá válásával egyidejűleg ismét napirendre kerüljön a szállítmányozási piacra lépés szabályozása.

Amikor a Szövetség, több évvel ezelőtt, a jogi szabályozást kezdeményezte, az a szándék vezette, hogy a rendszerváltozással megvalósult teljes liberalizáció ellenére is legyen szakmai norma. Már akkor is nyomós szempont volt, hogy a szállítmányozó megbízhatóságát hitelesíteni kell. A hazai piacon és az EU piacán egyaránt. Mint ismeretes ez a szabályozás eddig nem tudott megvalósulni. Az EU tagországok szállítmányozóival folytatott versenyben egyre inkább azok maradnak alul, akik egy piac szabályozás feltételeit sem lettek volna képesek teljesíteni. Továbbra is aktuális, hogy a szolgáltatónak szakmailag felkészültnek, pénzügyileg stabilnak kell lennie és meggyőződésünk, hogy erről valakinek igazolást kell kiállítania. A magyar szállítmányozóknak a többi EU tagországban való működéséhez ilyen tanúsítvány nélkülözhetetlen lesz. Más megoldás híján, az MSzSz Közgyűlése 2003-ban u. n. önkéntes regisztrációt határozott el (a bejelentett társasági adatok rögzítésével a pályázó magyar szállítmányozói, illetve logisztikai szolgáltatóként regisztráltathatja magát). 2004-ben a Szövetség megvalósítja az u. n. „minősített" regisztrációt, ez annyival lesz több, hogy nemcsak rögzíti a társaságok bejelentett legfontosabb adatait, de felül is vizsgálja, minősíti, hogy a jelentkező megüti-e a megkívánt szakmai színvonalat. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kezdeményezése a szállítmányozási tevékenység szabályozásának tudományos megalapozására nem keresztezi MSzSz szándékát, hanem éppen egybeesik azzal. A Szövetség üdvözli, és minden rendelkezésére álló módon segíteni kívánja a szállítmányozói piacra lépés állami-, kamarai-, szakmai érdekképviseleti szabályozását.

Résumé

Dr. Ferenc Kovács: La politique des transports renaissante hongroise 162
Le parlement de la République Hongroise a accepté la concept tion de la politique des transports élaborée par le Ministère d'Économie et Transports et soumise par le Gouvernement pour la periode entre 2003 et 2015. Le chef adjoint de cabinet des transports présente les antécédents et les contents de la conception.
Zoltán Járai: Sur le parking –autrement 171
L'auteur veut d'explorer les causes des transports et dedans les causes du parking. Il donne des propositions pour la solution des problèmes concernant les action nécessaires dans l'intérêt de la métropole habitable. Il explique certains connexions, la négligence desquelles – selon l'opinion de l'auteur – a conduit au développement de la situation présente.
Dr. László Ruppert: Les tâche les plus importantes du développement des transports hongrois entre 2004 et 2006 175
L'auteur résume les aspects les plus importants du programme d'action élaborés dans l'Institut de Recherche de l'Économie Mondiale de l'Académie de Sciences Hongroise – avec l coordintion du directeur scientifique de Dr. Éva Ehrlich - , qui doit mettre en œuvre dans le travail du Gouvernement des Transports entre 2004 et 2006. Il explique les idées les plus importantes concernant le transport routier, ferroviaire, fluvial et aérien, ainsi que celles du transport urbain.
Mme Dr, Lászlóné Tánczos-Dr. Zoltán Bokor: Les possibilités d'adaptation praticables des systèmes
de formation des prix basé sur les coûts sociaux 185
Les auteurs donnent un aperçu des résultats les plu nouveaux concernant l'introduction des nouveaux types des systèmes des charges à la fin d'une série d'article s'occupant des questions théoriques et pratiques de la formation des prix basée sur les coûts sociaux, Ils considèrent le fond théorique de la stratégie d'utilisation et puis ils donnent des propositions concertes pour la forme possible et pour la tenue possible des scénarios spécialisés sur les secteurs du transport individuel.
Dr. András Katona: L'annuaire de la Musée des Transport XIII. été publiée (2001-2003) 193
Les chercheurs de la Musée des Transports se sont présentés avec un nouvelle tome ayant un grande importance dans la série des publications de l'histoire des transports. Le directeur général de la Musée explique, quels thèmes sont expliqués dans des parties individuelles du tome. Ce sont les travaux de la Musée entre 2001 et 2002, qui donne le résumé de l'histoire, des études sur l'histoire des transports et de la méthodologie et le renouvellement de certains objets d'art ayant une importance grande.

Summary

Dr. Ferenc Kovács: The renewing Hungarian transport policy 162
The Parliament of the Hungarian Republic has accepted on the 22 March 2004 the Transport Policy Conception elaborated in the Ministry of Economy and Transport and submitted for the period between 2003 and 2015 by the Government. The deputy state secretary reviewed the preliminaries and contextual considerations in this article.
Zoltán Járai: About the parking - otherwise 171
The author wish to explore the causes of the transport and within this the parking problems in Budapest,. He gives solution proposals for the activities to be carried out for the sake of the utilisable capital town in the article. He explains the elements, the neglect of which – in his opinion – led to the development of the present situation.
Dr. László Ruppert: The most important tasks of the Hungarian transport development
and maintenance between 2004 and 2006 175
The author presents the most important viewpoints elaborated in the action program proposal in the World Economy Research Institute of the Hungarian Scientific Academy – under the co-ordination of the scientific director Dr. Éva Ehrlich - , which are expedient to enforce in the operations between 2004 and 2006. He explains the most important ideas related to the area of the road, railway, waterway and urban transport as well.
Mrs. Dr. László Tánczos- Dr. Zoltán Bokor: The practical adaptation possibilities
of the transport pricing systems based on the social costs 185
The authors summarise the newest research results related to the introduction of the new type charge-systems in the closing article series dealing with the theoretical and practical issues of the transport5 pricing based on the social costs. They consider the theoretical background of the implementation strategy, and then give a concrete proposal for the development of the possible form and content of the implementation scenarios specialised for the individual transport sectors following the gradual realisation principles.
Dr. András Katona: The Yearbook XIII. of the Transport Museum (2001-2002) was published 193
Under the transport historical publications the research staff of the Transport Museum presented an important newer tome. The director general presents, with which themes the individual parts deals with in the tome. So he presents the work of the museum between 2001 and 2002 and the history of the archives, the transport historical and methodological studies and the renewal of some important engineering objects.

Zusammenfassung

Dr. Kovács, Ferenc: Die sich erneuernde ungarische Verkehrspolitik 162
Das Parlament der Republik Ungarn hat am 22. März 2004 den durch das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr erarbeiteten, durch die Regierung vorgelegten Konzept der Verkehrspolitik für den Zeitraum zwischen 2003 und 2015 gebilligt. Der stellvertretende Staatssekretär für Verkehr überblickt die einschlägigen Vorereignisse und die inhaltlichen Zusammenhänge in diesem Artikel.
Járai, Zoltán: über das Parken – anders 171
Der Autor bestrebt sich nach der Erschließung der Verkehrs- und darunter der Parkprobleme in Budapest. Lösungsvorschläge werden für die unbedingt notwendigen Maßnahmen im Interesse der bewohnbaren Hauptstadt vorgestellt. Es werden mehrere Zusammenhänge hervorgehoben, deren Vernachlässigung – seiner Meinung nach – zum Auftritt der derzeitigen Lage führte.
Dr. Ruppert, László: Die wichtigsten Maßnahmen der ungarischen Verkehrsentwicklung und –Erhaltung zwischen den Jahren 2004 und 2006 175
Der Autor gibt im Entwurf eines, im Forschungsinstitut für die Weltwirtschaft der Ungarischen Wissenschaftlichen Akademie – unter der Koordinierung der wissenschaftlichen Direktorin Dr. Éva EHRLICH - gefertigten Aktionsprogramms die wichtigsten Gesichtspunkte bekannt, welche die Regierung des Verkehrswesens zweckmäßigerweise in der Arbeit im Zeitraum vom 2004 bis 2006 zur Geltung bringen sollte. Die wichtigsten Vorstellungen in Bezug auf die Ressorts Straßen-, Eisenbahn-, Binnenwasser- und Flugverkehr sowie öffentlicher Verkehr werden zum Ausdruck gebracht.
Dr. Tánczos, Lászlóné – Dr. Bokor Zoltán: die praktischen Adaptationsmöglichkeiten der sich auf den sozialen Kosten beruhenden Preisbildungssysteme des Verkehrs 185
Die Autoren fassen die neuesten Forschungsergebnisse in Verbindung mit der Einführung der neuartigen Preissysteme als Abschluss einer, die theoretischen und praktischen Fragen der Verkehrspreisbildung auf gesellschaftlicher Basis behandelnden vierteiligen Artikelserie zusammen. Der theoretische Hintergrund der Implementierungsstrategie wird berücksichtigt und es werden konkrete Vorschläge zur Gestaltung der möglichen Form und Inhalte der für die einzelnen Verkehrsressorts spezialisierten, der sukzessiven Verwirklichung folgenden Anwendungsdrehbücher unterbreitet.
Dr. Katona, András: Das XIII. Jahrbuch des Verkehrsmuseums (2002-2003) wurde veröffentlicht 193
In der Reihe der Veröffentlichungen der Verkehrsgeschichte meldete sich der Forschungsstab des Verkehrsmuseums mit einer neueren Ausgabe. Der Generaldirektor des Museums gibt bekannt, welche Themen die einzelnen Teile der Veröffentlichung behandeln, so die Arbeit des Museums in den Jahren 2001 und 2002, die Übersicht der Geschichten der Sammlungen, die verkehrsgeschichtlichen und methodischen Studien und die Erneuerung einiger Kunstwerke von hervorragender Bedeutung.

250,–Ft