

A BELVIZI ÁRUSZÁLLÍTÁS BIZONYTALAN TRENDJEI¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Magyarországon a hajózás a *személyszállításból* egytized százalékban részesedik: ennek ellenére a vízi személyszállításnak nagyon markáns szerepe van az átkelőjáratok esetében és az üdülőforgalomban; és növelhető lenne a szerepe a folyó irányába eső városkörnyéki forgalomban is. Ezekben a hajózást széles körben népszerűsíteni képes ugyanakkor nem túlzottan beruházásigényes, a folyó adott viszonyaihoz alkalmazkodó szolgáltatásokban alig történnek fejlesztő lépések.

Bár gazdasági szempontból a ma Magyarországon az összes szállítási teljesítmény mintegy hat százalékát lebonyolító *belvizi áruszállítás* már sokkal jelentősebb tétel, a gyakorlatban itt is igen ellentmondásos az a kép, amit a hajózási szakma magáról kiállít. A viziközlekedés, mint ágazat, úgy tűnik, elsősorban *elszenvedi* azokat a spontán folyamatokat, amelyek az áruszállításban végbemennek. A közvélemény, de még a szakmai közvélemény is elsősorban arról értesül, mi minden *akadályozza* ma Magyarországon a belvizi hajózást: hogy csak a Duna lenne alkalmas gazdaságos hajózásra, de itt mederproblémák vannak, hogy nincs megfelelő hajópark, nincsenek megfelelő kikötők és csökken az az árumennyiség is, amit a fuvaroztatók hajón hajlandók elszállíttatni. Külső szemlélő számára úgy tünne, a dolgok ilyen egybeesése kifejezetten *szerencsés*: ha az igények és a lehetőségek párhuzamosan csökkennek,

¹ "A belvizi áruszállítás(i) szükségletek változása Európában és Magyarországon, a belvizi áruszállítás trendjei" című KTI munkaanyag 1998 március 25-i változatáról írott opponensi vélemény felhasználásával

akár különösebb konfliktus nélkül mehet végbe az az átrendeződési folyamat, ami komoly feszültségeket okozott számos más ágazatban.

Ezzel a szemléletmóddal áll élesen szemben az a másik, amit *előterjesztéseiben* a hajózási szakma képvisel: nevezetesen, hogy ez a spontán végbemenő és viszonylag konfliktusmentes folyamat egyáltalán *nem szerencsés*: éppen hogy szembe kellene szegülni vele.

A hajózás érdekében a következő főbb érv-csokrok szoktak elhangzani

- *gazdaságossági* érvek a szállítási munkamegosztáson belül a többi közlekedési móddal való összehasonlításban
- *környezeti* érvek a szállítási munkamegosztáson belül a többi közlekedési móddal való összehasonlításban
- érvek arra vonatkozóan, hogy máshol *az állam jelentősen támogatja* a hajózást éppen a fentiek miatt
- *nemzetközi kötelezettség* áll fenn a Duna hajózhatóságának biztosítására; - és gyakori *EU pressziók* éreztetése is ugyanebben az irányban

Az első feladat az lenne, hogy *világosan feltegyük a kérdést*, ami a fentiekből adódik. Nevezetesen két spontán trend bontakozik ki az interpretációkból: (a) egy a múltbeli és jelenlegi tényadatokból, (a hazai hajózás alakulása, teljesítménye, infrastruktúrája stb.) (b) egy másik pedig az elképzelésekből és hivatkozásokból (fejlett országok, EU igények, tervek). Mind a két interpretációnak szemügyre kell venni a valóságtartalmát, mind a kettőt elemezni kell, és végül mind a kettőről el kell dönteni, vajon szakmapolitikailag milyen beavatkozás következzen belőle. Semmilyen? Esetleg gyorsítani érdemes a kibontakozó spontán folyamatokat? Vagy éppen lassítani, akár szembefordulni velük?

(a) *Ha igaz, hogy a belvizi áruszállítás fő trendvonalja folyamatos csökkenést mutat*, ez durván és elnagyoltan is legalább háromféle ágazatpolitikai beavatkozást eredményezhet:

- (aa) a folyamat felgyorsításával gyorsan megszabadulunk a hajózástól és vele az ezzel kapcsolatos gondoktól is, ("*lássuk, mire megyünk ketten*")
- (ab) hagyjuk a folyamatokat tovább folyni, nem avatkozunk bele, ("*majdcsak lesz valahogy*")
- (ac) a folyamatokat elemezve meghatározzuk azokat a részterületeket, ahol egy gazdaságilag indokolható fejlesztés megállíthatja a romlást, meghatározva a hajózásnak a közlekedési munkamegosztáson belüli szerepét, ezen belül fenntarthatóvá téve a működést.. ("*szelektív fejlesztés*")

Ennél nagyobb beavatkozás gazdasági és műszaki alapon már nem indokolható, ahhoz segítségül kell hívni (kül)politikai és más érveket

(b) *Ha igaz, hogy a nemzetközi kötelezettségek és az EU elvárások egy, a létező körülményeinktől jelentősen eltérő belvizi hajózást igényelnek tőlünk, ez ugyancsak legalább háromféle következtetésre vezethet:*

- (ba) lemondunk az EU-hoz való csatlakozásról és a kapcsolatainkról, ("*elzárkózás*")
- (bb) a nemzetközi kötelezettségeket saját érdekeinket is tudatosítva és ennek megfelelő ütemben, (nemzeti) gazdaságossági szempontok mérlegelésével teljesítjük, ("*nem eszik olyan forrón*")
- (bc) a nemzetközi kötelezettségekre hivatkozva a lehető legdrágább megoldások kialakításával is egyetértünk, ha ezzel reményünk van arra, hogy az ágazat forrásokhoz jusson. ("*túllihegés*")

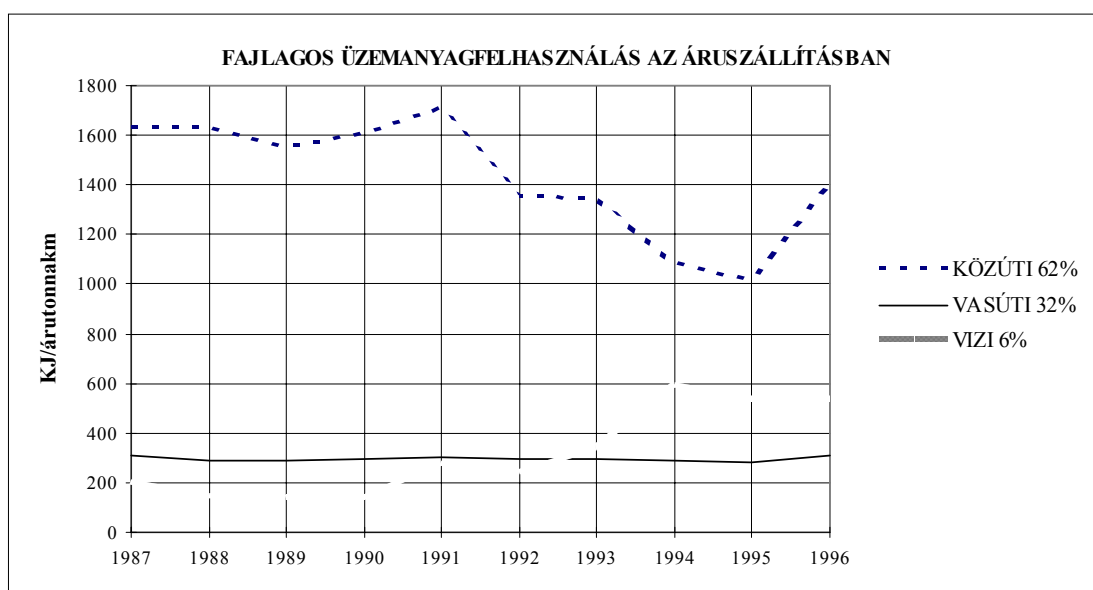
Végül is (ba) esetét kihagyva a beavatkozási igények növekedésük szerint rendezhetők egy (aa) (ab) (ac) (bb) (bc) sorrendben. Érdemes észrevenni, hogy (ac) és (bb) józan megfontolások szerint igen közel lehet egymáshoz.

GAZDASÁGOSSÁGI KÉRDÉSEK

Míg 14 nyugat-európai ország közlekedési munkamegosztásában 1970 és 1994 között a belvizi szállítás részaránya 13,5%-ról 7,9%-ra csökkent, Magyarországon a részarány 10%-ról 3,9%-ra változott. Az 1994-es hazai adat kicsit meglepő, az 1993-94 évek hajózását mind a jugoszláviai blokádnak, mind a bőszi baleset miatti kiesés megterhelte, utána az arány visszaállt 6%-ra, ami történetesen éppen megfelel a "nyugati" 60%-ra csökkent értéknek. Látni kell azt is, hogy Nyugat-Európában is lényegében három ország, Hollandia (40%) Belgium és Németország (20-20%) esetében igazán jelentős az áruszállításon belül a belvizi szállítás aránya, a többi ország legfeljebb eléri a magyarországi 6%-ot de inkább jelentősen elmarad tőle. Nem általában a fejlettség, hanem speciális körülmények egybeesése okozta hogy ebben a három országban a hajózás ilyen jelentőségre tett szert: ide tartozik az, hogy a folyók *torkolati szakaszáról* és tengerparti országokról van szó, továbbá az, hogy az elmúlt két évszázad folyamán *összefüggő hálózattá épültek ki* a víziutak ezekben az országokban, tehát a fő folyami tengelyeket hajózható beszállító mellékágak egészítik ki. A belvizi hajózás utánpótlását részben éppen ezek a mellékágak biztosítják és tartják fenn: a hajózás ugyanis a célpontokig képes kiszolgálni a fuvaroztatókat. E körülmények elemzése nélkül nincs értelme annak, hogy a jelentős belvizi hajózással rendelkező országokat követendő példának tekintsük, - mint ahogy hasonlóan indokolatlan lenne más fejlett, de hajózással alig rendelkező országot tekinteni százalékos etalonnak.

A hajózás gazdaságosságát szokták bizonyítani azok az elméleti vagy külföldi adatok, amelyek a többi ágazathoz képest sokkal kisebb vontatóerő-szükségletet mutatják be. Természetesen a kisebb motor nem jelent hasonló arányban kisebb energiafelhasználást, sőt, ha a *vizi szállítás alacsonyabb sebességével* beérjük, a vasúti vonóerő-szükséglet egészen közel kerülhet a vizi szállításhoz.

Még nagyobb meglepetéssel szolgálhat az az ábra, amelyik a magyarországi vizi közlekedés egy tonnakilométerre eső üzemanyagfelhasználását hasonlítja össze a közúti és a vasúti szállítás hasonló adatával (*1. ábra*)



Forrás: Közlekedési adatok 1987-1996 Infrafüzetek 25 Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest, 1997

1. ábra. Fajlagos üzemanyagfelhasználás a magyar áruszállításban 1987-1996
(jelmagyarázatban az alágazatok aránya az 1996. évi áruszállítási teljesítményből)

Az *1. ábra* azt mutatja, hogy a hajózás fajlagos üzemanyagfelhasználátának meg-növekedése 1990 és 1993 között fokozatosan következett be. Valószínűsíthető, hogy itt a magyar tengerhajózás megszűnéséről van szó: 1988-ban a magyar vizi közleke-dés statisztikája 12 Md átkm tengerhajózási teljesítmény mellett 2 Md átkm belvizi hajózást tartalmazott. 1991-től fokozatosan szűnt meg a magyar lobogó alatti tenger-hajózás és az utolsó három évben lényegében a belvizi hajózás adatai érvényesülnek. Ebből az a következtetés kockáztatható meg, hogy a magyar belvizi hajózás fajlagos üzemanyagfelhasználási adatai korábban sem voltak jobbak, mint a vasúti szállításé, csak az összevont statisztika ezt elfedte, hiszen a teljesítményben domináló tenger-hajózás mutatói érvényesültek.

Alá kell húzni, hogy az üzemanyagfelhasználás csak az *egyik* összetevője a szál-lítás gazdaságosságának, tehát önmagában nem kérdőjelezi meg a belvizi hajózás létjogosultságát. Jól mutatja ezt például a közúti szállítás szerepe, ami az

üzemanyagfelhasználás vitathatatlan gazdaságtalansága *ellenére* folyamatosan nő. Arra azonban mindenképpen fel kell hívni a figyelmet, hogy az az érvelés, amely a hajózás fokozatos piaci térvesztésének lassításához szükséges állami támogatás egyik indokaként a nemzetgazdaságot érintő energiagazdaságossági érvekre hivatkozik, hazai körülményeink között legalább is felülvizsgálatra szorul. Természetesen nem a közúti szállításokkal szemben, hanem a *vasút és a belvizi hajózás* összehasonlításakor. Ráadásul azok az árucsoportok, amelyek alkalmasak a vízi úton történő szállításra, jelentős részben átfedésben vannak a vasúton potenciálisan elszállítható árucsoportokkal, ami különösen kielezi a versenyt a két szállítási mód között.

Mivel a *magyar vasút* a rendszerváltó évek alatt a hajózáshoz hasonló piaci veszteséget élt át az áruszállításban, kapacitások szempontjából képes, gazdaságossági szempontok miatt pedig kénytelen minél nagyobb arányban a maga számára is megszerezni a potenciális többletszállításokat. Amennyiben vasúton mindenképpen rendelkezésre álló (vagy mindenképpen felújítandó) kapacitásokat hagyunk kihasználatlanul, míg a vízi szállítás lehetőségét meg kell teremteni, egy esetleges áruátterelés költség-oldalán ezt is figyelembe kell venni. A költségekkel szemben viszont nem a vízi szállítás többletbevételei állnak, hanem egy egyenleg, ahol számításba kell venni a vasúton kiesett bevételt is.

Mivel a vízi szállítás potenciális területe az export-import és a tranzitszállítás, más szempontokra is figyelni kell. - *Tranzitszállításban* a vasúton akkor is bevétel fog jelentkezni, ha a liberalizált piacon nem a MÁV, hanem külföldi társaság továbbítja az árut. A Duna nemzetközi státusza miatt víziút esetében ez nem így van, a Dunán átbocsátott áru ilyen esetben semmiféle jövedelmet az országnak nem jelent. - *Az import* esetében a szállítási költség egy nem-vám jellegű korlátot jelent. Mint az közismert, a vámoknak eredetileg nem az az elsődleges funkciójuk, hogy a költségvetés számára bevételt hozzanak, hanem a hazai termelés és szolgáltatások egyfajta védelme. Amikor az EU-csatlakozás miatt a védővámokat le kell bontani, fokozott jelentőségre tesznek szert a nem-vám jellegű, ezért megmaradó "ellenállások". Ilyen "ellenállás" a szállítási költség is. (ami tehát bevételt nem hoz, de a vám védőfunkcióját részben ellátja) Az import ezen az úton történő olcsóbbá tétele nem a mi érdekünk, hanem azoké, akik az árujukat itt szeretnék eladni. - *Az exportszállítások* esetében a helyzet fordított, itt valóban a hazai termelő lehetőségeit segíti, az akciórádiust növeli az a lehetőség, ha a szállítási költség egy része megtakarítható.

Összességében azt látjuk, hogy a szállítási költség hatása sokrétű és a külkereskedelmet a forint le- (vagy fel-) értékeléshez hasonló differenciáltsággal érinti, a vele kapcsolatos érvelést is célszerű lenne ennek megfelelő áttekintő számításokkal alátámasztani.

KÖRNYEZETI KÉRDÉSEK ÉS EXTERNÁLIÁK

A környezeti előnyöket hagyományosan az egyes környezeti elemekre kifejtett terheléssel szokták összehasonlítani. Ide tartozik a levegő, a víz, a föld és termőtalaj, (az élővilág,) illetve a zajterhelés.

A környezeti hatásokkal összevontan, az externális hatások között szokás számításba venni a baleseteket, nem szokták viszont felsorolni a kényelmet, a rugalmasságot, az idővesztést, és a megbízhatóságot. Vagyis általában szerepelnek olyan externális hatások, amelyeket a víziközlekedés *előnyeiként* tartunk számon (környezetbarátság és biztonság) de kimarad azon tényezők számszerűsítése, amelyek a *hátrányok* között szerepelnek (lassúság, kisebb megbízhatóság).

Bár a német források a vízi szállítás esetében a vasúthoz képest jelentősen kisebb vonóerő-igénnyel és fajlagos üzemanyagfelhasználással kalkulálnak, *levegőszennyezés* tekintetében a belvizi szállítás még így sem bizonyul jobbnak a vasútnál. A jelenlegi hazai helyzetben, ahol a belvizi áruszállítás fajlagos üzemanyag-felhasználása kétszerese vasút hasonló értékének, a levegőszennyező hatás is arányosan nagyobb lehet.

A többi környezeti mutatót illetően a víziközlekedés előnye tetemes, azonban itt sem indokolatlan néhány megjegyzést tenni. A víz- és talajszennyezést valamint a zajhatást a víziközlekedés esetében sokszor nullának tekintik. Ezzel szemben az üzemanyagfelhasználással kapcsolatos *vízszennyezést*, a járművek tisztításával kapcsolatos *vízszennyezést* vagy a kikötői tevékenységből eredő *vízszennyezést* egyáltalán nem indokolt elhanyagolni, és egyáltalán nem tűnik meggyőzőnek, hogy ez (átkm-re vetítve) jelentősen kisebb lenne, mint a vasút esetében. Ezen túlmenően a hajózás érdekében folytatott mederszabályozás is jár vízszennyezéssel. Ha pedig a hajózás érdekében jelentősen megváltoztatják a folyási körülményeket, például duzzasztással lelassítják a folyót és ezáltal megváltozik annak öntisztulóképessége, ennek a hatása ugyanolyan, mintha a folyót *jelentős* többlet-vízszennyezés érte volna, hiszen a korábban gondot nem okozó mértékű szennyeződés is mesterséges tisztításra szorul. Itt kell utalni arra is, hogy, ha a duzzasztás következtében veszélybe kerülnek az ivóvízkészletek, a hajózás ezért is olyan arányban felelős, amilyen mértékben maga is igényli a folyam szabályozásának az adott módját.

A *föld- és a termőföld védelme* esetében is csak az egyik tényező a hulladékkal történő talajszennyezés, amiben a szárazföldi közlekedési módokhoz képest valóban kisebb a vízi közlekedés szerepe. Ugyanakkor a *területfoglalás* illetve a termőterület elfoglalása csak addig tekinthető elhanyagolhatónak, amíg a folyó medrét nem kell a hajózás érdekében megváltoztatni. Abban a pillanatban, amikor akár oldalsatornában, akár felduzzasztott mederben oldható csak meg a hajózás, a területfoglalás nagy, és jelentősen meghaladja a vasútét, sőt meghaladja az ennek két-háromszorosát kitevő közút területfoglalását is.

A *zajhatással* kapcsolatban is meg kell jegyezni, hogy bár az nem jelentős, nem tekinthető nullának. A vízpartok üdülőkörnyezete számára például a szorgalmazott éjszakai szállítások zajterhelés-növekedéssel is járhatnak. Itt kell számításba venni a kikötők és esetleg a hajógyártás, -javítás ipari tevékenységét is, továbbá a hajózás érdekében folyó mederszabályozási, mederépítési tevékenységnek a zajhatását is.

A *baleseti károkat* német felmérések a vasúthoz képest *egy*, a közúthoz képest *két* nagyságrenddel kisebbnek mutatják. A vonatkozó német statisztikát nincs okunk kétségbevonni, de itt is megjegyzendő, hogy az eddigi tapasztalatok szerint a zsilipelési műveletek nem a balesetek csökkentése, hanem inkább a kockázat növekedése irányában mozdítják el a képet, és az sem tekinthető pozitív fejleménynek, ha a baleseti veszélyek csökkentése érdekében a kishajók közlekedését meg kellett tiltani az erőművel érintett Duna-szakaszon. (ilyen alapon a hajózás *teljes* megszüntetésével a /hajózási/ baleseti statisztika kétségtelenül még tovább lenne javítható.)

AZ ÁLLAM SZEREPE

A magyar állam szerepével kapcsolatban a hajózási szakma gyakran hivatkozik a "fejlett Nyugat" gyakorlatára. Fentebb utaltunk rá, hogy a nyugat-európai adatokból lényegében három ország, Hollandia, Németország és Belgium adatai emelkednek ki, a többi országot illetően sem az arányok, sem a tendenciák nem különböznek alapvetően a hazai helyzettől, (vagy, ha igen, éppen az ellentétes irányban).

Az a tény, hogy a folyamatos működés a hajózási nagyhatalmak esetében *állami támogatásban* részül, arra mutat, hogy a hajózás önmagában még ilyen jelentős hagyományú országokban sem képes gazdaságos ágazatként működni. Az állam azonban ilyen nagy ágazatokat nem engedhet egyik napról a másikra összeomlani: Éppen ennek elkerülésére folyomodik a támogatás eszközeihez, beleértve a kapacitások leépítésének a támogatását is. Egyáltalán nem helytálló az az érv, amelyik a támogatás mögött valamiféle rejtett profitot sejt és erre hivatkozva kíván a magyar hajózás felfuttatása mellett érvelni. Nem is tűnik túl logikusnak: piaci folyamatok ellenében, jelentős állami támogatással felfejleszteni a hajózást, hogy nálunk is olyan nagy legyen, amit azután nem lehet sorsára hagyni, és működésében is támogatni kell (a nyugati példa szerint).

Az állam szerepének kijelölése lett volna a közlekedéspolitika egyik feladata. A hajózási érdekében írott tanulmányok gyakran ragadnak ki hivatkozásképpen mondatokat a két éve elfogadott magyar közlekedéspolitikából. A közlekedéspolitika megállapításaira vonatkozó hivatkozás teljesen indokolt lenne, ha:

- a feladat nem éppen e megállapítás esetleges felülvizsgálata lenne,

- ha az azóta eltelt két évben minden más jelentős közlekedési döntés a közlekedéspolitika szellemében járt volna el. Ezzel szemben a közlekedéspolitikától való eltérés nyilvánvaló pl.
 - a vasúttal kapcsolatban készülő új stratégia esetében,
 - a szlovéniai vasútvonal építésével kapcsolatban,
 - az autópálya-építés forrásai tekintetében,
 - a gyorsforgalmi hálózat megváltoztatásában (a fővárost elkerülő 8-as vonal helyett a sugaras irányú 6-os megjelenése)
 - a metróépítés megjelenése esetében

Ezek tükrében nehezen állítható, hogy a közlekedéspolitika olyan szilárd alapokat fektetett le az elkövetkezendő évtized fejlesztéseire vonatkozóan, aminek a felülbírálata időszerűtlen lenne.

A LOGISZTIKAI SZEMLÉLETMÓDRÓL

A kikötők tárgyalásának általános kereteként újabb hazai megközelítések egy logisztikai indokolásból indulnak ki, miszerint a kikötőknek csak egyik funkciója, (nem is feltétlenül a legjövödelmezőbb) hogy szárazföldi-vízi kapcsolatot létesítsenek: ennél fontosabb e létesítmények árugyűjtő és -elosztó, sőt -feldolgozó logisztikai központ szerepe.

A megközelítés elfogadható, és egyben megkerüli azt az kellemetlen kérdést, miszerint kellene-e kikötői fejlesztések egy hanyatló hajózáshoz? Ha a kikötő nem a folyóra tekint, akár el is hanyagolható átmenetileg a kikötői funkciója, és ráérünk akkor visszatérni rá, ha azt a hajózás igényli. Ebben az esetben a kikötőket nem a hajózási, hanem az országos logisztikai rendszerbe kell beilleszteni, és onnan erdeztethető létjogosultságuk.

Ebben az esetben viszont a logisztikai rendszer átfogó végiggondolása és hazai érdekviszonyok közé illesztése nem takarítható meg. Nem tartozik ugyanis a bizonyítás nélkül elfogadható axiómák közé, hogy feltétlen nemzeti érdekünk lenne minél több árukezelő és raktározási telephely kiépítése és felkínálása. Nemrég egy újságcikkben panaszkodott egy magyar külkereskedő arról, hogy mivel Oroszországban a magyar árukra nincs raktárbázisuk, a magyar exportőrök rugalmatlanná válnak, lemaradnak azokkal a versenytársakkal szemben, akik az igényeket ilyen helyi raktárból képesek kiszolgálni. Világos, hogy az *exportálni szándékozó külföldinek* az érdeke az, hogy a helyi termelőhöz hasonlóan közel helyezhesse el a készleteit a potenciális piachoz.

Nem következik ebből, hogy meg kellene akadályoznunk, ha valaki Magyarországon ilyen bázist akar kiépíteni magának. Azt azonban fölösleges gondolnunk, hogy feltétlenül *a magyar adófizető pénzén* kellene e bázisokat nagy számban kiépíteni.

NEMZETKÖZI KÖTELEZETTSÉGEK ÉS PRESSZIÓK

Az Európai Unió közlekedésre vonatkozó koncepciói és ajánlásai között jelentős súlyt kap az az alapelv, hogy a szállítás igénybevevőinek meg kell fizetniük a szállítási szolgáltatás teljes, internális és externális költségét. Egyetérthetünk azzal, hogy ezt az elvet kell kiindulásnak tekinteni, és hogy ezen elv következetes alkalmazása kedvező lenne egy *valóban racionális mértékű* belvizi áruszállítás kialakulásához.

Mindazok az érvek, amelyek állami segítséggel medret, kikötőt, hajóparkot (150 Md Ft) továbbá működési támogatást kívánnak biztosítani a hajózás felfejlesztéséhez, és cserébe az export-import forgalom vasúti tarifáihoz képesti 2 Ft/átkm fuvarozói megtakarításból (!) évi 25 Md Ft *jövedelmet* ígérik az államnak, más logikában fogantak.² Világosan kell látni, hogy nem lehet az EU követelményeket kizárólag ijesztgetésre használni, majd erre hivatkozva azokkal ellentétes igényeket elfogadtatni.

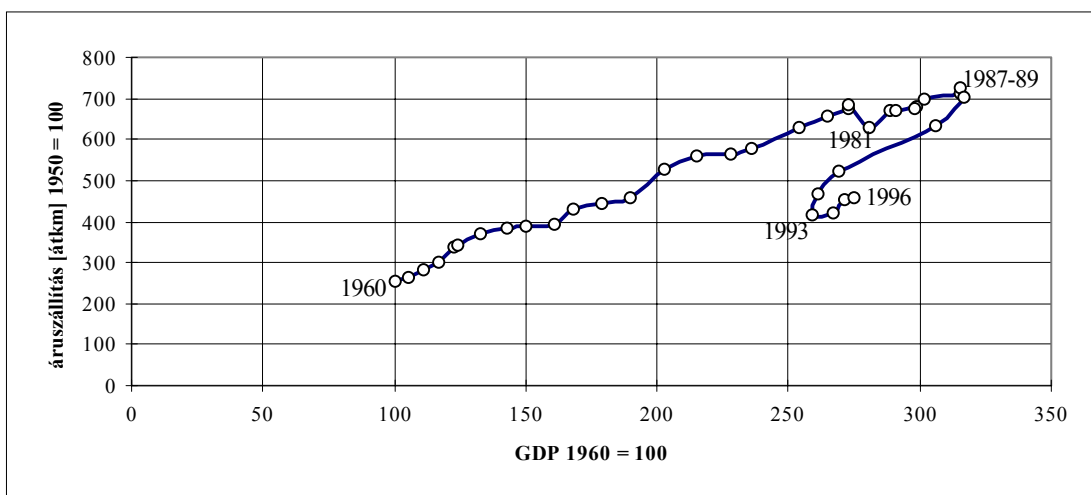
A SZÁLLÍTÁSIGÉNYESSÉG TRENDVONALA

Ha a szállítási teljesítmények és a GDP összefüggését nemzetközi összehasonlításban nézzük meg (ahogy azt Major Iván megtette a nyolcvanas évek elején) akkor világosan bemutatható, hogy az államszocialista gazdaságokban (többek között a piac hiánya, a központilag tervezett árak, a redisztribúcióhoz kapcsolódó monopolpozíciók, az olcsó energia- és szállítási tarifák következtében) azonos termelési volumenhez (és -növekményhez) a piactudaságokhoz képest magasabb szállítási teljesítmények (teljesítmény-növekmények) kapcsolódtak, azaz a termelés szállításigényessége nagyobb volt, mint a piactudaságokban. (Ugyanez igaz az energiaigényességre is).

A 2.ábrán jól megfigyelhető, hogyan alakult a magyar GDP és a szállítási teljesítmények egymáshoz viszonyított növekedése az elmúlt négy évtizedben. 1960 és 1980 között (a négy-öt éves szolid hullámzástól eltekintve) lényegében a GDP-vel arányos szállítási teljesítménynövekedés, a 80-as évtizedben a korábbinál lassabban

² Dr. Nádas Péter: Belvizi és tengeri hajózás. In: Infrastruktúra. Az EU-csatlakozással kapcsolatos stratégiai kérdések II. Eutópai Tükör Műhelytanulmányok. Integrációs Stratégiai Munkacsoport 32. köt. Budapest, 1997 (37. old.)

növekvő GDP-hez képest is lassan, de még növekvő szállítások; 1989 és 1993 között visszaeső GDP és ennél jobban visszaeső szállítások, (a GDP 1978-as, az áruszállítás 1969-es szintre esik vissza), azóta lassan növekedő GDP, ennél talán valamivel erősebben növekedő áruszállítás.



Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1996 KSH, 1997, az 1983-96 közötti áruszállítás esetében Közlekedési adatok 1984-1996. Infracfüzetek, KHVM 1997 Budapest

2. ábra. Az áruszállítás és a GDP alakulásának összefüggése Magyarországon

Ha a mai helyzetből az áruszállítások (illetve a szállítási igényesség) az 1960-80 vagy akár az 1980-88 között érvényes trendnek megfelelő szintre rendeződne vissza, az egyáltalán nem lenne olyan pozitív fejlemény, mint ahogy azt a szállítási ágazaton belül várják és értékelik. Ez ugyanis azt jelentené, hogy a korábbi nemzeti jövedelmet csak a korábbiaknak megfelelő (energia- és) szállítási igényes termeléssel tudjuk megtermelni, sőt e jövedelem növelését is csak ugyanilyen struktúrában vagyunk képesek elérni. Ezzel szemben éppen egy laposabb pályára történő átállás lenne kívánatos: nevezetesen amikor a fenti *2. ábrában* a gazdaság fejlődésnek indul, a GDP növekszik, ám a szállítások nem csak, hogy a korábbi trendvonalra nem kapaszkodnak vissza, de annak meredekségét sem érik el

ÖSSZEFOGLALÓ HIPOTÉZIS

Fentiek alapján mindenképpen indokolt volna részletesen elemezni néhány itt felmerült kérdést. - Mi az oka annak, hogy a hazai folyamatok nem igazolják a német becsléseket, vajon a becslésekkel, vagy a folyamatokkal van-e a baj? - Milyen lehetőségek vannak az "igénybevevő fizessen" uniós javaslatok hazai érvényesítésére? - Kik a dunai hajózás tényleges igénybevevői és hogyan fogják megfizetni a költségeket? - Mit jelent az externális költség számításbavétele a hajózásban? - Vajon a Duna

duzzasztása akkor is számításbajövő hajózási megoldás, ha a költségeit is ki kell fizetni? - És mekkorák ennek az externális költségei?

Az eddigi áttekintés alapján nem sikerült eloszlatni azt a gyanunkat, miszerint *a Duna mint víziút kiépítése gazdasági szempontból csak mértéktartó beruházásokat indokol, a magyar kikötőfejlesztés ugyancsak szerény mértékű beruházásokat bír el, ezzel arányos lehet a hajópark fejlesztése is.* Visszaülva a *Bevezetésben* felvetett forgatókönyvekre, az ott (ac)-vel jelzett megfogalmazás tekinthető maximumnak.

- (ac) a folyamatokat elemezve meghatározzuk azokat a részterületeket, ahol egy gazdaságilag indokolható fejlesztés megállíthatja a romlást, meghatározva a hajózásnak a közlekedési munkamegosztáson belüli szerepét, ezen belül fenntarthatóvá téve a működést..(*"szelektív fejlesztés"*)

Célszerű ehhez hozzátenni, hogy gazdaságon *kívüli* szempontok figyelembevételével az értékelésen módosíthat. Ilyen, gazdaságon túlmutató szempontok lehetnek a korábban tárgyalt *környezeti* és *nemzetközi* összefüggések. Azt is látni kell azonban, hogy sem a környezeti, sem a nemzetközi kötelezettségeket illető érvek nem intézhetők el néhány közhelyen alapuló általánosítással, ellenkezőleg, ezek a megközelítések is részletesen *elemzendők* lennének. Továbbmenőleg, az elemzés nem végezhető el a többi alágazat szerepét is tekintetbe vevő közlekedéspolitikai áttekintés nélkül sem.

- (bb) a nemzetközi kötelezettségeket saját érdekeinket is tudatosítva és ennek megfelelő ütemben, (nemzeti) gazdaságossági szempontok mérlegelésével teljesítjük (*"nem eszik olyan forrón"*).

Hangsúlyozni kell, hogy e *konkluzió* hipotetikus, és a szükséges elemzések megkezdésére, nem pedig azok lezárására vonatkozik

Budapest, 1998 május 5.