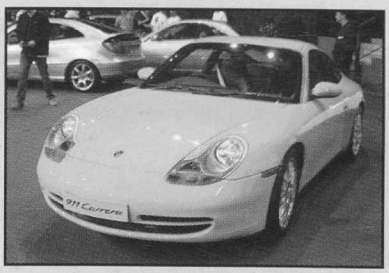
2006. 5. 52.

Közlekedéstudományi Szemle

5.
2006
MÁJUS
LVI. ÉVFOLYAM

2006 MÁJ 19.
Közlekedéstudományi Intézet és Könyvtár
BUDAPEST

A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe



Intermodális áruszállítási lánc menedzsment

A hosszú távú versenyképesség feltételei a közforgalmú közlekedésben

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, FUVAROS TANODA BT, GySEV, HUNGAROCONTROL, KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART PassNave SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI Rt., MAHART SZABADKIKÖTŐ, MÁV (fő támogató), MÉSZÁROS ÉS TÁRSA HAJÓMÉRNÖKI IRODA, MTESZ., PIRATE BT., STRABAG Építő Rt., UKIG, UVATERV, VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY, BALATON, BORSOD, GEMENC, HAJDU, HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA, VOLÁN EGYESÜLÉS, VOLÁNBUSZ, WABERER'S HOLDING LOGISZTIKAI RT.
Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

Dr. Udvari László	elnök
Dr. Ivány Árpád	főszerkesztő
Hüttl Pál	szerkesztő

A szerkesztőbizottság tagjai:
Dr. Békési István, Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Domokos Ádám, Dr. habil. Gáspár László, Dr. Hársvölgyi Katalin, Horváth László, Mészáros Tibor, Dr. Menich Péter, Mudra István, Nagy Attila, Nagy Zoltán, Saslics Elemér, 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 460,– Ft, egy évre 5520,– 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. Tánczos Lászlóné – Nagy Zoltán: A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe (II. rész) 162
A Közlekedéstudományi Szemle múlt havi és jelen számában megjelenő kétrészes cikk egy átfogó kutatás eredményéről ad tájékoztatást. A szerzők feltárják és elemzik a hazai intermodális szállítási láncok nemzetközi logisztikai rendszerekbe történő bekapcsolásának jellemző vonásait és összefüggéseit.

Dr. Bokor Zoltán: Intermodális áruszállítási lánc menedzsment 171
A szerző – nemzetközi szabályozási környezetből kiindulva – a tanulmányban megkísérli megfogalmazni a vasútra épülő intermodális áruszállítási láncok menedzsment rendszerének megváltozott keretfeltételekre igazított átfogó modelljét.

Kelemenné Erdős Anikó: A hosszú távú versenyképesség feltételei a közforgalmú közlekedésben. 178
A szerző a tanulmányban a piacliberalizáció kihívásaiból kiindulva a személyszállító vasúti és közúti közlekedési vállalatok hosszú távú versenyképességének feltételeit kutatja és elemzi.

Dr. Ercsey Zoltán – Martinka István: A határokon átmenő forgalom történeti háttere és szabályozása 187
A szerzőpáros részletesen elemzi a cikkben a határokon átmenő forgalom történeti hátterét és javaslatokat tesz azok korszerű szabályozására.

Dr. Prezenszki József: KTE Irodalmi Díjasok 2005. évben. 197
A Közlekedéstudományi Egyesület Irodalmi Díj Bizottságának vezetője kivonatosan, ismerteti a KTE három szaklapjában 2004. július 1 – 2005. június 30 között megjelent azon hat cikket, amelyek szerzői Irodalmi Díjat nyertek.

Szerzőink:

Dr Tánczos Lászlóné az MTA doktora, a BMGE Közlekedésgazdasági Tanszék tanszékvezető tanára; *Nagy Zoltán* a BMGE Közlekedésgazdasági Tanszéken mestertanár; *Dr. Bokor Zoltán* vezető tanácsos a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban, egyetemi docens a BMGE Közlekedésgazdasági Tanszéken; *Kelemenné Erdős Anikó* levelező PhD hallgató a BMGE Gazdaságtudományi Karon, ügyintéző a MÁV Zrt. Személyszállítási Üzletágon; *Dr Ercsey Zoltán* okl. villamosmérnök, okl. közgazdász a MÁV Zrt. nyugalmazott irodavezetője; *Martinka István* okl. közgazdász, a MÁV Zrt. VMMSzK fejlesztőmérnöke; *Dr. Prezenszki József* a közgazdaságtan kandidátusa, nyugalmazott egyetemi docens.

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

Dr. Tánczos Lászlóné -
Nagy Zoltán

LOGISZTIKA

A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe

II. rész*

1. Előzmények, célkitűzések, felépítés

Az előző számban megjelent „A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe – I." című cikk a hivatkozott kutatás során elvégzett munka azon eredményeiről adott áttekintést, amelyek értékelést adtak az európai szállítási-logisztikai szolgáltatások piacának jellemzőiről és bemutatták a jelentősebb hazai integrált intermodális szolgáltatók jelenlegi működési gyakorlatát. A cikk első része az elemzésekre épülő legfontosabb megállapítások összegzésével zárult.

A kétrészes cikk jelen számban közölt második része – a korábban vázolt célkitűzéseknek megfelelően – a jelenlegi gyakorlat értékelését követően

- meghatározza azt a technológiai-szervezési követelményrendszert, amelynek teljesítése az integrált logisztikai láncokba történő bekapcsolódás előfeltétele, továbbá,
- a jelenlegi helyzet és a felállított követelményrendszer összevetésével kialakítja és bemutatja azokat a korszerűsítési javaslatokat, amelyek gyakorlatba ültetése elősegíti a célirányos és szabványos alapokon nyugvó, összehangolt szolgáltatásfejlesztést.

A cikk további pontjai áttekintik a nemzetközi áruszállítás szabályozási rendszerét és a várható fejlődési irányokat, majd sor kerül az alkalmazott eszközpark és a technológia szabványosítási igényeinek tárgyalására. Ezt követi a hazai logisztikai gyakorlat és a nemzetközi intermodalitási elvárások összevetéséből levonható legfontosabb következtetések, megállapítások bemutatása és az intermodális szállítási piac fejlesztési lehetőségeinek elemzése, valamint az ezen folyamatokat támogató közlekedéspolitika értékelése.

A teljes kutatási projekt harmadik részfeladatának kidolgozásakor az előző fázisokban megkezdett munka oly módon bővült, hogy az első két fázisban nyert eredményeket szintetizálva, először gap-elemzési módszerrel feltártuk a hazai logisztikai gyakorlat és a nemzetközi intermodalitási elvárások közötti eltéréseket, majd részletesen vizsgáltuk az intermodális szállítási piac fejlesztési lehetőségeit, ill. elemeztük az egyes megoldások implementálásának hatásait. Végül kijelöltük a hazai feltételrendszer fejlesztésére javasolható lépéseket, kitértünk a közlekedéspolitikai keretrendszer kialakítását meghatározó, – a nemzetközi interoperábilis logisztikai hálózatokba történő bekapcsolódás harmonizációja szempontjából – fontos szempontokra.

2. A nemzetközi áruszállítás szabályozási rendszere és a várható fejlődési irányok

A közlekedési hálózatok és logisztikai központok fejlesztése révén Magyarország mindinkább gyűjtő-elosztó regionális központtá válik. Ebből adódóan a magyar közlekedéspolitika feladata, hogy a tranzitszerepből, valamint a gyűjtő-elosztó központ szerepéből eredő kötelezettségeknek megfeleljen és a rendelkezésre álló adottságokat maximálisan használja ki. Éppen ezért a magyar közlekedéspolitika stratégiai fő irányai a következők:

* A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésgazdasági Tanszéke a 2004-ben elnyert KOZ-00011/03 KPI sz. pályázat keretében az elmúlt 2 évben kidolgozta „A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe" c. kutatási projektet. A kutatás a Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal támogatásával készült. A Közlekedéstudományi Szemle 4. és 5. számában megjelent kétrészes cikk e kutatás eredményeiről ad áttekintést. A kutatási téma második és harmadik fázisának kidolgozásában közreműködött Dr. Bokor Zoltán egyetemi docens, Nagy Zoltán mestertanár, Kővári Botond egyetemi tanársegéd, Mészáros Ferenc egyetemi tanársegéd és Török Ádám doktorandusz hallgató. A kutatás témavezetője Dr. Tánczos Lászlóné egyetemi tanár volt.

- az Európai Unióba való szerves integrálódás elősegítése;
- a környező országokkal a regionális kapcsolatok feltételeinek javítása;
- a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása;
- az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a közlekedésbiztonság növelése, a környezet védelme;
- a szabályozott verseny és a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése.

A kombinált áruszállítást részben kényszer és részben az érdek szülte. Kényszer, mert az egyes országok korlátozzák a kiadható közúti áthaladási engedélyeket, sőt megszorításokat írnak elő a tengelyterhelésre, az össztömegre, a környezetkárosítás mértékére, korlátozzák a fuvarozási időt. Ezek a korlátozások és tiltások kényszert jelentenek a hazai fuvarozóra a nemzetközi forgalomban, és hazánk is hasonló eszközökkel él az idegenekkel szemben. Érdek, hogy a közutak forgalma és ezáltal a környezetkárosítás csökkenjen. Energia takarítható meg a kombinált áruszállítási technológiával. Ezek, összhangban a Fehér Könyvvel, az *egész nemzetgazdaság közös érdekét szolgálják*. Ezzel a megoldással *a vasút kapacitás-kihasználása és részaránya növelhető*.

2.1. Várható fejlődési irányok

Az európai áruszállítási piac újjáalakuló környezetét a következők jellemzik:

- az áruszállítási szolgáltatások deregulációja minden alágazatban;
- a közlekedési-szállítási tevékenységek privatizálása, PPP megoldások a közlekedési infrastruktúra-fejlesztés finanszírozásában;
- szigorodó környezetvédelmi előírások;
- erősödő politikai nyomás az intermodális szállítás igénybevételére;
- az áruszállítási szolgáltatások piacának kiterjedése földrajzi, szolgáltatási és szállított árufajta szempontból;
- technológiai fejlődés, valamint az információs rendszerek és telematikai megoldások intenzívebb használata.

A megújuló gazdasági-politikai környezet kedvező feltételeket kínál az áruszállítási rendszerek fejlesztéséhez, azaz az erőforrások (*járművek, infrastruktúra*) hatékonyabb kihasználásához, a kevésbé környezetszennyező, s az egyes szállítási módok előnyös tulajdonságait kombináló árutovábbítási formák térnyeréséhez, valamint a szabályozott fuvarpiaci versenyben rejlő gazdaságpolitikai előnyök kiaknázásához. Ezek a lehetőségek akkor használhatók ki igazán, ha tekintetbe vesszük a logisztikai tendenciákból származó új piaci kihívásokat és az ezekből levezethető követelményeket (ezek részletes bemutatását lásd: Bokor Z.: Az intermodális logisztikai szolgáltatások helyzetének értékelése fejlesztési lehetőségeinek feltárása. Logisztika, BME OMIKK, X. évf. 3. szám, 2005. május-június, p. 22-64.).

Az áruszállítási módok lehetséges jövőbeli (hozzávetőleg 2010-es időhorizontú) szerepével kapcsolatos elemzés a stratégiai előrejelzéssel és technológiai előretekintéssel foglalkozó nemzetközi *K+F* programok eredményeinek szintetizálásán alapul. Ennek alapján az áruszállítás munkamegosztását tekintve megállapítható, hogy a vizsgált időszakban a közúti közlekedés részarányának további növekedése prognosztizálható az országokon belüli szállításokra, csaknem az összes gazdasági ágazatban. Ugyanakkor a központ-alközpont (hub-satellite) és az átrakási/transzformációs (break-bulk) rendszerek fejlődése előtérbe helyezi a közúti szállítást nagy távolságra nagy tételű árut gazdaságosabban továbbító módokkal (vasút, hajózás) kombináló intermodális szállítási megoldásokat. Ezen túl a vasúti közlekedés és a hajózás szerepe továbbra is fontos lesz a tömegáruk nemzetközi és/vagy nagytávolságú szállításainak tekintetében, így pl. a hulladékkezelésben, olaj- és vegyiparban. A légi közlekedés részaránya olyan szektorokban erősödhet, amelyek nagy értékű és/vagy nagy távolságra gyorsan továbbítandó áruk mozgatását igénylik (pl. csomagküldés). Végül a csővezetékes szállítás esetében nem várható lényeges forgalomnövekedés a korlátozott igénybevehetőség (csak speciális árukra) és a nagy létesítési költség miatt.

2.2. A logisztikai szolgáltatók szerepe a keresleti/kínálati viszonyok és az intermodalitás alakításában

A szállítási, raktározási és egyéb logisztikai tevékenységek kiszervezésének gyakorlata immár több évtizedes múltra tekint vissza. Az ilyen típusú – „csinálni vagy megvenni" (make or buy) – üzleti döntések fő mozgatóereje eddig leginkább a költséghatékony alternatívák kiválasztásában merült ki, de újabban, a megrendelő-teljesítő viszony átalakulásával egyre inkább a megbízhatóság kerül előtérbe. Ez olyan megfontolásokból indul ki, mint a piaci lefedettség növelése, vagy a rugalmas, vevői igényekhez igazított teljesítés. Mindebből pedig olyan elvárt logisztikai szolgáltatásjellemzők következnek, mint például a hosszabb távra garantált és kiszámítható rendelkezésre állás, és a személyre szabott, gyakran értéknövelő többletteljesítményt – pl. összeszerelés, csomagolás, minőségbiztosítás, IT (information technology) – is tartalmazó szolgáltatási paletta.

Az üzleti kapcsolatok kooperatívabbá, szorosabbá válása előreláthatólag a közeljövőben is folytatódik, mivel az európai termelő/kereskedő vállalatok versenyképessége alapjában függ attól, hogy mennyire gyorsan tudnak reagálni a piaci változásokra, illetve milyen hatékonysággal és rugalmassággal képesek anyag- és információáramlási folyamataik megszervezésére, lebonyolítá-

sára. Ezzel kapcsolatban a következő trendek további piacbefolyásoló hatásával kell számolni:

- a teljes szállítási/árutovábbítási lánc optimálissá tételét segítő ellátási lánc menedzsment technikák fejlődése, gyakorlati alkalmazásának kiszélesedése;
- az ellátási lánc globalizálódása, ami megköveteli a földrajzilag kiterjedt beszerzési/értékesítési hálózatok gazdaságos működtetését lehetővé tevő szervezési és technológiai megoldások adaptálását;
- az információáramlást gyorsabbá tevő és az üzleti kapcsolatokat kiszélesítő Internet bázisú e-business technikák, közöttük a valós idejű (real time) árutovábbítási lánc modellező és szervező virtuális logisztikai megoldások előretörése;
- a stratégiai partnerségi kapcsolatok meghatározóvá válása a nem főtevékenységek kiszervezési gyakorlatában (is).

A logisztikai szolgáltatók nemcsak elviselői, de alakítói is a keresleti/kínálati viszonyoknak. E szerepük/lehetőségük elsősorban attól függ, hogy milyen mélységű/fokú a logisztikai tevékenység kiszervezettsége, azaz mennyiben integrálódnak a megbízók üzleti-üzemi folyamataiba. A logisztikai szolgáltatók piaci viszonyok formálásában betöltött szerepét – további mélyebb vizsgálatoknál – a következő tényezők mentén célszerű elemezni:

- a szolgáltatók részvétele a vállalati logisztikai tevékenységben és az intermodális szállításban;
- a szolgáltatók proaktivitása (kezdeményezőkészsége, kereslet „elébe menése" a látens igények feltárása, új megoldások bevezetése terén);
- a szolgáltatók kompetenciája: pénzügyi, fizikai, humán, technológiai és szervezeti erőforrás ellátottsága, illetve műszaki-technikai és koordinációs-szervezési képességei, készségei;
- a szolgáltatók logisztikai-szállítási teljesítményekre gyakorolt hatása.

E tényezők közül a legfontosabbak szerepét a következő alpontokban világítjuk meg.

2.3. Részvétel az intermodális szállításban

Egy európai felmérés eredményei szerint a logisztikai szolgáltatók mintegy 60%-a használ/kínál intermodális szállítási megoldásokat. 8%-uk a jövőben tervezi bevezetésüket, míg 32%-uk jelenleg nem foglalkozik velük. Szignifikáns különbség van viszont a kombinált szállítás alkalmazásában a szerint, hogy a szolgáltatók mely iparágak kiszolgálásában tevékenykednek: például az elektronikai és high-tech szektorok kevésbé, míg a vegyipari, élelmiszeripari és gépjárműipari megbízók az átlagosnál jobban preferálják az intermodalitást. A felmérés azt is kimutatta, hogy a megbízók általában akkor használják a kombinált szállítást, ha azt saját logisztikai szolgáltatójuk üzemelteti. Az intermodális szolgáltatást nyújtók többsége (kb. 70%-a) ugyanakkor olyan megoldást ajánl, amelyben több partnerszolgáltató is részt vesz (vagyis nem csak önmaga szervezi/bonyolítja).

Az intermodális szállítási rendszerek tervezésével, implementálásával és működtetésével kapcsolatos döntések meghozatalát – a nemzetközi tapasztalatok szerint – a megbízók és a logisztikai szolgáltatók kb. fele-fele alapon osztják meg egymás között. A szolgáltatók leginkább az implementációs döntésekben, azokon belül is főleg a közlekedési-szállítási operátorokkal történő szerződéses kapcsolatok kialakításában vesznek részt nagyobb intenzitással.

A logisztikai piaci proaktivitás terén szignifikáns különbség mutatkozik az egyes szolgáltató típusok között. A legnagyobb különbség a szállítási szolgáltatók és a megoldásszállítók esetében tapasztalható, ami arra enged következtetni, hogy ok-okozati kapcsolat áll fenn a proaktivitás és a kiszervezettség foka/szintje között (minél nagyobb a kiszervezettség foka, annál proaktívabb a szolgáltató). A szállítási szolgáltatókra a teljes döntéshozatali folyamat során inkább a reaktív (követő, már létező igényekre reagáló, nem pedig azok elébe menő) magatartás a jellemző. Ezzel szemben a megoldásszállítók a döntéshozatal szinte valamennyi fázisában, ezek közül is különösen a logisztikai rendszer funkcionális és hálózati tervezésében előrelátóak, holisztikus szemléletűek. A disztribúciós szolgáltatók közel hasonlóan viselkednek, mint a megoldásszállítók, egy lényeges különbséggel: a stratégiai döntés előkészítésben és hozatalban inkább reaktív magatartás jellemző rájuk.

Ha az intermodalitással kapcsolatos előrelátást, kezdeményező készséget tekintjük, a rendelkezésre álló nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a megbízók és a szolgáltatók eltérő módon értékelik a helyzetet. A megbízók szerint a logisztikai szolgáltatók általában reaktív módon járnak el, ha az intermodális szállítás előmozdításáról van szó, míg a szolgáltatók alapvetően minden vonatkozó területen proaktívnak tartják magukat. Kivételt képez a speciális kombinált szállítási eszközök és létesítmények tervezése és implementálása, mert azt nem érzik feladatuknak.

A logisztikai rendszerek megtervezéséhez szükséges, kritikus technikai, humán és szervezeti erőforrások tekintetében az ellátottság a megoldásszállítók és disztribúciós szolgáltatók esetében megfelelő, míg a szállítási szolgáltatóknál elmarad az elvárttól. Különösen a humán erőforrás terén jelentős a lemaradás. Az implementációnál fontosnak tekintett pénzügyi és technikai erőforrások többnyire mindegyik típusú szolgáltatónál elégségesek. Itt különösen a pénzügyi források rendelkezésre állásánál mutatkozik meg a megoldásszállítók előnye.

A szolgáltatók közötti legnagyobb különbség az operatív erőforrásoknál mutatkozik. Az ebben az esetben kiemelt szereppel bíró szervezeti és humán erőforrásoknál a megoldásszállítók előnye nyilvánvaló, ugyanakkor ellátottságuk olykor már túlzottnak is tekinthető. A technikai-fizikai tényezők tekintetében viszont a disztribúciós és szállítási szolgáltatók állnak a helyzet magaslatán, míg a megoldásszállítók ilyen téren elégtelennek bizonyulhatnak. Ez viszont azzal magyarázható, hogy mivel ők elsősorban irányítási-szervezési tevékenységeket folytatnak, nincs is igazán szükségük ilyen erőforrásokra.

Az erőforrás ellátottság mellett az is szükséges, hogy a logisztikai szolgáltatók megfelelő képességekkel rendelkezzenek a tevékenységek megtervezése és lebonyolítása terén. A logisztikai rendszerek tervezéséhez szükséges szervezési és koncepcionális képességek terén egyértelmű a megoldásszállítók előnye, sőt néha felesleges kapacitásaik is keletkezhetnek. A disztribúciós szolgáltatók tervezési készségei megfelelőek, míg a szállítási szolgáltatóknál inkább lemaradás tapasztalható.

Az implementáció elvárt technikai és humán készségei tekintetében általában megfelelő szinten állnak a szolgáltatók, bár itt is megmutatkozik a megoldásszállítók előnye. A logisztikai rendszerek működtetéséhez elengedhetetlen szervezési képességek tekintetében a szállítási szolgáltatók elmaradást mutatnak. Fő előnyük az eszközkihasználás relatíve magas hatékonyságában rejlik. A disztribúciós szolgáltatók operatív képességei általában megfelelőek, míg a megoldásszállítók készségei e téren is az elvártnál magasabb színvonalat képeznek.

A nemzetközi gyakorlatban a logisztikai szolgáltatók többsége a közúti fuvarozási tevékenységből fejlődött ki, így aránylag „mérsékelt" tapasztalatokkal rendelkezik az intermodalitás terén: kevesebb, mint 20%-uk számolt be releváns tapasztalatokról, miközben alig 10%-uk nem foglalkozott vele egyáltalán. Az intermodális szállítási szolgáltatások fejlesztését segítő vállalati/vállalkozói képességek terén mind a megbízók, mind a szolgáltatók úgy vélekednek, hogy azok jelenleg nem érik el az elégséges szintet, így számottevő jobbításra szorulnak.

A nemzetközi tapasztalatok szerint a logisztikai szolgáltatók számottevő mértékben járulnak hozzá a logisztikai folyamatok hatékonyabbá tételéhez: az árutovábbítási/kezelési költségek és az eljuttatási/átfutási idő csökkentéséhez, valamint a szolgáltatásminőség javításához. A felmérési eredmények azt mutatják, hogy e mutatók értékeiben átlagosan 10%-os javulás mutatkozott az elmúlt évek során, s ebben nagy szerepe (mutatótól és szolgáltató típustól függően 40-90%-os befolyása) volt a logisztikai szolgáltatóknak is. A szolgáltatók szerepét differenciálja típusuk: a szakértői vélemények szerint a legnagyobb hatást az előbb említett mutatók, de különösen a szolgáltatásminőség javulására a megoldásszállítók (70-90%-os befolyás) gyakorolják, míg a másik két típus hozzájárulásának intenzitása ennek kb. a felére tehető.

A logisztikai szolgáltatók hatást gyakorolnak a szállítás hatékonyságára is. Itt leginkább olyan mutatóknál „mértek" (szakértők megkérdezése alapján becsültek) pozitív (átlagosan 6-10%-os) elmozdulást, mint például a kapacitáskihasználás (terhelési tényező), a szállítási költségek vagy a pontosság. A szállítás hatékonyságának növelésében elsősorban a nagy volumenű áruáramlatok koncentrálásából, integrált kezeléséből adódó méretgazdaságossági és folyamatoptimálási előnyök játszanak fő szerepet. A logisztikai szolgáltatók az intermodális szállítás attraktivitásának növeléséhez is hozzájárulhatnak, például a szállítmányok méretének/volumenének növelésével (amit már megéri vasúton vagy vízi úton továbbítani), a költségek csökkentésével (racionalizálás révén), vagy a környezetvédelmi szempontok ügyfelek irányába történő kommunikálásával.

3. Alkalmazott eszközpark és technológia - szabványosítási igény

Napjainkban az eltérő piaci igények miatt számos rakodó és tároló berendezés van forgalomban, amelyek a jellemző paraméterekben nagy eltéréseket mutatnak. Ilyen különbségek mutatkoznak például a magasságban, térfogatban, megfogási pontokban, melyek közül az extra kiugró értékkel bíró berendezések igényelnek különös figyelmet. A csereszekrényes megoldásokat elsősorban a közúton, és Európán belüli szállítások esetén használják, ehhez hozzájárul az eltérő méret és tömeg, ami együtt az interoperabilitást gyakorlatilag lehetetlenné teszi.

A jelenlegi intermodális rakodóeszközöknek alapvetően két fajtája létezik: konténerek, és csereszekrények. A kompatibilitás hiánya, és a nem megfelelő kivitel a következő területeken okoz problémát: kapacitás, járműkihasználtság, könnyű kezelhetőség, megfelelő alkalmazhatóság a közlekedési módokon. A tengeri konténerek pl. 40 évvel ezelőtti szabványokon alapulnak, és az eltérő méretek miatt az egységrakományokat nem képesek hatékonyan szállítani.

Az Európai Unión belül erős igényként jelentkezik a szállítók költségének csökkentése, hatékonyságának növelése, valamint ezzel párhuzamosan a szállítások kapacitásának növelése. Az intermodális szállításnak ezen felül előnye, hogy csökkenti a forgalmat, a környezetkárosítást, és ezáltal jelentősen csökkenti a szállítási költségeket. Az intermodális szállítás ösztönzésének egyik módja a járművek optimálása, rakodófelületük hatékonyabb kialakítása, míg a másik megoldás a konténerek szabványosítása úgy,

hogy könnyen mozgósíthatók és alkalmazhatók legyenek az egyes közlekedési ágazatok között.

Az elemzési eredmények alapján megállapítható, hogy az intermodális szállítás jelenlegi formájában többnyire nem képes a korszerű logisztikai szolgáltatásokkal szemben felállított elvárásoknak maradéktalanul, kielégítő színvonalon megfelelni. Ebből következően mind az alkalmazott eszközpark, ill. technológia, mind pedig az ahhoz kapcsolódó információáramlás és adminisztráció átalakításra, továbbfejlesztésre szorul.

Az Európai Unión belül erős igényként jelentkezik a szállítók költségének csökkentése, hatékonyságának növelése, továbbá ezzel párhuzamosan a szállítások kapacitásának növelése. Az intermodális szállítás vitathatatlan előnye, hogy csökkenti a forgalmat, a környezetkárosítást, és ezáltal jelentősen csökkenti a szállítási költségeket. Az intermodális szállítás ösztönzésének egyik módja a járművek optimálása, rakodófelületük hatékonyabb kialakítása, míg a másik megoldás a konténerek szabványosítása.

4. Az intermodális logisztikai szolgáltatások fejlesztését támogató közlekedéspolitika

A versenyfeltételek – az eltérő liberalizációs szint miatt – különböznek az egyes közlekedési–szállítási alágazatokban. A legversenyképesebb és egyúttal a leginkább környezetterhelő szállítási mód (becsült externális költsége torlódás nélkül: 87,8 euró/1000 tkm) a rugalmas közúti áruszállítás. A legkevésbé versenyképes a nehezen hozzáférhető, kötöttebb üzleti technikák szerint működő és nemzetközi szinten együttműködni csak korlátozottan képes, ugyanakkor környezeti szempontból kedvezőbb vasúti áruszállítás (becsült externális költsége torlódás nélkül: 17,9 euró/1000 tkm). A különféle árutovábbítási formákat a gazdaságosság és a fenntarthatóság elveit figyelembe véve kombináló intermodális szállítás is számos – részben a vasúti szolgáltatásjellemzőkből adódó – akadályozó tényezővel küzd, amelyek közül az interoperabilitás hiánya és az információáramlás nehézkessége emelhető ki leginkább.

A fenntartható fejlődést preferáló közlekedéspolitika (így az EU-s és a magyar is) felismerte az intermodális logisztikai szolgáltatásokban rejlő lehetőségeket, s azokat beépítette stratégiai célkitűzései közé. További feladat viszont a célok elérését biztosító intézkedéscsomagok (fejlesztési koncepciók) kidolgozása, illetve az új piaci trendekhez igazítása, aminek természetesen mindig az adott ország, ill. régió sajátos körülményeit kell figyelembe vennie. A nemzetközi *K+F* viszont számos olyan – általánosan alkalmazható, a logisztikai szolgáltatók mozgásterét tágító – javaslatot, ajánlást eredményezett, amelyek jó kiindulópontot képeznek az intermodális logisztikai rendszerek adekvát közlekedéspolitikai kereteinek elméleti megalapozásához.

A célok megvalósítását támogató közlekedéspolitikai vezérlő elvei a következők szerint fogalmazhatók meg.

A fejlesztési intézkedések megfelelő orientációja érdekében első lépésként fel kell tárni azokat a területeket, amelyeknek az állami–közösségi beavatkozás szempontjából az intermodalitás előmozdításánál meghatározó szerepe van. Ezek a nemzetközi tapasztalatok alapján a következő fő témák köré csoportosíthatók:

- a rendszerszemlélet érvényesítése a közlekedésfejlesztésben: a különféle szállítási módok összehangolt, kapcsolódási pontokat megerősítő, szinergikus hatásokat érvényre juttató, integrált fejlesztése az alágazatokra koncentráló megközelítés helyett;
- a piaci döntések jellegének figyelembe vétele a szabályozó eszközök megválasztásakor: a szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos üzleti döntések alapvetően gazdaságossági kritériumokon alapulnak, így olyan intézkedések lehetnek esetükben célravezetők, amelyek főképp e szempontokra vannak hatással;
- az intermodalitás akadályozó tényezőinek elhárítása: a nemzetközi piaci tapasztalatok alapján azonosított korlátok kijelölik a főbb beavatkozási pontokat – integrált infrastruktúra, interoperábilis működés, alágazat-független (pontosabban azok felett álló) komplex szolgáltatásszabályozás.

Az állami–közösségi beavatkozás szempontjából tehát kulcsszerepe van annak, hogy a közlekedéspolitikai keretrendszer mennyiben tudja támogatni az integráció különböző szintjeit, amelyek a következők:

- szolgáltatásintegráció: az összetett intermodális logisztikai szolgáltatások egy szerződés keretében (egyértelműen azonosított felelősséggel), átlátható és követhető formában lebonyolítva vehetők igénybe;
- tarifaintegráció: szállítási módoktól független, komplex intermodális tarifarendszer kialakítása, hogy az árutovábbítási forma váltása ne járjon többlet elszámolási kötelezettséggel;
- adminisztratív integráció: a kombinált szállítási láncban jelenleg alkalmazott, többféle dokumentumot igénylő gyakorlat felváltása az egységes intermodális dokumentummal (akár elektronikus formában);
- fizikai integráció: a háztól házig történő árutovábbítás különféle szállítási formákat kombináló megvalósítása a módváltásból eredő zavarok kiküszöbölésével.

Kérdéses lehet a döntéshozók számára az intermodális logisztikai fejlesztési koncepcióban az egyes intézkedéscsomagok időbeli ütemezése, egymásra épülésének tervezése. A nemzetközi felmérések eredményei ehhez is

adnak némi támpontot. Azt mutatták ugyanis ki, hogy az intermodális szállítás számottevő rejtett piaci potenciállal rendelkezik a ténylegesen kimutatható részesedése mellett (a tényleges fuvarpiaci arány az Európai Bizottság 2003-ban kiadott áruszállítási statisztikájának becslése szerint EU-szinten 1998-ban kb. 8,6 százalék /245,6 milliárd tkm/ volt teljesítményben kifejezve, a tengeri a vasúti és a belvízi hajózásban kimutatott kombinált szállítást beleértve). Ez a rejtett potenciál abból adódik, hogy a keresleti oldal – egyébként érdekelt – képviselői nem rendelkeznek elegendő információval a kombinált szállításban rejlő lehetőségekről.

5. A hazai feltételrendszer fejlesztésére vonatkozó javaslatok

A nemzetközi kutatási-fejlesztési projektek egyöntetű következtetése, hogy a közlekedéspolitikának olyan keretrendszert kell kínálnia, amelyben az intermodális logisztikai szolgáltatásokat piaci alapon fejleszteni kívánó szolgáltatók releváns alternatívaként kínálhatják integrált árutovábbítási megoldásaikat. A következők a javasolt intézkedéseket részletezik, azokat fő tematikus csoportokba, csomagokba rendezve. Az intézkedések implementálásánál viszont célszerű tekintettel lenni arra a korábbi megállapításra, hogy rövid távon a keresletélénkítést és informálást, közép és hosszú távon pedig a piacbővítő kínálati (üzleti) stratégiák megvalósításának elősegítését érdemes a fejlesztési koncepció középpontjába állítani.

5.1. Az intermodális logisztikai szolgáltatások marketingje

Az intermodális szállítási–logisztikai szolgáltatások kevésbé ismertek a megbízók körében, sőt még a logisztikai szolgáltatók egy részénél is. Vagy ha mégis, akkor sem örvendenek nagy „népszerűségnek". Az információhiány kiküszöbölése aktív promóciós munkát igényel, amelynek a pozitív hatások hangsúlyozására kell koncentrálnia (különös tekintettel a napjainkban a fejlett országokban már kézzelfogható, s a közeljövőben várhatóan máshová is begyűrűző környezettudatosságból származó piacbefolyásoló tényezőkre). A marketing magas szintről – EU, kormány – indulhat és kaphat támogatást (pl. szerepeltetés a stratégiai dokumentumokban), de a megbízók végső meggyőzése (az árutovábbítási mód megválasztásánál) az érintett logisztikai szolgáltatók feladata. Az információáramlás javítására internetes megoldások is alkalmazhatók, amelyek később akár multimodális elektronikus fuvarbörzévé is fejleszthetők.

A kombinált szállítási megoldások ismertségét és elismertségét javíthatja azok folyamatos értékelése, különös tekintettel a legjobb gyakorlatok (best practices) kiemelésére, díjazására. A legjobb gyakorlatok azonosítása benchmarking tevékenységet is indukálhat, ami lehetővé teszi a hatásos üzleti technika szélesebb körű elterjesztését.

A megismertetés és tudatosítás terén nagy szerep hárul a képzésre, továbbképzésre. A nemzetközi összehasonlítás eredményei szerint különösen a releváns szakmai tapasztalatokkal rendelkező (komplex rendszerek tervezését, szervezését, felügyeletét ellátni képes), felsőfokú végzettségű szakemberekből van hiány, így elsődlegesen e téren kell az oktatást erősíteni (pl. az intermodalitás és kapcsolódó területeinek hangsúlyosabb tananyagbeli szerepeltetésével, speciális posztgraduális kurzusok indításával, illetve a szakmai gyakorlat lehetőségének kiszélesítésével).

A logisztikai infrastruktúra, különösen a szállítási módok közötti transzformációs pontok fejlesztése

Ennek legfelső szintje az ország – infrastrukturális, keresleti–kínálati és gazdaságpolitikai – adottságainak megfelelő logisztikai régiók kialakítása, és (hazai és nemzetközi) hálózatba foglalása. Ehhez mindenekelőtt integrált, az érdekeltek – infrastruktúra-üzemeltetők, szállítási–logisztikai szolgáltatók, fuvaroztatók–megbízók, politikai–közigazgatási döntéshozók – bevonásával és konszenzusával megalkotott nemzeti és lokális logisztikai stratégiákra és részstratégiákra van szükség, amelyben kiemelt szerepet szánnak a közlekedési módok, illetve hálózatok összekapcsolásának.

Olyan ún. logisztikai keretterv felállítása célszerű, amely – alapos előzetes felmérést és multikritériumos értékelést követően – egyértelműen meghatározza az országos hálózat keretében fejlesztendő térségeket, azon belül a konszolidációs–disztribúciós centrumokat képező intermodális logisztikai központokat, valamint azok hálózatbeli szerepét, funkcióját és egymáshoz való viszonyát. A logisztikai létesítményeket természetesen piaci alapon kell létrehozni és működtetni, de a nemzetgazdasági jelentőség állami/közösségi hozzájárulást is feltételez (az alap-infrastruktúránál). Az államnak – elsősorban az országos jelentőségű központok esetében – támogatnia kell az alap-infrastruktúra (főképp intermodális terminálok és kapcsolódó út–vasút–vízi út hálózati elemek) kialakítását és a területeket kedvező feltételekkel kell átengednie logisztikai szolgáltató központ és kombiterminál létesítésére.

A vasúti áruszállítás feltételeinek javítása

A vasúti áruszállítás a kombinált szállítási lánc leggyengébb eleme (minőségileg „legszűkebb keresztmetszete"), így korszerűsítése elengedhetetlen az intermodalitás előmozdítása szempontjából. Szervezési szempontból a liberalizáció könnyítheti meg a vasúti áruszállítás hazai és nemzetközi logisztikai láncokba integrálását, vagyis ha az (arra alkalmas) lo-

gisztikai-szállítási szolgáltatók fokozatosan hozzáférhetnek a vasúti pályához. További, alapvetően hosszabb távon érvényesíthető szabályozó eszköz a közlekedési infrastruktúra-használati díj társadalmiköltség-bázisra helyezése és használattal arányos megfizettetése. Ez megszüntetné azt a piactorzulást, ami jelenleg a fajlagosan és abszolút értékben is nagyobb externális költségeket okozó szállítási módokat preferálja.

Természetesen az előzőekben ismertetett szabályozási intézkedések abban az esetben lehetnek igazán hatásosak, ha a vasúti infrastruktúra megfelelő hátteret nyújt a szolgáltatások megbízható teljesítéséhez. Ezért olyan addicionális fejlesztések szükségesek, amelyek lehetővé teszik az átfutási idő, valamint az információszolgáltatási résidő csökkentését (követhetőség). Itt nemcsak beruházásokra kell gondolni (mint pl. kizárólag az áruszállításra fenntartott vasúti pálya építése), hanem a technológiai folyamatok átszervezésére is: például a vasúti kapacitásallokálásban, illetve a forgalomszervezésben nagyobb prioritást kaphatnak a logisztikai térségeket összekötő gyorstehervonatok, stb.

5.2. Támogató szabályozási rendszer kialakítása, harmonizálása

Az intermodális szállításra vonatkozó szabályok (nemzetközi) harmonizációjának hiánya – közvetlenül vagy közvetve – jelentősen megnehezíti, bonyolulttá teszi a vonatkozó szállításszervezési, elszámolási és információnyújtási feladatok teljesítését. Ennek oka leginkább abban rejlik, hogy az árufuvarozási–logisztikai szabályozás – néhány kivételtől eltekintve – döntőrészt alágazat-specifikus, nem beszélve az egyes országok további speciális feltételeiről.

Az intermodalitással kapcsolatos szabályozást elsősorban a következő területeken kell mielőbbi összehangolni (elsősorban nemzetközi /EU/, másodsorban nemzeti szinten):

- az intermodális szállítási egységek – további – szabványosítása (pl. a rakodólap és konténerméretek egymáshoz igazítása);
- transzparens, egységes szerződési feltételek, dokumentumok és felelősségi viszonyok kialakítása a kombinált áruszállításra alkalmazva;
- az információcserét szabványos alapokra helyező adatmodellek és követelmények megfogalmazása;
- a képzési rendszerek, munkakövetelmények egységesítése;
- a kombinált szállítás térnyerését segítő további szabályozási eszközök a következők:
  - az externális hatásokat internalizáló közlekedési árképzés és díjszedés fokozatos bevezetése;
  - a valós költségeket tükröző közlekedési árrendszer bevezetéséig indokolt a kombinált szállítás – nemzetközi piaci versenyszabályoknak megfelelő – támogatási rendszerének fenntartása;
  - a kombinált szállításhoz kapcsolódó közúti árutovábbítás kedvezményezése (pl. útdíj mérséklés, engedélymentesség, közlekedési korlátozás alóli mentesség).

5.3. Új finanszírozási technikák alkalmazása

Az intermodális szállítási láncok fejlesztésének széleskörű megvalósítási lehetőségei indokolttá teszik a legújabb finanszírozási technikák számbavételét és megfelelő feladatokra való „testreszabott" alkalmazását.

A keresleti-kínálati trendek elemzése és értékelése alapján szükségessé váló fejlesztő beruházások speciális jellemzője, hogy jelentős a beruházási forrásigény, viszonylag hosszú az élettartam, nagy a bevételek bizonytalansága, illetve a makrogazdasági helyzetre való érzékenység. Ezek a körülmények a „rutin" beruházásoktól eltérő, különleges finanszírozási eljárásokat igényelnek.

Mivel ezeknek a beruházásoknak a tőkeigénye rendkívül jelentős és az állam a költségvetés különböző prioritásai miatt egyre gyakrabban nem képes a teljes körű finanszírozásra, ezért külső erőforrásokra is szükség van. Ezen esetekben kínál megoldást az úgynevezett Public Private Partnership (PPP), amelynek keretében megvalósuló projektek menedzsment szemleletét, korszerű eljárásait és a tőke egy részét a magánszektor biztosítja, míg az állam a megbízható pénzügyi hátteret, a megfelelő szabályozást és a tőke másik részét szolgáltatja.

A fejlett Nyugat-Európa-i és tengeren túli tapasztalatok, valamint az energetikai és telekommunikációs szektor gyakorlati tapasztalatai azt mutatják, hogy hosszú távon a PPP-vel jelzett finanszírozási megoldások széles választéka nyújtja legnagyobb valószínűséggel a sikeres megvalósíthatóságot.

A magántőke bevonásának alapfeltétele, hogy a befektető pontos képet alkothasson a befektetésének valós értékéről. Ezért az ebbe a kategóriába sorolható finanszírozási módok egyik sarokköve az, hogy adott projekt, cég vagy befektetési társaság piaci értéke a beruházás teljes időtartama alatt pontosan meghatározható legyen.

Egy cég tulajdonrészei, illetve az ezeket megtestesítő értékpapírcsomagok valós piaci értékének meghatározásához három nemzetközileg elfogadott módszer áll rendelkezésre:

- A jövedelemtermelő képesség vizsgálatán alapuló módszerek a befektetett tőke megtérülési lehetőségeit elemzik. Ezen módszerek a jövőben várhatóan képződő, szabad rendelkezésű pénzmennyiség jelenérték számításán alapulnak.
- A nettó eszközalapú értékelés egy társaság értékét a gazdasági tevékenység folytatásához szükséges eszközök, vagy eszközcsoportok piaci értéké-

nek, valamint az ezeket terhelő kötelezettségek figyelembevételével becsli.

- A reálopciós értékelési eljárás a társaság jövedelemtermelő képességén túl figyelembe veszi a tulajdonosok döntési rugalmasságát, valamint a piaci bizonytalanságában rejlő lehetőségeket. Ez a módszer jellemzően a nagy bizonytalanságban tevékenykedő vállalatok értékének meghatározásárakor alkalmazható.

A beruházási projektek pénzügyi megvalósíthatósági vizsgálatát támogató korszerű döntési modelleknek a következő jellemzőkkel kell rendelkezniük:

- alkalmasak a nemzetközi gyakorlatnak minden – tartalmi és formai – tekintetben megfelelő pénzügyi elemzések elvégzésére, megfelelnek a hazai pénzügyi és számviteli szabályoknak, és szolgáltatják mindazokat a pénzügyi mutatókat, amelyek a projektben résztvevők pozícióit a teljes projekt élettartam alatt részletesen bemutatják;
- kezelni tudják a magyar gazdaságban az átmenettel összefüggésben bekövetkező változások hatásait;
- az elemzett adatok körének bővítésével a pénzügyi „feasibilitás" vizsgálata mellett alkalmasak a társadalmi-gazdasági hatékonysági szemléletet tükröző elemzések elvégzésére;
- lehetővé teszik sok projektváltozat kialakítását, ezáltal támogatni képesek ugyanazon projekt eltérő ütemezésű, műszaki tartalmú, finanszírozási szerkezetű, stb. változatainak elemzését;
- válaszolni tudnak a „mi lenne, ha" típusú kérdésekre;
- választ tudnak adni olyan kérdésekre, hogy pl. mekkora jövedelmet kell termelni, milyen finanszírozási struktúrával kell rendelkezni egy projektnek a megfelelő megtérülési jellemzők elérése érdekében;
- egyszerű módon lehetővé teszik nagy számú, egy vagy több paraméter egyidejű változtatásával járó érzékenységvizsgálat elvégzését;
- lehetővé teszik nem monetarizálható hatások bevonását a vizsgálatokba;
- alkalmasak olyan szempontrendszer kialakítására, amely alapján a projektváltozatok rangsorolhatók;
- lehetővé teszik az új tudományos eredmények, a nemzetközi szakmai kutatások eredményeinek folyamatos figyelembevételét, beépítését és alkalmazását.

A kutatást végző tanszék egyik kutatócsoportja olyan, az előzőekben felsorolt jellemzőkkel rendelkező, korszerű, a fejlesztési projektek rangsorolására és a források egyidejű optimális allokálására is alkalmas, költségkorlátos, multikritériumos döntés-elemzési modell kifejlesztésére vállalkozott, amellyel – egyéb közlekedési nagyberuházások, mint referencia munkák mellett – a szállítási láncok körébe tartozó szakterületi alkalmazások (BILK) is sikeresnek bizonyultak.

Az INNOFINANCE nevű eljárás fő lépései:

- a projektek hierarchikus rendezése;
- multikritériumos értékelés és konzisztenciavizsgálat;
- költségkorlátok figyelembevétele és a projektek – prioritások figyelembevételével. végrehajtott , kvázi egyenletes ütemezése.

6. Összefoglalás

A kutatás eredményeként összegyűjtött és rendszerezett javaslatokat értékelve megállapítható, hogy azok egy része – különösen a különféle szabályozási és harmonizációs feladatok elvégzése – nemzetközi koordinációt igényel. Itt a hazai közlekedéspolitika alapvetően befogadó, illetve magyar körülményekre adaptáló szerepet tanúsíthat.

Más esetekben – pl. információs kampány vagy a logisztikai infrastruktúra fejlesztési prioritásainak kijelölése – már inkább kezdeményezőként léphet fel, de itt is ügyelve a nemzetközi kapcsolódási pontok (pl. páneurópai áruáramlat-prognózisok, transzeurópai hálózati preferenciák stb.) tekintetbe vételére.

A javasolt intézkedések implementálása viszont minden esetben alapos előkészítést és ágazatközi egyeztetést igényel, továbbá feltételezi a várható hatások nemzetgazdasági szintű értékelését, valamint a bemutatott legújabb finanszírozási technikák számbavételét és megfelelő feladatokra történő „testre-szabott" alkalmazását.

Hazánkban az intermodális szállítás jelenlegi formájában sok szempontból (még) nem képes a korszerű, az Európai Unión belüli logisztikai szolgáltatásokkal szemben felállított elvárásoknak maradéktalanul, kielégítő színvonalon megfelelni. Megállapítható, hogy az alkalmazott technológia (eszközpark, kapcsolódó információáramlás és adminisztráció) átalakításra, továbbfejlesztésre szorul.

A bemutatott interoperabilitási követelményeknek megfelelő megoldásokat értékelve kiemelendő a közlekedéspolitika meghatározó jelentősége, ami keretet és egyben lehetőséget biztosít versenyképességünk növelésére ezen a téren.

Irodalom:

Fehér Könyv (2001)

Magyar közlekedéspolitika 2003-2015 (GKM, 2004)

Dr. Tánczos Lászlóné: Eurokompatibilis közlekedési infrastruktúra – elvárások és lehetőségek (Közlekedési rendszerek és infrastruktúrájuk, 2000.)

Teleki Károly: Logisztikai outsourcing – konszolidálódó piac, dinamikus növekedés. (Tranzit, 2003/9)

Dr. Tánczos Lászlóné: Az országokat összekötő szállítás és logisztika. (A+CS 2003/5.)

Némon Zoltán: Magyarország, mint logisztikai központ (Transpack, 2003.)

Zsirai István: Magyarország célszerű fejlesztési stratégiája a kombinált szállí-

tás és a logisztikai szolgáltató központok területén. (Közlekedéstudományi Szemle, 2004/6.)

Bokor Z.: Az intermodális logisztikai szolgáltatások helyzetének értékelése fejlesztési lehetőségeinek feltárása. Logisztika, BME OMIKK, X. évf. 3. szám, 2005. május-június, p. 22-64.

Gyertyán Katalin – Dr. Bokor Zoltán – Gecse Gergely: A logisztika fejlesztési irányai és lehetőségei az NFT II keretében (GKM, 2005)

Intermodal Transport and Logistics – an overview of current activities. (European Commission, 2004.)

Dr Tánczos, K. – Békefi, Z.: INNOFIN - A new methodology and program package for supporting decisions of financial projects, 7th Mini Euro Conference on Decision Support Systems, Groupware, Multimedia and Electronic Commerce, Bruges, Belgium, march 24-27, 1997.

Dr. Tánczos Lászlóné – Békefi Zoltán: Támogató eszköz nagy méretű projektek pénzügyi tervezéséhez és lebonyolításához. Banktech'98, Második országos pénzinformatikai konferencia, 1998. február 10-12, Budapest Sportcsarnok

STRABAG

" Mindenkinek megvan a maga erős oldala "

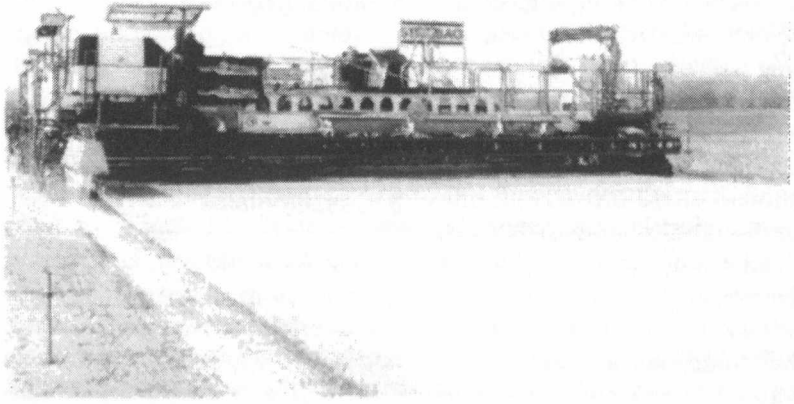
MI ÉPÍTÜNK!

A BAUHOLDING STRABAG Európai Részvénytársaság operatív védjegye az építőipar minden területén tevékenykedik és jelentős európai cégként világszerte áll rendelkezésre. A STRABAG Zrt mintegy 4 000 dolgozójával közel 200 milliárd éves forgalmával az építőipari ágazat legnagyobb cége ma Magyarországon. A társaság fő profilja nagy volumenű létesítmények generálkivitelezőjeként vagy fővállalkozóként történő megvalósítása melyek során a saját szerkezetépítő, speciális mélyépítő és útépítő kapacitáson felül jelentős mértékben vesz igénybe alvállalkozókat és beszállítókat.

Székhelyek:

Útépítés
1135 Budapest,
Szegedi út 35-37.
Tel.: 270-8300
Fax.: 270-8344

Magasépítés
1113 Budapest,
Daróci út 30.
Tel.: 3728-100
Fax.: 209-0744



A STRABAG mindenütt jelen van Magyarországon

www.strabag.hu

Dr. Bokor Zoltán

LOGISZTIKA A KÖZLEKEDÉSBEN

Intermodális áruszállítási lánc menedzsment

Absztrakt

Az intermodális áruszállítás és logisztika az európai közlekedéspolitikák – közöttük a magyaré is – gyakran hangoztatott alternatív eszköze/megoldása a torlódásokkal és környezeti problémákkal küzdő, „fenntarthatónak" csak erős fenntartásokkal nevezhető közlekedési rendszereknek. Létjogosultságát a fajlagosan alacsonyabb társadalmi költségek ugyan egyértelműen indokolják, de a piaci elvárásoknak való alacsonyfokú megfelelése egyelőre nem teszi lehetővé technikáinak széleskörű elterjedését.

Az alkalmazást akadályozó tényezők között az elsők közé rangsorolják a vasúti áruszállítást integráló intermodális szolgáltatások elégtelen színvonalát, rugalmatlanságát, mérsékeltebb megbízhatóságát. A cikk erre a problémára keres megoldást, amennyiben – a nemzetközi szabályozási környezetből kiindulva – megkísérli a vasútra épülő intermodális áruszállítási láncok menedzsment rendszere megváltozott keretfeltételekhez igazított átfogó modelljének felállítását.[1]

1. Az intermodális áruszállítás helyzete Európában

Az intermodális áruszállítás – bár teljesítménye folyamatosan növekszik – fuvarpiaci részaránya az Európai Bizottság 2003-ban kiadott áruszállítási statisztikájának becslése szerint EU szinten 1998-ban kb. 8,6% (245,6 milliárd árutonna kilométer) volt a tengeren, vasúton és belvízen bonyolított intermodális szállítást is beleértve. Ha csak a szárazföldi szállítási módokat és teljesítményeiket tekintjük (tengeri nélkül), részaránya kb. 3,9%-ra tehető (ami 67,1 milliárd árutonna kilométernek felel meg). Az intermodális áruszállítás a tengeri 15,6, a vasúti 25,9, végül a belvízi áruszállítás 4,2%-a (árutonna kilométer teljesítményben mérve). Fontos fejlemény, hogy a nemzetközi tendenciák hosszabb távon egyre inkább a kíséretlen kombinált szállítási megoldások előretörését vetítik előre a kísért forgalommal szemben (ezt a trendet a hazai forgalmi adatok alakulása is alátámasztani látszik).

Az európai intermodális áruszállítási piac két fő területre osztható: a tengeren továbbított (interkontinentális) konténerek kikötőbeli fel- és elfuvarozására, illetve az Európán belüli fel- és leadóhelyekkel rendelkező szállításokra. Mindkét piacon háromféle intermodális megoldás jöhet szóba: part menti tengeri, vasúti és belvízi árutovábbítás. A viszonylatok fő folyósokra koncentrálódnak; ilyenek pl. az Alpokon átmenő észak-déli vasúti, a rajnai belvízi hajózási, vagy a Csatorna-menti, a baltikumi és a mediterrán rövid távú tengeri útvonalak. Egyre többen hangsúlyozzák a Közép-Kelet-Európába irányuló – vasúti és belvízi hajózási – folyosók intenzívebb kihasználását is.

Az intermodális szállítási láncok „megrendelői" rendszerint a nagyobb (multinacionális) fuvaroztatók, szállítmányozók vagy konténerre specializálódott hajóstársaságok. Az operátorok közül a hajózásban a regionális tengeri hajóstársaságok, illetve a (klaszszikus) folyami hajóstársaságok és a Ro-Ro üzemeltetők, míg a vasútnál a nemzeti alapon szerveződő vasút- és kombitársaságok, a vasutak által alapított nemzetközi szervezetek (pl. ICF), s az újabban megjelenő belépők (pl. nagy fuvaroztatók vagy hajózóvállalatok/kikötők által alapított társaságok) emelhetők ki.

Általában véve elmondható, hogy az intermodális szállítás olyan esetekben jut piaci lehetőségekhez, amikor nagy volumenű, konszolidált áruáramlatok kevésbé időfüggő és nagytávolságra történő továbbítását kell megoldani és/vagy a közúti alternatíva földrajzi (pl. Alpok) vagy szabályozási (pl. hétvégi vagy méretbeli/tömegbeli forgalomkorlátozás) okokból akadályozva van. Kis/középtávolságon az ilyen összetett megoldások – a koncentrált tengeri kikötői régiók kivételével – általában nem versenyképesek. A jövőbeli kihívások tekintetében az igazi nagy áttörést tehát az jelenthetné, ha a kínálat erre a problémára is releváns megoldást tudna nyújtani.

1 A cikk Dr. Tánczos Lászlóné tanszékvezető egyetemi tanár (BME), valamint Dr. Farkas Gyula, a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág Értékesítési Osztály mb. főosztályvezetőjének szakmai lektorálásával készült.

A kérdést keresleti oldalról közelítve abból kell kiindulni, hogy a megbízók alapjában véve komplex szállítási-logisztikai megoldásokat igényelnek, tekintet nélkül a lebonyolítás miként-jére. Ha tehát sikerül az intermodális szállítási láncok hatékonyságát és megbízhatóságát javítani, akkor hasonló eséllyel indulhatnak a piaci versenyben, mint a jól bevált „hagyományos" árutovábbítási formák. Ennek több feltétele is van, amelyek közül a lényegesebbek főbb közreműködők szerint a következők:

- intermodális szállítási szolgáltatók: az árutovábbítási szolgáltatások korszerű logisztikai elvárásokhoz (követhetőség, rugalmas rendelkezésre állás, stb.) igazítása;
- általános logisztikai szolgáltatók: az áruszállítási módok integrált alkalmazása, proaktív magatartás a megbízók irányába;
- megbízók: kiszámítható, átgondolt logisztikai/disztribúciós stratégiák partneri alapon történő kialakítása és alkalmazása.

Az intermodális szállítási formák piaci elfogadottságának, lehetőségeinek felmérését szolgáló vizsgálatok az akadályozó, elterjedést hátráltató tényezők között „előkelő" – sokszor éppen az első – helyen emelik ki a vasúti árutovábbítási szolgáltatások alacsony színvonalát, gyenge teljesítőképességét, illetve jobbítási igényét. A vasúti közlekedés bázisán kialakított intermodális áruszállítás hazánk szempontjából is meghatározó jelentőségű, így nem meglepő, hogy a megújítás alatt álló hazai intermodális logisztikai fejlesztési koncepció nemrég lefolytatott szakmai-társadalmi vitája is hasonló eredménnyel zárult.

A vasútra épülő áruszállítási szolgáltatások feltételeinek javítása számos úton-módon történhet: infrastruktúra-korszerűsítés, járműpark megújítás, új technológiák felhasználása, korszerű információs rendszerek implementálása, hatékonyabb szervezési-irányítási módszerek alkalmazása, stb. Ezek közül a következőkben az intermodális szállítási láncok tervezési és működtetési mechanizmusait új, integrált alapokra tevő, az érintett felek közötti kooperációt előtérbe helyező és támogató menedzsment rendszer kialakításának lehetőségei kerülnek bemutatásra. Ennek előkészítéseként, az első lépésben fel kell mérni azt a szabályozási környezetet, amelynek – ma is folyamatban levő – átalakulása új keretfeltételeket teremt a vasútvállalati üzleti-szolgáltatási kapcsolatok számára.

2. A vasúti áruszállítás európai szabályozási környezete

A nemzetközi vasúti árufuvarozás szabályozásának bázisát az 1890-ben létrejött – folyamatosan a változó gazdasági-politikai környezethez igazított – Egyezmény a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról határozta meg. Ez az egyezmény alapvetően a fuvaroztató és az áruszállítási láncban részes vasutak szerződéses viszonyaival, valamint a küldemény sérüléséből/elvesztéséből és a szállítási idő túllépéséből adódó kárfelelősséggel foglalkozott. Az egyezményt annak 8. felülvizsgálati konferenciáján, 1980-ban váltotta fel a Konvenció a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásról (COTIF), ami 1985-ben lépett érvénybe. A COTIF fő célja az volt, hogy egységes szabályozási keretrendszert állítson fel a személyek, poggyász és az áruk nemzetközi vasúti forgalmában. Az új rendszer elvárt eredménye volt a tranzakciós költségek csökkentése, s a szerződéses viszonyban álló felek jogainak és kötelezettségeinek egyértelműsítése. Az 1980-as reform egyúttal a Nemzetközi Vasúti Fuvarozás Kormányközi Szervezetének (OTIF) felállításához is vezetett.

Bár a COTIF bevezetése egyszerűsítette a nemzetközi vasúti árufuvarozás feltételeit, a vasút részaránya az áruszállítási munkamegosztásban folyamatosan csökkent. Ez késztette az EU-t arra, hogy beavatkozzon a folyamatokba, s a vasutat, mint „környezetbarát" közlekedési-szállítási módot ösztönző intézkedéseket hozzon.

Az első lépés a 91/440/EEC, valamint az ezt kiegészítő 95/18/EC és 95/19/EC direktívákat (irányelveket) foglalta magában. Az európai közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EEC irányelv a vasútvállalatok hatékonyságának növelését és az egységes piachoz való alkalmazkodásának elősegítését tűzte ki célul. A reform fő eszközeként arra kötelezte a vasútvállalatokat, hogy válasszák szét az infrastruktúra működtetését a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásától, s egyúttal biztosítsanak szabad, diszkriminációmentes hozzáférést a hálózatukhoz. Ez a szétválasztás az érintett vasutaknál általában véve realizálódott, de a legtöbb esetben a korábbi állami vasútvállalatok, illetve utódvállalataik holding keretében működtek tovább, vagy csupán számvitelileg hajtották végre az üzleti területek elhatárolását. Mindenesetre ez a változás olyan kérdéseket vetett fel, amelyekre a COTIF „B" mellékletében lefektetett Egységes Szabályok a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésről (CIM) nem tudtak kielégítő választ adni, mivel azok még az integrált vasútvállalatokra alkalmazottan kerültek kidolgozásra. Több éves előkészületi munka után végül is 1999-ben került sor a COTIF új, az EU elvárások szerint módosított változatának elfogadására, amelynek érvénybe léptetése folyamatban van. A megújult COTIF a megváltozott jogszabályi feltételekhez történő adaptáción túl egységes technikai szabványokat és előírásokat is tartalmaz a nemzetközi vasúti szállítás harmonizációját megcélozva.

A 95/18/EC irányelv a vasútvállalatok engedélyezéséről, míg a 95/19/EC direktíva a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról és használatának díjazásáról szól. Mivel az előbbi irányelvek-

nek csak mérsékelt hatása volt a fuvarpiacra (ahol a vasúti részarány tovább csökkent) az EU döntött az első vasúti intézkedéscsomag bevezetéséről. E csomag nem más, mint egy átfogó intézkedéshalmaz, amelynek célja a vasúti áruszállítási piac liberalizálása és a vasúti közlekedési rendszer „újjáélesztése". Főbb elemei a következőkben foglalhatók össze:

- a Transz-Európai Vasúti Áruszállítási Hálózat (TERFN) definiálása;
- harmonizált infrastruktúrahasználati díjrendszer;
- szabad hozzáférési jog (az infrastruktúrához) a működési engedéllyel rendelkező vasútvállalatok részére;
- a vasúti infrastruktúra diszkriminációmentes és transzparens használata;
- a vasúti interoperabilitás és szűk keresztmetszet lebontás stratégiája;
- a vasúti közlekedés műszaki és gazdasági feltételeit, továbbá piaci fejlődését elemző monitoring rendszer felállítása.

A csomag rendeleteit 2001-ben hagyták jóvá azzal a céllal, hogy azok egyértelművé tegyék a vasúti üzleti-üzemi folyamatokban résztvevők – infrastruktúramenedzserek, vasútvállalatok, szabályozó testületek – szerepkörét és felelősségeit, valamint a közöttük fennálló kapcsolatokat. A főbb vonatkozó irányelvek a következők:

- a 2001/12/EC (91/440/EEC-t módosító) direktíva az európai vasutak általános működési kereteit határozza meg, beleértve a konzisztens monitoring rendszert is;
- a 2001/13/EC (95/18/EC-t módosító) direktíva a vasútvállalatok engedélyezését fedi le;
- a 2001/14/EC (95/19/EC-t felváltó) direktíva az infrastruktúra-kapacitás elosztás, a díjfelszámítás és a biztonsági tanúsítvány kérdéseit kezeli, s egyúttal kötelezi a tagállamokat a piachoz való hozzáférést szabályozó és felügyelő szervek felállítására.

Az előbbi irányelvek kiegészítésének tekinthetők a 96/48/EC és a 2001/16/EC direktívák. Előbbi a transz-európai nagy sebességű, utóbbi a Transz-Európai Hálózat (TEN) hagyományos vasúti rendszereinek interoperabilitásáról szól. Mindkettő biztonsági követelményeket és technikai specifikációkat (TSI) tartalmaz, amelyeket a teljes vasútipart lefedő képviselőkből álló Európai Vasúti Interoperabilitási Szövetség (AEIF) dolgozott ki.

Az EU Bizottsága 2001-ben fogadta el új, 2010-ig szóló közlekedéspolitikáját, ami a vasúti közlekedés tekintetében ambiciózus terveket tartalmaz:

- a környezetet kevésbé károsító közlekedési módoknak kedvező, egységes közlekedési árrendszer bevezetését;
- a TEN bővítését vasúti prioritás alapon (az ún. Essen-lista);
- az egységes európai vasúti piac létrehozását, a szabályozási és a technikai szempontokat is figyelembe véve.

A 2001-es közlekedéspolitika irányelveiből kiindulva – főképp a harmadik célkitűzést szem előtt tartva – került kidolgozásra 2002-ben az EU második vasúti intézkedéscsomagja, az integrált európai vasúti térség gyors megvalósítását szorgalmazva. A csomag összetevői a következők:

- a vasúti áruszállítás belső piacának létrehozása: a teljes európai vasúti hálózat megnyitása az áruszállítási szolgáltatások előtt;
- egységes vasútbiztonsági megközelítés: vasúti balesetek kivizsgálása, a vasútbiztonság szabályozása;
- az interoperabilitás alapvető elveinek érvényre juttatása: a technikai szabványok (TSI) progresszív alkalmazása, a 96/48/EC és a 2001/16/EC irányelvek módosítása;
- az Európai Vasútügynökség (ERA) – mint irányító szerv – felállítása;
- az EU és az OTIF viszonyának rendezése: lehetséges EU tagság az OTIF-ban.

Az EU Bizottsága 2004-ben hozta nyilvánosságra harmadik vasúti csomagját, ami szintén a 2001-es közlekedéspolitikára épül, s további útmutatásokat ad az egységes vasúti piac irányába. E csomag a következő területeket érinti:

- a piac megnyitása: 2010-től az engedéllyel rendelkező vasútvállalatok egész Európán belül végezhetnek nemzetközi szolgáltatásokat;
- az utasok jogainak kiszélesítése;
- a mozdonyvezetők egységes követelményrendszere: harmonizált képzési és vizsgáztatási feltételek;
- a vasúti áruszállítási szolgáltatások minősítése: minimum minőségi szabványok előírása a vasútvállalatok és üzleti partnereik szerződéses viszonyaira, a szerződési szabadság megtartásával.

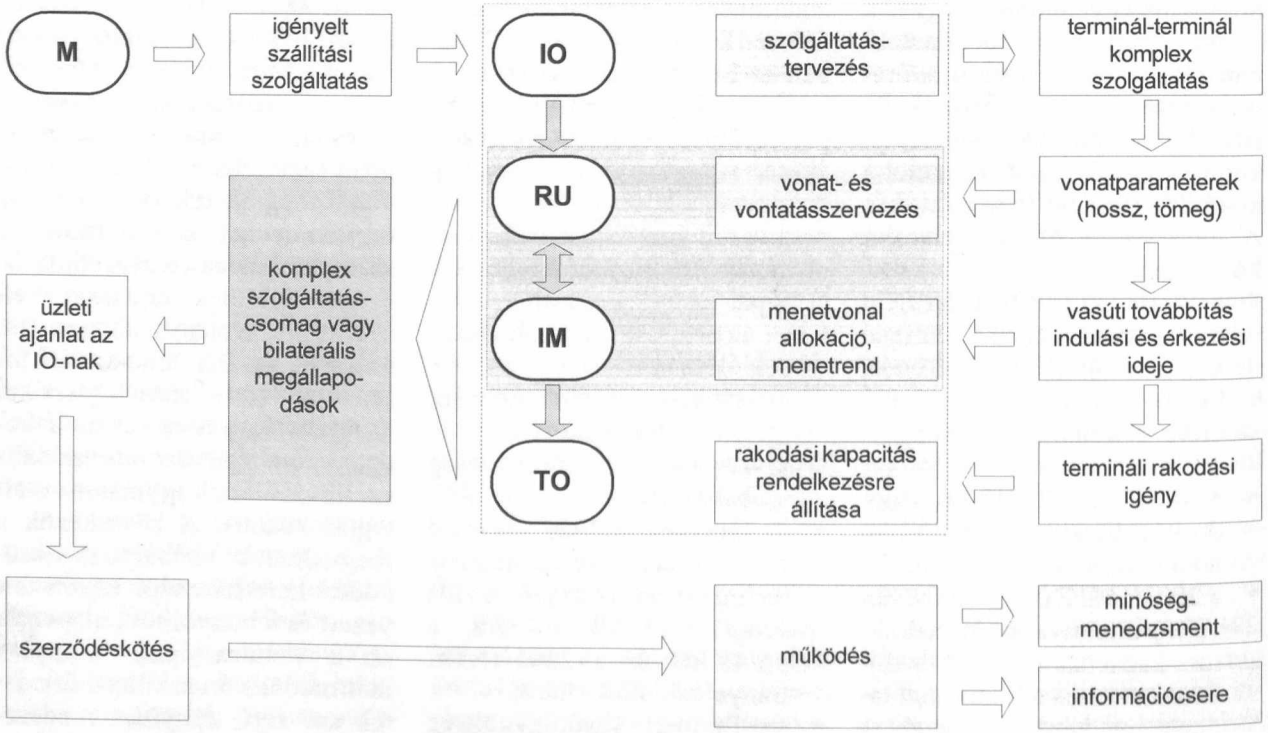
A vasúti piacszabályozás előbbi történeti áttekintését, illetve a reformfolyamat fontosabb eredményeit elemezve az a következtetés vonható le, hogy a vasúti áruszállítás fokozatos liberalizálásával a (szabályozott) verseny feltételei alapvetően kialakultak (illetve hamarosan kiteljesednek), ami új menedzsment szemlélet alkalmazását követeli meg az érintett piaci szereplőktől, így az intermodális szállítási láncok résztvevőitől is. E szemléletnek egyaránt kell építenie a versenyszellemre (pl. szállítási módok, áruáramlási folyosók, szállítási-logisztikai szolgáltatók versenye) és a kooperációra (pl. az intermodális szállítási lánc egymásra utalt tagjai között). A következők a megváltozott szabályozási-működési keretfeltételek között tervezett és lebonyolított, alapvetően a vasútra épülő komplex intermodális áruszállítási feladatok korszerű irányítási rendszerének kialakítására tesznek javaslatot.

3. A vasútra épülő intermodális áruszállítási lánc működési mechanizmusa

Az adekvát menedzsment rendszer kialakítása első lépésben megköveteli a közreműködők, illetve feladataik és kapcsolataik, valamint a komplett szolgáltatástervezési folyamat felmérését, majd modellszerű leképezését. Az intermodális szállítási lánc megtervezésekor mind a fizikai alapfolyamatra, mind pedig a kapcsolódó döntéshozatali eljárásokra tekintettel kell lenni. Utóbbiak jellemzően két- és többoldalú megállapodásokban öltenek testet a fizikai lánc interfészeinél (szolgáltató váltásainál).

Egy tipikus intermodális szállítási folyamatot a feladástól a rendeltetési helyig lekövetve, általában a szállítmányozó feladata a küldemény berakási terminálra történő (közúti) eljuttatása (illetve ennek megszervezése). A terminálon a küldemény az intermodális szolgáltató (Intermodal Operator – IO) fennhatósága alá kerül, aki megszervezi a továbbítást a berakási terminálról a rendeltetési terminálra. Az intermodális szolgáltató a terminálüzemeltetőkkel (Terminal Operator – TO) és a vasútvállalatokkal (Railway Undertaking – RU) szerződik, míg az utóbbiak vonattovábbítási kapacitást vásárolnak a vasúti infrastruktúra-menedzserektől (Infrastructure Manager – IM). A terminálüzemeltető felelős a küldemény termináli kezeléséért, s szerződéses kapcsolatban áll a küldeményt átvevő, majd továbbító vasútvállalattal. A több határon átívelő nemzetközi szállítást a vasúti pályák megnyitásával akár egy vasútvállalat is elvégezheti, de ezt napjainkban – ami átmeneti állapotnak tekinthető a hagyományos, illetve a teljesen liberalizált vasúti áruszállítási piac között – jellemzően még a nemzeti vasúttársaságok (illetve utódszervezeteik) látják el egymással szerződve, s az árutovábbítást csak a saját országuk területén elvégezve. A nemzetközi szállítási lánc útvonalában érintett infrastruktúra-menedzserek elvileg ún. „mindent egy helyen" szolgáltatást (One-Stop Shop – OSS) nyújtanak – vagyis egy infrastruktúra-menedzsernél a teljes menetvonal lefoglalható –, de a mai gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a multilaterális megállapodás (vagy legalábbis kontroll) egyelőre célravezetőbb lehet. A célterminálon a továbbító vasútvállalat az ottani terminálüzemeltetőnek adja át a küldeményt, ami aztán ismét az intermodális szolgáltató felelősségi körébe kerül. Végül a (közúti) elfuvarozás megszervezése ismét csak szállítmányozói kompetencia. Itt jegyezzük meg, hogy egyre több intermodális szolgáltató vállal háztól-házig továbbítást, megszervezve a (közúti) el- és felfuvarozást is.

Az előbbiekben vázolt technológiai folyamat menedzsment szempontú megközelítését mutatja be az *1. ábra*, ami az intermodális szállítási lánc tervezési eljárásának menetét, valamint az egyes szereplők ebben elvégzendő főbb feladatait, illetve ezek összefüggését képezi le. A piacról (Market – M) érkező szállítási-logisztikai szolgáltatási igényeket az intermodális szolgáltató érzékeli és ajánl, majd szervez számukra komplex megoldásokat. Ő lép tehát közvetlenül kapcsolatba a megrendelőkkel (pl. a fuvaroztatóval vagy a szállítmányozóval),



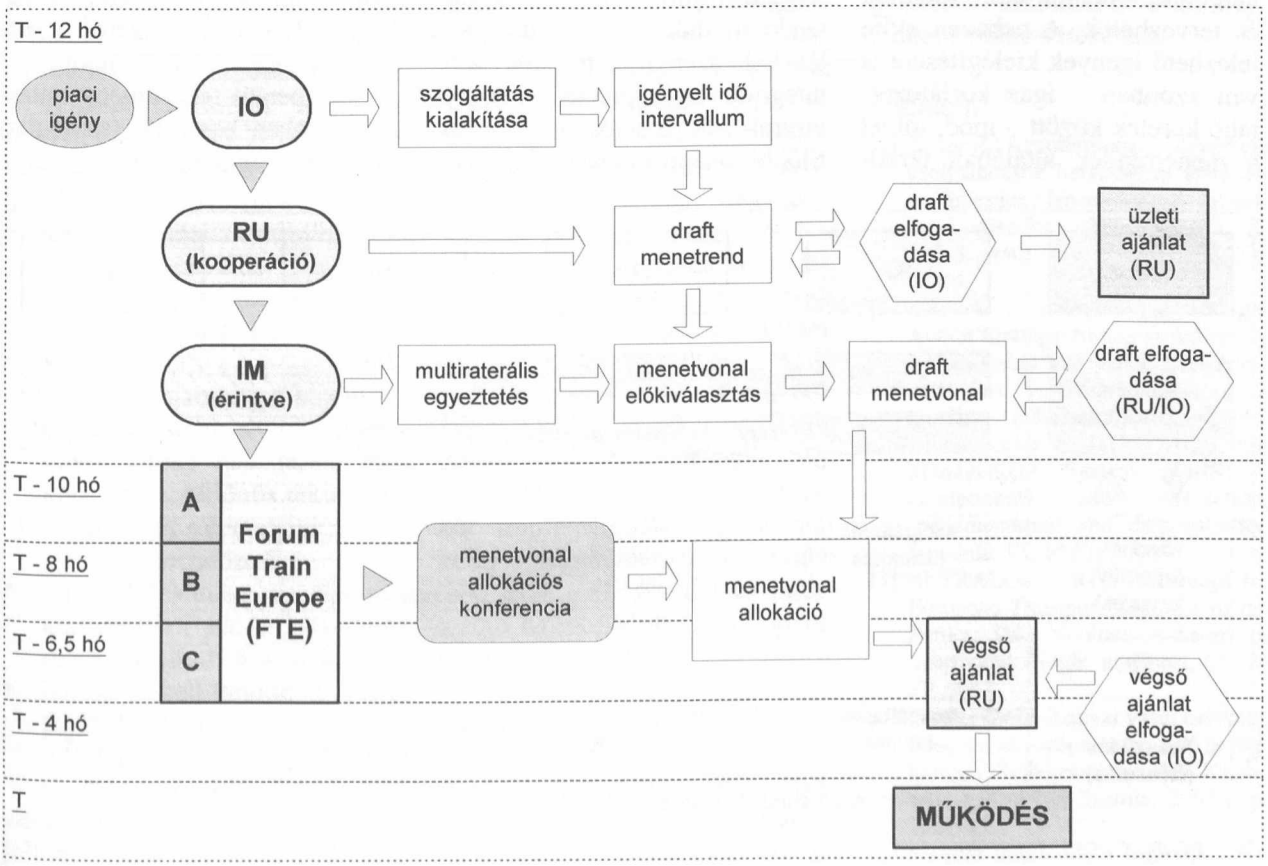
1. ábra
Az intermodális szállítási lánc megtervezésének folyamata és a szereplők feladatai

s a keresletet egyúttal közvetíti is a többi szolgáltató irányába, megadva számukra a tőlük igényelt közreműködés megkívánt paramétereit. Ezek közül a vonatképzési információk (árumennyiség, gyakoriság, méret, stb.) a vasútvállalat(ok) számára elengedhetetlenek az operatív tervezéshez, pl. a jármű- és személyzetvezényléshez. A vonattovábbítás igényelt indulási és érkezési ideje a menetvonal allokálás fő input adata, amely feladat az infrastruktúra-menedzser(ek) kompetenciája. Az infrastruktúra-menedzser és a vasútvállalat vasúti szállítástervezési eljárásait szoros koordinációval kell végezni, mivel e kapacitások rendelkezésre állítása közvetlenül hat egymásra. A más (rendszerint közúti) szállítási módokkal történő közvetlen időbeli és térbeli összehangolás (interfészképzés) a terminálüzemeltetők feladata, ahol a rakodási kapacitás rendelkezésre állítása elsősorban az időzítés (igényelt átrakási idősáv) függvénye.

Az előbbiek eredményeképp összeáll az intermodális szolgáltató irányába felajánlott teljesítményrendszer, ami komplex csomagban, vagy egymással összefüggő kétoldalú megállapodások formájában válik kereskedelmi ajánlattá. A feltételek kölcsönös elfogadásával kerül sor a szerződéskötésre, majd kezdődhet a szolgáltatás gyakorlati implementációja. A működés során folyamatosan biztosítani kell a megfelelő szolgáltatási színvonalat, ami aktív minőségmenedzsmentet és kölcsönös információcserét feltételez.

A vasúti közlekedés technológiájából adódóan jórészt kötött szállítási megoldást tesz lehetővé, amelynek megtervezése több lépcsőben, kölcsönös egyeztetések révén, bizonyos időbeli ütemtervet betartva történik. Ennek mechanizmusát a *2. ábra* mutatja be. A kiinduló pont – ahogy az előbb jeleztük – a piaci igényeket idő- és térbeli követelmény paraméterekké transzformáló intermodális szolgáltató, akinek rendszerint mintegy 12 hónappal a működés megkezdése előtt célszerű jeleznie a kívánt szolgáltatást. Kiválasztja a megfelelő vasútvállalatot vagy vasútvállalatokat, amelyeket az intermodális szállítás vasúti részének lebonyolítása szempontjából megfelelőnek tart. Amikor a komplex szállítási-logisztikai szolgáltatás feltételei specifikálásra kerültek, az intermodális szolgáltató megadja a kívánt időadatokat, s a vasútvállalat(ok) ennek alapján előállítja(-ják) a vázlatos (draft) menetrendet. Ez az előzetes menetrend aztán egy iteratív eljárás során finomodik egészen addig, amíg a partnerek megállapodnak benne, s a vasútvállalat(ok) kibocsáthatja(-ják) az üzleti ajánlatot az intermodális szolgáltató felé.

Közben az előzetes menetrend az érintett infrastruktúra-menedzserek felé is kommunikálásra kerül, mint a menetvonal allokáció bemenő adata. Előáll az előzetes (draft) menetvonal, ami ismét csak



2. ábra
Az intermodális szállítási lánc tervezés időbeli ütemezése

egy iteratív egyeztető folyamat eredményeképp jut el végleges formájába. 1997 óta az Európai Menetrendi Értekezlet (Forum Train Europe – FTE) keretében történik a nemzetközi vasúti forgalom összehangolt megtervezése Európában. Az FTE rendszerint három konferenciát szervez az európai infrastruktúra-menedzserek számára a nemzetközi vasúti menetrendek kialakítása és harmonizálása céljából: az „A" konferencia 10, a „B" 8, míg a „C" 6,5 hónappal az effektív érvénybe lépés előtt kerül megrendezésre. Az intermodális áruszállítási láncok előzetes menetvonalait legkésőbb a „C" konferencián kell benyújtani, ahol sor kerül a konkrét allokációra. Ez lesz aztán a bázisa a már jelzett üzleti ajánlatnak, amelyet a vasútvállalat(ok) tesz(nek) az intermodális szolgáltató felé, akinek legkésőbb 4 hónappal a menetrendi időszak megkezdése előtt el kell fogadnia a végső ajánlatot.

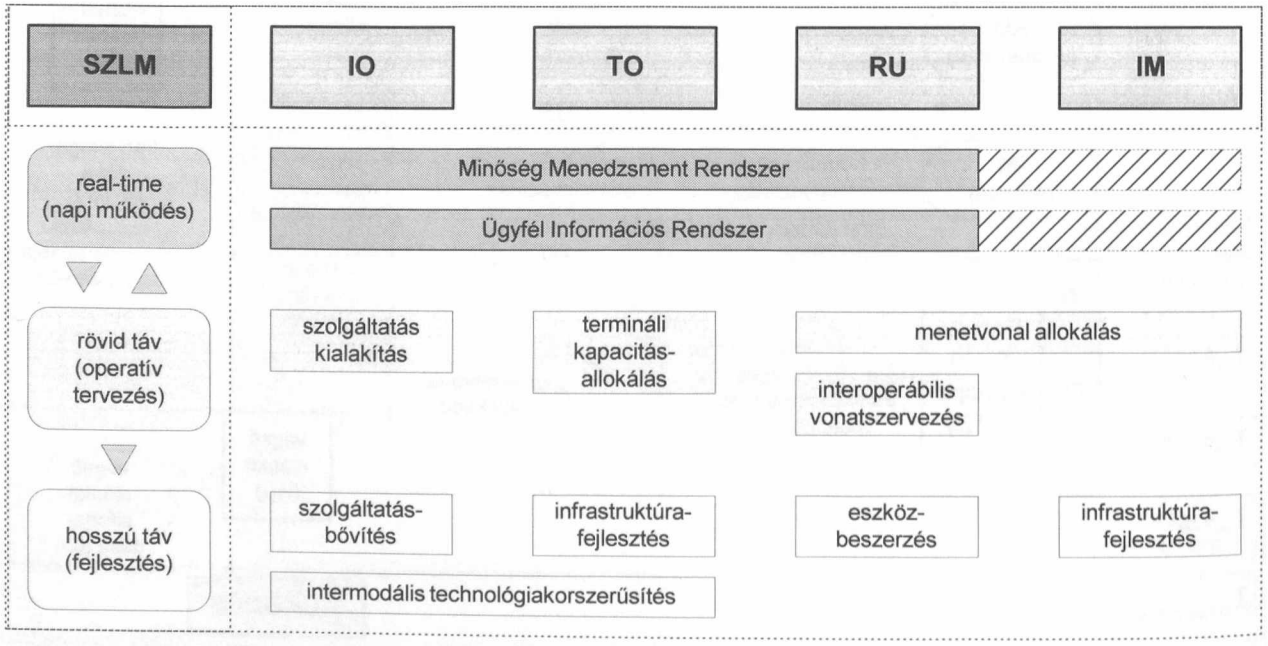
Az előbbi eljárás természetesen azokra a szolgáltatásokra vonatkozik, amelyek előre láthatók és tervezhetők. A nehezen előre jelezhető igények kielégítésére is van azonban – igaz korlátozottabb keretek között – mód, mivel a menetrendek általában tartalmaznak tartalék kapacitásokat, továbbá operatív szinten is sor kerülhet (a tényleges közlekedtetési körülmények függvényében) a vasúti pályakapacitások felhasználására. Az eseti és különösen az operatív igények esetén a vasútvállalat által a vonatközlekedéssel szemben támasztott minőségi követelményeknek azonban nem biztos, hogy az infrastruktúra menedzser teljes körűen eleget tud tenni.

4. A vasútra épülő intermodális áruszállítási lánc menedzsment rendszere

A tervezési-működési folyamatok ismeretében kerülhet sor az intermodális szállítási lánc menedzsment (SZLM) rendszer komponenseinek meghatározására. A rendszer felépítésének egy lehetséges módját a *3. ábra* szemlélteti, ahol résztvevőként és kezelt időtávonként differenciálva történt az elemek csoportosítása. Ebben az összefüggésben napi (illetve real-time) szinten működtetendő moduloknak tekinthetők a láncbeli szereplők tevékenységét integráló minőségmenedzsment és ügyfél információs rendszerek. Előbbi főképp a teljesítményellenőrzés és szabályozás, míg utóbbi a küldemények monitorozásának és követésének, valamint a technológiai/kereskedelmi műveletek időbeli előrejelzésének eszköze.

A napi működés tapasztalatai szolgáltatják a rövidtávú (operatív) tervezés inputját. Ez persze fordítva is igaz, amennyiben az operatív tervezés során meghatározott intézkedések a napi működés során kerülnek a gyakorlatba ültetésre. E fázis tevékenységei/komponensei elsősorban az intermodális szolgáltatások hatékonyságának és megbízhatóságának – változó igényekhez adaptálandó – javításához köthetők Az igények változása ui. folyamatosan megköveteli a megfelelő szolgáltatás-kialakítást, ami – a lehetőségekhez képest – rugalmas termináli kapacitásallokálást és hálózati menetvonal elosztást, továbbá zavartalan forgalom lebonyolítást feltételez. Utóbbi a vonatszervezés – EU szabályozás által is előírt és támogatott – interoperábilis realizálásával érhető el, ami a szabványoknak való megfelelés rendszeres kontrolljának igényét is indukálja.

Az operatív teljesítményjavítással szemben hosszabb (stratégiai) időtávon a minőségi és/vagy men-



3. ábra
Az intermodális szállítási lánc menedzsment rendszer elemei és felépítése

nyiségi szolgáltatásbővítés, illetve az ahhoz kapcsolódó döntési/irányítási feladatokat kiszolgáló tevékenységek kerülnek előtérbe. Ennek megfelelően itt olyan komponensek szerepelnek, mint a terminali és vonali kapacitások fejlesztése, vagy a szállítóeszközpark korszerűsítése/bővítése. Ezen túlmenően, ebben a fázisban kell kezelni (és támogatni) az intermodális technológiák (pl. szállítási egységek, átrakási technikák, vagy elektronikus okmányok) fejlesztésével kapcsolatos feladatokat is.

Az előbbieket összefoglalva megállapítható, hogy a szállítási lánc menedzsment rendszert – illetve annak elektronikus adatcserét támogató informatikai realizációját – úgy kell kialakítani, hogy az azonosított, eltérő időbeli perspektívákkal rendelkező feladatok egymásra épülve, továbbá a kölcsönös input-output kapcsolatokat biztosítva elvégezhetők legyenek. A real-time elemeknél legfeljebb napi, az operatív komponenseknél legfeljebb éves szintű, míg a stratégiai moduloknál jellemzően éven túli frissítési gyakoriságok tervezendők.

A kifejlesztésnél, majd az implementációnál a következő általános követelményekből kell kiindulni: a rendszernek

- az intermodális szállítási lánc összes potenciális résztvevőjének üzleti-működési modelljéhez alkalmazkodnia kell;
- a üzleti-üzemi kooperáció számos formájában (pl. kétoldalú vs. többoldalú, nyilvános vs. üzleti titok) használhatónak kell lennie, különös tekintettel a partnerek versenyhelyzetére (éles vs. korlátozott);
- meg kell felelnie a szabályozási környezetből adódó kötelezettségeknek (lásd a 2. fejezetet);
- lehetővé kell tennie a külső partnerekkel (pl. ügyfelek, hatóságok) való együttműködést.

E szempontokat figyelembe véve a legfőbb kihívás az eltérő jellemzőkkel rendelkező elemek (és érdekek) egy közös rendszerbe integrálása. Az optimális megoldást elvileg az ún. „teljes integrátor modell" jelentené, ami minden partner számára korlátlan hozzáférést biztosítana a rendszer összes komponenséhez. Ez a korábbi, monopolisztikus berendezkedésű vasúti piacon még talán működőképes lenne, de a liberalizációt előtérbe helyező új szabályozási és működési körülmények között, vagyis részben egymással versengő, de ugyanakkor egymásra is utalt partnerek között nem tűnik megvalósíthatónak. E két, egymással ellentétes magatartás – értsd: versengés vs. kooperativitás – diszkrepanciája olyan menedzsment rendszerrel oldható fel, amely nyílt platformon, vagyis diszkriminációmentesen biztosítja a hozzáférést a korábbiakban meghatározott alapfunkciókhoz, illetve lehetővé teszi azok összeillesztését. Ez alapvetően az operatív és stratégiai koordinációt, valamint az információgyűjtést és terítést foglalja magában.

A megvalósítás első és központi elemének a minőségmenedzsment rendszernek kell lennie, ami elsődleges fontosságú az intermodális szállítási lánc versenyképessége szempontjából: meghatározza és ellenőrzi a szolgáltatási színvonalat, beavatkozik, szankcionál, előállítja és felügyeli az információáramlást. Utóbbi bázisán jöhet létre a real-time ügyfél információs rendszer. Az operatív modulok bekapcsolása feltételezi a már jól működő minőségmenedzsment és ügyfél információs megoldásokat. Végül, a stratégiai komponensek akkor implementálhatók, ha már kellő – legalább egy, de inkább több éves – tapasztalat és információ halmozódott fel az operatív modulokban.

Összefoglalás

A vasúti áruszállítási piac, elsősorban az EU ezt célzó törekvéseinek hatására fokozatosan az intenzívebb verseny irányába mozdul el, ami megköveteli a megrendelő-teljesítő viszonyon alapuló üzleti partnerkapcsolatok átértékelését. Az intermodális áruszállítás piaci lehetőségeinek javításához ugyanakkor elengedhetetlen a szolgáltatási láncban résztvevő partnerek kooperációján alapuló, a szolgáltatáselemek összehangolását célzó és informatikailag támogatott tervezési-irányítási rendszerek kialakítása és megvalósítása.

Az előbbi igényekből vezethetők le az integrált intermodális szállítási lánc szervező-menedzselő eszközökkel kapcsolatos elvárásai, amelyeknek leginkább az ún. nyílt platformon létrehozott, operatív és stratégiai koordinációs feladatokat is ellátó, szabványosított elektronikus adatcserére épülő megoldások feleltethetők meg. Az ilyen követelményekből kiindulva felépített, e cikkben bemutatott modell a vasútra épülő intermodális szállítás szolgáltatástervezési folyamataiból került levezetésre, így jó kiinduló alapja lehet a vonatkozó gyakorlati alkalmazások koncepcionális előkészítésének.

Irodalom

[1] *Bokor Z.*: Az intermodális logisztikai szolgáltatások helyzetének értékelése, fejlesztési lehetőségeinek feltárása. Logisztika, BME OMIKK, X. évf. 3. szám, 2005. május-június, p. 22-64.

[2] BRAVO – Brenner Rail Freight Action Strategy Aimed at Achieving a Sustainable Increase of Intermodal Transport Volume by Enhancing Quality, Efficiency and System Technologies. D1 – Corridor Management System (CMS) – Components and interaction, implementation and demonstration schedule, EU 6th FP, 2004

[3] EUTRALOG – RTD Roadmaps for European Transport Logistics of the Future. D4.1 – State-of-the-art of intermodal freight transport, EU 5th FP, 2003

[4] *Farkas Gy.*: A magyar vasút helyzete, feladatai az európai integráció és jogharmonizáció szempontjából. Közlekedéstudományi Szemle, 2004/4, p. 122-133.

[5] Magyar intermodális logisztikai fejlesztési koncepció. GKM Közlekedéspolitikai Főosztály, 2005-2006

Kelemenné Erdős Anikó

KÖZLEKEDÉSGAZDASÁG

A hosszú távú versenyképesség feltételei a közforgalmú közlekedésben

Absztrakt

A publikáció a piacliberalizáció kihívásaiból kiindulva a személyszállító közúti és vasúti közlekedési vállalatok hosszú távú versenyképesség megőrzésének feltételeit primer kutatás keretében vizsgálja. A marketing-információrendszert a stratégiai célok meghatározó inputjaként elemzi, majd a célkitűzések megvalósításához rendelt eszközöket nevesíti, outputként a marketingstratégiát mutatja be.

Bevezetés

Az Európai Unióhoz való csatlakozásunk következtében a piacliberalizáció hatására a monopol jellegű, szabályozott tömegközlekedési piac működési feltételrendszere átalakul, a verseny egyre erősödik. A közszolgáltató tevékenység során ennek hatására a piacorientált vállalati működés [1], a szükségletek felmérése, az igényeknek megfelelő, illetve azt meghaladó szolgáltatásnyújtás kerül előtérbe. Alapvető követelmény a társadalom ellátása, amely azonban gyakran nem teszi lehetővé a hatékony működést.

Az eurokompatibilitás előfeltétele a közlekedési infrastruktúra piaci igények szerinti kialakítása, vagyis a minőség fejlesztése, a piac, valamint a piachoz való hozzáférés hatékonyságának javítása, a hazai viszonyokat és az uniós előírásokat egyaránt figyelembe vevő, egymást kiegészítő és kapcsolódó integrált szolgáltatási rendszer létrehozása [2].

Kutatásunk célja a közszolgáltató tömegközlekedési vállalatok marketingstratégiájának és eszköztárának, szolgáltatásfejlesztési metodikájának, ily módon a versenyképesség összetevőinek a feltérképezése, a személyszállítási [3] piaci részesedés hosszú távú megtartási tényezőinek a vizsgálata volt. Kiemelt kutatási területek:

- a tömegközlekedési piac szereplőinek marketing-információrendszere;
- a stratégiaalkotás folyamata;
- a közszolgáltatási kötelezettség hatása a vállalati működésre;
- a 7 P szerepe a tömegközlekedésben, különös tekintettel a szolgáltatásfejlesztésre.

Célunk, hogy a közszolgáltató személyszállítási piac szereplőinek stratégiaalkotási folyamatát modellben képezzük le. A felmérés eredményeként komplex képet alakítunk ki a tömegközlekedési piacon alkalmazott stratégiákról, marketingtevékenységről.

A primer kutatás során valamennyi közforgalmú közlekedéssel foglalkozó autóbusz- és vasúttársaság felső-, illetve marketingvezetőjét kérdeztünk meg kérdőív segítségével, elektronikus úton. A helyi és helyközi közlekedtetéssel egyaránt foglalkozó vállalatokat tevékenység szerint különválasztottuk, s végül 40 kitöltött kérdőívet kaptunk vissza, 14 helyi, 24 távolsági autóbusz és 2 vasúttársaság képviselőjétől [4].

Stratégia a tömegközlekedésben

A marketing-információrendszer szerepe a stratégiaalkotásban

A hosszú távú versenyképesség megőrzésének kulcsa a megfelelő stratégia kialakítása, amelynek alapja a piaci igények megismerése. A marketing-információrendszer a vállalat számára releváns belső és külső információk gyűjtését, elemzését és marketing döntéshozókhoz való eljuttatását koordinálja, információi a stratégia egyik inputját alkotják. A rendszer részét képezik a belső adatok, a marketing megfigyelés [5] és kutatás eredményei, valamint az általában marketing modellek alkalmazásával készített döntést támogató elemzések, amelyek az információ szervezeten belüli hasznosulását segítik elő.[6] Hozzájárul a fogyasztói elvárások, az ehhez rendelhető versenyelőny(ök) és a szükséges eszközök meghatározásához, a potenciális és a jelenlegi utasok igényeinek kielégítéséhez.

A marketing megfigyelés a makro és a szűkebb piaci környezet szórványinformációit gyűjti és szolgáltatja a döntéshozók számára. A kutatási eredmények szerint a hazai közlekedési vállalatok körében elsősorban a működést közvetlenül befolyásoló társadalmi (23)[7] és gazdasági (22) tendenciák elemzésére épül. A közszolgáltatások sajátosságaiból adódóan azonban elkerülhetetlen a politikai erőviszonyok alakulásának folyamatos nyomon követése is.

A megkérdezett vállalatok által alkalmazott piacelemzési módszerek közül kiemelkedő az utasszámlálás (38) és az utaselégedettség (35) vizsgálatának a jelentősége. Az utasszámlálás megvalósítható egyfelől a marketingkutatás keretein belül külső piackutató cég, másfelől a belső információs rendszer segítségével, ezért a válaszokat mindkét kategóriába besoroltuk.

A vállalaton belüli információk a leggyorsabban és a legkevesebb költséggel hozzáférhető adatok. Ezen belül is a legkézenfekvőbbek az értékesítési adatok, illetve a bevételek trendjének elemzése (39), amely szinte valamennyi vállalati gyakorlatban megjelenik. Iparági specifikum azonban az ügyfelek elégedettségét, egyúttal az utasok megtartását is döntően befolyásoló tényező, a menetrendszerűség elemzése. Az utasok által érzékelt minőséget meghatározó paramétert ennek ellenére csupán a vállalatok alig több, mint a fele említette (21). Véleményünk szerint erre a tényezőre valamennyi közlekedéssel foglalkozó társaságnak az utasok elégedettségének növelése miatt nagyobb hangsúlyt kellene fordítania.

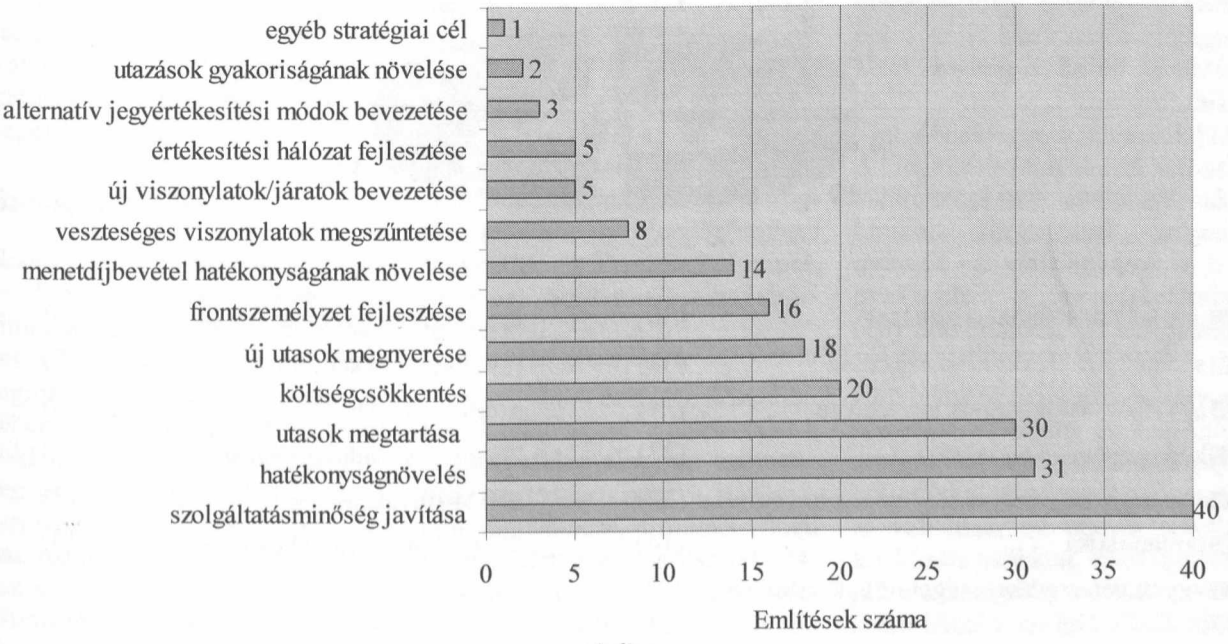
A stratégia megalapozásához jelentős a frontszemélyzet tapasztalatainak (33), az ügyfélszolgálat információinak (26), valamint a reklamációknak, kártérítéseknek (26) a vizsgálata. A marketing szakirodalom szerint az ügyfelek negyede elégedetlen a vásárlásával, reklamációt azonban mindössze 5%-uk tesz [8]. Kifogásemelés helyett a többség inkább helyettesítő terméket, azaz esetünkben alternatív közlekedési módokat keres, vagy kevesebbet utazik. Úgy véljük, különösen jelentős ezért a panasztétel lehetőségének elősegítése, a reklamációk elemzése és a megfelelő intézkedések megtétele. Ennek egyik eszköze lehet a piacorientált vállalatok körében széleskörűen elterjedt call center üzemeltetése, ezt azonban csak néhány megkérdezett közlekedési társaság alkalmazza.

A közszolgáltató tömegközlekedési vállalatok stratégiai célkitűzései

A legfőbb stratégiai cél valamennyi közszolgáltató tömegközlekedési vállalatnál a szolgáltatás minőségének javítása (40), ezt ábrázolja az *1. ábra*. Amennyiben ennek paraméterei az utasok igényein alapulnak, akkor piacorientációról beszélhetünk. A kiemelt célok közé sorolhatjuk a hatékonyságnövelést (31), a költségcsökkentést (20), valamint az utasok megtartására (30) való törekvést. A két előbbi célkitűzés általánosságban jellemzi a közszolgáltatási tevékenységet folytató, korábban állami tulajdonban lévő vállalatokat.

A tömegközlekedési szolgáltatás hatékonyságát növelhetjük a működtető szervezet és a tevékenység racionalizációjával, magasabb színvonalú technológia alkalmazásával, amelynek eredményeként a költségek csökkenhetnek. A racionalizáció azonban politikai, társadalmi szempontból egyaránt kényes terület. A szervezeti működés hatékonyságának a növelése létszámleépítést von maga után. A működés a veszteségesen kiszolgálható viszonylatokon a teljesítmény visszafogásával, illetve az alapellátás biztosítása mellett adott szolgáltatás megszüntetésével realizálható. Ennek alapvető feltétele az összehangolt közlekedéspolitika, amelynek során a desztinációt az a szolgáltató szolgálja ki, amelyik a gazdaságossági szempontok figyelembe vételével előnyösebb.

A tömegközlekedési vállalatok stratégiai céljai



1. ábra

A hatékonyságnövelés és a költségcsökkentés ellentétbe kerülhet a legfőbb céllal, a szolgáltatásminőség javításával, amely a tömegközlekedési vállalatoknál gyakran jelentős beruházási forrásokat igényel. Ugyanakkor a magasabb színvonalú technológia alkalmazása a hatékonyság növelését és hosszú távon költségcsökkenést eredményezhet, pl. üzemanyag, energia megtakarítás formájában. A minőség elősegíti az utasok megtartását, illetve az új utasok megnyerését (18) is. A MÁV Zrt. Siemens Desiro motorvonatának üzembe helyezése a Budapest-Esztergom vasútvonalon az utasok számának mintegy 10%-os növekedését eredményezte.

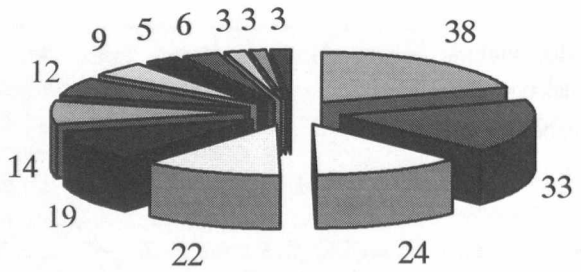
Az ügyfélstratégiát illetően a meglévő utasok megtartására célszerű helyezni a hangsúlyt, mert az új utasok megnyerése felmérések szerint ötször nagyobb költséget emészt fel.[9] A tömegközlekedés potenciális piaca korlátos, egyes szegmensek még a lehető legmagasabb színvonalú szolgáltatás esetén sem veszik igénybe, az egyéni közlekedést preferálják. A szolgáltatóhoz hű vevők ugyanakkor általában gyakrabban veszik igénybe a szolgáltatást, és többet költenek. Ez a megállapítás azonban az utazási szokások jellemzőiből adódóan a tömegközlekedésre csak korlátozottan érvényes, az utazások gyakorisága (2) csak részben növelhető meg. Az utazások engedményekkel, kisebb mértékben reklámmal, turizmusmarketing segítségével ösztönözhetők. Adott térség vonzerejének megteremtéséhez és ismertté tételéhez a Magyar Turizmus Rt. és a tömegközlekedési szolgáltatók összehangolt munkája szükséges.

A hazai személyszállítási piac korlátozottan bővíthető a jelenlegi egyéni közlekedés terhére új, az eddigieket jelentősen felülmúló szolgáltatás kialakításával. Ebbe az irányba hat az ország bizonyos területein (elsősorban elővárosi, belvárosi területek) az egyéni közlekedés ellehetetlenülése, valamint az esetleges benzináremelések is. A piacon belüli átstrukturálódás eredményezheti egy-egy szolgáltató piacának növekedését, illetve adott szolgáltató termékei közötti átcsoportosítást. Ilyen például a minőségi távolsági (pl.: InterCity) szegmens növekedése a standard távolsági közlekedéssel szemben.

A stratégia megvalósításának eszközei

A közszolgáltató tömegközlekedési vállalatok működésének keretét a közszolgáltatási szerződés határozza meg. A megkérdezett társaságok kevesebb, mint a fele (17) gondolja azonban csak úgy, hogy a szerződés a társadalmi felelősségvállalás egyik kifejezője, amelynek a kontraktus megfelelő keretet ad. További 4 válaszadó szerint stabil piaci pozíciót biztosít a megállapodás idejére, lehetőséget nyújt a szabad versenyre való felkészülésre. Két társaság tartotta csupán rugalmasnak, megjegyezve, hogy működési mechanizmusai jelenleg is kialakulóban vannak. A megkérdezettek csaknem negyede (9) szerint a közszolgáltatási szerződés merev, módosítása rugalmatlan, további 4 megkérdezett szerint nem teszi lehetővé a hatékony, illetve a nyereséges működést.

A tömegközlekedési vállalatok mint fő stratégiai cél (*2. ábra*) megvalósítására, a szolgáltatásminőség javítására (38) törekszé-



szolgáltatásminőség javítása	(38)	frontszemélyzet fejlesztése	(9)
szolgáltatáskínálat racionalizálása	(33)	költségcsökkentés	(5)
új viszonylatok/járatok bevezetése	(24)	értékesítési hálózat fejlesztése	(6)
kedvezmények nyújtása	(22)	erőteljes marketingkommunikáció	(3)
alternatív jegyértékesítési módok bevezetése	(19)	lobbi tevékenység	(3)
tarifapolitika	(14)	egyéb marketingakciók indítása	(3)
egyéb versenyképességet növelő intézkedés	(12)		

2. ábra

nek, amelynek egyik összetevője lehet a frontszemélyzet fejlesztése (33) is. Ellentétes irányba hat azonban a szolgáltatáskínálat racionalizálása és a tulajdonos folyamatos elvárása a költségek csökkentésére, bár előbbi jelenthet a közszolgáltatási szerződés keretén belül a termékek között egyfajta átcsoportosítást is, egyes útvonalakon a járatok sűrítését, illetve ritkítását. Az új viszonylatok megnyitását, illetve járatok bevezetését a válaszadók valamivel kevesebb, mint a fele (19) fontolgatja. Érdekes azonban, hogy a terület szempontjából korlátozott helyi tömegközlekedéssel foglalkozó vállalatok 61%-a (8).

Az értékesítést – ha nem is stratégiai szinten, de – csaknem a vállalatok fele (19) fejleszti. Elsősorban a jelenlegi hálózat további kiépítésére koncentrálnak (14), 5 társaságtól nem áll messze a korszerű jegyértékesítési módok fejlesztése sem.

A működés feltételrendszerét meghatározó lobbi tevékenység nyíltan kevésbé jellemző (6). Érdekes módon a bevételek optimalizációját elősegítő tarifapolitikára (3) szintén nem helyeznek kiemelt hangsúlyt a megkérdezett vállalatok. Ez adódhat abból is, hogy a tarifa jelentősen függ a politikai erőviszonyoktól.

A marketingakciók kevésbé jellemzőek, kedvezményeket 12 vállalat nyújt, erőteljesebb marketingkommunikációs tevékenységet 9 társaság folytat.

Szolgáltatásfejlesztés

Személyszállítási kereslet jellemzői

A megkérdezett vállalatok definiálták a személyszállítási kereslet jellemzőit. Ennek felmérése leginkább azonban az utasok körében lehetséges, a kutatás ezért sokkal inkább a szolgáltatásminőség paramétereinek, illetve a versenyképesség összetevőinek meghatározására irányult a szolgáltatók szemszögéből. Ennek alapján körvonalazhatjuk, mit takar a megkérdezett vállalatok fő célja, a szolgáltatásminőség fejlesztése. A minőségmenedzsment hatására az utasok attitűdje, a közlekedési szolgáltatás minőségéről alkotott kép erősödik, amely hozzájárulhat az elégedettség, végső soron a lojalitás kialakításához [10]. Mándoki részletesen foglalkozik a közlekedési rendszerek minősítésével, értékelésével [11].

A tömegközlekedés a válaszadók szerint versenyképes lehet a legrövidebb menetidő (36), a kedvező menetdíjak alkalmazásával (33), valamint a járatsűrűség növelésével (28). Lényeges továbbá az utasok tájékoztatása (22) és a kényelem (20) biztosítása is. A szolgáltatók ugyanakkor úgy vélik, hogy az utazási döntés során, a közlekedési eszközök közötti választáskor kevésbé játszik szerepet a biztonság (17), a tisztaság (14), illetve az utastér kialakítása, állapota (13). Ennél is kisebb jelentőséget tulajdonítanak a személyzetnek (7) annak ellenére, hogy fejlesztése kiemelt célkitűzésként szerepel. A szolgáltatás fizikai környezetének elemeit, az utaskiszolgáló létesítményeket és a járművek külső állapotát nem tartják fontosnak. Ennél is meglepőbb azonban, hogy az ügyfélszolgálat jelentőségét csupán egy válaszadó említette, holott szolgáltatásról van szó, amelynek alapelemét képezi a szolgáltató és az igénybe vevő közötti viszony.

Kínálat a 7 P tükrében

A szolgáltatások marketingmixe 7 elemből, az ún. 7 P-ből (Product /Termék, Price/Ár, Place /Elosztás, Promotion/ Marketingkommunikáció, People/Emberi tényező, Process/Folyamat, Physical evidence/Fizikai környezet) áll.

Szolgáltatástermék

Kutatásunk szerint a szolgáltatás alapját képező menetrendet a forgalomfelvételek, a frontszemélyzet tapasztalatai, a reklamációk kiértékelése, a munkaszüneti napok, illetve az iskolarend (24) alakulásának figyelembevételével alakítják ki. A nagyobb volumenű módosítások kiindulópontja új utazási igény felmerülése (35), a közlekedés ellátottságának feltérképezése (26), valamint a települések munkavállalói (26) és tanulói létszámának alakulása (25). A menetrend kialakítását befolyásolja az önkormányzatok lobbi tevékenysége (17) is. A vasút és a VOLÁN társaságok valamennyi menetrendváltás előtt egyeztetnek, azonban csak az esetek kevesebb, mint a felében (16) igazítják a társszolgáltatókhoz menetrendjüket, nem minden esetben biztosítják a rá-, illetve széthordást, mert egyfajta versenyhelyzetet (11) figyelhetünk meg a közszolgáltatók között. Véleményünk szerint az utasok komplexebb kiszolgálását biztosító menetrendi igazodást tulajdonosi szinten kellene koordinálni.

A vállalati versenyképesség szempontjából a differenciálásnak nagy szerepe van [12]. A személyszállítási termékek megkülönböztethetők, a közszolgáltatáson felül létrehozhatók a díjban is elismertethető prémium termékek. A kiegészítő szolgáltatások a tömegközlekedési piacot kevéssé jellemzik, holott ez a termékfejlesztés leggyorsabban bevezethető és a legalacsonyabb költségekkel megvalósítható módja. A megkérdezettek alig több, mint a fele (21) nyújt addicionális szolgáltatást utasai számára. Ezek között szerepel 4 helyi közlekedéssel foglalkozó társaság is, holott az addicionális termékek a városi közlekedést általában nem jellemzik [13]. A kiegészítő szolgáltatásokat nem valamennyi utas, általában csak a kiemelt szegmensek számára nyújtják. A vállalkozások a leggyakrabban a garanciavállalást (10) alkalmazzák. A szolgáltatás megvásárlásakor nagyfokú bizonytalanság jellemző, amely elsősorban az elvárt és a nyújtott szolgáltatás esetleges különbségéből adódik. Amennyiben garanciát vállalnak, az utasok érzékelt kockázata csökken, ezért úgy véljük a költségeket mérlegelve célszerű lenne a szolgáltatások többségét garantálni.

A kiemelt szegmensek számára kedvelt kiegészítő szolgáltatás a frissítő ital (9), illetve különböző sajtótermékek (8) kiszolgálása. A kiemelt vasúti és elsősorban a nemzetközi autóbusz járatokon büfét is biztosítanak. A légi közlekedés területén kedvelt törzsutasrendszert már 5 társaság megkezdte kiépíteni, illetve működtetni. A megkérdezettek említették még a tömegközlekedés szempontjából jelentős balesetbiztosítást is. Az egyik távolsági autóbuszjáratokat közlekedtető vállalat frissítő kendőt biztosít utasai számára.

Tarifa - ár

A személyszállítási közszolgáltatások esetén a tulajdonosi jogokat gyakorló minisztérium, illetve önkormányzatok a szolgáltató előterjesztése alapján hatósági maximált árat állapítanak meg. Az áremelés mértékét befolyásolja a mindenkori gazdasági, politikai és társadalmi helyzet. A tarifa tervezése során a finanszírozási modell, illetve az egyéb tulajdonosi követelmények miatt a profitelvárási szempontok csak korlátozottan érvényesíthetők. Ennek következtében mindössze 3 megkérdezett társaság foglalkozik stratégiai szinten a tarifa kialakításával.

A tömegközlekedési vállalatok differenciált vagy megkülönböztető árképzést alkalmaznak, ugyanazt a szolgáltatást a különböző szegmensek számára eltérő áron kínálják, szociál- és üzletpolitikai kedvezmények formájában. A szociálpolitikai kedvezmények (pl.: diákok, nyugdíjasok kedvezménye) mértékét a költségvetés újraelosztó funkciója révén fogyasztói árkiegészítés formájában [14] a szolgáltató számára tételesen, illetve a nem regisztrált díjmentes utazások esetében az értékesítés bevételére vetítve meghatározott százalékban fizeti meg. Ezen felül a szolgáltatók a kereslet szezonalításának a kiegyenlítésére, az utazások ösztönzésére, valamint a versenyképesség növelése érdekében üzletpolitikai kedvezményeket nyújtanak. A megkérdezettek háromnegyede (30) kínál ilyen jellegű árengedményt, többnyire a nem közszolgáltatásnak minősülő különjáratok esetében és nemzetközi viszonylatban.

Az árat promóciós eszközként tehát elsősorban a kereslet eltérítésére és befolyásolására alkalmazzák, amelynek során mennyiségi kedvezményeket, rabattot (pl.: 10 alkalmas gyűjtőjegy, családi kedvezmény), szezonális engedményeket (különböző időszakokra, az évvégén több hónapra váltott bérletek), elővétel esetén, egy-egy esemény támogatására alkalmi menettérti, kiemelt partnerek, egyéb marketingakciók támogatására, különböző mértékű kedvezményeket nyújtanak.

Elosztás

Az elosztás egyfelől a vonalhálózat kiépítettségét, a megállóhelyeket, másfelől az értékesítési pontokat takarja. A vonalak és megállóhelyek piaci igények szerinti kialakítása kulcsfontosságú a versenyképesség szempontjából.

A személyszállító közlekedési vállalatok a menetjegyeket elsősorban az adott társaság (40) és szerződéses partnerei által (27) üzemeltett pénztárakban és a járműveken (38) árusítja. Az értékesítési csatorna ily módon kiterjedt, a kiszolgált viszonylatokat szinte teljesen lefedi.

A tömegközlekedési vállalatok egy része más hagyományos csatornákon keresztül is, menetjegyirodában (14), utazási irodában (11), illetve a kiemelt ügyfelek számára személyes eladás útján értékesíti termékeit. Kutatásunk szerint az alternatív értékesítési módok fejlesztése és üzemeltetése kevésbé jellemző. Jegykiadó automatát és Internetes jegyértékesítést egyaránt 5 vállalat alkalmaz, telefonon 3, illetve call centeren keresztül 1 társaság biztosít előrendelési lehetőséget, wapon, illetve sms-ben jelenleg egyik szolgáltató sem áll rendelkezésre. A korszerű jegyértékesítési módok fejlesztése csak 5 társaságnál van folyamatban. Az alternatív lehetőségek biztosíthatják az utasok számára a sorban állás elkerülését, a szolgáltatók számára a pénztárak üzemeltetési költségeinek csökkentését.

A tömegközlekedési vállalatok egy része (13) kiemelt ügyfélmenedzsmenttel is foglalkozik, amely elsősorban a vállalati ügyfelek, illetve egyes cégeknél a kiemelt társadalmi csoportok (pl.: nagycsaládosok) magasabb színvonalú kiszolgálását célozza.

Marketingkommunikáció

A marketingkommunikáció célja a piac befolyásolása, a kereslet és a kínálat összehangolása. Ez elsősorban az utasok, illetve az utazások számának növelését jelenti a kevésbé kihasznált időszakokban. A tömegközlekedési társaságok a médiumok döntő többségét elsősorban közérdekű információk közzétételére, tájékoztatásra általában díjmentesen veszik igénybe.

Felmérésünk alapján valamennyi vizsgált tömegközlekedési vállalat rendelkezik honlappal. Az Interneten a szolgáltatásokról, a menetrendekről, az aktuális akciókról nyújtanak felvilágosítást. A tömegközlekedési társaságok média-mixében kiemelt szerepet kap a sajtó (39), amelynek a legnagyobb előnye a terület szerinti célozhatóság. Rádióreklám megjelentetésével a válaszadók több, mint kétharmada (27) él. A helyi rádiók jól alkalmazhatók új járatok és akciók bevezetésére, ismertségük növelésére. A háttérrádiózás miatt azonban kevésbé hatékony médium.

A kültéri reklámhoz (20) sorolható járműreklám a közlekedési vállalatoknál két aspektusból merül fel. A társaságok egyrészt járműreklám felületet értékesítenek, illetve saját kommunikációs céljaikra alkalmaznak, másrészt más társaság helyeit is bérelhetik [15]. A saját felületetek alkalmazása hatékony célcsoport elérést tesz lehetővé külön forrásszükséglet nélkül, költségként – amennyiben az adott időszakban

értékesítető lett volna – az elmaradt haszon, az opportunity cost merül fel. A közterületi reklámhoz sorolhatók a különböző plakátok (16) is, amelyek nagy részén elsősorban a közlekedési renddel kapcsolatos hirdetményeket, kisebb arányban reklámot tesznek közzé. A kültéri reklámhordozók előnye, hogy megfelelő elhelyezéssel nagy lefedettséget biztosítanak.

A költséges, nagy meddőszórású reklámeszközt, a televíziót csaknem a megkérdezettek fele (19) alkalmazza. Ennek nagy része azonban a célcsoport-orientált regionális televíziókat takarja. Az elsősorban a fiatalok, illetve a családok elérhetőségét biztosító, tematika alapján jól célozható mozi reklámmal mindössze egy közlekedési társaság él.

Vásárlásösztönzést a közlekedési vállalatok kisebb része alkalmaz ajándékok, kedvezmények, kuponok, törzsvásárlói jutalmak formájában. Ezen akciók hatása általában rövid távon jelentős, az ajánlat irányulhat a törzsutasok megtartására, az alkalmi utazások, illetve az utazási gyakoriság ösztönzésére is.

Más közüzemi szolgáltatásoknál (pl.: villany, gáz) jellemző direkt marketing alkalmazása kevéssé jellemző, hiszen az ügyfelek nem azonosíthatók, esetleg a marketingakciók, kiemelt ügyfélmenedzsment, illetve hűségprogramok révén ismertté vált szűk szegmens.

A tömegközlekedési vállalatok mind a szolgáltatások jellege, mind pedig a közpénzek felhasználása miatt a közfigyelem középpontjában állnak. A személyszállítási szolgáltatók jellemzően marketing-PR-t (MPR) alkalmaznak. Kiemelt hangsúlyt fektetnek a sajtókapcsolatok fenntartására, a szolgáltatáspublicitásra, a vállalati külső és belső kommunikációra, lobbizásra, ugyanakkor a promóciós költségeket alacsonyan tartják. Az MPR célja az ismertség, hitelesség megteremtése, a szolgáltatások imázsának építése [16].

Kutatásunk szerint a személyszállítási szolgáltatókra jellemző a költséghatékony megjelenést biztosító kommünikék (31) közzététele, illetve a társaságok területén a riportok készítésének (20) engedélyezése. Az adott vállalat képviselőjének nyilatkozata az imázs formálásán túl bevezethet, újrapozícionálhat szolgáltatást. A közlekedési szolgáltatások jellemző marketing-PR eszköze az összvonalas (38), illetve a különböző térségi/területi menetrendek (33). A szolgáltatások népszerűsítésére gyakran alkalmazzák a kedvező áron elkészíthető, területileg jól célozható, a tájékoztatás, a hirdetés rugalmasságát tartalom, és megjelenés tekintetében egyaránt biztosító szórólapokat (33) és kiadványokat (29).

A tömegközlekedési vállalatok többsége (28) szponzorál valamilyen sportklubot vagy eseményt. A támogatás célja a csapat, illetve a rendezvény célcsoportjának megnyerése annak imázsán keresztül. A képzettársítás hozzájárul a cég-, illetve a termékimázs kialakításához.

Az imázs-építést célozzák szintén a kiállítási megjelenések (24), az előadások, szakmai fórumok (18), illetve évfordulók, nevezetes napok köré szervezett rendezvények (15) is. A tömegközlekedési vállalatoknál az eseménymarketing célcsoportját elsősorban az üzleti partnerek, kisebb arányban az utasok képezik. Ez a megfogalmazás nem egészen helyes, hiszen a tömegközlekedési vállalatok legfőbb partnere az utas.

Kiemelt ügyfélmenedzsmenttel a megkérdezettek közel egyharmada (13) foglalkozik. Ennek keretében gyorsabb és rugalmasabb kiszolgálást biztosítanak az adott szempontból – általában a vásárlás összege szerint – meghatározó szegmens számára. A tömegközlekedési vállalatok kiemelt ügyfelei közé többnyire vállalati ügyfelek tartoznak. Csak néhány szolgáltató indít hűségprogramot lojális utasai számára. Úgy véljük, nagyobb hangsúlyt kellene helyezni a rendszeres, sokszor több éven át hűséges utasok kiszolgálására, mert megtartásuk a hosszú távú versenyképesség fenntartása szempontjából kulcsfontosságú. Az ily módon nevesített utasok körében hatékonyan folytatható direkt marketing.

Nyereményjátékot az utazások ösztönzésére a tömegközlekedési társaságok kisebb része (8) indít, a kereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok körében közkedvelt pontgyűjtő akciót egy társaság sem. Felvethetjük azonban azt a kérdést, hogy az utazási szokások a különböző nyereményjátékokkal mennyiben befolyásolhatók. A tömegközlekedést igénybe vevők nagy része árérzékeny, ezért feltehetően az utazások gyakorisága csak jelentős árengedménnyel növelhető. A különböző marketingakciók leginkább – amennyiben az érintett településen van alternatívája – a közlekedési eszközök közötti választást befolyásolhatják, illetve azon belüli átcsoportosítást eredményezhetik (pl. a különböző InterCity járatok választását segíthetik elő). A pontgyűjtő, még inkább kilométergyűjtő akció azonban hozzájárulhat a fogyasztói hűség kialakításához, az utazások volumenének növekedéséhez.

A válaszadók a leghatékonyabb marketingeszköznek a szórólapokat, valamint a termékpalettát földrajzi szempontból szegmentáló térségi, illetve területi menetrendet tartják. A megkérdezettek szerint a kereslet befolyásolására alkalmas lehet a rendezvényszervezés és az összvonalas menetrendek, különböző kiadványok megjelentetése is. Ennek alapján megállapítható, hogy az ATL (above the line) [17] kommunikációs eszközök hatékonyságának a megítélése kedvezőtlenebb, mint a BTL (below the line) [18] eszközöké. A megkérdezett társaságok az ATL eszközök közül a televíziót és a közterületi reklámot tartják hatékonynak.

Emberi tényező

Az emberi tényező a szolgáltatást nyújtó, illetve igénybe vevő és más jelenlévők szerepét fogalmazza meg a folyamatban. A kutatás csak az előbbiekre koncentrál. Az alkalmazottak, különösen az utasokkal, illetve potenciális utasokkal közvetlenül is kapcsolatba kerülő frontoffice munkatársak viselkedése, kommunikációs készsége meghatározza az utasok által észlelt szolgáltatás minőségét. Érdekes azonban, hogy a megkérdezett vállalatok szerint a személyzet szerepe kevéssé jelentős az utazási szolgáltatás nyújtásakor. A frontoffice szerepének átgondolása döntő lenne a szolgáltatás érzékelt minősége szempontjából.

A megkérdezett személyszállítással foglalkozó cégekre jellemző a szolgáltatásképet meghatározó formaruha (38) használatának előírása. A frontoffice felkészültségét képzéssel, oktatással (36) teremtik meg. Az alkalmazottak motiválására jutalékrendszert (30) alkalmaznak, ingyenes utazási lehetőséget (24), valamint minőségi prémiumot (20) biztosítanak. Ezek a tényezők hozzájárulnak az alkalmazottak elégedettségének, lojalitásának megteremtéséhez.

Folyamat

A kutatás során a személyszállítási folyamatot külön nem vizsgáltuk. Ennek oka egyrészt, hogy a komplex rendszer vizsgálata, a szolgáltatás nyújtásának módja igen eltérő lehet az egyes társaságoknál. Másfelől a vállalatok szemszögéből a piackutatástól, a szolgáltatás előkészítésén, tervezésén és teljesítésén át a vevőgondozásig terjedő mechanizmusok egyes elemeit a kutatás különböző fázisai érintik.

A közszolgáltató személyszállító vállalatokra a folyamatok szabályozása, standardizációja jellemző. Egy-egy társaság tevékenysége az operacionalizálás révén az állandóan változó körülményektől (pl. műszaki állapot, útviszonyok) eltekintve azonos módon működik, amely a szolgáltatásminőség ingadozás csökkentésének a kiindulópontja.

Fizikai környezet

Minden szolgáltatás tartalmaz fizikai elemeket. A szolgáltatások megfoghatatlanságából eredő bizonytalanság csökkenthető a fizikai környezet (servicescape) megfelelő kialakításával. A tárgyi elemek hatással vannak az utasok percepciójára, támpontot nyújtanak a szolgáltatás megítéléséhez, meghatározhatják attitűdjüket. A fizikai környezet kiemelt elemei a tömegközlekedési vállalatoknál az utaskiszolgáló létesítmények és az eszközpark.

Valamennyi vizsgált tömegközlekedési társaság a járművekre helyezi a hangsúlyt. Érdekes azonban megemlíteni, hogy a vállalatok az utasok preferenciáinak értékelésekor a fizikai környezet elemeit hátrasorolták. A legnagyobb figyelmet a járművek felújítására, beszerzésére és a meglévő állomány tisztítására fordítják (egyaránt 36 említés). A vállalatok az utaskiszolgáló létesítmények felújítását (31) is kiemelten kezelik.

Az összehangolt közlekedési rendszer feltételeinek kialakítása csak néhány vállalat számára szempont. Kerékpártárolót mindössze 6, kutatásunk szerint P + R (park and ride) parkolót pedig egy cég sem szándékozik építeni. Szekunder információink alapján ennél némileg kedvezőbb a helyzet, mert vannak olyan társaságok, amelyek foglalkoznak kialakításával. Az utasok egyre inkább komplex szolgáltatásokat igényelnek, elkerülhetetlen az ehhez szükséges feltételrendszer megteremtése.

Összegzés

A közszolgáltató személyszállítási piac szereplőinek stratégiaalkotási folyamata az *1. táblázatban* bemutatott modell szerint leképezhető. A vizsgált társaságok egyre inkább nyitottak a piacorientáció felé, stratégiájuk kiindulópontjában a szolgáltatásminőség javítása áll. A hatékonyságjavítás és költségcsökkentés mellett előtérbe kerül az utasok, azaz a piac megtartásra irányuló törekvés. A piacorientációnak némileg ellentmond azonban, hogy a szolgáltatás magját képező menetrendet elsősorban bázis alapon tervezik, csak részben veszik figyelembe az utasok változó igényeit.

A tömegközlekedési vállalatok a makro- és mikrokörnyezet elemzésével szemben a belső környezet elemzésére fókuszálnak. A piaci működésmechanizmus jellemzően egyirányú. A piac szabályozott jellege miatt a makroszintű feltételrendszer determinálja a működést, amelyet a szolgáltatók alkupozíciójuktól függően – általában kis mértékben – befolyásolhatnak. A marketinginformációrendszer a vizsgált társaságoknál jellemzően nem tölti be azt a funkciót, amit a stratégiai tervezésben betölthetne. A rendszer kiépítése és működtetése hozzájárulhatna a piacorientáció jobb megvalósításához.

A szolgáltatások sajátosságaiból adódóan célszerű lenne a frontoffice munkatársak szerepének átgondolása a szolgáltatás nyújtás minősége szempontjából. A fizikai elemek fejlesztése az iparág jellemzői miatt csak nagyobb beruházások keretében valósítható meg. Ugyanakkor a terméktámogató szolgáltatások kiépítése hozzájárulhat az utasok elégedettségének növeléséhez.

A kutatás eredményei a valóságosnál ideálisabb képet festenek a tömegközlekedési vállalatok stratégiájáról, marketing tevékenységéről. Ennek oka lehet, hogy a megkérdezés során a szakértők részéről jellemző volt a szakmai szempontok dominanciája, továbbá a tulajdonosi elvárásoknak való megfelelés. A felmérés ezért a helyzetkép kialakítása mellett a jövőbe mutató stratégiai célkitűzéseket is megfogalmaz.

A dolgozat PhD tanulmányok keretében készült, ezzel összefüggésben szeretném megköszönni *Dr. Vágási Máriának* a kutatási tevékenységem ösztönözését, *Dr.*

1. táblázat

A tömegközlekedési vállalatok stratégiaalkotási folyamata

Marketing-információrendszer		
Belső adatok	**Marketingfelderítés**	**Marketingkutatás**
értékesítési adatok elemzése frontszemélyzet tapasztalatai ügyfélszolgálat információi reklamációk, kártérítések elemzése menetrendszerűség analizálása	demográfiai adatok elemzése gazdasági tendenciák feltérképezése	utasszámlálás utaselégedettség vizsgálat

Stratégiai célok
szolgáltatásminőség javítása hatékonyságnövelés utasok megtartása költségcsökkentés

A stratégia megvalósításának eszközei
szolgáltatásminőség javítása frontszemélyzet fejlesztése szolgáltatáskínálat racionalizálása költségcsökkentés

A tömegközlekedési vállalatok marketingstratégiája						
Termék-fejlesztés	**Árpolitika**	**Elosztás**	**Marketing-kommunikáció**	**Emberi tényező motiválása**	**Folyamat**	**Fizikai környezet**
új utazási igény felmerülése	hatósági maximált ár	Menetjegy-pénztár	Internetes megjelenés	formaruha	Standar-dizáció	járműpark felújítása
közlekedés ellátottsága	ármarketing	jármű	sajtó menetrend térségi/területi	képzés, oktatás		új járművek beszerzése
munkavállalók létszámának alakulása			menetrend szórólapok	jutalék		tisztítás
iskolák tanulói létszámának alakulása			sajtóanyagok közlése kiadványok	ingyenes utazási lehetőség		utaskiszolgáló létesítmények felújítása
munkaszüneti napok alakulása			szponzorálás rádió reklám	minőségi prémium		
			kiállítási megjelenés			
			kültéri médiumok			
			riporthelyszín engedélyezése			

Szabó Lászlónak a primer kutatás előkészítése során nyújtott segítségét és *Dr. Tánczos Lászlónénak*, hogy közlekedési szakmai ismereteivel segítette az eredmények értelmezését. Külön szeretném megköszönni valamennyi válaszadónak, hogy kitöltötte a kérdőívet.

Irodalom

[1] *Dr. Bokor Zoltán* (1998): A piacorientáció eszközei a vasúti közlekedésben. A controlling gazdálkodási rendszer. Vezetéstudomány, 1998/6, 31-36.

[2] *Dr. Tánczos Lászlóné* (2000): Eurokompatibilis közlekedési infrastruktúra – elvárások és lehetőségek. In: Magyarország az ezredfordulón; közlekedés, hírközlés, infrastruktúra. MTA, Szerk.: *Glatz F.*

[3] A személyszállítás és a tömegközlekedés kifejezések a kutatás során a helyi és távolsági autóbusz, illetve vasúti közlekedést takarják, nem tartalmazzák a légi és a vízi közlekedést.

[4] A kérdőíveket vezérigazgatóknak, illetve ügyvezetőknek küldtük szét, hogy ők továbbítsák a személyszállítási illetve a marketingvezetőnek. Módszertani szempontból megjegyzendő, hogy az eredmények statisztikailag nem általánosíthatók, messzemenő következtetések levonására nem alkalmasak, adott kutatás céljait szolgálták.

[5] A marketing megfigyelés és a marketing felderítés fogalmakat szinonimaként alkalmazzuk, mert a két fogalmat a szakirodalom egyaránt használja.

[6] *Malhotra, Naresh K.* (2002): Marketingkutatás. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 55-56. o. alapján

[7] A zárójelekben a válaszok száma található. N=40

[8] *Kotler, Philip* (1998): Marketing menedzsment, Elemzés, tervezés, végrehajtás és ellenőrzés. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 76. o.

[9] *Kotler, Philip* (1998): Marketing menedzsment, Elemzés, tervezés, végrehajtás és ellenőrzés. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 82. o.

[10] *Veres Zoltán* (1998): Szolgáltatásmarketing. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 70. o.

[11] *Dr. Mándoki Péter* (2005): Személyközlekedési rendszerek értékelési lehetőségei a városi közlekedésben. PhD értekezés.

[12] *Vágási Mária* (2001): Újtermékmarketing. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 96. o.

[13] *Dr. Mándoki Péter* (2005): Személyközlekedési rendszerek értékelési lehetőségei a városi közlekedésben. PhD értekezés.

[14] A költségvetés ezen felül termelési árkiegészítést is biztosít.

[15] Kutatásunk nem tért ki a kültéri reklámhordozók fajtáira.

[16] *Kotler, Philip* (1998): Marketing menedzsment, Elemzés, tervezés, végrehajtás és ellenőrzés. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 731-735. o.

[17] Jelentése: vonal feletti. Az elnevezés a versenytársak számára látható, ily módon kiszámítható reklám költségvetést takarja. Ide tartoznak a klasszikus reklámhordozók, a televízió, a rádió, a nyomtatott média, a közterület és a mozi hirdetései

[18] Jelentése vonal alatti. A fogalom a piaci szereplők előtt rejtve maradó reklámköltést jelöli. Ebbe a kategóriába sorolhatjuk többek között a PR-t, a direkt marketinget, a szponzorációt, a kiállítási megjelenést, az értékesítés ösztönzést, az eladáshelyi reklámot, valamint az eseménymarketinget is.

TÁJÉKOZTATÓ

a Közlekedéstudományi Szemle Szerkesztőségéhez beküldendő kéziratok formai követelményeiről

1. A cikket lehetőleg másfeles sorközzel gépelt, soronként 60 betűleütéses, un. normál oldalakon, az ábrákat és a táblázatokat külön-külön lapokon kérjük megküldeni a folyóirat szerkesztőségébe (*1146 Budapest, Városligeti krt. 11.*) A cikk teljes terjedelme ábrákkal és táblázatokkal együtt nem haladhatja meg a 25 oldalt. Kivételesen elfogadunk ennél hosszabb cikket is, de azt akkor csak két részletben, egymást követő két számban tudjuk megjelentetni.
2. **Köszönettel vesszük, ha a cikket, az ábrákat és a táblázatokat lemezen is elküldik**. Ha erre nincs lehetőségük, akkor kérjük azokat közvetlenül a kiadóhoz eljuttatni (*Közlekedési Dokumentációs Kft. 1074, Budapest Csengery u. 15.*) , vagy elektronikus úton elküldeni a következő e-mail címre: kozdok@invitel.hu
3. Az ábrák és a táblázatok helyét a kéziraton meg kell jelölni. A táblázatokat címmel ellátni, az ábrák címeit pedig külön lapon megadni. Fényképek esetén csak kontrasztos, jó minőségű fotót tud a nyomda elfogadni. Színes ábrát, táblázatot csak egész kivételes esetben tudunk megjelentetni.
4. A tartalmi ismertetők szövegezése érdekében a cikk rövid, legfeljebb 2-3 soros tartalmi kivonatát kérjük csatolni.
5. Az idézeteknél és hivatkozásoknál meg kell jelölni a mű szerzőjét, címét, kiadóját és a kiadás évét, külföldi forrás esetén a kiadás helyét. A forrásokat „Irodalom" címszó alatt a cikk végén kérjük felsorolni. Az „Irodalom"-ban szereplő sorszámot kell az idézet után zárójelben feltüntetni. *Például*: [2], [6].
6. Kérjük szerzőinket, hogy közöljék végzettségüket, tudományos fokozatukat, munkahelyüket, beosztásukat, lakcímüket, telefonszámukat és adóigazolási jegyüket.
7. A szerkesztőséghez beküldött cikkek megjelentetésének jogát a szerkesztőbizottság, illetőleg a szerkesztőség fenntartja. Cikkeket nem őrzünk meg, és akkor sem küldjük vissza azokat, ha nem jelentetjük meg. Ha hosszabb idő (több hónap) telik el a cikknek a szerkesztőséghez való beérkezése és a megjelentetése között, akkor erről írásban vagy telefonon értesítjük tisztelt szerzőinket.
8. A cikk megjelenése esetén a folyóirat kiadója, a Közlekedési Dokumentációs Kft. „Felhasználási szerződés"-t küld a szerzőknek, amely a Szerkesztőbizottság által megállapított – lehetőségeink alapján sajnos csak nagyon szerény – honorárium összegét tartalmazza. Kérjük ezt a szerződést az adatok kitöltése után, postafordultával visszaküldeni a Közlekedéstudományi Szemle Szerkesztőségéhez (*1146. Budapest, Városligeti krt. 11.*). A honoráriumot a szerződés visszaérkezése után a Kiadó küldi ki a szerző által megadott címre.
   A kiadó telefonszáma: (06-1) 322-2240

Kérjük tisztelt szerzőinket, hogy lehetőleg az ismertetett szempontok figyelembevételével készült kéziratokat küldjenek szerkesztőségünkbe.

Dr. Ercsey Zoltán –
Martinka István

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A határokon átmenő forgalom történeti háttere és szabályozása[1]

Általános összefoglaló

Az egységes európai piac következtében a határokon keresztül lebonyolított áruforgalom erősebben nő, mint az egyes országokon belüli. E növekedésből a vasút azonban nem nagyon tudta kivenni a részét. Hogy árban, sebességben és minőségben versenyképes legyen más szállítási módokkal, *határokon kapcsolódó helyett határokon keresztül lebonyolított* szállítás, a határok légiessé tétele szükséges.

A vasutak közötti átadást kezdetben esetenkénti egyezmények, később, az *államvasutak* korában, lényegében az Első Világháborút követő, *új határokat* teremtő békeszerződések óta szabványosított államközi (és az azokat felváltó nemzetközi) egyezmények szabályozták. Ezen egyezmények szabályozták a részben közösen gyakorolt, részben megosztott jogokat és felelősségeket a határokon keresztül lebonyolított forgalomban.

A vasúti határforgalom lebonyolítása a hazai gyakorlatban a következőképpen történt:

a két szomszédos állam *kormányközi egyezményt* kötött a *vasúti határforgalomról*, amely irányadónak számított az állami vasúttársaságok közötti megállapodás megfogalmazásánál. Az *Egyezmény* tulajdonképpen lefektette a *fő irányvonalakat*, egyfajta formai keretet adott, amit aztán a *Megállapodás* töltött ki tartalommal, *vasútspecifikus* konkrétumokkal, és a részleteket *Közös Szolgálati Utasításban* dolgozták ki.

A *jelenleg* kibontakozó *változások* azonban egyre inkább más mederbe terelik a folyamatokat, és a mostanáig működő rendszer felülvizsgálata és átalakítása megkezdődött. A legjelentősebb befolyásoló tényező *Magyarország európai uniós taggá* válása. Ez ugyanis – a Schengeni Egyezmény révén – alapjaiban változtatja meg hazánk és a környező országok egy részének viszonyát. Ezeket az országokat két csoportba lehet sorolni ebből a szempontból: Uniós és unión kívüli országok. Az unión belül két csoport, az egyikben Ausztria áll önmagában, mint ún. „régi" Uniós tagállam, a másik oldalon pedig a Cseh Köztársaság, Szlovákia és Szlovénia vannak. Ukrajnát, Romániát, Szerbiát és Horvátországot tekintve pedig egy harmadik irányban változtak meg a körülmények.

A háromféle határvonal a következő.

1) Magyarország más EU tagállamokkal közös határvonala:
   a. Ausztria, mint olyan állam, mely már beilleszkedett az unióba;
   b. Cseh Köztársaság, Szlovákia, Szlovénia, amelyek ugyancsak új tagállamok az unióban, és így – Magyarországhoz hasonlóan – még nem alkalmazkodtak teljesen az új viszonyokhoz.
2) Magyarország, és a hozzá képest már külső – unión kívüli – államok Ukrajna, Románia, Szerbia és Horvátország közös határvonala.

Mindhárom esetben merőben *új környezettel*, új körülményekkel kell szembenézni. Magyarországnak a külső államokkal szemben – a lehetőségek szerint – érvényesítenie kell a saját érdekein kívül az unió érdekeit is, másrészt az 1) csoportba tartozó országok kapcsán az immár mindegyikükre érvényes Uniós vasúti jogszabályok is jelentős változásokat eredményeznek. Legfontosabb tényező a vasúti közlekedéspolitika egyik kulcsfogalma: az interoperabilitás, azaz a *hálózatok kölcsönös átjárhatósága.*

Magyarország esetében a nagy sebességű vasúti rendszereket figyelmen kívül lehet hagyni, ezzel szemben a *hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról* szóló 2001/16/EK illetve az ezt módosító 2004/50/EK irányelvekben[2] foglaltaknak kell eleget tenni, és ez jelentős egységesítéshez fog vezetni.

1 A cikk alapjául a MÁV Zrt Pályavasút Üzletág Forgalmi Igazgatósága által indított kutatás szolgált

2 Ezen Uniós irányelvek alapján a jogharmonizáció keretében készült „A gazdasági és közlekedési miniszter 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelete a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról" szóló rendelet

A vasúti határforgalmi megállapodások a kétoldalú határforgalmi egyezményeken alapulnak, az ott leírtak kiindulópontot jelentenek megkötésükhöz, és gyakorlati tartalommal töltik ki az azokban rögzített kereteket.

Közös szolgálati utasítások

Ezek az utasítások a vasúti határforgalmi megállapodáson alapulnak, és teljes részletességgel taglalják azokat a kérdéseket, amelyek a határforgalmi megállapodásokban csak vázlatosan szerepeltek.

A jelenleg működő határforgalmi utasításrendszert modernizálni szükséges.

Jelenleg 7 országgal van hazánknak érvényes határforgalmi egyezménye. Ezek közül kettő még a rendszerváltozás előtti időkből származik, és olyan országok szerepelnek benne szerződő félként, amelyek azóta már nem is léteznek: Jugoszláv Szocialista Köztársaság és Csehszlovák Szocialista Köztársaság.

Jelenleg is hatályos a 23/1987. (VII. 22.) MT rendelet a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1986. évi november hó 24. napján aláírt, a magyar-csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló Egyezmény kihirdetéséről, noha Csehország nem szomszédos hazánkkal, Szlovákiával pedig külön egyezményt kötött a Magyar Köztársaság.[3]

Jugoszláv Szövetségi Köztársaság létezik ma is[4], de vele nincs érvényes egyezményünk.

Az Osztrák Köztársasággal fennálló Egyezményt szintén rendszerváltozás előtt kötötték meg[5], azóta új Egyezmény nem született, csupán egyes viszonylatokra aktualizálták a határátmenet szabályozását, mint pl. az 1999. évi CIII. törvény[6] Ebből tehát az látszik, hogy a magyar kormány igyekszik pótolni a hiányosságokat, viszont ez egy lassú folyamat. Ráadásul az 1990-es rendszerváltozás óta megkötött Egyezmények azóta ismét frissítésre szorulnának, hiszen a nemzetközi politikai helyzet az Európai Unió kibővítésével jelentős mértékben megváltozott. A határok szerepe megváltozott (vagy legalábbis az unió szelleméhez formálódó „új vasút" érdekében meg kell, hogy változzon), viszont a korábban megkötött megállapodások (nem csak a vasúti közlekedés terén, hanem átfogóan) ezt még nem veszik figyelembe, tehát modernizálásra szorulnak az újonnan kialakult helyzetnek megfelelően.

Az államközi vasúti forgalom szabályozásának további két lépcsőfoka: a *vasúti határforgalmi megállapodások* és a *közös forgalmi utasítások* a legfelsőbb szint nem kielégítő aktualitása miatt szintén nem lehetnek naprakészek.

A határokon át történő, zökkenőmentes vasúti közlekedés, és az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös átjárhatóság felé haladás megvalósítása érdekében tehát egyre sürgetőbb igény a határforgalmi egyezmények általános kereteinek újragondolása, Magyarország szerepének meghatározása a transzeurópai vasúti hálózatban. Ugyanis csak egy világosan meghatározott cél kitűzése esetén lehet következetesen, logikailag is elfogadható módon kialakítani a határforgalmi egyezmények (határforgalmi megállapodások) közös szolgálati utasítások működőképes rendszerét.

Az egész Európai Unióra kiterjedő *közös vasúti piac* megteremtéséhez azonban ennél több kell: a vasútvállalatok *vonatközlekedtetési joga általános kell legyen*, országonkénti korlátozások nélkül, sőt a forgalom fenntartásához szükséges *létesítményekhez való hozzáférést* is minden versenyzőnek biztosítani kell, beleértve az esetleg (pl. nyelvi okokból) mégis megszakított szállítás átadási pontját. Ez a jogi feltételek teljesítése mellett mind forgalom-szervezési, mind műszaki-technikai változtatást jelent, valamint változást a gondolkodásmódban, a kérdéskörben foglalkoztatottak hozzáállásában.

A legyőzendő *műszaki-technikai korlátok*: eltérő villamosítási rendszerek, eltérő vasútbiztonsági és jelzőrendszerek, és egyéb tulajdonságok, amelyekre országonként eltérő követelmények vonatkoznak.

A *forgalmi korlátok* elsősorban a vonatszemélyzettel kapcsolatosak: nyelvtudás, eltérő rendszerek ismerete, eltérő munkakörülmények, holtidő, hazautazás.

A *hozzáállás miatti korlátok* a verseny-akadályozás indirekt formája, a határokon keresztül lebonyolított forgalomban kialakítandó együttműködés elutasítását jelentik új partnerrel szemben, a régi partnerrel fennálló jó kapcsolat fenntartása érdekében.

Feladatok a határon

Az állam feladatai: bevándorlás ügyintézése, utasok rendőri ellenőrzése, export-import tilalmak ellenőrzése, vámellenőrzés, növények és állatok illetve belőlük készült termékek egészségügyi ellenőrzése, utasok egészségügyi ellenőrzése.

3 Az itt közölt adatok a GKM honlapjáról származnak, és annak tanúsága szerint 2005. január 26-án hatályban voltak

4 Mai nevén Szerbia és Montenegró

5 1979. évi. 17. törvényerejű rendelet

6 A Magyar Köztársaság Kormánya és az Osztrák Köztársaság Kormánya között a Szentgotthárd város környéki magyar–osztrák ipari park vasúti átmenő forgalmáról szóló, Bécsben, 1998. november 24-én aláírt Egyezmény kihirdetéséről.

Sok európai vasút dolgozói egyben közszolgák voltak, így elvileg az állam feladatait is intézhették, de a gyakorlatban erre ritkán került sor. Kivételt képez a tehervonati szállítmányok ellenőrzése, főleg ha az átadóállomás nem a határon van.

Az állami feladatokat is a politikai változásokat követő államközi, majd szabványosító nemzetközi szerződések szabályozták. Előbbiek lényeges eleme a határellenőrzésnek a másik ország területén történő elvégzése; utóbbiak már egységesítették az áruk (különös figyelemmel a veszélyes árukra) és személyek átvételének feltételeit, az eljárásokat, valamint a gördülőállományra technikai feltételeket szabtak. Az EU Harmadik Vasúti Csomagja[7] több pontban viszi még előrébb az egységesítést: a vasúti személyzeti jogosítványok kiadásában, az utasok jogaiban, a teherszállítás minőségi követelményeiben, a személyszállítás liberalizálásában.

A *vasút feladatai*: a határforgalom tervezése, a járművek alkalmasságának ellenőrzése, a járművekért való felelősség átadása illetve átvétele, kereskedelmi teherszállítmányok átadása illetve átvétele, vonatok és küldemények adatainak átadása illetve átvétele és feldolgozása.

Bár a belső piaci vámkorlátok lebontása miatt már nem szükségszerű, a szállítmányok átadását és a velük kapcsolatos vasúti feladatokat többnyire még mindig a határállomásokon végzik. A két jelentősebb kivétel közül az egyik *a magyar-osztrák GySEV vasúttársaság* forgalma, a másik *az ír és északír vasutak szabad átjárása* a közös határon, de mindkét esetben a vasút régebbi a határnál.

Viszonylag új a jelenlegi általános helyzet, amikor a nemzeti pályavasutak pont a határig birtokolják a vasutat, a vasúttársaságok viszont megosztják a határon keresztül közlekedtetett forgalmat. Régebben a vasutak illetékessége egy közös határállomáson ért véget. A határt kétszer keresztező vonalak különleges szabályozást követeltek: a keresztezett országbeli szakasz lehetett az egyik vagy a másik pályavasút tulajdona, sőt egy esetben az első ország szuverén területe; az első ország vonatai többnyire megállás nélkül, de néhol a másik ország megállóit is kiszolgálva jártak.

A határokon történő átjárás változásai a szállítás típusa szerint

A határokat átjáró liberalizált forgalomra való áttérés a nagytételes, a (sokszor saját iparvágánnyal rendelkező) feladótól a címzettig egész vonatokat igénylő szállítás esetében a legegyszerűbb. Intermodális szállítás esetében már gondot jelenthet az átrakó-létesítményekhez való hozzáférés. De mindkét esetben közbenső lépcső az az új gyakorlat, hogy az egyik országban működő vasútvállalatok szövetséget kötnek vagy leányvállalatot alapítanak, és csak a határon történő átadást teszik hatékonyabbá.

Kocsirakománynyi szállítmányok elosztása a sok egyéni megrendelőtől a sok címzetthez jelentős mértékű működési költséggel jár, alapos szervezést igényel, és rendező-pályaudvar fenntartását teszi szükségessé. Az ilyenfajta szállítás határokon keresztülnyúló kiterjesztése oly bonyolult lenne, hogy eleddig az ezzel foglalkozó vasútvállalatok megmaradtak a vonatok valamely határállomáson történő átadásánál.

A határokon történő átjárás változásai a vasútvállalatok közti egyezmények terén

A *hagyományos vasutaknak* egyezményeket kellett kötniük a határokat keresztező forgalomban a felelősség átadásáról, a vonatok kötelező átvételéről, és a bevétel megosztásáról, többnyire az egyenlő megosztást célba véve. Kivételt képezett néhány, az előzőekben, a határ-feladatokról szóló rész végén már említett, különleges szabályozású vonal, de a szomszédos ország állomásainak kiszolgálása mintegy azon ország államvasútja részére történt.

E szerződésekben általában a határ vonala számított a felelősség átadása pontjának, a határig számították a bevételek megosztását is, míg a vontatójármű és a vonatszemélyzet cseréje a megegyezés szerinti átadási állomáson történt. A felek csak saját országuk pályakezelőjével kötöttek szerződést. Ha mindkét fél bonyolított le forgalmat a határt keresztező vonalon, az nem jelentett versenyt.

A *részleges liberalizáció* ezen a rendszeren nem változtatott, azonban – mivel a határátadási szerződéseket eseti alapon, két államvasút helyett most sok magánvasút köt(het)i –, szabványosított formájú szerződés helyett a részleteket külön-külön ki kell dolgozni – és a bevételek megosztásáról kötendő megegyezés problémát jelenthet.

A *teljes liberalizáció* után a szerződés kevésbé kötött. A felelősség-átadás és a bevétel-megosztás pontja, a vontatójármű és a vonatszemélyzet cseréje a szállítási útvonal érintette országokban bárhol lehet. Az átadás történhet független, vagy szövetségbe tö-

7 Az Európai Parlament (EP) elfogadta az ún. 3. vasúti csomagot, mely a téma szempontjából a következő fontos elemeket tartalmazza: a nemzetközi személyszállítási vasúti szolgáltatások 2008-tól, a belföldiek 2012-től nyílnak meg a szabad verseny előtt. Az EP támogatta továbbá a Bizottság azon irányelvtervezetét, amely egységes minimális szakmai követelményeket és minősítési rendszert vezetne be a vasúti dolgozók számára, elősegítve ezzel is a határok gyorsabb „légiessé tételét". Az egységes európai vasúti térség megteremtéséhez elengedhetetlen a mozdonyvezetői szakképesítések harmonizálása és kölcsönös elismerése. A részletekről eredetiben a http://www.europarl.eu.int/news/expert/briefing_page/406-269-9-39-20050919BRI00405-26-09-2005-2005/default_p001c008_en.htm webcímen lehet tájékozódni.

mörült vasútvállalatok között. Sőt, már nem kötelező a vonatok átadása: lehet alvállalkozói szerződést kötni, vagy szerződés nélkül, egyedüli szállítóként célhoz szállítani (bár ez esetben műszaki-technikai, személyzeti okokból még mindig szükséges lehet a vontatójárművek cseréje).

Azonban a határon túli forgalom a lebonyolító vasút számára a másik országban működési és biztonsági engedélyek megszerzését, a bejárt vonalon pedig a helyi pályavasúttal szerződés megkötését teszi szükségessé.

Már a második vasúti csomag irányelveiben szerepelt az az elérendő cél, amely lényegesen leegyszerűsítené a vasútvállalatok nemzetközi működését azáltal, hogy az adott vasútvállalatnak mindössze egy országban kellene megszereznie a biztonsági engedélyt, és ezt automatikusan elfogadná az EU minden infrastruktúra-menedzsere. Jelenleg azonban ennek szabályozási akadályai vannak, mert nem egységesek a tagországok által az engedély megszerzésével szemben támasztott követelmények. Ezen a TSI[8]-k teljes körű kidolgozása segíthet majd.

A határokon történő átjárás jogi változásai a vasútvállalatok szempontjából.

A liberalizált viszonyok között a versenyt akadályozhatja, ha szerződéses szállítás esetén a szövetségbe tömörült vasutak trösztként lépnek fel, illetve egyedüli szállítók esetén, ha egy másik vasúttársaság akadályozza a létesítményekhez való hozzáférést.

Az 1999-es COTIF[9] hozta legfontosabb változás az, hogy ezentúl nem kötelező a szállítási megbízások elvállalása és a szállítmányok átvétele a határon. De ennek egyik következménye, hogy a határ két oldalán a piacot uraló (többnyire volt állam-) vasutak, egymással szövetségben vagy elvből, a határokon keresztül lebonyolított forgalom által korlátozhatják a versenyt: a másik ország kisebb vasútvállalatai számára sok esetben csak a szerződéses-átadásos szállítás lehetséges, és sokszor csak az első ország domináns vasútvállalata lenne kézenfekvő partner, de az megtagadhatja az átvételt.

A határokon keresztül lebonyolított szállítást a teljes vonalon lebonyolító vasútvállalatoknak szüksége lehet üzemanyagtöltő-állomásra, karbantartó létesítményekre és karbantartó szolgáltatásokra, alkatrészekre, személyzet számára rendelkezésre álló várakozóhelyiségre, okmányokra és dokumentációkra, rakományt átrakó létesítményekre. Gyakran nem gazdaságos, sőt néha kivitelezhetetlen, hogy mindezt minden vasútvállalat magának építse ki – ez annyit jelent, hogy az esetek többségében a helyileg domináns vasútvállalat létesítményeihez való hozzáférésre lehet szükség. Azonban erre törvényileg csak akkor kötelezhető a domináns vasútvállalat, ha az újonnan alakult vasútvállalat saját létesítményének kiépítése gyakorlati problémákba ütközne; a gazdaságosság hiánya nem elégséges indok.

Az ilyen esetekben felmerülő problémák elkerülése, és a liberalizáció minél teljesebbé tétele érdekében jelenleg is olyan törekvések tapasztalhatók, hogy a kiszolgáló létesítményeket függetlenítsék a vasúti szolgáltatást/vontatást végző vállalatoktól. Ennek két fontosabb formája lehetséges:

- az infrastruktúra-menedzser kezelésébe kerül ezen létesítmények egy része. Ennek megvan az az előnye, hogy a jelenlegi uniós irányelvek alapján a tagországok mindegyikében ez állami kézben marad, ugyanakkor a létesítmények hovatartozására vonatkozóan még nincs konkrét jogi szabályozás. A legtöbb országban pénzügyi nehézségekkel küzdő infrastruktúra-menedzserek pedig nem biztos, hogy tőke hiányában ki tudják használni az ebben rejlő anyagi és szervezési lehetőségeket, noha célszerű megfontolni a kiszervezésből származó egyszeri bevételszerzés és a megtartás rövid távon veszteséges, hosszú távon akár nyereségessé is válható üzleti folyamatok hatását;
- jelenleg a hagyományos vasúti kiegészítő tevékenységek nagyfokú magánosulása figyelhető meg, azaz a nem konkrétan az alaptevékenységgel (szállítás, vontatás) összefüggő folyamatok (járműjavítás, kocsitisztítás, mérésügyi szolgáltatások stb.) egyre inkább külső, az államvasutaktól független cégek kezébe kerülnek. Itt azonban megvan az a veszély, hogy pl. egy adott járműkarbantartó bázis közvetve egy vasútvállalat tulajdonában van, és az megtagadja a szolgáltatást egy riválisvasútvállalattól. Az ilyen és ehhez hasonló esetek megfelelő jogi szabályozás mellett valószínűleg elkerülhetőek lesznek.

A megfelelő megoldás a kettő kombinációja lehet, amely egyesíti a magánszféra rugalmasságából és mozgékonyságából eredő előnyöket az állam által fenntartani kívánt egyenlő hozzáféréssel.

Az új vasútvállalatoknak vontatójárműre is szüksége lehet. Vannak járműveket egy-egy szállításra bérbeadó vállalatok, de gyakoribb a vasútvállalatok közötti, vagy *leasing-társaság* általi, hosszabb időre történő bérbeadás. Ahol azonban ilyen szolgáltatás nem hozzáférhető, bizonyos

8 TSI – Technical Specifications of Interoperability (kölcsönös átjárhatóság műszaki követelményei)
9 Convention concerning International Carriage by Rail = Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény

körülmények között a helyileg domináns vasútvállalat kötelezhető vontatójárművek rendelkezésre bocsátására.

Bár a vasúti gördülőállomány lízingelése terén az Amerikai Egyesült Államok mondható igazán fejlettnek, Európában is egyre több lízingcég jelenik meg. A globalizáció folytán a lízingelésre kínált járművek az EU bármely országában megjelenhetnek.

A gördülőállomány-lízing gyorsan terjed Európában[10]. A specializáció világméretű folyamata nem állt meg a vasúti szektor kapujánál, ugyanis a vasútvállalatok leginkább alaptevékenységükre, azaz a szállításra koncentrálnak, és a mai dinamikusan változó piaci világban már szinte nincs is lehetőség sok mindenben jónak lenni, ezért főként egy területre szűkülnek le a vállalati kompetenciák. A jármű-karbantartás és tulajdonlás így tehát a vasútvállalatokon kívülre kerül, megnyitván ezáltal az utat a lízingelők előtt.

A vasúti szektorban néhány évvel ezelőtt indult meg az a folyamat, ami a légi közlekedésben már végbement. Már a járműgyártók végzik a karbantartást[11], az étkezőkocsik üzemeltetése is sok helyen külön erre a célra szakosodott társaságok kezében van, valamint a határátmenetre vonatkozóan is rendszeresek a közös vállalkozások.

A pénzügyi és operatív lízing közül a vasúti szektorban az operatív az elterjedtebb, ennek lényege, hogy az eszköz nem kerül át a lízingelő tulajdonába, ehelyett tulajdonképpen egy hosszú távú bérletnek fogható fel, melynek során kizárólagos joga van az eszköz használatára. Ez különösen a mai, gyorsan változó piaci körülmények közepette bizonyulhat előnyösnek, főként a piacra újonnan belépő vasútvállalatok számára.

Az árufuvarozásban jóval elterjedtebb a lízing, mint a személyszállításban. A teherkocsiknak jelenleg 40%-a lízing formájában üzemel, és folyamatos kereslet van rá. Ennek egyik oka, hogy az európai teherkocsi-állomány 1990-ről 2000-re 918e db-ról 477-e db-ra csökkent. Ezenkívül fontos tényező az is, hogy a lízingelt teherkocsik korszerűek, jó állapotúak, s emiatt a legjövedelmezőbb vasúti szállításokat általuk hajtják végre.

A vasúti kocsik tulajdonviszonyai kapcsán megfigyelhető, hogy egyre jobban terjed a magántulajdon. 1990-ben még csak 19,5% volt a magántulajdon aránya, és 2000-re már 40%-ra növekedett.

Vasútvállalatok közötti szerződések

A vasútvállalatok közötti szerződések foglalkoznak:

- (inkább a liberalizáció előtt) az infrastruktúrával kapcsolatos kérdésekkel, úgy mint karbantartási felelősség, jelző- és felsővezeték-rendszer;
- (hangsúlyosan a liberalizáció után) a forgalom tervezésével, amely a pályavasutak kínálta traszok alapján történik, újabban a RailNetEurope keretében;
- a forgalom lebonyolításával (pénzügyi, szolgálati, ellenőrzési kérdések), az UIC 470 és 471 döntvények alapján;
- a szállítmány átadásával (gyakorlati, adminisztratív kérdések), a CIT[12] alapján;
- a (teher, személy) szállítójárművek átadásával, a RIC és RIV (és RID)[13] szerződések alapján;
- a határt keresztező szakaszon használandó vontatójárművel, melynek engedélyezése független hatóságok jogkörévé válik;
- a személyzet jogosítványaival a határt keresztező forgalomban.

RailNetEurope[14]

A RailNetEurope az európai infrastruktúra-menedzserekből álló szervezet, amely 2004 januárjában kezdte meg működését. Fő célja a tagjainak vasúthálózatához való gyors és könnyű hozzájutás elősegítése, valamint a határokon áthaladó vasúti közlekedés hatékonyságának növelése és minőségének javítása. A szervezet tagjai harmonizálják működésüket, és külső piaci szereplők felé egységes követelményekkel, egységes szolgáltatásokkal jelentkeznek.

Jelenleg 29 infrastruktúra-menedzser tagja[15] a szervezetnek, és hozzávetőleg 230 000 km vasútvonal tartozik hozzá, 120 nemzetközi szállítmányozással foglalkozó, valamint 300 belföldi fuvarozó ügyfele van. Ezenkívül egyéb jogi személyekkel is kapcsolatban áll – mint pl. nagyobb kikötők –, akik bár nem vasútvállalatok, de hatékony működésük érdekében rendszeresen kívánnak traszokat vásárolni.

A szervezet a gyakorlatban is hozzájárul a kölcsönös átjárhatóság megvalósításához. Ez legfő-

10 International Railway Journal – 2003 június: R. Tasiaus – Equipment leasing expands in Europe – Train Leasing

11 Példa erre a 30 db motorvonat beszállítására kiírt, illetve lezárult tender

12 International Rail Transport Committee =Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság (Bern)

13 RIC = személy- és poggyászkocsik, RIV = teherkocsik, RID = veszélyes áruk közlekedtetésének, szállításnak nemzetközi kölcsönös szabályai

14 www.railneteurope.com

15 Tagok: ÖBB Infrastruktur Betrieb, GySEV Rt., Infrabel (Belgium), NRIC (Bulgária), Ceské dráhy, Banedanmark, RHK (Finnország), RFF és SNCF (Franciaország), Eurotunnel (Franciaország / Anglia), DB Netz, Scandlines Deutschland (Németország / Svédország), CH-OSE (Görögország), Network Rail (Nagy-Britannia), VPE (Magyarország), RFI (Olaszország), CFL (Luxemburg), ProRail (Hollandia), JBV (Norvégia), PKP-PLK (Lengyelország), REFER (Portugália), CFR (Románia), ZSR (Szlovákia), SZ (Szlovénia), AZP (Szlovénia), ADIF (Spanyolország), BV (Svédország), SBB és BLS (Svájc)

képpen az ún. OSS[16] példáján látható: több infrastruktúra-menedzser hálózatát érintő traszok igénybevételéhez nem szükséges egyenként felkeresni a szolgáltatókat és külön szerződéseket kötni velük; ez egyablakos kiszolgálással ott eszközölhető.

Egyéb nemzetközi egyezmények vasútvállalatok között

A nemzetközi forgalomra kihatással vannak nemzetközi egyezmények (a két legfontosabb: a RIV és a RIC), illetve vasutak nemzetközi szervezetei, amelyeknél a tagság feltétele bizonyos egyezmények elfogadása (a legfontosabbak: az UIC[17] és a CER)[18].

A liberalizáció következménye lehet, hogy sok kisebb, vagy erősen specializált vasúttársaság nem lép be ezekbe a szervezetekbe. Azonban a határokon keresztül lebonyolított forgalomban egy másik ország nagyobb vasútvállalatával való együttműködés így is rákényszerítheti őket, hogy betartsák e szervezetek normáit.

Az UIC szerepe

A legfontosabb szervezet a Nemzetközi Vasútegylet, francia rövidítéssel UIC. Ez az európai súlypontú szövetség ma magába foglalja mind a pályavasutakat, mind a volt államvasutakat és egyéb nagyvasutakat. A (vonalhosszban vagy forgalomban mért) vasútvállalati nagyság a tagság feltétele.

Az UIC által kiadott, a tagvasutakra nézve vagy kötelező, vagy ajánlott előírásokat tartalmazó UIC Döntvények a vasútüzem minden terén a szabványosítást célozzák. A műszaki-technikai témájú döntvények konkrétabb előírásokat tartalmaznak, mint az eljárásokkal foglalkozók. Azonban e döntvények konszenzussal, a legkisebb közös többszörös elvén születtek, sok lehetőséget adnak az egységesítő előírásoktól való eltérésre. Sőt, nincs az előírások betartását ellenőrző nemzetközi szerv sem, bár egyes országokban a nemzeti vasúthatóságok ezt pótolják, miután az UIC döntvényeket felvették saját országuk törvényileg kötelező előírásai közé.

Az utóbbi időben megjelentek az UIC-hez hasonló, de szűkebb hatókörű szervezetek, úgy mint a CER (az UIC-beli vasútvállalatok EU-beli lobbi-szervezete), az ERFA[19] (a teherszállító vasútvállalatok külön szövetsége), a már említett RailNetEurope és az EIM[20] (pályavasutak szövetségei); valamint az ERA, azaz az új európai vasúthatóság.

Az új szervezetek megjelenésével párhuzamban jó néhány, főleg eljárásokkal foglalkozó UIC-előírást eltöröltek, és a szervezet ezentúl a műszaki-technikai kérdésekre fog összpontosítani. Azonban e téren is szűkült a jelentősége: egyrészt a versenyjogi és hatásköri kétségek miatt tőle függetlenként hozták létre az ERA[21]-t; másrészt a kölcsönös átjárhatóságnak az EU által lefektetett szabványait (angol rövidítéssel TSI[22]) is. A TSI-k ugyan néhány területen a megfelelő UIC döntvényeken alapulnak, de pont a határokon keresztülmenő forgalom szabályozásában nem mérvadóak.

UIC Döntvények a határokon keresztülmenő forgalomról

A hagyományos, államvasutak közti, határ közelében átadással megvalósuló határokon keresztüljáró forgalom lebonyolítását négy UIC Döntvény szabályozta:

- UIC 470 Döntvény: *Általános megállapodások a határállomások pénzeléséről és működtetéséről;*
- UIC 471-1 Döntvény*: Határokat keresztező vonalak működtetésének és mozdonyok, motorvonatok nemzetközi forgalomban való használatának szabályzatai;*
- UIC 471-2 Döntvény*: Kocsik nemzetközi forgalomban való cseréjéhez szükséges technikai vizsgálatok a határokon és azokhoz közel;*
- UIC 471-3 Döntvény*: Veszélyes áruszállítmányok vizsgálata nemzetközi forgalomban.*

Magával az átadással két UIC Döntvény foglalkozik részletesen, és egy harmadik érinti:

- UIC 404-2 Döntvény: *A vasutak által nemzetközi forgalomban kocsirakománynyi árukról kicserélt adatok összessége;*
- UIC 404-4 Döntvény*: A vasutak által nemzetközi forgalomban átmenő vagy átadott, egész vonatokban továbbított szállítmányok adatainak cseréjét irányító szabályzatok;*
- UIC 502 Döntvény*: Különleges szállítmányok – Rendelkezések a különleges szállítmányok előkészítéséről és továbbításáról.*

Államközi szerződések határokon keresztülmenő vasúti forgalomról

Európa szinte minden határán kétoldalú szerződéseket kötöttek a vasúti forgalommal kapcsolatos tevékenységekről. Egyedül Írország és Nagy-Britannia (Észak-Írország) között folyik határt keresztező vasúti forgalom határszerződés nélkül.

Föderális berendezkedésű országok esetén a tartományok/

16 One-Stop-Shop = egyablakos kiszolgálás
17 Union Internationale des Chemins de Fer
18 Community of European Railways = Európai Vasutak Közössége
19 European Rail Freight Association = Európai Vasúti Árufuvarozási Szövetség
20 European Association of Infrastructure Managers
21 European Railway Agency
22 Technical Specification of Interoperability

államok/kantonok is köthettek vasúti határszerződést egy szomszédos országgal, illetve annak hasonló területi egységével. Jelenleg[23] csak Németország tartományai esetében nyolcvan ilyen szerződés van érvényben, így például van egy, amelyet még Bázel város és a Bádeni Nagyhercegség között kötöttek meg, a jogutód Bázel kanton és Baden-Württenberg német tartomány között ma is érvényben lévő szerződés. Újabban, az EU keretében növekvő jelentőséghez jutó régiók által, a nem föderális államok esetében is előfordulhat, hogy nem az állam köt szerződést: például vannak Luxemburg és Lotharingia francia régió közt is szerződések.

E szerződések kisebb-nagyobb mértékben érvényben maradtak határváltozások esetén is. Így az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlásával, az érintettség alapján, vagy Ausztria, vagy Magyarország, vagy mindkettő örökölte a Monarchia szerződéseit. Ugyanez történt Csehszlovákia felbomlásával, azonban Csehország és Szlovákia külön kérte az öröklés tényének rögzítését. De az is előfordult, hogy egy határ mindkét oldalán változás történt – így a Porosz–Osztrák-Magyar határból csehszlovák–lengyel határ lett, de a határszerződés érvényben maradt. Oroszország, Litvánia és Kelet-Poroszország esetében pedig az történt, hogy az egyik ország (Oroszország) a határ egyik oldaláról a másikra került át, így az elsőből a második szerződő féllé válva. Azonban országok egyesülése esetén, mint Németország esetében, a határszerződések újratárgyalása szükséges.

1978-ban kötötték meg az utódállamiság kérdéséről a Bécsi Egyezményt a szerződések kérdésével összefüggésben, amely szerződés e váltásokat nagy vonalakban szabályozta.

Ezen államközi szerződések hatóköre igen eltérő: van olyan egyszerű, ami részletek nélkül csak engedélyezi a vasúttársaságoknak az együttműködést, míg van olyan széleskörű, ami még a határt keresztező vonal építését is részletesen szabályozza. Néhány szerződés, például a teherszállítás elősegítéséről, nagyon hasonló nem szomszédos országok szerződéseihez (például az Ausztria és Magyarország, illetve Ausztria és Lengyelország közöttiek).

Néhány esetben, így az osztrák-cseh határszerződéseknél, az államok meglévő, vasúttársaságok közti szerződéseket erősítettek meg. Birodalmi utódállamok esetében pedig, így Ausztria és az Osztrák-Magyar Monarchia többi utódállama között, előfordult hogy bizonyos gazdasági érdekek folytonosságát – vasúti személyzet nyugdíja, részvényesek tulajdonjoga – az új államközi szerződésekben biztosították. Azonban e szerződések – köztük például a Franciaország és volt gyarmatai közöttiek – nem foglalkoznak a határon átjáró személy- vagy áruszállítással.

E szerződések része volt a rendőrségi, bevándorlásügyi és vámügyi kérdések szabályozása. Mivel az egyes eljárások menetét az egyes országok írták elő, az államközi szerződések inkább területen kívüli szuverenitás adásáról szóltak az állami határfeladatoknak a másik ország vasútállomásán (vagy az annak területén közlekedő vonaton) való elvégzését engedélyezték. Például Svájc területén, Bázel városában a Bádeni Pályaudvar (Basel, Badischer Bahnhof) német ellenőrzés alatt áll, útlevél-ellenőrzéssel. Az ide befutó német vasútvonalaknak nem volt praktikus Németország területén állomást építeni.

Általánosságban, az ilyen szerződések nem a vasutak forgalmát korlátozták, hanem a szuverén ügyintézéseket tették lehetővé vagy könnyebbé. Az EU közös piacán belül és a schengeni egyezmény nyílt határain azonban e szabályzások értelmüket vesztették. Viszont a határokon keresztül közlekedő nagy sebességű vonalak építése, – így Olaszország és Franciaország, vagy Franciaország és Spanyolország között –, még mindig vezet újabb, hasonló szerződések megkötéséhez.

A mai gyakorlat azt mutatja, hogy az államközi szerződések hatókörének jó részét EU-szintű egyezmények vették át. Így például a munkavállalási jog, a mindkét állambeli ügyfelek részére azonos árú és minőségű szolgáltatás biztosítása, az eszközök szabványosítása, költségvetési szabályozásokról kötött egyezmények és a törvény- és rendőrségi szervek együttműködése terén. Figyelemre méltó továbbá, hogy a majdnem kétszáz, az EU belső határaira vonatkozó szerződés mellett több mint ötven az EU külső határaira vonatkozik.

Ellentmondás esetén az EU-egyezmények elsőbbséget élveznek, így az államvasutaknak külön jogokat biztosító szerződések nem korlátozhatnak egy új vasútvállalatot határon keresztüli forgalom beindításában. Még akkor sem, ha a határszerződést nem módosították, és nem is törölték el. E gyakorlat annyiban nem új, hogy sok ma is érvényes államközi szerződést már nem alkalmaznak vagy el is felejtettek. Azonban az is előfordul, például Németországban, hogy egy szerződést folyamatosan újraértelmeznek, és a vele járó jogokat és kötelezvényeket a volt államvasút utódja helyett minden, az adott országban bejegyzett vasútvállalatra vonatkoztatják.

Az államközi szerződések tipikus cikkelyei

A határokon keresztül közlekedő /átjáró vasúti forgalomról kötött államközi szerződések szerkezete, és az azonos témájú cikkelyek szövegezése nagyon hasonló.

Az általános, bevezető pontok egyebek mellett általában célként deklarálják a személyek és az áruk szabad forgalmának elősegítését, ami összhangban van a modern EU-szabályozással. Néhány szerződés visszautal egy általánosabb (nem csak vasúti) államközi szerződésre.

A szerződések a két ország közti vasútvonalak metszéspontját a határral nagyon konkrétan és pontosan határozzák meg, azonban a teljes nyomvonalat, még ha a szerződést magáról a vonal építéséről is kötötték nem, vagy csak a függelékben említik meg.

Másrészt az építendő vonalak költségeit és az építés illetékességét, melyeknél sokszor nem a határ az elválasztó pont, pontosan meghatározzák. Újabb szerződések a vonalak technikai szabványaira is kitérnek (maximális tengelyterhelés, maximális meredekség, legkisebb ívsugár, űrszelvény, nyomtávolság, vágányközép-távolság), és/vagy konkrétan említik a kései 19. században kötött nemzetközi műszaki egységesítésre vonatkozó szerződéseket.[24]

Ha az építendő vonal magánvasút, a szerződés általában ezt csak általánosságban rögzíti, esetleg az államosítás feltételeivel egybekötve; a koncesszió adása különálló szerződés (az államok és a magáncég között).

A koncessziós szerződések integrált vasutakra vonatkoztak (például a Simplon-alagút és a Csalagút esetében). Az új, liberalizált uniós rendszerben nem szükséges ezek különválasztása egy pályavasúti vállalatra és a tőle független, a forgalmat lebonyolító vasúti közlekedési vállalatra, azonban a szabad pályahozzáférést adott esetben szervezeti változással biztosítani kell.

Az építés időtartamára keretet inkább a koncessziós építkezésről szóló szerződések adtak meg, ez esetben a koncesszió megvonásának feltételeit is kikötve.

A vasútvonal építéséről is szóló szerződések nem nagyon foglalkoznak az engedélyezés kérdésével és előírások betartásának ellenőrzésével, a határt keresztező vonalak bizonyos szabadságot élveztek a nemzeti építési előírások terén.

A legtöbb szerződés foglalkozik a szuverenitás kérdésével a határ túloldalán (határállomáson) dolgozó hatósági személyek, vasutasok vagy építőmunkások ügyében, nem adva fel közben a terület feletti szuverenitást. Bár az első csoport az anyaállam törvényeit tartatja be (némi jogkörszűkítéssel – és néhány extra kötelezettséggel, pl. rend szerint a jól felismerhető egyenruha hordása), jellemzően mindannyijukra a 'befogadó' ország törvényei vonatkoztak például bűnügyi esetben. Építőmunkások esetében különleges esetekre, – például alagútépítés esetében, ha az egyik ország területén végzett munka munkaterülete csak a másik országon keresztül érhető el –ideiglenes érvényű szabályozás vonatkozott. Az adózásról is intézkedtek, néhol a határállomáson adómentességet adva.

Az államok azon jogukat is deklarálták, hogy határvédelmi okokból, vagy nemzeti szükségállapot esetén ideiglenesen lezárhatják a határt keresztező vonalat. E kitétel érdekes módon a két fél háborúja esetén is fenntartotta a szerződés érvényességét.

A kétoldalú államközi szerződésekben a hatósági ellenőrzés pontja (vagy pontjai, ha mindkét oldalon volt, mint a kommunizmus alatt Európa keleti felében) is meg van határozva. A szerződések a hatósági személyek szintén rögzített díjszabású, továbbá a vasúti személyzet elhelyezését és ellátását is rendezték a határállomásokon. (Ez nem mond ellent az aktuális uniós szabályozásnak.) Az újabb szerződésekben állomások helyett inkább a haladó vonaton tartott hatósági ellenőrzést rögzítettek, ehhez konkrétan megadva a szükséges jogokat a hatósági személyeknek. Minden korszakban jellemző kikötés volt a hatósági szervek részére, hogy ne bánjanak kedvezőtlenebbül az adott vonallal, mint más határátkelőkkel.

A szerződések kitértek az ellenőrzés alóli kivételekre is, úgymint diplomaták és állami hivatalnokok, egyenruhás tisztek, lezárt és kísért szállítmányok. A szállítmányok lezárása a vámkezelés egyszerűsítésének módszere volt, ha a határtól távoli célállomáson volt vámhatósági iroda. Természetesen az EU-beli egységes és közös piacon e cikkelyek és eljárások értelmüket vesztették.

A szerződéseknél a hangsúly a hatékony ellenőrzésről a forgalom folyamatosságára tolódott át. A közös belső piaccal és a schengeni határegyezménnyel sok határon megszűntek a hatósági ellenőrzések, és e szerződésrészek értelmüket vesztették. A kétoldalú szerződések a két ország hatóságainak *együttműködését* is szabályozták, de – az újabban kötött szerződésekben már szabályozott, a baleseteket kivizsgáló különleges kétoldalú vizsgálóbizottságokat kivéve – ezt a szerepet is EU-szerződések vették át.

Egy sor cikkely foglalkozik a forgalom lebonyolításával. Először is megnevezik a forgalmat lebonyolító vasúttársaságokat, vagy áttételesen utalnak rá („X Ország Vasút-Igazgatósága") – a megfogalmazást problémás liberalizált viszonyok közötti vasútvállalatokra átértelmezni.

A forgalom lebonyolításáról szóló cikkelyek ismét nem nagyon foglalkoztak az ellenőrzés kérdésével. Ha mégis, akkor az egyes országok hatáskörét adták meg, az azon túl jutó alkalmazottakkal nem foglalkozik. Az EU-

24 International Convention on the Technical Unity of Railways = a vasutak műszaki egységesítésére alapított nemzetközi szervezet, melyhez Magyarország 1938-ban csatlakozott

szabályozás e téren explicit megadja a hatóságok jogát a területen kívüli ellenőrzések megejtésére, és implicit módon utal a biztonsági szabályok és a vasútvonalakkal kapcsolatos illetékesség határának meghatározására.

A szerződések üzemeltetési része meghatározza az átadás pontját, illetve adott esetben a közösen üzemeltetett vonalszakaszt. Különleges eset az olyan határt keresztező vonal, amelyik párhuzamosan futó, eltérő nyomtávolságú vágányokból áll. A forgalmat lebonyolító vasúttársaságot nem mindig határozták meg: volt, hogy a határ két oldalán üzemelő vasúttársaságokra bízták, hogy egyezzenek meg abban, hogy az egyik, a másik, vagy mindkét fél egyszerre járasson vonatokat. A már említett különleges esetekben, amikor egy vonal a határt kétszer keresztezve átszelt egy szomszédos országot, általában megkövetelték egy területen kívüli illetékes kinevezését.

A szerződések általában rendezték a vasúti személyzet *ingyenes* elhelyezését és ellátását a határállomásokon (ez nem mond ellent az aktuális EU-szabályozásnak).

A vasúti és hatósági személyek útlevél-ellenőrzés nélküli, szabad átjárásáról is külön cikkelyek szóltak. Általános volt a postai dolgozók ingyenes szállítását megkövetelő cikkely, ezt azonban felülírta a vasúti EU-rendelet.

Műszaki szabványok ügyében az egyezmények általánosságban fogalmaznak. Későbbi szerződéseknél ezt magyarázza, hogy a műszaki egységesítésről szóló nemzetközi szerződéseket tekinthették érvényesnek, így fölöslegesnek vélhették a szabványok részletezését.

A szerződések a (meglévő) pályáról ritkán szólnak többet, mint hogy feleljen meg a 'szokásos normáknak', néhány régebbi szerződés (például egy 1873-as olasz-svájci) még ennél is kevesebbet: a pálya helyett a járművekre köti ki, hogy mindkét oldali pályára alkalmasak legyenek. A teher- és személykocsikról általában annyit kötnek ki, hogy az egyik országban engedélyezett jármű a másikban automatikusan engedélyezettként kezelendő. Ez nagy súlyú követelmény volt, de a különböző szabványosító törekvések (műszaki egységesítés, UIC Döntvények, TSI-k) könnyebbé tették. A meghajtott járművekre ellenben ilyen egyezményeket nem kötöttek, az engedélyezést minden ország vasúthatósága külön végezte és végzi el saját hálózatára. Sok esetben a hatóságok kevés hajlandóságot mutatnak külföldi járműre engedélyt kiadni, sőt néhány esetben már kiadott engedélyek korlátozásával is próbálkoztak, érthető tehát, hogy a szabványosító törekvések nehéz feladat előtt állnak.

A forgalomra vonatkozó cikkelyek általában tartalmazzák a minimális forgalom fenntartásának, és a belföldi forgalomhoz való kapcsolódásának megkövetelését. Ezeket azonban, ha nem közérdekű feladatként határozták meg, felülírta a piac szabadságára vonatkozó EU-rendelet.

Állami támogatás megadásáról csak azok a szerződések szóltak, amelyekben egy magánvasút kapott koncessziót egy határokon keresztül menő vonalon forgalom lebonyolítására (például a Simplon-vonalról megkötött svájci-olasz szerződés).

Az államközi szerződésekben külön cikkelyek foglalkoztak a díjszabás kérdésével, a (a két ország belföldi díjszabásához viszonyító) méltányosságot és a vonal (más határátkelő-helyekhez viszonyított) versenyképességének garantálását szem előtt tartva. A konkrét díjszabást vagy maga a szerződés rögzítette, vagy a szerződés a nemzeti hatóságokra bízta, hogy a vasúttársaságok díjszabás-tervezetét bizonyos elvek alapján elfogadja vagy elutasítsa. Ezeket szintén felülírja a piac szabadságára vonatkozó EU-alaptörvény, és az ezzel összhangban álló, vasúti EU-rendelet[25], a vasútvállalatok állami beavatkozás nélkül irányíthatják árpolitikájukat. Ami érvényben maradt, az a két állam polgáraira vonatkozó egyenlő díjszabás deklarálása.

A vasúti dolgozókkal foglalkozó cikkelyek általában rögzítették, hogy a személyzet kiválasztásában a két ország dolgozói egyenlő bánásmódban részesüljenek, ezt az EU alapító szerződése általános alapjogként megerősítette. A gyakran használt kitétel a másik ország büntetett előéletű polgárainak foglalkoztatási tilalmáról csak akkor nem ütközik a jelenlegi EU-szabályozással, ha a tilalom az első ország büntetett előéletű polgáraira is kiterjed.

Az államközi szerződések vasúttársaságokra testált jogai és kötelességei

Az Első Világháború előtt megkötött államközi szerződések (a legrégebbi: 1846-ból!) a határokon keresztül lebonyolított vasúti forgalomról egy-két kivétellel semmit sem mondanak a vasúttársaságok jogairól és kötelességeiről. Azután pedig az ezzel esetleg foglalkozó passzusok még igen eltérő tartalmúak és kiterjedésűek voltak.

Az államközi szerződések csak a Második Világháború után kezdték részletesen szabályozni a vasúttársaságok (akkor többnyire: államvasutak) jogait és kötelességeit a határt keresztező forgalomban. Ezek általában

- megadták a másik ország vasúttársaságának a jogát az első országbeli közlekedésre;

25 „...konkrétan, a vasútvállalatok szabadon szabályozhassák a szolgáltatások biztosítását és értékesítését, és rögzíthessék díjszabását..." 5. Cikkely, EGK/91/440-es Irányelv

- kötelezték egymás hatóságait, hogy a másik ország vasúttársasága számára a forgalom lebonyolításához szükséges engedélyeket megadják és a szükséges intézkedéseket meghozzák;
- kötelezték a vasúttársaságokat, hogy az átadóállomásról, a közösen használt létesítmények kijelöléséről és üzemeltetéséről megegyezzenek;
- az adott országban álló határállomást teljes egészében ugyanazon ország vasúttársaságának tulajdonának nyilvánították, a vele járó építési és karbantartási kötelezettségekkel;
- kötelezték a vasúttársaságokat arra, hogy a másik fél ellenőrző szervei számára hozzáférést biztosítsanak;
- engedélyezték, hogy a vasúttársaságok az átadóállomásokon túli forgalomban is megegyezhessenek.

E szerződések megadták a keretet ahhoz, hogy a vasúttársaságok az UIC 470 és UIC 471-1 döntvények alapján formális vasútvállalatok közötti szerződéseket kössenek.

A határállomás tulajdonlására és kezelésére vonatkozó cikkely ma a pályavasutakra, az összes többi pont a vasútvállalatokra vonatkozik. De a liberalizációval mindegyik szükségtelenné válhat. Már ma van rá példa, hogy külön egyezmények nélkül folyik a határforgalom (pl. GySEV és az ír-északír határátmenet esetében).

Irodalom

[1] A gazdasági és közlekedési miniszter 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelete a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról

[2] 1979. évi. 17. törvényerejű rendelet Magyar Köztársaság Kormánya és az Osztrák Köztársaság Kormánya között a Szentgotthárd város környéki magyar–osztrák ipari park vasúti átmenő forgalmáról szóló, Bécsben, 1998. november 24-én aláírt Egyezmény kihirdetéséről

[3] R. Tasiaus – Equipment leasing expands in Europe – Train Leasing. International Railway Journal – 2003 június:

[4] 91/440/EGK irányelv

[5] MÁV ZRt. VMMSzK 1-03-04-002/01 sz. K+F jelentése

Internetes források:

- A 3. Vasúti Csomag jelenlegi helyzetéről szóló jelentésekről részletek: http://www.europarl.eu.int/news/expert/briefing_page/406-269-9-39-20050919BRI00405-26-09-2005-2005/default_p001c008_en.htm
- A RailNetEurope honlapja: : www.railneteurope.com
- Vasutak.hu szakmai portál: vasutak.hu
- Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapja: www.gkm.hu

Ezenkívül a különböző megemlített szervezetek hivatalos weboldalai

CER – Community of European Railways – www.cer.be

CIT – International Rail Transport Committee – www.cit-rail.org

COTIF – Convention concerning International Carriage by Rail – - www.unece.org/trade/cotif

ERA – European Railway Agency – europa.eu.int/comm/transport/rail/era

ERFA – European Rail Freight Association – www.erfa.be

Dr. Prezenszki József

EGYESÜLETI HÍREK

KTE Irodalmi díjasok 2005-ben

A KTE szaklapjaiban megjelent legszínvonalasabb cikkeket évenként irodalmi díjjal jutalmazza az Országos Elnökség. Irodalmi Díj odaítélésére a szaklapok szerkesztőbizottságai, valamint a területi és tagozati elnökök tesznek javaslatot. A beérkezett javaslatokat sz Irodalmi Díj Állandó Bizottság értékeli, rangsorolja, és döntésre az Országos Elnökség elé terjeszti.

2005-ben a beérkezett 9 cikk értékelése és az Országos Elnökség döntése alapján a következő – kivonatosan ismertetett – cikkek szerzői kaptak irodalmi díjat.

Fleischer Tamás: *Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság.* Közlekedéstudományi Szemle, 2004. 7.sz. p.242-252. A szerző megállapítja, hogy korábban a térségi kapcsolatrendszerek elsősorban a központ jó elérhetőségére épültek. Ennek a felfogásnak az átértékelését indokolja számos olyan új trend, amit napjainkban tapasztalunk. A korábban monofunkciós városkörnyéki települések ugyanis egyre inkább sokfunkciós és egymással sokoldalú kapcsolatban álló hálózatokká kezdenek átváltozni. Az uniós folyamatok során is felértékelődik a regionális és térségi szemlélet, megerősítést kap a többszintű kormányzás ideája. A sokoldalú kapcsolatok fontosságát jelzik a korszerű gazdaság fejlődésének olyan tendenciái, mint az agglomerálódás és a helyi klaszterek képződése.

Környezeti oldalról ezzel párhuzamosan veszélyek is megfogalmazódnak, amennyiben a spontán szétterjedő települések, valamint a közöttük létrejövő közlekedési kapcsolatok felélik a még meglevő zöldterületeket, ökológiai folyosókat. A gazdaságnak, a társadalomnak és a környezetnek a szempontjait kell összehangolni a térben ahhoz, hogy az egyes térségek tartós, fenntartható fejlődési pályán legyenek képesek biztosítani lakóik jövendő életlehetőségeit.

A cikk a következő fő fejezetekben tárgyalja a témát:

- öt új trend mutat a sűrű lokális kapcsolatok felértékelődésére;
- a térbeni fenntarthatóság belső és külső követelményei;
- tennivalók a közlekedés megoldására.

A szerző az utóbbi fejezetben számos kritikát és javaslatot fogalmaz meg.

Megállapítja többek között, hogy a közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos szakpolitikák, tervezetek általában azon véreznek el, hogy nem alakul ki a megvalósítás érdekében tevékenykedő intézményi struktúra, és összehangolt végrehajtás helyett ötletszerű, parciális érdekek szerint alakuló, egymástól és átfogó elképzelésektől független projektek kerülnek megvalósításra. Jó példa erre az a második évtizede tartó tevékenység, ami a főváros környezetében a közlekedési szövetség felállítása körül zajlik. (Itt meg kell jegyezni, hogy 2005 nyarán megalakult a szövetség. Pr.J.)

Elvárható környezetbarát megoldásként említi a szerző az intelligens, fenntartható térségi közlekedési rendszert, melynek főbb jellemzőit és ezzel kapcsolatos javaslatait is megfogalmazza. Ilyen pl. a következő két javaslat is.

1. Távlatilag az alacsonyabb forgalmú térségekben egyre inkább fel kell oldani a személyszállítás és az áruterítés merev elkülönítését, és közös logisztikai megoldásokra kell törekedni, egy-egy kistérségi diszpécserközpont kialakításával.

2. A menetrendszerű helyi közlekedés tartományát is megnöveli, ha az ellátást nem országosan egyesített nagy buszokra alapozva és országos vállalat szintjén szervezik meg. A kistérségi felügyelet alá tartozó helyi közlekedés nagyobb rugalmassággal és az igényekhez igazodó kapacitással tudja a feladatokat megoldani.

Gajári György: *Az aszfalt jellemzőinek számítása dinamikus hajlítás kísérletből.* Közúti és Mélyépítési Szemle, 2004. 8.sz. p.23-31.

Az aszfalt fizikai igénybevétel hatására viszkolasztikusan viselkedik. Ez azt jelenti, hogy nemcsak a terhelés és a deformáció nagysága, hanem azok időbeli változási sebességei között is kapcsolat áll fenn. E kapcsolatok méréssel való meghatározásával foglalkozik a reológia. A méréseket laboratóriumi körülmények között, megfelelő berendezéssel lehet elvégezni.

A dinamikus vizsgálat során a mintatestet időben periodikus – általában szinuszos – terhelésnek teszik ki, és így mérik a deformációt. A mért értékek a reológiai modellek paramétereinek meghatározására alkalmasak, a reológiai modellek segítségével pedig kiszámíthatók a tetszőleges igénybevételek melletti várható deformációk. Ezek ismeretében lehetőség nyílik a leginkább megfelelő keverék összeállítására.

A szerző ismerteti a vizsgálatok folyamatát, a mérési eredményeket, majd részletesen bemutatja a számításba vehető reológiai modelleket (Kelvin modell, Maxwell modell, Burgers modell). A mérési eredmények alapján kiszámítja az egyes modellek paramétereit, majd megállapítja, hogy a Maxwel modell jobban leirja a valós folyamatot, mint a Kelvin modell.

A Maxwell modellel végzett számítások alapján megállapítható, hogy pl. az AB-12 típusú aszfalt 20°C alatt csökkenő hőmérséklet mellett, egyre inkább szilárdtest szerű viselkedést mutat, fölötte pedig – növekvő hőmérsékletnél – egyre inkább a vizkózus tulajdonság dominál, vagyis az alakváltozások maradandó jellegűvé válnak.

Végül a szerző céloz arra, hogy a ma használatos keveréket is megkívánják vizsgálni a cikkben leirt kísérleti és értékelési technikával. Meg szeretnék állapítani, hogy a többi aszfalt esetében is létezik-e a szilárdtest-szerű és a viszkózus viselkedést egymástól elválasztó hőmérséklet határ, valamint az mennyire különbözik az egyes keverékek esetében.

Somfai András: *A főúthálózat és a városhálózat összhangjának megteremtése*. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2005. 4.sz. p.24-29.

A közlekedéshálózat fejlődéstörténete azt mutatja, hogy hatalmas változások, fel- és leértékelődések, átrendeződések mentek végbe a magyar úthálózatban, főleg az elmúlt két-három évszázad során. A 2004.évi útügyi napoknak helyet adó Békés megye térségében is különösön sok változás volt. A török kiűzését követően a mindössze kilenc településből álló megyében előbb az újranépesülés, a mezőgazdálkodás megindulása, majd a 19. században pedig a határmódosulások és a kollektivizálás hozhatók összefüggésbe egy-egy jelentősebb hálózat- vagy forgalom-átrendeződéssel. Ha e nagy ívű folyamat ismeretében vizsgáljuk azt, hogy a magyar gazdasági-társadalmi térszerkezet utóbbi fél évszázadbeli változásait és a forgalom átrendeződését milyen mértékben (nem) követte a negyven éve megkövült állami úthálózat-szerkezet, akkor a mai úthálózat felülvizsgálatát akár természetes és aktuális feladatnak is tekinthetjük. Ezt az elemző munkát egyébként az EU-csatlakozásunk nyomán fokozatosan át-, illetve visszarendeződő európai nagytérszerkezeti helyzetünk sürgeti.

A felülvizsgálatot azonban nem a forgalmi adatoknál kellene kezdeni, hanem a magyar úthálózat és a gazdaságpolitika viszonyának *Széchenyitől* napjainkig terjedő alakulásánál.

Azért ilyen széleskörűen, azért folyamatot és azért bő másfél évszázadot indokolt (végre) vizsgálni, mert így lehet a helyenként felszínes jelenségek mögött meglátni az érdembeli összefüggéseket, amelyek elemzése is segít időállóbb elveket megfogalmazni a gazdaságnak és a társadalomnak az úthálózat-szervezéséhez. A vizsgálatnak természetesen ki kell terjednie az európai és a szomszédsági összefüggésekre is.

E széles körű kutatási feladatnak fontos része lehet a főút- és a településhálózat diszharmóniájának az elemzése is.

A cikk ennek szükségességére és lehetséges következményeire hívja fel a figyelmet. A szerző részletesen vizsgálja a városhálózat alakulását, a városhálózat és a főúthálózat viszonyát, és a békési példán keresztül bemutatja a problémák megoldásának lehetőségeit. Összefoglalásképen a következőket állapítja meg.

A 2004. évi várossá nyilvánítások után a 274 magyar város közül 72 csak mellékutakon közelíthető meg .A város- és főúthálózat diszharmóniája, a főúthálózat négy évtizedes változatlansága cselekvésre késztet. Egyféle megoldást jelenthet a III. rendű főúti kategória ismételt bevezetése, és ezek révén valamennyi városnak főúti csomóponti helyzetbe hozása. A hálózatfejlesztésnek azonban nagy társadalomszervezési és piaci hatása is van, ezért indokolt, hogy részletes szabályinak kidolgozásában társadalom- és gazdaságpolitikusok, önkormányzatok és a szomszéd országok képviselői is részt vegyenek. A komplex tudományos kutatómunkával megalapozott város- és főúthálózat összhang – a közlekedési viszonyok javításán túl – fontos tényezője lehet a társadalom további demokratizálásának, a vidék jobb versenyképességének és szervezettségének.

Dr. Tarnai Júlia: A városi áruszállítás fejlesztésének időszerű kérdései. Városi Közlekedés, 2005. 3.sz. p.140-144.

Európában a lakosság több mint 75 százaléka, hazánk lakosságának pedig közel kétharmada (kb. 6,4 millió ember) él városokban. Az ipari termelés is többnyire a városokba, illetve azok vonzáskörzetébe koncentrálódik. Ezért a városok, illetve vonzáskörzetük működőképességének fenntartása szempontjából – az egyéni célú személyforgalom mellett – fontos szerepe van a termelő, illetve szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó un. gazdasági forgalomnak is, amelyre eddig – sőt napjainkban is – csak viszonylag kis figyelmet szenteltek a közlekedési szakemberek és a városi önkormányzatok. Az utóbbi megállapítást igazolja az a tény is, hogy a nemrégiben nyilvánosságra hozott hazai Városi közlekedéspolitikai koncepció 12 tézise közül is csupán egy foglalkozik a városi áruszállítással.

A szerző értelmezi, majd jellemzi a városi gazdasági forgalmat. Megállapítja, hogy a nyugat-európai közlekedéstervezési gyakorlatban a városi gazdasági forgalom körébe az áruszállító, valamint az üzleti és a hivatásforgalmat (a munkavégzéssel kapcsolatos forgalmat) és a szolgáltatásokhoz kapcsolódó forgalmat sorolják. A gazdasági forgalom a városokban

túlnyomórészt közúti forgalom, amely tovább növeli az egyre nagyobb egyéni célú közúti személyforgalom miatt egyébként is túlterhelt városi közutak forgalmát.

A gazdasági forgalom nagyságrendjét jól értékelhetik a Németországban végzett felmérések adatai. Ezek szerint az 50 ezernél nagyobb lakosszámú városokban a közúti forgalom 29%-a gazdasági forgalomként jelenik meg. Ugyanakkor a városi gazdasági forgalom – a futásteljesítmények részarányához képest – lényegesen nagyobb környezeti terhelést (károsanyag-kibocsátást és zajterhelést) okoz, mint az egyéni célú gépkocsiforgalom.

A szerző áttekinti a városi áruszállítások fejlesztési lehetőségét, bemutatja a gateway-koncepció szerinti egy- és több lépcsős ellátó-elosztó rendszereket, továbbá a Nyugat Európában megvalósult city-logisztikai projekteket. Részletesen foglalkozik az e-kereskedelem városi áruszállítására gyakorolt hatásával. Megállapítja, hogy elsősorban a B2C (business to consumer) kereskedelemnek van jelentős befolyása a városi áruszállítási igények alakulására.

A cikk (befejezésképen) a városi áruszállítás fejlesztésének támogatására indított és folyamatban levő EU-projekteket, keretprogramokat mutatja be.

Tóth Lajos: *Fenntartható fejlődés, fenntartható mobilitás*. Közlekedéstudományi Szemle, 2004. 12. sz. p.442-448.

A szerző szerint fenntarthatónak tekinthető az a fejlődési pálya, amely utódaink számára is garantálja a környezetvédelmi szempontból egészséges, szociálisan igazságos, gazdaságilag megvalósítható működést. Fenntartható fejlődésről ugyanakkor csak abban az esetben beszélhetünk, ha mindhárom elem – a környezetvédelmi, a szociális és a gazdasági is – egyensúlyban van.

A fenntartható mobilitás környezetvédelmi aspektusai ebben az összefüggésrendszerben a nem megújítható források hatékonyabb felhasználását, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését („0", vagy alacsony emissziójú közlekedési eszközök alkalmazását) jelentik a közlekedés racionális igénybevételével, tekintettel a terület-felhasználás szempontrendszerére is.

A fenntartható mobilitás szociális (társadalmi) aspektusai tekintettel vannak a lakosság növekvő számára (különösen a városiasodás problematikájára), az idősödő társadalomra, a mozgásukban korlátozott személyek utazási igényeire, a biztonságos, mindenki számára elérhető – és megfizethető, egészségre nem ártalmas, a torlódások miatt kiszámíthatatlan eljutásoktól mentes mobilitásra.

A fenntartható mobilitás gazdasági aspektusai olyan feltételrendszert jelentenek, amely az intermodálisan hatékony közlekedési hálózatok és rendszerek kialakításának ösztönzése révén – a szabályozási és finanszírozási konstrukciókat is beleértve – a legkisebb össztársadalmi ráfordítások mellett a legnagyobb hasznot, a hosszú távú fenntarthatóságot szolgálják.

A szerző ezután részletesen foglalkozik a motorizáció, ezen belül a személygépkocsi közlekedés által okozott társadalmi károk és költségek hatásaival; elsősorban a torlódások, a zajkibocsátás, a légszennyezés okozta károkkal. Külön is megerősíti, hogy valamennyi közlekedési mód közül a közúti közlekedés a legveszélyesebb az ember egészségére, környezetére, és a közúti közlekedés okozza a legtöbb balesetet. 2000-ben az Európai Unióban a közúti balesetben meghalt személyek száma meghaladta a 40 ezer főt, és több mint 1,7 millióan szenvedtek sérülést.

A szerző bemutatja a közúti közforgalmú közlekedés fejlesztésével járó gazdasági és társadalmi előnyöket, majd a hazai közúti közforgalmú közlekedés jellemzőit összehasonlítja az általános európai jellemzőkkel. Megállapítja pl. hogy a magyar fajlagos személygépkocsi ellátottság (277 szgk/1000 lakos) alig több mint fele az EU átlagnak. Ez azt is jelenti, hogy a helyközi autóbusz-közlekedés alapvető fontosságú úgy is mint az ország különböző régióiban élők közötti esélyegyenlőtlenségek oldásának egyik eszköze.

Dr. Vörös Attila – Szele András: *A budapesti Szent István körút – Margit körút – Moszkva tér irányú forgalmi torlódások okai és a helyzet javításának lehetőségei*. Városi Közlekedés, 2004. 6. sz. 336-342; 2005. 1. sz. p.14-22.

A terjedelmes, két részes cikk bevezetésképen általános áttekintést ad Budapest közlekedési helyzetéről és számos kritikát fogalmaz meg.

A szerzők megállapítják, hogy Magyarországon a '70-es években dinamikus motorizációs fejlődés kezdődött. Ekkor még Budapesten a tömegközlekedés viszonylagosan fejlett volt és a közúthálózat, valamint a közúti létesítmények általában megfeleltek az igényeknek. Bár a közlekedéstervezés és a városépítészet felismerte a közlekedéshálózat gyors fejlesztésének szükségességét, erre azonban csak korlátozott mértékben került sor.

Külön ki kell emelni a '70-es és a '80-as években a metróhálózat mérsékelt ütemű, de mégis megvalósult építését és az ahhoz kapcsolódó csomóponti és egyéb korszerűsítéseket. Már ekkor is látszott azonban, hogy a közúti közlekedési igények kielégítéséhez a későbbiekben a megvalósultnál lényegesen gyorsabb és nagyobb mértékű hálózat- és létesítményfejlesztésre lett volna szükség.

A '80-as évek elején bekövetkezett, elhúzódó gazdasági nehézségek, továbbá a rendszerváltást követő évek gazdasági visszaesése fokozottan sújtotta a közlekedési létesítmények fejlesztését, azok fenntartását és üzemeltetését.

Ennek következtében a '90-es évek közepére a fővárosban mindennapossá váltak a nagymértékű forgalmi torlódások. A hálózat szinte bármely pontján keletkező kisebb forgalmi zavar (baleset, műszaki hiba, útfelbontás stb.) szinte egész városrészek közúti és nem ritkán tömegközlekedési forgalmát bénítja meg. Esős napokon annyira lelassul a forgalom, hogy a normális körülmények között személygépkocsin 20-30 perc alatt lebonyolítható utazások 1-1,5 óra időtartamra is megnövekedhetnek. Ezeket a gondokat tetézi, hogy bizonyos szabályoknak (parkolási tilalom, rakodási tilalom, a csomópont konfliktus-területei elhagyási lehetőségének hiánya esetében a csomópontba való behaladás stb.) a rendvédelmi szervek nem tudnak érvényt szerezni. A rendőri jelenlét a fővárosi utakon elégtelen, és a forgalmi torlódásokat okozó neuralgikus pontokon nem segíti kellő hatékonysággal a forgalom kedvezőbb körülmények között történő lebonyolítását. Külön kérdéskör a jelzőlámpás forgalomirányítás programjainak nem kellő rugalmassága, az összehangolásban minduntalan beálló zavarok igen kedvezőtlen hatása.

A közelmúlt néhány évének bekövetkezett és a közeljövő 2-3 évének várható fejlesztései sem kecsegtetnek semmilyen lényeges változással. Az elmúlt 4-5 évben Budapesten – eltekintve néhány helyi jelentőségű beavatkozástól (az M5-ös autópálya bevezető szakaszának befejezése, a 6-os főút bevezető szakaszának négysávúsítása) – gyakorlatilag semmilyen közúti vagy tömegközlekedési kapacitásbővítő beruházás nem történt. A budapesti közlekedésfejlesztési koncepcióban megfogalmazott nagyléptékű fejlesztések továbbra is késlekednek. A közeljövőben sem várható semmilyen lényeges elmozdulás.

A 2002. évi parlamenti és önkormányzati választásokon elhangzott hangzatos ígéretek ellenére nincs látványos elmozdulás a 4-es metró közeli megvalósítása, az M0-a autópálya továbbépítése, a rendkívüli közlekedési gondokat jelentő Moszkva téri közúti és tömegközlekedési csomópontnak, a külső kerületeket egymással összekötő un. körútnak, az újpest-római parti közúti hídnak a megépítése területén..

A kritikus értékelést és a célok megfogalmazását követően a Teréz körút–Szent István körút–Margit híd–Margit körút–Moszkva tér útszakaszok és csomópontok – mint Budapest egyik leginkább torlódás-veszélyes közúti szakaszának – részletes forgalomelemzését tartalmazza a cikk. Az elemzések alapján korszerűsítést, illetve problémamegoldási változatokat dolgoztak ki a szerzők. Megállapítják, hogy az elemzések és tapasztalatok alapján készültek el a javasolt változatok. A bemutatott könnyen gyakorlattá tehető módszerek azt a célt szolgálják, hogy kezdetben egyszerű, később összetettebb műszaki megoldásokkal, építési beavatkozások nélkül megszüntethető, vagy drasztikusan csökkenthető legyen a csomópontokba való szabálytalan behaladás és a továbbhaladási lehetőségek tömeges eltorlaszolása.

MOLNÁR LÁSZLÓ AURÉL: *Interregionális, uniós és nemzetközi szempontok Kelet-Közép-Európa közúthálózatának fejlesztésében.* Közúti és Mélyépítési Szemle, 2005. 4. sz. p.14-23.

A szerző az általános bevezető után megállapítja, hogy nagy politikai változások szinte az első pillanatban átrendezték a társadalmi és gazdasági viszonyokat. Megváltoztak a kereskedelmi irányok és a szállítási-logisztikai technológiák, és az egész közlekedési hálózatot és ezen belül az úthálózatot is az új követelményekhez kell igazítani. Újra felszínre kerül a tradicionális északdéli kapcsolatok fejlesztésének, korszerű kiépítésének igénye: kapcsolat a Balti-tenger és az Adria, másrészt a Balti tenger és a Fekete-tenger, a keleti Balkán térsége között.

A gondolatok és tervek szintjén megkezdődött az európai nemzetközi hálózatok újragondolása, áttervezése, kiegészítése. Hiszen a korábban hermetikusan elzárt határok elmetszettek, térképről, mezőről egyaránt letöröltek évszázados utakat, amellyel a folyók partját, hegyek hágóit követve városokat, falvakat kötöttek össze. Eljött az idő, hogy ezek az utak is feltámadjanak 50-80 éves tetszhalálukból.

Az előző gondolatokhoz igazodva a magyar kormány már 2002-ben áttekintette a határkapcsolatok helyzetét hazánk EU-hoz csatlakozása és a Schengeni Egyezmény előírása alapján. A 2365/2002. (XII.13.) Korm. határozat felkéri a gazdasági és közlekedési minisztert, hogy az érdekeltek bevonásával vizsgálja meg, hogy (a jövőbeni schengeni belső határszakaszokon), mely határokon átnyúló utak kerüljenek megújításra a műszaki, közlekedéstechnikai, jogi, ökológiai, pénzügyi és egyéb szempontok, valamint a megvalósításhoz előreláthatóan szükséges időkeret figyelembevételével.

A szerző részletesen foglalkozik Szlovákia és Magyarország határvidékének közlekedési kapcsolataival, illetve bizonyos korábbi kapcsolatok újjáélesztésével. Megállapítja, hogy a 681 km hosszú államhatár a magyar oldalon közel száz, a szlovák oldalon pedig mintegy százhúsz települést érint.

Ezekután sorra veszi és színes térképekkel is illusztrálva mutatja be a jelenlegi és a célszerűen megvalósítandó kapcsolatokat. Megállapítja, hogy sürgősen ki kell dolgozni egy az egész térségre kiterjedő, az államhatárokon átnyúló, magyar-szlovák koncepciót. A cikk összefoglaló áttekintést ad a kontinentális utakról, a TEN és a TINA hálózatokról is.

Résumé

Dr. Lászlóné Tánczos-Zoltán Nagy: L'intégration des chaînes intermodales indigènes dans le système international de la logistique 162
L'article en deux pièces publié dans le numéro du dernier mois et dans le numéro présente du journal Közlekedéstudományi Szemle, donne une information sur le résultat d'une recherche synthétique. Les auteurs découvrent et analysent les traits caractéristiques et les connections de l'intégration des chaînes de transport intermodales indigènes dans le système logistique international.
Dr. Zoltán Bokor: Le management d'une chaîne intermodale de transport des marchandises 171
L'auteur – en partant de l'environnement de la régulation internationale – essaie de formuler le modèle synthétique du système de management des chaînes intermodales de transport des marchandises dans cette étude, basé sur le transport ferroviaire ajusté à des conditions de cadre changées.
Mme Kelemenné Anikó Erdős: Les préconisions de la compétitive à long terme dans le domaine du transport routier 178
L'auteur, en partant du défi de la libéralisation du marché fait des recherches sur les conditions de la compétitive à long terme des compagnies de transport ferroviaire et routier des marchandises.
Dr. Zoltán Ercsey-István Martinka: L'arrière-plan historique du trafic des marchandises passant la foncière et la régulation de ce type de trafic 187
Les auteurs analysent l'arrière-plan du trafic des marchandises passant la frontière en détail et font des propositions pour la régulation moderne de ce processus.
Dr. József Prezenszki: Les pressons ayant d'un prix littéraire de l'Association KTE en 2005 197
Le directeur du Comité du Prix Littéraire de l'Association KTE présente les six articles publiés dans les journaux professionnels de l'Association KTE entre le 1. Juillet 2004 et le 30. Juin 2005 sommairement dans un résumé, les auteurs desquels ont gagné un Prix Littéraire.

Summary

Dr. Lászlóné Tánczos-Zoltán Nagy: The integration of the domestic intermodal transport processes into the international logistics system (Part II.) 162
The article having two parts published in the last and in the present issues of the journal Közlekedéstudományi Szemle gives information about the results of a research activity. The authors explore and analyse the characteristics and connections of the integration of the domestic intermodal transport chains into an international system.
Dr. Zoltán Bokor: The intermodal freight transport management 171
The author – starting from the international regulatory environment – tries to formulate the comprehensive model of the management system of the intermodal freight transport management system based on the railway transport adjusted to the framework conditions altered.
Mrs. Kelemenné, Anikó Erdős: The conditions of the long term competitiveness in the public transport 178
The author investigates and analyses the conditions of the long term competitiveness of the passenger transporting companies on the railway and on the road starting from the challenges of the market liberalisation in this study.
Dr. Zoltán Ercsey-István Martinka: The historical background and regulation of the border crossing freight transport 187
The authors analyse the historical background of the border crossing freight traffic in detail and makes proposals for the for the streamlined regulation of it.
Dr. József Prezenszki: Literary award-winning persons of the Association KTE in 2005 197
- The leader of the Literary Award-winning Committee of the Association KTE presented the six articles in abbreviated form and their contents of them, which were published in the three professional journals of the Association KTE between the 1. July 2004 and the 30. June 2005, which had won a Literary Award.

Zusammenfassung

Dr. Tánczos, Lászlóné – Nagy, Zoltán: Die Einschaltung der einheimischen intermodalen Transportketten in die internationalen logistischen Systeme (Teil II) 162
Der im letzten und der vorliegenden Ausgabe der Verkehrswissenschaftlichen Schau zu veröffentlichende zweiteilige Artikel liefert Information über das Ergebnis einer umfassenden Forschung. Die Autoren erschließen und analysieren die kennzeichnenden Züge und die Zusammenhänge der Einschaltung der einheimischen intermodalen Transportketten in das internationale logistische System.
Dr. Bokor, Zoltán: Management der intermodalen Gütertransportkette 171
Der Autor – ausgehend von dem internationalen Regelungsumfeld – versucht in der Studie das umfassende, zu den geänderten Rahmenbedingungen angepasste Modell des Managementsystems der sich auf die Eisenbahn aufbauenden intermodalen Gütertransportketten zu formulieren.
Kelemenné Erdős, Anikó: Die Voraussetzungen der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit in dem öffentlichen Verkehr 178
Die Autorin überprüft und analysiert die Bedingungen der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Personenbeförderung auf Schiene und Straße.
Dr. Ercsey, Zoltán – Martinka, István: Geschichtlicher Hintergrund des grenzüberschreitenden Güterverkehrs 187
Das Autorenpaar analysiert detailliert im Artikel den geschichtlichen Hintergrund des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und macht Vorschläge zu dessen modernen Regelung
Dr. Prezenszky, József: Literaturpreisträger des Verkehrswissenschaftlichen Vereines in 2005 197
Der Vorsitzende des Ausschusses für Literaturpreis des Vereines für Verkehrswissenschaften gibt auszugsweise, inhaltlich die in drei Fachjournalen von KTE zwischen 1. Juli 2004 und 30. Juni 2005 veröffentlichten sechs Artikel bekannt, deren Autoren durch Literaturpreise gekrönt wurden.

460,- Ft