

A MAGYAR LOGISZTIKAI STRATÉGIA KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉSE (MLS–SKV) ¹²

Fleischer Tamás

0. BEVEZETÉS

A Magyar Logisztikai Stratégia a kormányzati stratégiák formai követelményeit jól követő stratégiai dokumentum. Ennek megfelelően a célrendszere világos, egyértelmű, áttekinthető; az értékelők számára nem jelentett nehézséget a dokumentum céljainak és a célok hierarchiájának azonosítása.

Az értékelés fókuszában ennek a célrendszernek az összevetése áll, mérceként használható, elfogadott környezeti értékrenddel. Tekintettel arra, hogy az elmúlt évben, 2007. június 29-én a magyar kormány elfogadta a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégiát (NFFS 2007), elsősorban ennek a dokumentumnak a célrendszerével vetettük össze az MLS célrendszerét.

Ezen túlmenően a környezeti vizsgálat dokumentációja számos más, előírt és célszerű elemet is tartalmaz. Az első fejezet a környezeti értékelés kidolgozási folyamatát részletezi. A következő két fejezet röviden ismerteti az MLS dokumentum tartalmát, kiemelve azokat az összefüggéseket, amelyek a környezeti vizsgálat megállapításai szerint különösen relevánsak, majd összefoglalja a környezeti szempontú

¹ A munkarész a Közlekedéstudományi Intézet megbízásából készült, és a teljes környezeti értékelés előzetesen kijelölt pontjaira vonatkozik. Ennek megfelelően a pontok számozása nem folyamatos, hanem a végső dokumentumba történő beilleszthetőséget segíti.

² A Magyar Logisztikai Stratégia (MLS) környezeti értékelésének alapjául a Magyar Logisztikai Stratégia (MLS) 2008. március 4.-i munkaanyaga szolgált. (A munkaanyag a kormány álláspontját nem tükrözi.) Az értékelés módszertana figyelembe veszi a 2/2005./I.11) Korm.rendelet előírásait.

megállapításokat és összeveti más dokumentumok hasonló tartalmú megállapításai-val; – külön, kiemelten a NFFS célrendszerével. A további fejezetek az MLS céljainak teljesülésekor várható környezeti következmények megelőzésére, kompenzálására tett intézkedéseket, illetve az erre vonatkozó monitorozási javaslatokat értékelik és egészítik ki.

1. A KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS KIDOLGOZÁSI FOLYAMATÁNAK ISMERTETÉSE

1.0 A környezeti értékelésről

A környezeti értékelés kidolgozásához (a megbízás értelmében is) alapul szolgál a magyar kormány „SKV rendelete”, a „2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról”. E rendelet, összhangban az uniós mintájával, nem használja a „stratégiai” szót a *környezeti vizsgálat* jelzőjeként, helyette felsorol olyan stratégia típusokat („egyes tervek és programok”) amelyek világossá teszik, hogy projekteket, beruházási tanulmányokat megelőző, azokhoz képest általánosabb stratégiai dokumentumok környezeti vizsgálatára vonatkozó előírásról van szó.

Más helyen (Fleischer et al. 2005) kifejtettük, hogy a stratégiai környezeti vizsgálatok (SKV-k) tartalmának az alakulása (világszerte) mozgásban van, amennyiben egyfelől távolodik az eredetileg a mintául szolgáló, beruházásokra vonatkozó környezeti hatásvizsgálatok (KHV-k) konkrét környezetterhelésre és környezet-igénybevételre irányuló, kibocsátási limitekkel ütköztethető eljárásrendjének a kövétésétől, másfelől közeledik ahhoz, hogy a fenntarthatóságra vonatkozó elvárások teljesülésének a tesztelésére alkalmas eszközévé váljon.

Ennek során a SKV centrumába a hagyományos *hatásmátrix* helyett (amelyik a KHV esetében tervezett akciók, tevékenységek *környezeti hatásait* veti össze *környezeti határértékekkel*) egy olyan összehasonlítás kerül, melynek során a stratégiai dokumentum *célkitűzései* kerülnek összevetésre a *fenntarthatósági célokkal*.

Amíg a KHV nyomán a beruházással választott *technológiai megoldások* kerülnek megítélésre környezeti hatásaik szempontjából, addig az SKV eljárás tehát inkább *a stratégia keretei között kialakított célkitűzéseket* minősíti.

1.2 Kapcsolódás a program tervezési folyamatához

Stratégiák környezeti vizsgálata elkészítésének kiemelten fontos előírása, hogy a vizsgálat a környezeti (fenntarthatósági) szempontokat *a stratégia készítésével egyidőben* ellenőrizze, és így idejében jelezze a stratégia készítőinek a környezettel kapcsolatos igényeket.

Ha a most vizsgált MLS munkaanyagot csaknem kész dokumentumnak tekintjük, (ahogy az az előterjesztők szándéka volt), akkor ez a feltétel **nem teljesült**, hiszen a környezeti vizsgálat megállapításai utólag konfrontálódnak a tervezet deklarációival.

Ha viszont a munkaanyagot *előzetes vázlatnak* tekintjük, ami még alapvetően változtatható, akkor azt mondhatjuk, hogy ez a vázlat a szokásosnál nagyobb munkával, igényesebben, széleskörű társadalmi egyeztetéssel lett kidolgozva, ami megkönnyítette a környezeti vizsgálat készítőinek a dolgát, – ugyanakkor itt az alkalom, hogy a stratégia készítői alaposságuk mellett rugalmasságukat is bizonyítsák, és az MLS tartalmi felépítését **átdolgozzák olyan módon, hogy az összhangba kerüljön a környezeti vizsgálat megállapításaival.**

Megjegyzendő ugyanakkor, hogy ez a kapcsolódási folyamat *kétoldalú elkötelezettséget* kíván, ami *a környezeti vizsgálat készítőire is kötelezettséget* ró. A most készülő értékelő dokumentumról is elmondható, hogy nyomott határidőre, kapkodva íródik, és **a szükségesnél kevesebb együttműködésre adott eddig lehetőséget az MLS készítői számára.**

1.4 A környezeti értékelés korlátai

(a környezeti értékelés készítéséhez felhasznált adatok forrása, az alkalmazott módszer korlátai, nehézségek (mint pl. technikai hiányosságok, bizonyos ismeretek hiánya stb.), az előrejelzések érvényességi határai, a felmerült bizonytalanságok)

Amint arra fentebb utaltunk, egy stratégiai dokumentum *jövőre vonatkozó célokat* határoz meg, és annak eléréséhez szükséges *eszközrendszereket* nevesít. A stratégia környezeti értékelésének az a feladata, hogy *ezen a szinten* tegyen megállapításokat arra vonatkozóan, hogy a stratégia célrendszere és az erre irányuló eszközök kiválasztása összhangban van-e a környezetpolitikai célokkal. Minden olyan elvárás, amelyik *projektek hatásvizsgálatánál* megszokott környezeti hatásvizsgálati módszereket és mutatókat akar számonkérni egy *stratégia* környezeti értékelésén, félreérti a lehetőségeket és az értékelés feladatát. Az a tény, **hogy ez a környezeti értékelés nem jut el kibocsátások számszerűsítéséig és limitekkel való összevetéséig, nem korlát, vagy hiányosság, hanem a stratégiák vizsgálatának a sajátossága, természete.** Munkánk során nem a számszerűsítést tekintjük feladatunknak, hanem **az előjel megállapítását, azaz a változások irányának a megbecsülését.**

Fentieknek megfelelően nem azt tekintjük mércének, hogy a stratégia szinten még értelemszerűen *nem* rendelkezésre álló adatok hiányában mit *nem* tudunk megmondani, hanem azt, hogy az MLS stratégiai elhatározásai áttekintésével megtegyük-e azokat a megállapításokat, amelyeket ezen a szinten meg lehet tenni.

2. AZ MLS RÖVID ISMERTETÉSE

2.1 A program céljainak, tartalmának összefoglaló ismertetése

(a program céljainak, tartalmának összefoglaló ismertetése, kiemelve a környezeti értékelés készítése szempontjából fontos részeket)

Amint arra az MLS Bevezetése rámutat, az MLS egy kormányzati szintű, megalapozó jellegű, középtávú (2007-2013) tematikus szakstratégia, amelyik a kormány logisztikával kapcsolatos átfogó fejlesztési irányait, céljait foglalja össze. (MLS 5. old. és 7. old.)

Az MLS az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS 2007³), mint a tárcánál egyidejűleg készülő másik stratégia viszonyításában pozicionálja magát, – ugyanakkor az összehasonlításból kimaradt, hogy míg az EKFS elsősorban a *közlekedési alágazatok közötti integráció* szintjén való előrelépésre fókuszál, addig az MLS feladata az lenne, hogy a logisztika (az áruszállítási logisztika?) *közlekedéspolitikai és gazdaságpolitikai összetevői közötti integrációt* állítsa előtérbe. Ez a kívánatos integráció nem hatja át az MLS-t, ennek következtében a kiterjedt Helyzetelemzés (10-29. old.) kizárólag a szabályozási környezet felvázolásában tér ki az üzleti környezet ismertetésére, minden más tényadat bemutatása lényegében a szorosan vett áruszállítási-raktározási tevékenységen belül marad, ezáltal *elszalasztva azt a lehetőséget, hogy a logisztikát (ellátási láncot) mint a termelési és a szállítási folyamatot is magába integráló potenciális keretet ismerjük meg.*

Nyilvánvalóan megmutatkozik ez az egyoldalúság pl. a Horizontális témák közé sorolt „2.4.2. Kis- és középvállalkozások pozicionálása” (27. old) alcím esetében, ahol kizárólag a KKV-k logisztikai (aktív vagy megrendelői) tevékenységéről van szó, (majd a „6.2.2. Hazai vállalkozások versenyképessége” /35. old./ célok esetében a fogalmazás végképpen korlátozódik a *logisztikai tevékenységet folytató KKV-kre*).

A Horizontális témák között jelenik meg a „2.4.1. Fenntartható fejlődés” alpont, ahol az ismertetés elsősorban a *negatív externáliákra* koncentrál, és **alig bukkan fel az a kontextus, ami a fenntartható fejlődés megközelítés lényege lenne, vagyis, hogy a társadalmi elvárások és a környezeti korlátok jelentős mértékben behatárolják, hogy milyen peremfeltételek között lehet a gazdasági célokat követni.** Ezek a peremfeltételek megszabják azt a játékkeret, amin belül a gazdasági tevékenységek végezhetők, és a gazdaságpolitika egyik feladata éppen az, hogy *e körülményekhez alkalmazkodva* kialakítsa a maga megújult cél- és eszközrendszerét.

³ A hivatkozások között ld. mint EKFS Zöld és EKFS Fehér

A Helyzetértékelés tehát figyelmen kívül hagyja egyfelől a fenntartható fejlődés címén összefoglalható meghatározó peremfeltételek elemzését, és a logisztikai tevékenység makroszintű megközelítésének az ebből adódó megváltozott pozicionálási igényét, másfelől pedig figyelmen kívül hagyja az ellátási láncoknak a termelési / fogyasztási valamint szállítási / raktározási tevékenységeket egyaránt magába integráló jellegéből adódó átfogó gazdaságpolitikai megközelítés szükségességét.

Ennek alapján megkérdőjelezhető, vajon ténylegesen a ma érvényes helyzetértékelés kulcsproblémáit ragadja-e meg a problémafa, amikor az egyes problémák mögötti átfogó problémagócokat a szabályozási környezet, a logisztikai erőforrások, és a nemzetközi logisztikai kapcsolatok problémáiban összegzi. Számunkra nyilvánvalónak tűnik, hogy a logisztikai erőforrások tárgyalását átértékelné, ha a fenntartható fejlődés határait tudomásulvéve az erőforrások és a kibocsátások közös, korlátos feltételrendszerként kerülnének figyelembevételre. Ez értelemszerűen kihat a szabályozási környezet megfogalmazására is.

A helyzetértékelést és a SWOT elemzést követik az MLS kulcsfejezetei: a Jövőkép, a Stratégia, a Célkitűzések és az Eszközök.

A Jövőképből hiányoljuk annak a megfogalmazását, hogy ***milyen ország-képbe, milyen gazdaság-képbe illeszkedik az MLS logisztikai jövőképe***. Ez a felvezetés lenne ugyanis hivatva azt körvonalazni, hogy milyen átfogó társadalmi jövőt kell elősegítenie a jövőbeli logisztikának. Ehelyett a jövőkép kulcsmondata, hogy az MLS „nem számol a logisztikai trendek drasztikus megváltozásával” (31. old.). Ennek megfelelően a jövőképet *a növekvő áruszállítás zavartalan lehetőségének* a perspektívája hatja át. Megítélésünk szerint mindez arról árulkodik, hogy a stratégiában nem egy átfogó társadalmi-gazdasági elképzelésből levezetett logisztikai perspektíva kialakításáról van szó, hanem megfordítva, a logisztikai részrendszerben kívánatosnak tekintett jövőkép válik uralkodóvá az MLS-ben.

Fenti jövőkép mellett az a megjegyzés, hogy „a logisztikai tevékenységhez köthető fajlagos kibocsátás ne növekedjen, és javuljon az energiahatékonyság” úgy jelenik meg, mintha ez a fenntartható fejlődést biztosítaná. Ezzel szemben jelezni kell, hogy ***növekvő volumenek mellett a fajlagos kibocsátás csökkenése nem garantálja a fenntartható irányba történő elmozdulást***, ahogy az energiahatékonyság (valóban kívánatos) javulása sem. (Ha a helyzetértékelés erre kitért volna, jól bemutatható lett volna, hogy miközben az unióban is és Magyarországon is jelentős előrehaladás történt eddig is a fajlagos értékek javításában, addig a forgalom növekedéséből származó hatások ezt túlkompensálták, és az összes kibocsátás és energiafelhasználás nem csökkent, hanem nőtt.)

A MLS jövőképe tehát sem a társadalompolitikai jövőképbe való illeszkedésről nem gondoskodik, sem a fenntarthatóság követelményével nem úgy számol, mint alkalmazkodást követelő korlátozó tényezővel.

A Stratégia (fejezet) abból indul ki, hogy a problémafán megjelölt fő gócpontok alkotják a stratégia beavatkozási területeit (32. old.) Ez a megállapítás formailag teljesen konzisztens a helyzetértékeléssel, – ugyanakkor fentebb jeleztük, hogy megítélésünk szerint a helyzetértékelésből tartalmilag kimaradt mind a fenntarthatósági kontextusba helyezésből származó peremfeltételek és korlátok elemzése, mind pedig a gazdaságpolitikai integráció áttekintése. Számunkra az sem világos, hogy a beavatkozási területek megjelölése *miért előzi meg* a stratégia meghatározását, a célok kijelölését.

Magukkal a stratégiai célokkal a későbbiekben részleteiben foglalkozunk, itt csak arra utalunk, hogy a jövőképhez hasonlóan a stratégiai célok (33. old.) sem ágyazódnak bele átfogó társadalompolitikai célokba (aminek eszközeként szolgálna egyáltalán a logisztika). Ennek következtében a horizontális célok közül is kimaradnak a társadalompolitikai célokat segítő fontos célok (térégi kiegyenlítés, foglalkoztatás növelése, baleseti helyzet javítása, esélyegyenlőség elősegítése). A hazai vállalkozások versenyképességének javítása helyes horizontális cél, de ha kifejtve (36. old.) ez kizárólag *a logisztikai vállalkozások versenyképességét* jelenti, akkor ez nem horizontális cél, hanem a [2] számú átfogó cél része (versenyképes logisztikai szolgáltatások nyújtása).

A Célkitűzések fejezet tovább bontja a célok hierarchiáját, ami általában helyes, és az egyes intézkedéseknek a célokkal való konzisztenciáját szolgálja. Apróbb megjegyzések:

A magas hozzáadott érték tartalmú tevékenység idevonzása (34. old.) csak anynyiban tartozik az [1] *tranzit-potenciál kiaknázása* ponthoz, mint amennyire akár az egész [2] pont odatartozna (*magas hozzáadott értékű szolgáltatások nyújtása*). E [2] célon belül viszont a nyomtáv váltás és a schengeni határok potenciálja *nem cél, hanem adottság*, azaz vagy sehova nem tartozik, (ez lenne szerencsésebb); – vagy céllá átfogalmazva a [1] tranzit-potenciál kihasználásához sorolandó.

[1] és [5] célok *tartalmának* a problémáira még visszatérünk, itt csak a formális konzisztencia kérdésekkel foglalkoztunk.

A 6.2.1. *Fenntartható fejlődés* horizontális cél a részletes kifejtésben (35. old.) végképp lecsupaszodott a negatív externáliák kezelésére (és arról sem mond semmi érdem). 6.2.2. esetében (amint erre fentebb már utaltunk) el kellene dönten, hogy e pont a hazai *logisztikai* vállalkozások versenyképességéről szól-e, mint a tartalma mutatja (és akkor nem horizontális cél) – vagy pedig a cím helyes, és akkor a tartalmat kellene hozzá igazítani.

Az Eszközök fejezet *szabályozási, fiskális és diplomáciai* eszközökre bontva tárgyalja a témáját, (előbbieket kapcsán különböző programokat ismertetve) majd egy ezzel fejleceiben nem konzisztens táblázatban (Cél-(pillér)-eszköz mátrix 43-44.

old.) a Célok, valamint a célok előtt (32. old.) közölt Beavatkozási területek (*szabályozások, logisztikai erőforrások, nemzetközi logisztikai kapcsolatok*) alkotják a táblázat oldal- és fejezeteit, ahová az Eszközök fejezetben felsorolt programok alfejezetek szerint besorolást nyertek. Nem világos, hogy az eszközök csoportosítása szükségképpen egyezik-e meg a beavatkozási területek fogalmi csoportjaival, – ha igen, akkor miért nincs ez explicit módon kezelve és egymásnak megfelelően. – Korábban jeleztük, hogy a *beavatkozási területek* blokkjai *hiányos helyzetkép alapján* fogalmazódtak meg, mellőzve egyebek között a fenntartható fejlődés követelményeinek, mint behatároló tényezőnek a figyelembevételét.

A további fejezetek a pénzügyi terv, a monitoring, a konzisztencia-vizsgálat illetve az ex-ante értékelés ismertetését tartalmazzák. Utóbbiból érdemes kiemelni két megállapítást; egyfelől a külső konzisztenciára, másfelől a célok realitására vonatkozóan:

„A jelenlegi stratégia általánosságban összhangban van az eddigi logisztikai fejlesztéspolitika gyakorlattal és tapasztalatokkal, továbbá a stratégia jövőképevel, a tervezők szakpolitikai törekvéseivel és a gazdasági szereplőinek várakozásaival.” (55. old.) Ezt az állítást nem vitatjuk, de ebből nem következik, hogy a korábbi dokumentumokat is átható, fentebb jelzett hiányosságokat ne lenne indokolt szóvá tennünk.

„Az értékelési jelentésekben foglalt vélemények alapján elmondható, hogy amennyiben a jelenleg tapasztalható trendek lényegében nem változnak, a stratégia várhatóan csak jelentős fejlesztések révén lesz képes elérni a jövőképeben rögzített célállapotot.” (55. old.). Ha jól értjük, a stratégia nyelvezetében ez azt jelenti, hogy a kitűzött célok az eddigi szűkös támogatások fennmaradása esetén nem teljesülnek, azaz már most jelezhető, hogy egy jelentős fordulatra (növelésre) van szükség a logisztikai fejlesztések támogatásában. Ez a megállapítás összhangban lehet az utalásban szereplő véleményekkel, de érdemes lenne aláhúzni, hogy ellentétes a stratégiában foglalt elvekkel.

Kevesebb aggodalmat tapasztaltunk a környezeti célkitűzések teljesülésével kapcsolatban, amikor a horizontális célokra vonatkozóan az ex-ante értékelés a következőket mondja: „Külön kiemelendőnek tartjuk a környezetvédelem kérdését, melyre bár a stratégia kiemelt figyelmet fordít, mégis a megvalósítási fázisban válik majd láthatóvá, hogy a fejlesztések milyen mértékben lesznek tekintettel a környezeti szempontokra.” Ez a megközelítés nagyon jól tükrözi az MLS bemutatott felfogását, amelyik szintén mikroszintű kibocsátási kérdésekben látja a környezeti kérdések megtestesülését, amire majd „annak idején” oda kell figyelni. Jelenlegi környezeti értékelésünkben ettől gyökeresen eltérő felfogást vallunk, amikor azt állítjuk, hogy *a stratégia környezeti vizsgálatakor azokat az elemeket kell vizsgálni (a célokat) amelyek a stratégia meghatároz, és azt kell elemezni, hogy ezek a célok mennyiben segítik elő a környezetileg behatárolt jövőhöz történő alkalmazkodást.*

2.2 A program összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal

Az MLS céljai és tizenhét korábbi hazai és uniós dokumentum általános céljai közötti konzisztenciát az MLS a 10. fejezetében megvizsgálta (51-53. old.).

Mi az alábbiakban elsősorban a környezeti / fenntarthatósági megállapítások szempontjából releváns célok közötti konzisztencia kérdésekre fókuszálunk. Ezen belül viszont nagyobb szerepet tulajdonítunk a környezeti / fenntarthatósági irányultságú dokumentumok céljaival való konzisztenciának, mint annak, hogy egy másik közlekedési dokumentumnak az esetleg szintén vitatható környezeti vonatkozású megállapításaival fennáll-e a konzisztencia. (Vagyis, esetleg érthetőbben. Ha a Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 vagy a KözOP a saját célrendszerén belül háttérbe szorította, vagy formálissá tette a környezeti szempontokat, az még nem teszi számunkra elfogadhatóvá azt, hogy az MLS hasonlóképpen tegyen.)

Globális tendenciák, perspektivikus jövőkép

A környezeti szempontok előtérbe kerülésének van egy hosszabban követhető dinamikája. Első közelítésben azt mondhatjuk, hogy az 1970-es évektől figyelhetők meg világszerte ennek a folyamatnak az állomásai. Az Európai Unió (ill. Közösségek) esetében az 1973-tól eleinte öt, majd tíz évenként megújuló *Környezetvédelmi Akcióprogramok* célrendszerének változása tükrözi a gondolkodás fejlődését. A korai akcióprogramok az alapelveket tisztázták, és nagy súlyt helyeztek a környezeti elemek védelmére.

Az alapelveket illetően elmondható, hogy jelenlegi kifejlett formájukban (magas szintű védelem (best practice) elve, az elővigyázatosság elve, a megelőzés elve, a 'szennyező fizet' elve, az integrálás elve (a szakpolitikákba), a szubszidiaritás elve, a fenntartható fejlődés elve, a partnerség elve) ezek az elvek lényegében változatlan kifejtésben átkerültek a hazai dokumentumokba (NKP II, NFFS, NÉS) így a továbbiakban, mint a NFFS alapelveivel fogjuk velük az MLS céljait összevetni.

A környezeti elemek védelmére fókuszáló „ágazati” környezetvédelemről már a nyolcvanas évektől kezdett áthelyeződni a hangsúly egy preventívebb megközelítésre, a *környezetvédelmi problémákat előidéző ágazatok* szintjén történő beavatkozás lehetőségének a keresésére. Célkitűzésként ide kapcsolódóan *a környezetvédelmi szempontoknak a gazdasági / szakágazati döntéshozatalba való integrációja*, ill. az ehhez szükséges *eljárásrend* (hatásvizsgálatok, ágazati akcióprogramok) megteremtése fogalmazódott meg. A 2001 óta érvényes (hatodik) uniós környezeti akcióprogram ezt a vonalat megtartva, kiegészült a globális problémákra, mindenekelőtt az éghajlatváltozási kérdésekre való összpontosítással.

A fentebb ismertetett fő trendhez képest ugyanakkor megfigyelhető egy sokkal inkább hullámzó, lüktető megvalósulás, részben aszerint, ahogy az egyes megcélzott

szakágazatok ellenállnak, vagy éppen elfogadják a környezeti szemléletű megfontolások szükségességét.

A közlekedési ágazat esetében a 2001-es uniós közlekedési Fehér Könyv (*Time to Decide 2001*) jelentette az eddigi legjelentősebb előrehaladást. A Fehér Könyv az uniós közlekedéspolitika központi elemévé tette a közlekedés fejlődésének a gazdaság fejlődési üteméről történő lekapcsolódása (*decoupling*) kérdését: mindenekelőtt a közúti forgalom fejlődési ütemének visszafogását. Ennek érdekében egyfelől szabályozási eszközöket szorgalmazott a közúti forgalom fékezésére, másfelől ösztönzést javasolt az alternatív közlekedési ágak megerősítésére, és harmadsorban fejlesztéseket is szükségesnek tartott a fejlődés előmozdítására. Ezekhez az általános célkitűzésekhez természetesen továbbiak is társultak, négy blokkban összesen hatvan feladatot fogalmazva meg, olyan súlypontokkal, mint új egyensúly az alágazatok között, szűk keresztmetszetek feloldása, fogyasztóbarát közlekedés, globalizáció menedzselése.

A 2001 szeptemberében nyilvánosságra hozott közlekedéspolitika a készítése időszakához képest gyökeresen eltérő körülményekbe ütközött: a megelőző napon, szeptember 11-én szinte egyik napról a másikra megváltozott a globalizációról, az emberiséget fenyegető veszélyekről, a nemzetközi terrorizmusról és a nemzetbiztonságról addig élő nézetrendszer. A szükségszerű felülvizsgálat magával sodorta a közlekedéspolitika számos progresszív elemét is, és alkalmat adott egy erős ellentámadásra. A Fehér Könyvet felülvizsgáló dokumentum (Tartsuk mozgásban Európát 2006) bár éppen az alapelvek változatlanóságát hangsúlyozza, már nem a közlekedés fejlődését próbálná lekapcsolni a gazdaság fejlődéséről, hanem külön a káros kibocsátásokat, már nem a kitűzött új alágazati egyensúly elérését tekinti célnak, hanem mintegy helyettesíteni próbálja ezt minden alágazat külön-külön elérendő hatékonyságával.

Paradox módon, mire az uniós közlekedéspolitika felülvizsgálata nyilvánosságra került, éppen időszerűtlenné vált, – mert közben a környezetvédelem oldalán politikai elfogadást nyert az éghajlatváltozás komolyanvétele. Jóllehet az ebből fakadó kibocsátási korlátozások először a jól mérhető és szankcionálható kibocsátásokkal rendelkező ágazatokat érik el (villamosenergia-ipar, hőerőművek, egyes feldolgozóipari ágazatok) de nyilvánvaló, hogy ***nem tartható sokáig, hogy miközben az összes ágazat csökkenteni kényszerül a kibocsátásait, egyedüli nagyobb szektorként a közlekedés kibocsátásai jelentősen nőjenek.*** Ha most még nincs is rá uniós előírás, a tendencia világos: rövidesen kénytelen lesz a közlekedési ágazat is szembesülni azazal, hogy az összes kibocsátása korlátozását saját magának kell peremfeltételnek tekintenie, és ebből kell levezetnie a célkitűzéseit.

A hazai közlekedési dokumentumok egyelőre nemlétezőnek tekintik a jelzett tendenciákat és más ágazat által kezelendő ágazati problémának vélik a környezeti kérdéskört. Ez a megközelítés jellemzi az MLS felfogását is.

Unió szintű logisztikai stratégiai dokumentumok

2006-ban, lényegében az uniós közlekedéspolitika felülvizsgálatával egyidőben megindult egy uniós tevékenység az *európai teherszállítási logisztikai stratégia* elkészítésére (COM(2006) 336 végleges). „A fenntartható mobilitás kulcsa” alcímű anyag kifejti, hogy a teherszállítás logisztikájának fejlesztése elsősorban az üzleti vállalkozások tevékenységéhez kapcsolódik, az ipar feladata. Egyértelműen jut szerep ugyanakkor a hatóságoknak is: megfelelő keretfeltételeket kell kialakítaniuk, és a logisztika ügyét folyamatosan a politikai napirenden kell tartaniuk. Ez a keretjellegű megközelítés azoknak a feltételeknek a javítására összpontosít, amelyeket Európa a logisztikai innováció számára létrehozhat, miközben a vállalatokon belüli logisztika kérdését magukra az érintett vállalatokra hagyja. Ezzel a megközelítéssel az MLS összhangban van.

Fenti kezdeményezés folyamatoképpen 2007-ben elkészült az *Európai Unió teherszállítási stratégiája* (Alcím: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása (COM(2007) 606 végleges.) és hozzá kapcsolódva *A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv* (COM(2007) 607 végleges) A hat kiemelt uniós cselekvési irány: *informatika, alkalmasabb teljesítménymutatók, egyablakos adminisztráció, az intermodális rakodási egység, zöld szállítási folyosó, és a városi szállítási logisztika.*⁴

Valamennyi fenti programot az jellemzi, hogy a meglévő szállítások hatékony, lehetőség szerint megtakarításokat lehetővé tevő elvégzését célozza, és – az MLS néhány céljával ellentétben – *nincs benne szó a logisztikai tevékenység tervszerű növeléséről, kiterjesztéséről.* Környezeti szempontból (amit egyébként a SEC(2007) 1321 hatásvizsgálati összefoglaló is bemutat) ezek a célok támogathatók, sőt a zöld szállítási folyosók kialakítása vagy a városi szállítási logisztika fókuszba állítása kifejezetten környezeti indíttatásúnak is mondható.

Bár az MLS nincs kifejezett ellentmondásban az itt megjelölt célkitűzésekkel, de e célok legnagyobb része, ha említésre is kerül, elsikkad a hazai dokumentumban. Így az egy mondatban az MLS jövőképében megemlített „vasúti szállításban a specifikus teherszállítási pályák” (31. old.) előmozdítása például az MLS-ben a továbbiakban nem jelenik meg, – miközben az unió „Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” (COM(2007) 608 végleges) címmel külön bizottsági közle-

⁴ Eredeti megfogalmazásban:

- (1) Elektronikus teherszállítás és intelligens közlekedési rendszerek (ITS)
- (2) Fenntartható minőség és hatékonyság
- (3) Egyszerűsítés
- (4) Járműméret és rakodási egységek
- (5) Zöld szállítási folyosó
- (6) Városi szállítási logisztika

ményben foglalkozik a kérdéssel. E közlemény célkitűzése olyan, strukturáló hatású vasúti hálózatot létrehozni a TEN-T hálózaton belül, amelyen az áru fuvarozás megbízhatóbb és hatékonyabb.

Ha a Magyarországra is kiterjedő uniós elképzelés nyomán (más dokumentum) feltünteteti például a budapest–hegyeshalmi vonalat, mint jövőbeni kiemelt teherszállítási útvonalat, akkor az MLS szintjén mégis el kellene gondolkodni azon, hogyan akarunk ezen a vonalon egyszerre 160 km/ó sebességet lehetővé tevő távolsági személyközlekedési pályát, elővárosi közlekedést lehetővé tevő sűrű ütemes menetrendet, és teherforgalmat előnyben részesítő uniós szabályokat is életbe léptetni. A környezeti szempontból nagyon is támogatandó teherforgalmi előnyöket biztosító vasútvonalak ott működnek jól, ahol a vonali személyforgalom kicsi – vagy (a) mert már elsorvadt, vagy (b) mert külön pálya jut neki. Az előbbi nem lehet cél, a második drága – a feladat esetleg éppen a (most fölöslegesnek tartott) összekötő szárnyvonalak feljavításával lenne teljesíthető. A problémával az MLS szintjén mindenképpen célszerű lenne foglalkozni.

Hazai releváns dokumentumok

A hazai dokumentumok közül a KözOP abban mindenképpen példaként szolgálhat, hogy (részben az ÚMFT mint előzmény következtében) a közlekedési célok (legalább formálisan, – de a KözOP konzisztenciájának vitatása nem feladatunk) beleágyazódnak (ott átfogó és specifikus céloknak nevezett) nemzeti célokba.

A KözOP (2007) „átfogó stratégiai céljai – a Fehér Könyv célkitűzéseit is szem előtt tartva – elsősorban a versenyképesség támogatását és a környezeti fenntarthatóság javítását szolgálják.

A közlekedési fejlesztések átfogó célja az elérhetőség javítása a globális és regionális versenyképesség növelése valamint a társadalmi-gazdasági és a területi kohézió erősítése érdekében.

A fenti átfogó célhoz az alábbi specifikus célokat határoztuk meg:

- o Az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe, és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével
- o A régiók belső és egymás közötti elérhetőségének javítása a társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében
- o A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése”

Ami a környezeti szempontokat, illetve azok értékelését illeti, talán érdemes jelezni (a MLS számára semmiképpen nem mintaként), hogy a KözOP nem tartalmazza

az elkészült Környezeti hatásvizsgálat összefoglalóját, ehelyett egy hivatalos nyilatkozat szerepel benne, amely válaszokat tartalmaz a hatásvizsgálatból kiemelt megállapításokra.

A horizontális szempontok kezelésmódjában a KözOP szintén rossz példát mutat be. „A KözOP-ban a környezeti fenntarthatóságot, a nemek közötti egyenlőséget és a diszkriminációmentességet horizontális politikáknak tekintjük, amelyek nem önálló prioritásokként, hanem a projektek szintjén kerülnek érvényesítésre.” (62. old.)

Azért érdemes ennél a gondolatnál elidőzni, mert az MLS is hasonlóan próbálja kezelni (*értsd: nem kezelni*) a horizontális szempontokat. Ez azonban félreértés. A *horizontális szempont* nem azt jelenti, hogy azzal, mivel nem szakmai cél, nem kell a stratégia szintjén foglalkozni, – hanem azt, hogy egy magasabbrendű (nem csak az adott stratégia szűkebb szakmai céljához, hanem annál átfogóbb, több ágazatban is érvényes) célhoz tartozik. Ennek következtében **a horizontális szempont nem alárendelendő a stratégiai céloknak, hanem ellenkezőleg, éppen a magasabbfokú integráltsága miatt a horizontális szempontok meg kell előzzék a stratégiai célokat.**⁵

Érdemes még megemlíteni a KözOP-ról, hogy bevezetésképpen interpretálja az EKFS tartalmát, és annak áruszállítási prioritási sorrendjét igen figyelemreméltó indíttatással teszi

KözOP (2007) 7. old. Az EKFS-ről: „o Az *áruszállításban* a vasút és a belvízi közlekedés közép- és nagytávolságú forgalomban jelentkező költségelőnyeit kombináljuk mindazon megoldásokkal, amelyek már bizonyították életképességüket a fenntarthatósági elvek gyakorlati megvalósításában. A vasút és a belvízi közlekedés hálózati infrastruktúrájának fejlesztésekor további lépéseket teszünk annak érdekében, hogy a fenntartható közlekedés a kis- és közepes vállalkozások számára is vonzóbb legyen. Ami a KözOP-ot illeti, ezek az intézkedések az irányítási és információs rendszerekre is összpontosítanak. Azokban az esetekben, amikor a vasúti és vízi közlekedés nem nyújt elég vonzó megoldást a szállítók számára, multimodális megoldásokat dolgozunk ki és valósítunk meg. Ezekben az esetekben a közúti szektor szerepe az előfuvarozásban és a háztól házig szállításban előtérbe kerül.

o Azokban az esetekben, amikor a vasúti, villamos és belvízi közlekedés nem tud versenyezni a közúti szállítás vagy helyváltoztatás előnyeivel az infrastruktúra-fejlesztés a

⁵ *Közösségi Stratégiai Iránymutatások (CSG)* A Tanács 2006/702/EK határozata a 2007-2013 időszakban a kohézióra vonatkozó stratégiai iránymutatásokról megfogalmazza, hogy a kohéziós politika által támogatott programoknak törekedni kell arra, hogy a forrásokat három fő prioritásra fordítsák. Ezek közül első a „tagállamok, régiók és városok vonzerejének növelése az elérhetőség javításával, a szolgáltatások megfelelő minőségének és szintjének biztosításával, valamint környezetük megőrzésével”. A prioritások mellett a tagállamoknak és a régióknak támogatniuk kell a *fenntartható fejlődés célkitűzését*, valamint serkenteniük kell a *gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi dimenziók közötti összhangot*

minőséget javító megoldásokra fog fókuszálni, pl. gyorsforgalmi utak építésére, kapacitásbővítésekre és elkerülő utak építésére.

o A stratégia hangsúlyt fektet az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának csökkentésére, mint horizontális célkitűzésre.”

A MLS számára ugyancsak keretet jelentő *környezetpolitikai dokumentumokat* a következő pontokban tárgyaljuk részletesen, itt csak felsoroljuk őket, rövid kommentárral.

Érvényben lévő (bár idén kifutó) környezetpolitikai dokumentum a Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP II (2003) – Időben ezt követi, érvényes, és a további összehasonlítások alapjául szolgáló dokumentum a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia (NFFS 2007). Ugyancsak a környezetpolitikai, azon belül is a legfrissebb dokumentumok közé tartozik a Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008–2025 (NÉS 2008).

A NÉS egyfelől felsorolja az alapelveket (NÉS 2008. 24. old.) amelyek nem sokban különböznek a Nemzeti Fenntartható Fejlődés Stratégia alapelveitől, ezért külön ezekkel nem vetjük össze az MLS célrendszerét. (Felsorolásukat ld. Függelék I.)

Az alapelveken túlmenően azonban a NÉS és az azóta született uniós direktívák konkrét cél-értékekkel is számolnak, amelyek betartása megakadályozni már nem képes, de korlátok között tarthatja a bekövetkező felmelegedés mértékét. Milyen CO₂ kibocsátási limitértékkel kell számolni? Az összeurópai kötelezettségvállalás várható mértékének, és az abból Magyarországra jutó kötelezettségnek megfelelően a NÉS időtávjának végére vonatkozóan:

- az EU 20 százalékos egyoldalú kibocsátás-csökkentési vállalása esetén: 16–25 • százalékos csökkentés az 1990-es kibocsátási szinthez képest.
- 30 százalékos feltételes EU csökkentési cél esetén: 27–34 százalékos csökkentés • az 1990-es kibocsátási szinthez képest.

Tekintettel arra, hogy a fenti értékek az összes üvegházhatású gáz nemzeti kibocsátására vonatkoznak, a jelenleg körvonalazódó álláspontok szerint az első időszakban a közlekedési kibocsátások korlátozása (ha a többi ágazat a saját csökkentésével azt kompenzálja) ennél enyhébb lehet, 2020-ig még némi kibocsátás növekedés is elképzelhető. Azonban ez is azt jelenti, hogy a beavatkozás nélkül akár +50%-ot elérő növekedést le kell szorítani +10% növekedés alá. Vagyis a jelenlegi tendenciák (beleértve az eddigi javításokat is) folytatásával becsült 150%-os jövőbeni kibocsátási értéket 100%-nak tekintve 40/150 azaz mintegy 27%-os megszorításra van a hazai közlekedésben ebben az esetben is szükség. Ha a többi ágazat nem képes átvállalni a többlet-kibocsátás kompenzálását, akkor nem 10% növekedés, hanem 10% csökkentés válik kötelezővé a közlekedési ágazatban is, azaz a külön beavatkozás nélküli esethez (150%) képest 60/150 azaz 40%-os további megszorításra lenne itt szükség.

Mind a 27%-os, mind a 40%-os csökkentési perspektíva kérdésessé teszi, vajon helyes célkitűzésnek tekinthető-e a logisztikai tevékenység és vele a szállítások mértékének is a növekedését célzó MLS koncepció. Az ágazati célok közül ez a „logisztika-intenzív ágazatok kiemelt kezelése a logisztika iránti kereslet hosszú távú fenntartása érdekében” továbbá a „Magyarország tranzit, hinterland potenciáljának kiaknázása” célok újragondolását igényli, a többi átfogó cél ugyanis (versenyképes logisztikai szolgáltatások nyújtása, korszerű technológiák használata, korszerűbb alágazati arányok kialakítása) olyan *hatékonyságnövelő* beavatkozások, amelyekre akár csökkenő összvolumenű logisztikai tevékenység esetén is szükség van, a mindenképpen ellátandó tevékenységek takarékos végzése érdekében.

A NÉS az *alacsony szén-igényű gazdaság* körvonalazásánál külön is említi a szállításokat, mint tendenciaváltási szükségszerűséget: a növekvő közúti szállítási részarány tendenciájával szemben „A közúti szállítás aránya csökken, a szállítási igények tudatos tervezésén, a fenntartható szállítási eszközök választásán keresztül” (NÉS 2008 37. old.)

3. AZ MLS MEGVALÓSÍTÁSA ESETÉN BEKÖVETKEZŐ KÖRNYEZETI HATÁSOK, KÖVETKEZMÉNYEK FELTÁRÁSA

3.1. Környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembevétele a programban

Már az MLS ismertetésekor igyekeztünk kitérni mindazokra a részletekre, ahol környezeti vagy fenntarthatósági szempontok megjelentek, és azt is jeleztük, ahol hiányosnak találtuk a stratégia megfogalmazásait. (A célrendszer részletezését át-ugorva, amellyel a következő 3.2 pont külön foglalkozik).

Összegezve azt állapítottuk meg, hogy az MLS megközelítésmódja sajnálatosan példázza azt a felfogást, ahol a környezeti problémák *kötelezően felvetendő, de másodlagos jelentőségű* kérdések, amit elegendő ígéretekkel, törekvések kinyilvánításával kezelni. Ebben a felfogásban a környezetvédelem *mások* (a környezetvédők) problémája, amivel csak olyan mértékben kell foglalkozni, hogy ne vesse vissza az elhatározott stratégiai célok elérését. Ez a megközelítés összhangban van ugyan a Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 megfogalmazásával (“hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani.”) de ettől még teljesen korszerűtlen és tarthatatlan. Éppen azt próbálja megkerülni, *ami miatt a környezetvédelemmel már a stratégia kialakításakor foglalkozni kell*, nevezetesen, hogy a korlátozó feltételeket már a célok kialakítása *előtt* be kell építeni a gondolkodásba. (Ld. bővebben az előző fejezetben)

Fenti megközelítés következtében már az MLS helyzetértékelése mellőzi a környezeti és fenntarthatósági kérdéseknek az érdeemben történő megjelenítését, a kulcsproblémák közé nem épülnek be a fenntarthatósági korlátok, a beavatkozási területek kialakításakor ez a kérdéskör nem kapja meg az őt megillető pozíciót, és a jövőképpen valamint a stratégiai célok meghatározásakor a korlátok nem épülnek bele a stratégiába. Az eredmény az, hogy a negatív externáliáknak a horizontális célok között megjelenő felsorolására korlátozódik a fenntarthatósági szempontoknak a figyelembevétele, egyetlen kívánság közlésével, miszerint horizontális cél az áruforgalom által okozott (felsorolt) negatív externáliák minőségi csökkentése. Ehhez a célhoz a stratégia nem rendel eszközöket, (indikátort igen: a negatív externáliák kiszámítását árutonnákm-re vetítve) továbbá a stratégia nem magyarázza meg, hogy mit jelent a *minőségi* csökkentés – ami nyilván nem azonos az indikátorral mért (fajlagos mennyiségi) érték változásával. Ha véletlenül azonos vele, akkor a *cél hibás*, hiszen a társadalmat a negatív externália volumene zavarja, és nem a fajlagos értéke.

3.2. A program céljainak összevetése, a programmal összefüggésben levő releváns nemzetközi, közösségi és hazai tervek, illetve programok környezet- és természetvédelmi céljaival

Az összevetést részben már a fentebbi 2.2. pont alatt megtettük, ennek megfelelően úgy értelmeztük jelen pontot, hogy itt a legfontosabb, mércéül szolgáló dokumentumok környezeti vonatkozású célrendszerével tételesen hasonlítjuk össze az MLS célrendszerét.

A hazai dokumentumok közül ide sorolható lenne a Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP-II 2003-2008) – ám hatálya éppen lejár az MLS érvénybelépése idejére. Az NKP-II alapelveit és fő céljait a Függelék II mutatja be. A dokumentum ennél részletesebb célkitűzései konkrét kibocsátási célértékeket tartalmaznak, melyek követése projektek esetében fontos, stratégiai célok értékelésekor azonban általában közvetlenül nem releváns (ami releváns belőlük, az a szükséges változás *iránya*, – de ez megjelenik a célokban is) Az NKP II Akcióprogramjai közül az Éghajlatváltozási akcióprogram, a Városi környezetminőség akcióprogram, és a Vidéki környezetminőség, terület- és földhasználat akcióprogramja egyes célkitűzései vonatkoznak a logisztikára, azonban ezekből a tárgykörökből ennél újabb dokumentumokra tudunk támaszkodni.

Az éghajlatváltozás tárgykörében kézenfekvő volt, hogy a kormány, majd a parlament által is frissen jóváhagyott Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiát (NÉS 2008) tekintsük mértékadónak az MLS szempontjából. A Függelék I-ben teljes terjedelemben felsoroltuk a NÉS alapelveit, amelyek egyébként témánk szempontjából gyakorlatilag megegyeznek a NFFS alapelveivel, ezért betartásukkal külön nem kellett foglalkoznunk. Amiben a NÉS jelentősen továbblép, mint pl. a NFFS, az a nagyon konkrétan megjelölt (uniós tervezetekből átvett) kibocsátáscsökkentési előírások megjelöl-

lése (2020-ra 20% kibocsátáscsökkenés). Jóllehet jelenleg (2008 májusában) még tárgyalások folynak ennek a követelménynek a tagállamok közötti kötelezettségmegosztási mértékeiről, valamint külön a kibocsátáskereskedelmi kvótákkal nem érintett ágazatok lehetőségeiről (így a közlekedés irányszámairól) – annyi mindenképpen világosan látható, hogy a kérdéskör egyértelműen túlhaladta azt az MLS-ben még képviselt kezelésmódot, miszerint eltervezzük, hogy hogyan alakuljanak a szállítások, és azt majd igyekezünk a lehető legkevesebb szennyezőanyag kibocsátással teljesíteni.

Az alapulvett hazai környezeti dokumentumok közül a harmadik a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia, amit a kormány 2007-ben fogadott el.

A NFFS alapelveivel mindenképp az MLS társadalompolitikai céljait kellett volna összevetni, ám, mint arra már utaltunk, sajnos a cél-hierarchiának ez az emelete (és így többek között a fenntartható fejlődés elérése, mint cél magas szinten történő beemelése a célok elé) hiányzik az MLS jelenlegi dokumentációjából.

Az MLS stratégiai céljának összevetése a NFFS alapelveivel	Holisztikus megközelítés	Nemzedéken belüli és nemzedékek közötti szolidaritás	Társadalmi igazságosság	Figyelembe veszi a környezet eltartóképességének korlátait	Szakupolitikákba való integráció	Helyi erőforrások hasznosítása	Társadalmi részvétel	Ki kell küszöbölni a termelés és a fogyasztás nem fenntartható módjait	Elővigyázatosság és megelőzés	A szennyező fizet
2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség egyik logisztikai szolgáltató központja és egyben interkontinentális cargo hub-ja legyen	-			nem	nem	+ -		nem	-	?

Forrás MLS (2008) és NFFS (2007) Alapelvek

Jelmagyarázat

+ és - értelemszerűen,
nem = erős ütközés (- -)

1. táblázat. Az MLS stratégiai céljának összevetése a NFFS alapelveivel

A MLS-ben deklarált legmagasabb szintű cél az MLS stratégiai célja; az 1. táblázatban ezt ütköztettük a NFFS alapelveivel. Amint a táblázatból látszik, megítélésünk szerint az alapelvek felével ütközik az MLS stratégiai célja: egyedül a 'helyi erőforrások hasznosítása' alapelvvel lehet pozitív összecsengés (ha a tranzitpotenciálunkat helyi erőforrásnak tekintjük; – de tartalmában ez is éppen ellentmondásban van az

alapelv lényegével). Úgy találtuk, az ország logisztikai szolgáltató központtá emelése, mint kiemelt cél, éppen a szállítások növelését célozza, és ezzel ellentmond az eltartóképesség korlátainak figyelembevételére intő alapelvnek, a környezeti szempontokat a szakpolitikába integráló alapelvnek, a nem fenntartható folyamatok kiküszöbölését célzó alapelvnek; emellett nem holisztikus áttekintés alapján mérlegel és mellőzi az elővigyázatosság elvét.

Az MLS átfogó céljainak összevetése a NFFS alapelveivel	Holisztikus megközelítés	Nemzedéken belüli és nemzedékek közötti szolidaritás	Társadalmi igazságosság	Figyelembe veszi a környezet eltartóképességének korlátait	Szakpolitikákba való integráció	Helyi erőforrások hasznosítása	Társadalmi részvétel	Ki kell küszöbölni a termelés és a fogyasztás nem fenntartható módjait	Elővigyázatosság és megelőzés	A szennyező fizet
Tranzit, hinterland potenciál kiaknázása				nem	nem	+ -		nem		
Versenyképes, magas hozzáadott értékű szolgáltatások nyújtása						+				
Korszerű technológiák használata				+ -	+ -			+ -	+	-
Korszerű közlekedési alágazati munkamegosztás		+		+	+			+		
Logisztika-intenzív ágazatok ösztönzése	nem			nem	nem	nem		nem		

Forrás MLS (2008) és NFFS (2007) Alapelvek

Jelmagyarázat

+ és - értelemszerűen,
nem = erős ütközés (- -)

2. táblázat. Az MLS átfogó céljainak összevetése a NFFS alapelveivel

Az MLS átfogó céljainak értékelésekor (2. táblázat) a fenntarthatósági alapelvek szempontjából a *korszerű alágazati munkamegosztás* bizonyult a leginkább pozitív-
nak – azzal a megjegyzéssel, hogy a „korszerű munkamegosztást” egyértelműen környezetbarátként értelmeztük. Ugyancsak magában hordja a pozitív lehetőségeket a „*korszerű technológia*” – de azért itt a + - együttesével jeleztük, hogy a korszerűnek nevezett technológia lehet környezetellenes is, vagyis a megfogalmazás még nem jelent biztosítékot a szempontok egybeesésére. Bár nem kapott sok pluszt, viszont mínuszt sem a „*versenyképes, magas hozzáadott értékű szolgáltatások nyújtása*”, ami összességében azt jelzi, hogy ez a cél nem mond ellent a fenntarthatósági elveknek.

Két további célt, a „*logisztika-intenzív ágazatok ösztönzését*” és a „*tranzit-hinterland potenciál kihasználását*” olyannak ítéltünk, amelyek kifejezetten ösztönözni kívánják az országban az áruátáramlás mennyiségének a növelését, és ennek megfelelően keményen ütköznek néhány fenntarthatósági alapelvvel. Közülük a *logisztika-intenzív ágazatok ösztönzése* iskolapéldája annak, amikor egy rész-szempontról alapján próbálunk nemzetgazdasági célokat kijelölni. Természetesen vannak jobban és kevésbé logisztika-intenzív ágazatok, logisztikai szempontból mindegyiket minőségi szinten kell kiszolgálni, – de, hogy melyiknek a fejlesztését kell ösztönözni, azt nyilván legfeljebb nemzetgazdasági alapon (a fenntarthatósági szempontokat is mérlegelve) lehet megállapítani, nem pedig abból a szempontból, hogy mi a jó külön a logisztikai (vagy dohányipari, vagy a hulladékégetéssel foglalkozó stb.) ágazatoknak.

Az ország központi fekvése jó háttérrel ad ahhoz, hogy ha egy itt egyébként előnyösen előállítható termékhez (szolgáltatáshoz) egyes összetevők hiányoznak, akkor nem jelent problémát annak az ideszállítására. Ha azonban ugyanezt a központi fekvést, mint *tranzitpotenciált* fogalmazzuk meg, akkor felmerül a gyanú, hogy az ágazat a lehetséges előnyöknek egyetlen szűk szegmensét vette csak észre, és azt akarja áruba bocsátani. A tranzitfuvar egyébként még a hazai fuvarozónak sem jelent feltétlenül előnyt, – hiszen a fuvarszerződéseket általában a végpontokon rögzítik – a többi hazai közlekedő és nem-közlekedő számára pedig kifejezetten a hátrányai jelentkeznek. Az infrastruktúra szolgáltató is jó esetben a használat költségeinek a megtérítését tudja elérni. A *tranzitpotenciál kihasználása* ebben az értelemben az országon átmenő forgalom növelését és hozzá improvizálható esetleges jövőbeli tevékenységeket jelöl, éppen az átgondolt stratégia hiányát.

Kikötőknek, logisztikai központoknak, repülőtereknek stb. nem csak a közlekedési oldali, csomóponti kapcsolataik minősége a fontos, hanem az is, hogy mekkora potenciális vevőkör számára tudnak szolgáltatásokat nyújtani. Az adott csomópont logisztikai fejlesztéseinek a feltétele, hogy a szállítási kapacitás oldal és a keresleti oldal többé-kevésbé egyensúlyban legyen. Az a vonzáskörzet, amit egy logisztikai ellátó biztos partneri körének tekinthet, az adott ellátó központ (kikötő stb.) hinterlandja. A tartós kapcsolatok biztosítása, és más racionális szempontok miatt egy-egy ellátó központ bizonyos logisztikai funkciókat kitelepíthet a hinterlandjába, ott is szervezheti a saját vevőkörét.

Egy-egy logisztikai vállalkozó számára jó perspektíva lehet ilyen hinterland kapcsolatok szervezésének a felvállalása. Makrogazdasági szinten már kevésbé egyértelmű, *vajon kapcsolódik-e tényleges állami feladat egy térségi „hinterland-szerep” előmozdításához.* Az elsődleges logisztikai centrumok fejlesztését a stratégia az üzleti szféra feladatkörébe utalja. Ehhez képest a „*hinterland szerep*” más logisztikai központok fiáléját, lerakatát, mellék-központját jelenti: ha ez üzletileg előnyös (továbbá nem környezetileg káros szerepkör importálásáról van szó) akkor természetesen mikro szinten meg kell ragadni a lehetőségeket, ám kérdéses, jogos-e stratégiai célként megfogalmazni az ilyen szerepkör külön ösztönzését.

Az MLS stratégiai és átfogó céljainak összevetése a NFFS fő és részletes céljaival	2013-ra Magyarország a közép-kelet-európai térség egyik logisztikai szolgáltató központja és egyben interkontinentális cargo hub-ja legyen	Tranzit, hinterland potenciál kiaknázása	Versenyképes, magas hozzáadott értékű szolgáltatások nyújtása	Korszerű technológiák használata	Korszerű közlekedési alágazati munkamegosztás	Logisztika-intenzív ágazatok ösztönzése
A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia fő célkitűzése, hogy elősegítse a hazai társadalmi-gazdasági-környezeti folyamatok összességének, azaz országunk fejlődésének közép-, illetve hosszú távon fenntartható pályára való áttérését, figyelembe véve a hazai adottságokat és a tágabb folyamatokat, feltételeket.	nem		+	+	+	nem
(KL-1) A közlekedésben a szén-dioxid kibocsátás csökkentése, a jobb hatásfokú, kisebb energiafogyasztású közlekedési eszközök alkalmazásának ösztönzése, az alternatív üzemanyagok és az azokat felhasználó járművek elterjesztése, ...	nem	nem	+	+	+	nem
(EN-4) Mérsékelni kell a közlekedés energiafelhasználását, ennek érdekében biztosítani kell a személy- és áruszállítási rendszerben a környezeti szempontból kedvezőbb közlekedési módok részarányának megőrzését, ...			+	+	+	nem
(MO-1) A legfontosabb elv a fenntartható közlekedés kialakításában a helyi kapcsolatrendszerek erősítése, és a távolsági kapcsolatoknak a helyi hálózatokhoz való igazítása. Ebből az elvből következik a térszerkezet olyan alakítása, amely csökkenti a közlekedés iránti igényt.	nem	nem	+			nem
(MO-2) A közlekedés térbeli megosztásának változtatása. A közlekedés célpontjainak közelebb hozása elősegíti azt is, hogy sűrű helyi kapcsolatrendszerek alakuljanak ki, és ezzel csökkenjen a nagyobb távolságot igénylő utazások, illetve szállítások mennyisége.	nem	nem				nem
(MO-3) A közlekedés időbeli lefolyásának változtatása. ... olyan, már működő hatósági eszközök is, mint a nehéz tehergépjármű forgalom időszakos tilalma; esetenként indokolt lehet az időszakos forgalomkorlátozás				+	+	
(MO-4) A közlekedés összetételének változtatása - közép-, illetve hosszú távon a környezetkímélőbb közlekedési módokra való áttérés. A teherforgalomban a légi- és közúti forgalom helyett a vasúti és vízi közlekedést segítheti: a környezeti költségeket tükröző tarifaképzés, a közúti teherszállítás fokozatos vasútra terelése, a logisztikai központok kiépítése, azaz a közlekedési alágazatok közös rendszerbe szervezése, összehangolása, vasútnál a korszerű technológiájának a szervezésben való alkalmazása, illetve a pontosság, biztonság, megbízhatóság növelése.			+	+	+	
(MO-5) A közlekedés környezetterhelésének csökkentése. ... A modern technológiák segítségével a megelőzhető terheléseket csökkenteni kell, ... nem elfelejtve az úgynevezett visszapattnó hatásban rejlő veszélyeket, azaz, hogy a fajlagos anyag- és energiaigény csökkentése a termékek relatív olcsóságán keresztül az összes anyag- és energiahasználat és a környezetterhelés növekedéséhez is vezethet. ...	nem					nem
(MO-6) A meglévő létesítmények megbecsülése, kiegészítése, felújítása. ... A közlekedés működése döntően korábban megépített létesítmények és eszközök használatán alapszik, az új fejlesztések mindössze néhány százalékot tesznek ki. Az új fejlesztések kezdeményezéskor hitelesen meg kell vizsgálni, hogy nem érhető-e el hatékonyabban a kívánt cél a meglévő létesítmények jobb állagmegővésével, felújításával.		nem	+	+		
(MO-7) Szabályozó eszközök, forgalomtechnikai intézkedések alkalmazása a túlzott gépkocsiforgalom visszaszorítása érdekében a túlterhelt illetve veszélyeztetett területeken, ...						

Forrás MLS (2008) és NFFS (2007)

Jelmagyarázat

+ és – értelemszerűen,
nem = erős ütközés (- -)

3. táblázat. Az MLS stratégiai és átfogó céljainak összevetése a NFFS fő és részletes céljaival

Az MLS céljait a NFFS alapelvein túl összevetettük az NFFS céljaival is. (3. táblázat)

A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia fő célkitűzése, hogy elősegítse a hazai társadalmi-gazdasági-környezeti folyamatok összességének, azaz országunk fejlődésének közép-, illetve hosszú távon fenntartható pályára való áttérését, figyelembe véve a hazai adottságokat és a tágabb folyamatokat, feltételeket. az MLS nem tartalmaz olyan cél-szintet, ahol deklarálná ennek a szempontnak a figyelembevételét. Az MLS stratégiai célja pedig (közép-európai logisztikai központtá válás) megítélésünk szerint nem lenne levezethető a NFFS fő célkitűzéséből, vagy azzal összhangban választott társadalompolitikai célokból.

A NFFS alágazatonként csoportosítva összesen több, mint 140 célt nevesít. Ezek közül kilenc olyan célt választottunk ki, amelyek összefüggésbe hozhatók az MLS célrendszerével, és a 3. táblázatban ezek között is kimutattuk az összefüggéseket. Ezek a célok (itt csak rövidítve) a széndioxid-kibocsátás csökkentése, a közlekedési energiafelhasználás mérséklése, a helyi kapcsolatrendszerek erősítése, az elérendő célpontok közelebb hozása, nehézteher-járművek közlekedésének időszakos tilalma, környezetkímélő közlekedési módokra való átállás, a közlekedés környezetterhelésének csökkentése, meglévő létesítmények fenntartása, szabályozóeszközök alkalmazása a túlzott gépkocsiforgalom visszaszorítására. A táblázat megerősíti korábbi megállapításainkat, miszerint az MLS azon három átfogó célja, melyek az elvégzendő logisztikai tevékenység jobb minőségét segítik elő (versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai tevékenység, korszerű technológia, korszerű alágazati megoszlás) összhangban vannak a fenntarthatósági célokkal, míg *azok az átfogó célok, amelyek a logisztikai tevékenység növelését kívánják ösztönözni, ellentétesek a fenntarthatóság kívánalmaival.*

3.3. A program környezeti értékelése, a célok egymás közötti valamint a releváns tervek és programok céljaival való konzisztenciája környezeti szempontból.

A 3. pont áttekintése alapján összefoglalóan megállapítottuk, hogy a Magyar Logisztikai Stratégia célrendszere egyfelől nélkülözi átfogó társadalompolitikai szintű magas hierarchiájú cél(ok) megjelölését – ezen belül nélkülözi a fenntarthatósági cél megfelelő szintű kimondását is. Másfelől az MLS stratégiai és átfogó céljai két csoportba oszthatók: három átfogó cél arra irányul, hogy az elvégzendő logisztikai tevékenység korszerű műszaki és ágazatpolitikai szinten, versenyképes módon legyen elvégezve. Ezek a célok összhangban vannak a hazai környezetpolitikai és fenntarthatósági dokumentumok alapelveivel és célrendszerével. Az MLS-nek a stratégiai-, és további két átfogó célja nem csak az elvégzendő munka minőségére, hanem a logisztikai tevékenység növekvő volumenére irányoz elő ösztönzőket. Ezek a célkitűzések megítélésünk szerint nincsenek összhangban a releváns tervek céljaival. Külön

megjegyzendő, hogy mind a logisztika-intenzív ágazatok ősztönzésére vonatkozó, mind pedig a tranzitforgalom lehetőségeinek kiaknázására irányuló célkitűzés esetében a fenntarthatósági és környezeti szempontokon túlmenően *az ésszerű gazdaságpolitikai megfontolásokkal is konfrontál* az MLS célkitűzése.

Ugyanakkor megállapítható, hogy a céloknak a fenntarthatóság szempontjából szükségessé vált megkülönböztetése, és egyes céloknak a környezeti célokkal való inkonzisztenciája nem jelenti azt, hogy önmagában az MLS célrendszere ne lett volna konzisztens. A belső, potenciális inkonzisztencia akkor vált volna láthatóvá, ha a stratégia tartalmazta volna az általunk hiányolt társadalompolitikai / gazdaságpolitikai, a hierarchiában legfelső szinten elhelyezkedő célokat.

3.4.

3.4.4. Az MLS végrehajtása során esetlegesen megjelenő új környezeti konfliktusok, valamint a meglévő konfliktusok, problémák felerősödése

Az MLS megvalósítási időszaka egybeesik a Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia mentén megteendő első időszak kötelezettségeivel. Ebben az időszakban a széndioxid (általában az üvegház hatású gázok) kibocsátásának szigorú mennyiségi korlátozása meg fog erősödni. Jóllehet a szabályozás először a kibocsátáskereskedelmi megállapodásokba könnyen bevonható energetikai és feldolgozóipari kibocsátókat éri el, nem képzelhető el, hogy ezek az ágazatok sokáig hajlandók lennének kompenzálni a közlekedési szektor által előidézett kibocsátási növekményeket. Ezért ***a közlekedési kibocsátások témája rövidesen át fog alakulni környezetvédelemmel történő eszmecseréből gazdasági ágazatok közötti üzleti kérdéssé.*** A Magyar Logisztikai Stratégia, azzal, hogy kitért a környezeti kibocsátások érdemi kezelésének kérdése elől, és azt igyekezett későbbi, projektszintű, mikrogazdasági kérdéssé degradálni, éppen az egyik legsúlyosabb logisztikai ágazati feladatára mulasztotta el a felkészülést. Ez a témakör olyan jelentőségű, hogy ha az MLS-nek egy kérdést kellett volna, hogy kiragadjon az elkövetkező évek feladatai közül, amire fokozott figyelmet kell összpontosítani, az valószínűleg éppen *az összes kibocsátások limitálásából előálló új konfliktusok feltérképezése és kezelése kellett volna, hogy legyen.*

Az MLS erről a kihívásról nem vesz tudomást, a teljes kibocsátásnak még a mérésére sem kíván felkészülni, a fajlagos kibocsátás csökkentés (egyébként ugyancsak fontos) célját is mások feladatának tekinti, és célkitűzéseiben mindezt mellőzve kívánja növelni a logisztikai tevékenységeket, a logisztika-intenzív ágazatokat, és a tranzitforgalmat.

5. JAVASLAT KÖRNYEZETI SZEMPONTÚ INTÉZKEDÉSEKRE, ELŐÍRÁSOKRA, FELTÉTELEKRE, SZEMPONTOKRA

Javaslat olyan környezeti szempontú intézkedésekre, előírásokra, feltételekre, szem-

pontokra, amelyeket az MLS által befolyásolt más tervben, illetve programban figyelembe kell venni

Célszerű lenne az alcímet mellőzni, és mindenekelőtt az *MLS-ben érvényesítendő környezeti szempontú intézkedésekre, előírásokra, feltételekre, szempontokra koncentrálni.*

Az eddigieket is összefoglalva, az MLS-ből hiányzik a dokumentum célrendszerének beillesztése általánosabb nemzeti célok, ezek között a fenntarthatósági vonatkozású célok közé. Mivel ez a magasabb szintű cél-hierarchia szint hiányzik, az MLS céljainak nincs mihez illeszkedjenek.

A helyzetértékelés kapcsán jeleztük, hogy (a gazdaságpolitikai integráció hiánya mellett) hiányzik belőle a fenntarthatósági korlátokkal, mint a logisztikai tevékenység peremfeltételeit megszabó feltételekkel való szembesülés. Ez a szemlélet az MLS tervezetének az elkészítése idején is számonkérhető lett volna, – de kétségtelen tény, hogy a Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia parlament által történő elfogadására azóta került sor, és most ez az a legfrissebb dokumentum, amit e tárgykörben érdemes figyelembe venni. A NÉS elfogadásával megváltozott helyzet indokolásként (ürügyként) is használható egyébként annak megmagyarázására, hogy miért kell alaposan újraserkeszteni az MLS helyzetértékelését, célrendszerét és a dokumentum összes erre támaszkodó részét.

6. A PROGRAMBAN SZEREPLŐ MONITOROZÁSI JAVASLATOK ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATOK EGYÉB SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEKRE

Az MLS megvalósítása következtében várhatóan fellépő környezeti hatásokra vonatkozóan a programban szereplő monitorozási javaslatok értékelése, javaslatok egyéb szükséges intézkedésekre

Az indikátorokra vonatkozóan mindenképpen egy átfogó felülvizsgálatra lenne szükség, az indikátorok elméleti megalapozottságú hazai áttekintésétől kezdve az indikátorok használatának értelmezésén keresztül az indikátorok különböző osztályozási szempontjainak bemutatásáig. Ez a feladat mindenképpen meghaladja ennek a környezeti vizsgálatnak a kereteit, így az alábbi megjegyzések annak tudatában íródtak, hogy nem helyettesíthetik az átfogó megalapozást.

Az indikátorok használatával kapcsolatban fontosnak tartjuk annak a rögzítését, hogy a különböző típusú indikátorok létjogosultságát akkor lehet megérteni, ha összefüggésbe hozzuk azokat a célok különböző szintjeivel.

Konkrét intézkedések (vagy akár projektek) szintjén nyilvánvalóan közvetlenül alkalmazhatók az *input* és *output* indikátorok (megtörténtek-e azok a ráfordítások, amik a tervben szerepeltek, és megszületett-e az a közvetlen produktum, amire a ter-

vezet irányult. Projekt esetében input indikátor, pl. a ráfordított költség, és output indikátor, pl. a megépített út hossza).

Egy konzisztens tervezési folyamatban egy-egy projekt, vagy intézkedés nem önmagában áll, hanem része (eszköze) valamilyen programnak. Ha a tervezés jó volt, akkor az egyes intézkedései hozzájárulnak a program szinten megfogalmazott célkitűzések teljesüléséhez, a program eredményességéhez. Azokat az indikátorokat, amelyek az intézkedések programszintű eredményességét vizsgálják, (*result-*) *eredmény-indikátornak* nevezzük. Ilyen ellenőrzés lehet például, hogy a megépült út következtében valóban csökkentek-e a korábbi torlódások (ha ez volt a program célja), vagy többen utaznak-e közösségi közlekedéssel (ha ez volt a szakpolitikai célkitűzés).

Végül, vannak a programszintű beavatkozási céloknál is átfogóbb szakpolitikai, illetve társadalom-politikai célok, például az ország térségi kiegyenlítésének az elősegítése, vagy a regionális versenyképesség fokozása. Az ilyen átfogó célok irányában elért hatást mérik az (*impact-*) *hatás-indikátorok*. A hatásindikátorok gyakran nehezen számszerűsíthető, minőségi változásokat mérnek, és sok esetben csak hosszabb idő elteltével válik lehetségessé a hatások kimutatása.

A 4. táblázat áttekinti az eddig írtakat. Azt rögtön jelezni kell, hogy nem egy kristálytisza, és kőbe vésett rendszerről van szó, a célhierarchiában több szint van, (program, terv, akció, intézkedés, feladat stb.) mint amennyi megkülönböztethető indikátor típus. Talán kidolgozható lenne egy tisztább relatív rendszer, ahol az adott, mindenkor vizsgálendő cél-hierarchia szint, és a fölötte lévő két szint szerepelne csak, és erre az összesen három szintre vonatkozna rendre az output, az eredmény és a hatás indikátor visszacsatolása.

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	PÉLDA
GAZDASÁG- ÉS TÁRSADALOM-POLITIKA	gazdaság- és társadalom-politikai célok	hatás	térségi kiegyenlítőds, a térségi versenyképesség növekedése
SAKPOLITIKA	a gazd-társadalom-politikai céloknak megfelelő közlekedési cél	hatás / eredmény	modal split változása, kibocsátás csökkentése
PROGRAM	bizonyos típusú fejlesztések kijelölése	eredmény	utazási idő-változás, balesetszám-csökkenés
PROJEKT	<i>adott létesítmény megépítése</i>	<i>input, output</i>	<i>elköltött pénz, elkészült út [km]</i>

4 táblázat. Stratégia-alkotás cél-hierarchiája és indikátorrendszere összefüggése (a projekt szint feltüntetésével)

Mindenesetre az MLS célokhoz rendelt indikátorrendszere távol áll attól, hogy bármiféle kapcsolatot jelezzon a célok hierarchiájával, és nem különbözteti meg a különböző indikátor típusokat. Az indikátor táblában (37-38. old majd ismét 49-50 old.) jelölt célértékek nincsenek az átfogó célokból lebontott célokhoz kapcsolva. Összességében jelenlegi formájában a rendszer alkalmatlan arra is, hogy output szinten érdemben értékelje a megjelölt célokat. Pl. a vizsgálatunkban fenntarthatósági szempontból legjobbnak talált célt, alágazati munkamegosztás korszerűvé alakítását nyilvánvalóan különböző arányok segítségével lehetne értékelni. Az MLS nem csak, hogy nem arányokat jelöl meg ennek a célnak az indikátoraként (pl. a közúti és a vasúti áruszállítási teljesítmény aránya) de az indikátorok kiválasztása még azt is lehetetlenné teszi, hogy belőlük utólag ez az arány képezhető legyen. („közúti áruszállítási teljesítmény alakulása (forrás: KSH) és vasúti áruszállítási árbevétel (forrás: APEH)”). A ’magas hozzáadott értékű logisztikai vállalkozások nyújtása’ célhoz tartozó indikátor nem a vállalkozások hozzáadott értékét méri, hanem a vállalkozások árbevételét, amiből éppen az nem derül ki, hogy növekedett-e a célként megjelölt mennyiség.

Konkrétan elemezve a 37-38. old. indikátor-tábláját.

A MLS stratégiai célját (’eurázsiai logisztikai központtá válni’) fenntarthatósági szempontból eleve hibásnak találtuk, – az ezt mérő, helyezési számra vonatkozó nemzetközi rangsorok, mint kiemelt indikátorok tulajdonképpen hatásindikátoroknak is tekinthetők, t.i. olyan következményeket mérnek, aminek az alakulása tőlünk jórészt független (mások mit tesznek). Külön is problémásnak találtuk a 3. indexet (Logisztikai központok létrehozási feltételeinek ranglistája) nevezetesen kérdéses, hogy ha már teleraktuk az országot logisztikai központokkal, mondjuk 2013-ban mit mérünk azzal a mutatóval, ami esetleg azt jelzi, hogy Magyarországon már nincsenek jó feltételek (további) központok létrehozására?

’Magyarország tranzit, hinterland potenciáljának a kiaknázása’ A célt fenntarthatósági szempontból hibásnak találtuk. Az indikátor (adriai és fekete tengeri kikötők magyar forgalma) a tranzit szerepet éppen nem méri, a hinterland szerep egy számkra nemzetgazdasági szempontból nem túl fontos összetevőjét méri, amit adott esetben javítani úgy tudnánk, ha az ottani kikötők fejlesztésébe ruháznánk be. Amúgy, e kikötők magyar forgalma üzleti megfontolásokon múlik, annak ellenében használni e kikötőket nem túl értelmes cél. A magyar hinterland potenciál kiaknázását egyébként pedig éppen az mutatná, hogy mennyi nem magyar, a kikötőhöz kapcsolódó áru van az országban tárolva, feldolgozás alatt stb.

’Versenyképes, magas hozzáadott értékű logisztikai szolgáltatások’ A célt jónak tartottuk, az indikátorok közül a ’logisztikai szolgáltatók árbevétele’ éppen a hozzáadott érték alakulásáról nem mond semmit. Az MLS ezt a célt, ami éppen fajlagos jellege miatt környezetbarát (t.i. adott feladat hatékony elvégzése segítené elő) ab-

szolút növekedési mutatókkal próbálja mérni (árbevétel és áruforgalom) ezzel elárulva, hogy a forgalom növelésében látja a perspektívát. (ezek az eredmény-mutatói)

'Korszerű technológiák' A cél támogatandó, környezeti szempontból nem kifogásolható, hogy a vasúti forgalmat elősegítő és a közúti közlekedést drágító állami rendszerekhez kapcsolódik az output indikátor.

'Korszerű alágazati munkamegosztás' A célt támogatandónak találtuk, az alágazati arányok összehasonlítására alkalmatlan mutatók nem képesek a cél elérésére vonatkozó minősítésre. Jellemző módon a tervezett indikátorok itt is növekedéseket (teljesítmény, árbevétel, árutonna,) képesek mérni, az MLS ezt láttatja a korszerűség mércéjének.

'Logisztika-intenzív ágazatok ösztönzése' A cél ellentétes a fenntarthatósági szempontokkal, az indikátorok ('feldolgozóipar termelési értéke' és 'mezőgazdasági termékek termelési értéke') pedig alkalmatlan mind az output, mind a céllal elért eredmény minősítésére.

'Fenntartható fejlődésre gyakorolt hatás, a negatív externáliák csökkentése' Az első részre nincs indikátor (igaz lebontott célkitűzés sem); a második részt itt viszont, ahol abszolút mértékű csökkentésre lenne szükség, fajlagos mutatóval próbálja az MLS mérni (ezer tonnák szállításra jutó negatív externális költség). A fenntarthatóságot biztosító irány a mutatóból nem állapítható meg, csak az összes tkm teljesítménnyel felszorozva (amely mutató nem szerepel az MLS indikátorai között)

'Logisztikai ágazat nemzetgazdasági pozíciójának javítása és hazai vállalkozások versenyképességének a javítása' Az első fele nem horizontális cél, fenntarthatósági szempontból hibás célkitűzés; a második megfelelő. Utóbbi mérésére azonban az MLS nem a vállalkozások versenyképességét próbálja mérni, hanem a logisztikai szolgáltató vállalkozásokét, ami nem a horizontális célhoz tartozó indikátor. A logisztikai kiadások a GDP %-ában pedig a hibás célhoz rendelt input indikátor.

A környezeti vizsgálat keretében nem érezzük feladatunknak sem a célrendszer teljes átírását, sem a hozzá tartozó indikátorrendszer kialakítását, azonban ennek elkészítéséhez kiindulásul ajánljuk az 5. táblázat sémájának alkalmazását.

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	INDIKÁTOR	MEGJEGYZÉS
GAZDASÁG- ÉS TÁRSADALOM- POLITIKAI CÉL		HATÁS		

STRATÉGIAI ÉS ÁTFOGÓ CÉL		EREDMÉNY		
SPECIFIKUS CÉL		INPUT, OUTPUT		

5 táblázat. Az MLS cél-hierarchiája és indikátorrendszere összefüggése

Minden egyes specifikus cél (vagy az MLS esetében az átfogó célból lebontott célkitűzés) egyrészt akkor konzisztens a tervezet célrendszerével, ha beilleszthető legalább egy átfogó cél alá, amely hasonlóképpen alárendelhető legalább egy társadalompolitikai célnak. (Ide sorolhatók a fenntarthatósági célok is) Ezeket beírva válik végiggondolhatóvá, hogy az adott cél teljesülése tulajdonképpen mivel mérhető, attól milyen eredményt és milyen hatást várunk, Bár így egy specifikus célhoz legalább három indikátor tartozik, utóbb több specifikus cél közös eredményben és hatásban is megnyilvánulhat, és nem lesz olyan nagyszámú indikátorra szükség.

7. ÖSSZEFOGLALÓ

8. HIVATKOZÁSOK

2/2005. (I. 11.) Korm. Rendelet egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról. <http://www.kvvm.hu/cimg/documents/SKVrendeletuj.pdf>

COM(2006) 336 végleges. Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa. A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 28.6.2006. {SEC(2006) 818} {SEC(2006) 820}
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0336:FIN:HU:PDF>

COM(2007) 606 végleges. Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása. Az Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 18.10.2007. A Bizottság Közleménye. {SEC(2007) 1351} {SEC(2007) 1367}

- COM(2007) 608 végleges. Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása. A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek. Az Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 18.10.2007. {SEC(2007) 1322} {SEC(2007) 1324} {SEC(2007) 1325}
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0608:FIN:HU:PDF>
- EKFS Zöld (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. I. Zöld Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 83 p. [dátum, verziószám, kolofofon nélkül]
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/ekfs.html>
(2007. szeptember 10-én honlapra téve, azóta időnként módosítva)
http://www.gkm.gov.hu/data/cms1460999/ekfs_0907.pdf
- EKFS Fehér (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. Fehér Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 100 p. [dátum, verziószám, kolofofon nélkül]
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/ekfs.html>
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1461000/EKFS.pdf> (Letöltve 2008. január 28. Honlapra kerülésének időpontja bizonytalan)
- Fleischer et al. (2005) Fleischer Tamás - Szlávik János - Baranyi Rita - Branner Ferenc - Füle Miklós - Kósi Kálmán - Nagypál Noémi - Pálvölgyi Tamás - Princz-Jakovits Tibor - Szlávik Péter: A magyar közlekedéspolitika stratégiai környezeti vizsgálata. Közlekedéstudományi Szemle 55. évf. (2005) 2. pp. 47-54.
http://www.kte.mtesz.hu/061kozl_szemle/binx/02_2005.pdf
- COM(2007) 607 végleges A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv. A Bizottság Közleménye. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 18.10.2007 {SEC(2007) 1320} {SEC(2007) 1321}
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0607:FIN:HU:PDF>
- Közlekedésfejlesztési akciótervek stratégiai környezeti (SKV) vizsgálata. Első munkaváltozat, 2007. május 25. KözOP 4. prioritás, Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése Ex ante Tanácsadó Iroda
- KözOP (2007) Közlekedés Operatív Program (KözOP) 2007. július. 111 p. Az operatív program hivatkozási (CCI) száma: 2007HU161PO007. A Magyar Köztársaság Kormánya Verzió: KÖZOP_070712_hu.doc
http://www.nfu.hu/download/1770/K%C3%96ZOP_070712_hu.pdf ill.
http://www.nfu.hu/umft_operativ_programok
- KözOP Akcióterv 4. prioritás (2008) Közlekedés Operatív Program 4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése prioritás akcióterve. Akcióterv 2007-2008. 2008. január 10. http://www.nfu.hu/download/6890/KOZOP_AT_4_prior_20080122.pdf

- Magyar Közlekedéspolitikai 2003 – 2015 Magyar Köztársaság Budapest, 2004. március. 45 p. http://www.gkm.gov.hu/data/cms18631/k_zlpol_nyomt.pdf
- MLS (2008) Magyar Logisztikai Stratégia Tervezet 2008. március 4. Ez a munkanyag a kormány álláspontját nem tükrözi.
- NÉS (2008) Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008–2025
<http://www.kvvm.hu/cimg/documents/nes080214.pdf>
- NFFS (2007) Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia Magyar Köztársaság Kormány Készítette a NFÜ és a KvVM tervező munkacsoportja koordinátor dr. Molnár Ferenc. Verzió NFFS 3.2 64 p.
http://www.nfu.hu/download/1028/nemzeti_fenntarthato_fejlodesi_strategia.pdf
- NKP II (2003) Nemzeti Környezetvédelmi Program 2003–2008. 181 p. KvVM, Budapest 2004. (Melléklet a 132/2003. (XII.11.) számú országgyűlési határozathoz)
<http://www.rec.org/magyariroda/Dokumentumok/NKP-II.pdf>
- SEC(2007) 1321 Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 18.10.2007 A hatásvizsgálat összefoglalása. A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a teherszállítási logisztikáról szóló cselekvési tervről HU A Bizottság Szolgálatának Munkadokumentuma
http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan_logistics_action_plan_ia_hu.pdf
- Tartsuk mozgásban Európát! (2006) COM(2006)314 final Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi fehér könyvének félidei felülvizsgálata. Brüsszel, 22. 06. 2006. Az Európai Közösségek Bizottsága
- Time to Decide (2001) COM(2001)370; Fehér Könyv – az európai közlekedéspolitikai 2010-ig,
- ÚMFT (2007) Új Magyarország Fejlesztési Terv. Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013: Foglalkoztatás és növekedés. Az Európai Bizottság döntésének dátuma: 2007. május 7. A Magyar Köztársaság Kormány Készítette
http://www.nfu.hu/uj_magyarország_fejlesztési_terv_2

Budapest, 2008. május 30.

FÜGGELÉK I

A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS) az alábbi alapelvek figyelembevételével készült:

Fenntarthatóság elve:• a stratégia intézkedései figyelembe veszik a jövő nemzedékek életfeltételeit, igényeik kielégítésének feltételeit.

Rendszerszemlélet:• a stratégia az éghajlatváltozást a környezeti változást okozó hajtóerők, terhelések, állapot, hatás és válaszok dinamikus rendszerében értelmezi.

Elővigyázatosság elve:• a stratégia az éghajlatváltozás hatásai, emberi, természeti és társadalmi-gazdasági veszteségek realitása esetén, megfelelő óvintézkedések bevezetésével számol akkor is, ha tudományosan még nem bizonyított az egyértelmű ok-okozati összefüggés vagy a várható veszteség mértéke.

Közös, de megkülönböztetett felelősség elve:• az éghajlatváltozás globális természete valamennyi ország lehető legszélesebb együttműködését teszi szükségessé és azok részvételét igényli a hatékony és megfelelő nemzetközi cselekvésben az adott lehetőségeiknek, valamint a társadalmi és gazdasági feltételeiknek megfelelően.

Szolidaritás elve:• azon alapul, hogy az egyes ember és a társadalom lényegük szerint és tevékeny módon egymásra van utalva, és így a kölcsönös kötelezettségvállalás illetve egymás megsegítésének szerepét hangsúlyozza.

Megelőzés elve:• általános érvényű, egyben bizonyított elv, hogy a veszteségekkel fenyegető változások megelőzésének költsége akár több nagyságrenddel is kisebb, mint a bekövetkezett kár helyreállításának várható ráfordításai.

Decentralizáció, regionalizmus elve:• a klímaváltozáshoz kapcsolódó intézkedések megvalósításának, a munka- és hatáskör megosztásának a szubszidiaritás elvén kell alapulnia, vagyis minden döntést azon a lehető legalacsonyabb szinten kell meghozni, ahol az optimális informáltság, a döntési felelősség és a döntések hatásainak következményei a legjobban láthatók és érvényesíthetők.

Környezeti igazságosság elve:• korra, nemre, etnikumra és társadalmi-gazdasági helyzetre való tekintet nélkül biztosítani kell az egyenlő hozzáférés jogát a környezeti közjavakhoz és az egészséges környezethez, a környezeti károk terheit és felszámolásának költségeinek pedig méltányos módon kell elosztani a különböző érintettek között.

Környezeti átterhelések kiküszöbölése:• csak olyan intézkedések elfogadhatók, amelyek nem okoznak összemérhető környezeti terheket más környezeti és természeti rendszerekben és térségekben.

Integráció elve:• a környezet megóvása minden ágazati politika szerves részét alkotja. Ennek megfelelően, az éghajlatváltozási stratégia szempontjait és iránymutatásait be kell építeni valamennyi hazai kormányzati stratégiába, tervbe és programba, amelyek tevékenységei a klímaváltozással – közvetlenül vagy közvetve – összefüggésben állnak.

FÜGGELÉK II

Az **NKP-II** a legfontosabb hazai és nemzetközi **környezetpolitikai alapelvekre** épül, amelyek három fő csoportba sorolhatók:

- A környezetvédelemben mára már hagyományosnak tekintett alapelvek (pl. az elővigyázatosság, a megelőzés, a helyreállítás, a felelősség, az együttműködés, a tájékoztatás, a nyilvánosság és a „szennyező fizet” elve).
- A fejlett országok környezeti kormányzati tevékenysége alapján számunkra példaértékűnek tekinthető további alapelvek (a megosztott felelősség; az át-láthatóság biztosítása a tervezés, döntéshozás, finanszírozás, megvalósítás és ellenőrzés során; kiszámíthatóság a szabályozásban és a finanszírozásban; számonkérhetőség, világos célok, mérhető teljesítmények; partnerség, szubszidiaritás, adicionalitás, többszörös hasznú intézkedések).
- A fenntartható fejlődés alapelveinek (a fenntartható fejlődés - Herman Daly megfogalmazása szerint - „a folytonos szociális jólét elérése anélkül, hogy az ökológiai eltartóképességet meghaladó módon növekednénk”) figyelembevételével az NKP-II-nek elő kell segítenie a fenntartható fejlődés irányába történő átmenethez szükséges társadalmi, gazdasági és környezeti fel-tételek kialakítását.

Az NKP-II fő céljai:

- a) Az ökoszisztémák védelme, azaz a természeti erőforrásokkal való gazdálkodásban a fenntartható fejlődés elvének figyelembevétele, a lételemnek tekintett természeti erőforrások (víz, föld, levegő) következő nemzedékeink számára történő megőrzése, az azokkal való takarékos, értékvédő gazdálkodás megvalósítása - figyelembe véve mennyiségi és minőségi jellemzőiket is -, valamint a természetes rendszerek és természeti értékek megóvása, fennmaradásának biztosítása, a bioszféra sokszínűségének megtartása, a természeti folyamatokban rejlő információk megőrzése.
- b) A társadalom és környezet harmonikus kapcsolatának biztosítása: a lakosság egészségi állapotának javítása, a megfelelő életminőséghez szükséges környezeti állapot megőrzése, javítása, illetve helyreállítása - azaz az egészséges környezet feltételeinek biztosítása, az emberi egészséget károsító, veszélyeztető hatások csökkentése, megszüntetése.
- c) A gazdasági fejlődésben a környezeti szempontok érvényesítése. A gazdasági fejlődést úgy kell megvalósítani, hogy a növekvő jólét csökkenő környezet-terheléssel járjon együtt. Ennek feltétele a gazdasági fejlődés során a társadalom és a környezet harmonikus viszonyának kialakítása és fenntartása, a fenntartható természeti erőforrás- és területhasználat, a környezet terhelhetőségét meg nem haladó igénybevétel, a környezet károsodásának megelőzése, ill. a lehető legkisebb mértékűre való csökkentése.
- d) A környezeti folyamatokkal, hatásokkal, valamint a környezet- és természet-védelemmel kapcsolatos ismeretek, tudatosság és együttműködés erősítése: a környezet állapotában végbe menő változások, a környezeti hatások és a különböző intézkedések környezeti hatásainak nyomon követése, értékelése; a környezetet érintő hazai és nemzetközi vonatkozású döntéshozatali folyamatok átláthatóvá tétele és az azokkal kapcsolatos tájékoztatás javítása; a környezetállapot-változás és az intézkedések hatásainak mérése megfelelő mutatók segítségével, valamint a kölcsönös globális környezeti függőség jegyében az irányítás, a koordináció, az együttműködés és a tájékoztatás javítása minden szinten az összes érintett ágazati és társadalmi szervezet, érdekképviselői csoport képviselőinek részvételével.

Forrás: NKP-II (2004) 11.. és 45 old.

FÜGGELÉK III

„**A NFFS fő célkitűzése**, hogy elősegítse a hazai társadalmi-gazdasági-környezeti folyamatok összességének, azaz országunk fejlődésének közép- illetve hosszú távon fenntartható pályára való áttérését, figyelembe véve a hazai adottságokat és a tágabb folyamatokat, feltételeket.” (5. old.)

A NFFS alapelvei:

A holisztikus megközelítés elve. A dolgokat egymással összefüggésben kell vizsgálni, mivel a rendszerek egymással szoros kölcsönhatásban állnak. Bármilyen beavatkozás tovagyűrűző hatásokat okoz esetleg távoli rendszerekben is. A helyi kihívásokra adandó válaszokhoz szükséges a tágabb környezet és a globális trendek ismerete.

A nemzedéken belüli és nemzedékek közötti szolidaritás elve. A fenntartható fejlődés érdekeinek középpontjában az emberek állnak. A jelen nemzedékek fejlődési és környezeti szükségleteit úgy kell kielégíteni, hogy **ne veszélyeztessük a jövő nemzedékek esélyét** arra, hogy ők is kielégíthessék saját szükségleteiket.

Társadalmi igazságosság elve. El kell ismerni mindenki **jogát a méltó életfeltételekhez**, mindenki számára biztosítani kell az alapvető emberi jogokat. Mindenki azonos eséllyel szerezhesse meg azokat az ismereteket, tudást és készségeket, amelyek birtokában a társadalom teljes értékű tagjává válhat.

Tartamosság elve. Az erőforrások tartamos kezelése, **figyelembe veszi a környezet eltartóképességének korlátait**; az erőforrások körültekintő és takarékos használata által megőrzi a jövőbeli fejlődéshez szükséges forrásokat. A biológiai sokféleség is természeti erőforrás, védelmét kiemelten fontosnak tartjuk.

Integráció elve. **A szakpolitikák, tervek, programok, stratégiák kidolgozása**, értékelése és végrehajtása során a gazdasági, a szociális és a környezeti szempontokat, azok összefüggéseit is egyaránt figyelembe kell venni annak érdekében, hogy azok kölcsönösen erősítsék egymást. A helyi, regionális és nemzeti szintű tevékenységeket is össze kell hangolni.

Helyi erőforrások hasznosításának elve. Törekedni kell a közösségek **szükségleteinek helyi szinten, helyi erőforrásokból történő kielégítésére**. Őrizzük meg a helyi sajátosságokat, azok sokszínűségét. Fontos feladat az épített környezet megóvása és a kulturális örökség megőrzése, fenntartható módon történő hasznosítása is.

Társadalmi részvétel elve. Mindenki számára biztosítani kell a megfelelő hozzáférést a társadalmi-gazdasági közéletre, a döntéshozatali folyamatokra, a környezetre vonatkozó információkhoz. Javítani kell a fenntartható fejlődéssel, annak társadalmi-gazdasági és környezeti vonatkozásaival, a fenntarthatóbb megoldásokkal kapcsolatos tájékozottságot. Erősíteni kell az **állampolgárok döntéshozatalban való részvételét**.

Társadalmi felelősségvállalás elves. A fenntartható fejlődés, a magasabb életminőség elérése érdekében csökkenteni kell, illetve **ki kell küszöbölni a termelés és a fogyasztás nem fenntartható módjait**. Erősíteni kell a vállalkozások társadalmi felelősségvállalását, a magán- és a közszféra közötti együttműködést.

Elővigyázatosság és megelőzés elve. Az elővigyázatos megközelítés azt jelenti, hogy ha súlyos vagy visszafordíthatatlan kár lehetősége merül fel, a teljes tudományos **bizonyosság hiánya nem használható fel indokként a környezetromlást vagy az emberi egészség veszélyeztetését megakadályozó, hatékony intézkedések elhalasztására**, azaz a veszély mértékét figyelembe véve cselekedni kell. Az emberi tevékenységeket ennek az elővigyázatossági elvnek a figyelembevételével kell tervezni és végrehajtani, illetve meg kell előzni, – s ahol ez nem lehetséges – mérsékelni kell a természeti rendszereket és az emberi egészséget veszélyeztető környezetkárosító, környezetszennyező tevékenységeket, illetve lehetőség szerint helyreállítani a károkat.

A szennyező fizet elv. Az áraknak tükrözniük kell a fogyasztással és termeléssel kapcsolatos tevékenységek, illetve hatásaik valós költségeit a társadalom számára, beleértve a természeti erőforrások használatának költségeit. A környezetkárosító, **környezetszennyező tevékenységet folytatóknak meg kell fizetniük az emberi egészségben vagy a környezetben okozott károkat**.

TARTALOMJEGYZÉK

0. BEVEZETÉS	1
1. A KÖRNYEZETI ÉRTÉKELÉS KIDOLGOZÁSI FOLYAMATÁNAK ISMERTETÉSE2	
1.0 A környezeti értékelésről	2
1.2 Kapcsolódás a program tervezési folyamatához	2
1.4 A környezeti értékelés korlátai	3
2. AZ MLS RÖVID ISMERTETÉSE	4
2.1 A program céljainak, tartalmának összefoglaló ismertetése	4
2.2 A program összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal	8
<i>Globális tendenciák, perspektivikus jövőkép</i>	8
<i>Uniós szintű logisztikai stratégiai dokumentumok</i>	10
<i>Hazai releváns dokumentumok</i>	11
3. AZ MLS MEGVALÓSÍTÁSA ESETÉN BEKÖVETKEZŐ KÖRNYEZETI HATÁSOK, KÖVETKEZMÉNYEK FELTÁRÁSA	14
3.1. Környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembevétele a programban	14
3.2. A program céljainak összevetése, a programmal összefüggésben levő releváns nemzetközi, közösségi és hazai tervek, illetve programok környezet- és természetvédelmi céljaival	15
3.3. A program környezeti értékelése, a célok egymás közötti valamint a releváns tervek és programok céljaival való konzisztenciája környezeti szempontból.	20
3.4.	21
3.4.4. <i>Az MLS végrehajtása során esetlegesen megjelenő új környezeti konfliktusok, valamint a meglévő konfliktusok, problémák felerősödése</i>	21
5. JAVASLAT KÖRNYEZETI SZEMPONTÚ INTÉZKEDÉSEKRE, ELŐÍRÁSOKRA, FELTÉTELEKRE, SZEMPONTOKRA, ..	21
6. A PROGRAMBAN SZEREPLŐ MONITOROZÁSI JAVASLATOK ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATOK EGYÉB SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉSEKRE	22
7. ÖSSZEFOGLALÓ	26
8. HIVATKOZÁSOK	26
FÜGGELÉK I	29
FÜGGELÉK II	30
FÜGGELÉK III	31