

A MAGYAR KÖZLEKEDÉS HÁLÓZATAI ÉS AZ EURÓPAI CSATLAKOZÁS

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Az elmúlt években az Európai Unióhoz történő csatlakozás kihívását szem előtt tartva, ugyanakkor a hazai tényekből kiindulva áttekintettük a magyar közlekedési ágazat jelenlegi és várható helyzetét. Ennek az áttekintésnek a tanulságait is felhasználva készült ez az összefoglaló.

A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT JELENLEGI HELYZETE MAGYARORSZÁGON

A magyar közlekedés bemutatását a következő fő kategóriák szerint csoportosítjuk:

Kínálati oldal

- a magyar közlekedéshálózat térbeli szerkezete és strukturális jellemzése
- főbb hálózati és járműpark jellemzők alágazatonként,

Keresleti oldal

- a forgalom jellemzői összességében és alágazatonként

Az intézményi jellemzők átalakulása valamint a magyar közlekedéspolitika helyzete

A továbbiakban tehát az ágazatokra vonatkozó megjegyzéseket mindig megelőzi a teljes közlekedési rendszerre vonatkozó (kínálati majd keresleti) jellemzők bemutatása.

közúti forgalmat a fővárosba központosító autópályák fejlesztésének a kizárólagossága minden más vonalvezetéssel szemben, (1. ábra) de a meglévő országos alaphálózat rovására is, a fővárosba vezető fő vasútvonalak korszerűsítésének prioritása, a Budapest-Ferihegyi repülőtér kibővítése - és lényegében ugyanez a lista felsorolható *jelenlegi tervek* formájában is, ami maga is jól érzékelteti, hogy *ezek a fejlesztések nem képesek megoldani a problémákat!*

Az országos közlekedési struktúra megismétlődik Budapesten belül, ahol pedig a belső városrészekre, az ott lévő hidakra, intézményekre terhelődik rá a legnagyobb nyomás, és ahol sokan szintén további belvárosi utak, dunai átkelési lehetőségek, parkolók és metróvonalak *építésével* vélik leküzdhetőnek az egybeterelt forgalomból adódó problémák megoldását. A gondolkodásmód és a hozzá használt érvrendszer igen erősen támaszkodik a *keresletre történő hivatkozásra*; miközben nagyon is nyilvánvaló módon *kinálati kényszerpályák csapdájáról* van szó, amiből nem lehet a zsúfoltsági problémával *közvetlenül érintett pontokon történő fejlesztésekkel* kihátrálni.

A magyar közlekedéshálózat centrális szerkezete *memoriaként őrzi* a pályák kialakítása korábban érvényesített központosító politikák és törekvések lenyomatát, és a szerkezet megváltoztatása nélkül ez a hálózat a jövőben is a hasonló hierarchiájú (kooperációs, gazdasági, társadalmi, hatalmi) kapcsolatok fennmaradását mozdítja elő.

Ez a hálózati szerkezet is hozzájárul ahhoz, hogy az áruforgalom maga is hasonlóan koncentrált: például a kombinált szállítás lebonyolítására alkalmas 19 terminál közül öt helyre koncentrálódik a forgalom 81%-a. Ez a tény arra mutat rá, hogy a hálózat jobb struktúrájának kialakítása nélkül terminálok maguk *nem képesek* a forgalmat jobban széthúzni. Ugyanez elmondható a hivatalos tervezetekben szereplő 9-10 logisztikai központra vonatkozóan is: az országos fő tranzitáramlatoknak a fővárost elkerülő hálózata nélkül e központok nem lesznek képesek biztosítani a tőlük várt logisztikai javulást.

A hálózati és jármű jellemzők alágazatonként, tendenciák

Vasút

A *vasúthálózattal* kapcsolatban érdemes kiemelni, hogy annak kiépülése gyakorlatilag az Osztrák-Magyar Monarchiában, tehát az első világháború előtt befejeződött, azóta a fejlesztéseket a második vágányok kiépülése, majd a főbb vonalak villamosítása jelenti, miközben a villamosításra kerülő hálózatszakaszokkal (mára 30%) azonos nagyságrendű mellékvonalhálózat felszámolásra került. A mellékvonalak közül legkorábban az országhatárral átvágott szakaszok szűntek meg, majd a 70-es években kezdődött a hazai kisforgalmú vonalak módszeres csökkentése.

Mindezzel együtt, az első világháborút megelőző ötven év fejlődésének köszönhetően - egyébként a többi osztrák és a német területekhez hasonlóan - a 7700 km-es magyar vasúthálózat sűrűsége kiemelkedő, jelentősen meghaladja a fejlett európai országok átlagát is. Bár ezen a sűrű hálózaton belül a villamosított és a kétvágányú vonalak *aránya* kisebb a nemzetközi átlagnál, még ezen kiemelt vonalak fajlagos (egy főre vetített) sűrűsége is megfelel a fejlett európai szintnek (*1.táblázat*) A magyar vasúthálózatról egyértelműen kijelenthető, hogy a lemaradás az élenjáró országoktól nem mennyiségi, hanem minőségi jellegű, és a változtatáshoz prioritások, szemléletek, előítéletek megváltoztatására is szükség van.

	EU fejlett	EU dél	Magyar
Vasútvonal hossza [km/1000 lakos]	0,44	0,30	0,74
Villamosított vasútvonal [km/1000 lakos]	0,20	0,12	0,21
Kétvágányú vasútvonal [km/1000 lakos]	0,19	0,07	0,11

1. táblázat Fajlagos vasútvonali jellemzők nemzetközi összevetésben

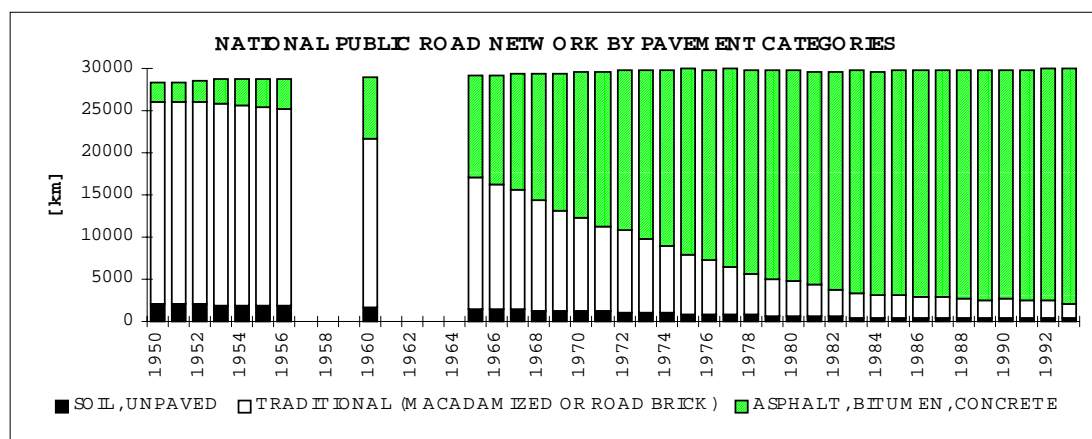
Járműpark vonatkozásában, míg a teherkocsikat és a mozdonyokat illetően is a felújítások elmaradása és a halmozódó megújítási igény emelhető ki, addig a személykocsi park fejlesztése számít a MÁV 90-es évekbeli kis sikertörténetének. 1992-től évi 50-70 nyugati személykocsi beszerzésével a hazai személykocsi park egy része alkalmassá vált egy minőségi igényeket kielégítő intercity közlekedés lebonyolítására, egyúttal növekvő arányban képessé vált az igényes nemzetközi forgalomba való bekapcsolódásra. Ez a változás tette lehetővé, hogy hazánk nyugat felől rajta maradjon a vasúti térképeken, és a közvetlen vasúti összeköttetések ebben az irányban legalább részben fennmaradjanak. Ugyanakkor éppen emiatt a magyar vasúthálózat ebben a vonatkozásban kényszerű *átszállási zónává* kezd válni, ahol mind az igényesebb, mind a szerényebb minőségi szint párhuzamosan jelen van, sőt ez viszonylag tartósan így is marad.

A vasúti infrastruktúra minőségi mutatóiban (60kg/fm sínfelépítmény aránya, vegyes funkciójú állomások aránya) nem elég korszerű. Ennél is átfogóbb probléma az fenntartás elmaradása, a pálya korlátozott használhatósága (lassú jelek). Előregegedett a mozdonypark és elmaradt a korszerűsítése, kicsi a motorvonatok aránya, a vontató járművek nem alkalmasak az áramnem-váltásra, a vagonok többsége gépi rakodásra alkalmatlan. A járműpark emellett elhanyagolt, a tisztítás télen szünetel, az elvégzendő feladatoknak nem felel meg a vagonpark összetétele. A kombinált közlekedés termináljain gondot okoz a speciális kocsik kis száma, valamint, hogy a közúti járműpark jelentős része nem daruzható. Az állomási berendezések zöme is előregegedett.

Közút

Ha az *országos közúthálózatot* annak hosszával mérjük, azt a meglepő felfedezést tehetjük, hogy lényegében (azaz a mai 30 000 km-rel szemben 28 000 km hosszban) ez az úthálózat is kialakult 1920-ra a mai országterületen. Akkor a hálózat 40%-ban földutakból és 60%-ban makadámutakból állt. 1945-re a földutak aránya 15%-ra csökkent, de a korszerű aszfalt és betonburkolatok aránya sem volt ennél nagyobb.

Az utolsó 50 évben, de főleg a hatvanas és hetvenes években épült ki ezen országos közúthálózat a korszerű burkolat. (2. ábra) Érdeemes rávilágítani, hogy ma kizárólag ennek az alaphálózatnak a megléte és megfelelő minőségben való fenntartása teheti a magyar közúthálózatot *európaivá*, és ha ez a hálózat összeomlik, akkor az ország (és közúthálózata) nem lesz többé "európai", teljesen függetlenül attól, hogy az országon milyen tranzitpályák haladnak át!



Forrás: Statisztikai évkönyvek KSH [5].

2. ábra. A magyar közúthálózat hossza burkolat kategóriák szerint 1950-1993

Az országos közúthálózat forgalmi leterheltsége természetesen egyenetlen, a főhálózatban belül is legjobban igénybevett fővárosi bevezető szakaszokon a hetvenes évektől autópálya-szakaszok épültek. Ezen autópálya-szakaszok hosszban ma az országos úthálózat egy százalékát alkotják.

Az elmúlt években a hazai közút-, sőt közlekedésfejlesztés központi kérdésévé vált a (további 2-3%-ot kitevő) autópálya-hálózat kiépítésének a kérdése. A kilencvenes évek elején a piaci alapon, koncessziós finanszírozás keretében történő fejlesztést fogadta el a kormányzat, deklarálva, hogy a közpénzeket és az útalapot az *alaphálózat fenntartására és fejlesztésére* kell fordítani, míg a speciális távolsági és tranzitigényeket kiszolgáló autópályák ettől függetlenül az említett koncessziós keretek között épülnek. Két-három év alatt kiderült, hogy a Bécset (és Nyugat-Európát) a magyar fővárossal összekötő csaknem kész M1-es út befejezésétől eltekintve a magántőke a magyar autópályahálózat várható forgalmi leterhelését egyáltalán nem tekintti meggyőzőnek, az építéshez olyan mértékű állami részvételt, garanciát stb. kö-

vetel, ami, összeadva a teljes megépítés költségéhez közelít. A kormányzati felülvizsgálat eljutott odáig, hogy ilyen feltételek mellett a koncesszióba adás nem indokolt, ám az építkezés indokoltságának teljeskörű felülvizsgálata helyett csak azt a kérdést tette fel, hogy akkor *ki* fizesse az autópályák megépítését? Így tulajdonképpen visszakerült a finanszírozás a közpénzekhez, és, felborítva a korábban kimondott elveket, az alaphálózat fenntartásának és működtetésének ismét versenyeznie kell a forrásokért az autópályafejlesztésekkel. Vagyis ma, amikor alapvető közlekedési és más szolgáltatások állami finanszírozása a piacra való hivatkozással megszűnik, ezt a piacon valóban megmért és ott visszautasított nagyberuházást finanszírozásra átveszi az állam! (Nagyon hasonló a viszony a főváros felszíni tömegközlekedésének szintentartása és a metroépítés finanszírozása között is)

Ugyanakkor a közúti infrastruktúra vonatkozásában maga az ágazat az autópályák kis számát, a főútvonalak kapacitáshiányát, a településeket elkerülő szakaszok hiányát, a határátkelő kapacitás hiányát, a sok biztosítatlan útátjárót, lakott területeken a burkolt utak alacsony arányát emeli ki fő megoldandó problémaként. A 99%-ban burkolt országos közutak 18%-a nem megfelelő, 28%-a tűrhető és 39%-a rossz minősítést kapott egy felmérésben.

A *motorizációs szint* alakulásában a kilencvenes évek első felét jellemző általános gazdasági visszaesés ellenére, a személygépkocsi tulajdonlás fejlődésében nem következett be törés, csak a fejlődés üteme mérséklődött. A birtokolt 2.3 millió személygépkocsiból 1.5 millió keleti gyártmányú, műszaki konstrukcióját tekintve 30 éves, átlagéletkorát tekintve is tíz év fölötti. Megjegyzendő, hogy a forgalomban való részvétel szempontjából az arány fordított: a korszerűbb gyártmányok futásteljesítménye dominál.

A hasonló összetételű, 4800 járműt kitevő (1993) kamionállományból csak minden tizedik képes teljesíteni a nyugati forgalomban való részvételhez megállapított követelményeket. A tehergépkocsipark állapota még rosszabb, összefüggésben a hirtelen megnövekedett számú magán kisuvarozó megjelenésével. Meghaladja a tíz évet a 21500 hazai autóbusz átlagéletkora is, rekonstrukciós programok beindítására csak hitelkonstrukciók keretében volt esély (BKV).

Ellentmondásos folyamat a használt nyugati járművek átvétele. Rövid távon ez javítja a hazai járműpark állapotát, ugyanakkor hosszú távon konzerválja az elmaradást és a kiszolgáltatottságot, sőt, tulajdonképpen finanszírozza a fejlett országokat, hogy gyorsabban legyenek képesek lecserélni a parkjukat és kizárni saját régebbi színvonalú járműveiket a forgalomból.

Összefoglalva: egy integrált közlekedési rendszeren belül a közúthálózat alapvető feladatát a térségek megfelelő feltárása, jóminőségű belső kapcsolatrendszerek biztosítása képezi. Ugyanez a szerteágazó belső kapcsolatrendszer teszi lehetővé azt is, hogy az országot átszelő tranzitfolyosók forgalma ne csak károkat, de hasznat is

jelenthessen az ország számára. Az ország medence-jellege lehetővé tenné, hogy a különböző régiók hasonló megközelíthetőségi helyzetbe kerüljenek, ezzel szemben a főhálózatok, (a most épülő autópálya-hálózat is) nem kiegyenlítik, hanem fokozzák a különbségeket, és olyan struktúrát képeznek, mintha a főváros elkerülése topológiailag lehetetlen lenne. A tennivalók középpontjába az alaphálózat fenntartását, szerkezeti és minőségi fejlesztését kell állítani, a helyi körzetek, régiók jobb kiszolgálását, a városi, települési elkerülések kialakítását, és a tömegközlekedés vonzóvá tételét. Ez a belső struktúrafejlődés segítheti hozzá az ország számos régióját ahhoz, hogy gazdaságának a felszívóképessége javuljon. Az országra nehezedő tranzit nyomást az áthaladni kívánókkal megfizettetve, lehetőleg vasúton célszerű kiszolgálni, nem félve attól sem, hogy a közúti tranzit egy része esetleg más utat választ magának, vagy lemond az áthaladásról. Az e követelményeknek megfelelő magisztrális hálózat is csak az új területi struktúrát támogató elrendezésben épülhet.

A kombinált szállítás

Többször idézett hazai adottságunk az országon áthaladni kívánó jelentős tranzit igény, és az ország érdeke az, hogy ebből adódó környezeti és gazdasági károsodás minél kisebb legyen, minél kevésbé terhelje az országot. A szóbaeső megoldások egyike a kombinált fuvarozás, azaz a kevésbé környezetkárosító eszközök szervezett formában és vertikális integrációban történő igénybevétele.

A kombinált áruszállítás meglévő hálózatra vonatkozó nemzetközi előírásai viszonylag szerények, ezeket a magyar hálózat elvileg ma is kielégíti. A gyakorlatban működőképes és a tényleges forgalmat jól kiszolgáló, versenyképes hálózat kialakítása ennél lényegesen szigorúbb követelményeket jelent, és a hazai stratégiának érdekeink szerint ezt a magasabb színvonalat kell megcéloznia.

A nemzetközi tapasztalatok szerint a kombinált fuvarozás fuvarszköz-váltási veszteségei csak átlagosan 500-700 km-es szállítási távolság fölött kompenzálódnak, vagyis *csak az ennél hosszabb szállítások tekinthetők a kombinált szállítás rentábilis igénybevevőjének*. Magyarországon ilyen szállítási hosszúságot *csak a nemzetközi forgalom*: nevezetesen a tranzit és bizonyos export- import szállítások közelítenek meg. A közel 5 millió tonnára becsült 2005-re várható *kombinált szállítási forgalom több, mint háromnegyed részét a tranzitszállítások adják*.

Nemzetközileg versenyképes hálózat kialakulásához mindenképp két, a magyar vasutat érintő fejlesztésre: a törzsvonalakat érintő sebességkorlátozások feloldására, továbbá a terminálok fogadóvágányzatának meghosszabbítására lenne szükség. A vizsgálatok szerint tehát nem a hálózatfejlesztés, hanem *az elmaradt vasúti fenntartás problémáját kell előtérbe helyezni*.

Összefoglalva, a kombinált szállítások az ország méreteire való tekintettel a nemzetközi forgalomra korlátozódnak, ezen belül is a várható forgalom 75-80%-át a

tranzit jelenti. Ez a tény azt húzza alá, hogy az EU-csatlakozástól függetlenül is teljes mértékben nemzetközi kompatibilitásra és a nemzetközi tendenciák figyelembevételére van szükség. A fejlesztéseket is meg kell előznie az elmaradt vasúti karbantartás pótlása, a lassú jelek megszüntetése és a vasút tranzit átbocsátó kapacitásának versenyképessé tétele valamennyi tranzit irányban. Ezt kell kiegészítse a tranzit kapuk és váltópontok terminállal történő ellátása, beleilleszkedve a távlati közlekedési hálózati elképzelésekbe.

Belvizi hajózás

A magyarországi állandóan hajózható viziút hossza 1373 km, amiből 417 km a Duna főága. A hajóállomány több, mint a fele 15 évesnél idősebb. A hazai kikötők nem felelnek meg a mai hajózási követelményeknek, a hajók méretei nem teszik lehetővé a nyugat-európai belvizeken történő hajózást, sőt ez utóbbit jogi akadályok is nehezítik. Megfordítva: az év egy részében a Duna egyes szakaszai nem alkalmasak a nyugat-európai mély merülésű hajók teljes terheléssel történő áthaladására, ám például a ro-ro (kamionszállító) hajók számára ma sem jelentkezik akadály. Jogi tekintetben a Dunán való áthaladás az EU hajói számára nem ütközik akadályba. Nemzetközi egyezményekben Magyarország a Duna olyan méretekre történő kiépítését (VI/b) vállalta, ami a mederviszonynak nem felel meg és amit a Duna más szakaszai sem teljesítenek, a Duna-Majna-Rajna csatornáról nem is beszélve. (Itt előre kell vetíteni a keresleti szempontot is: a magyar hajózás az áruszállítási teljesítmények 4-6%-át, a személyszállítási teljesítmények 0,1%-át hordozza.)

Légi közlekedés

A kilencvenes évek elején fejeződött be a Ferihegy bővítése és a második terminál átadása. Mintegy negyven további repülőtér jövője attól függ, sikerül-e önkormányzati tulajdonba adni és ott megtalálni a működtetés rentábilis módját.

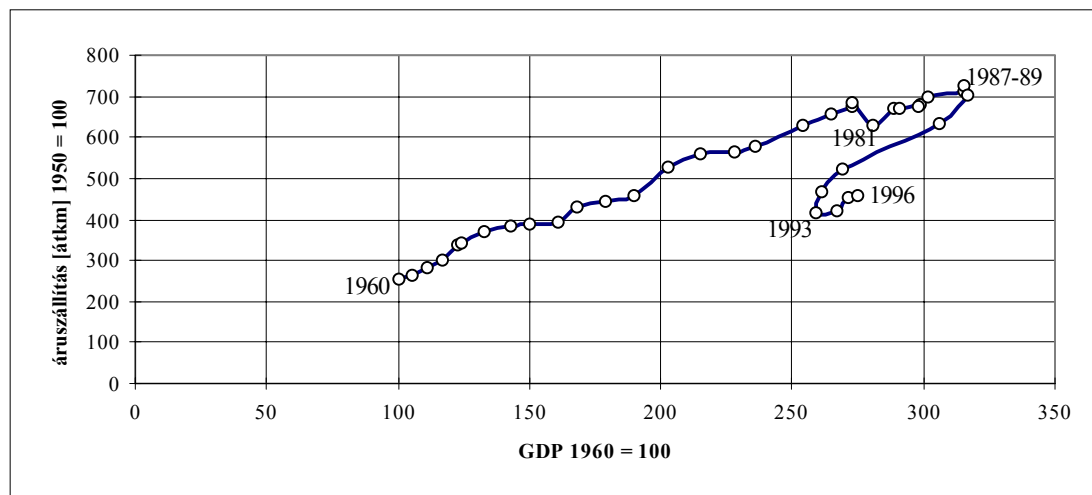
A Malév működtetésében lévő 30 repülőgép folyamatosan cserélődik, jelenleg már a gépek fele nyugati gyártmányú.

A keresleti oldal elemzése

Az áruforgalom jellemzői és szerkezeti megoszlása

A politikai és szerkezeti központosítás mellett a volt központi irányítású gazdaságok másik jellegzetes öröksége a korábbi nagyon alacsony szállítási tarifák következtében kialakult szinte korlátlan, legalább is költség-oldalról *alig korlátozott szállítási kereslet*. A megrendelő számára olcsó közlekedés racionálisnak mutatta, hogy mind a termelők, mind a közigazgatás és a lakosság számos megoldandó problémáját átterhelje a közlekedésre: és kialakult egy ennek megfelelő iparszerkezet, közigaz-

gatási körzetesítés, területpazarló városbeépítés. Mindennek folyományaként a piacgazdaságokkal összehasonlítva a központilag tervezett gazdaságok termelése sokkal szállítási igényesebbnek mutatkozott: egységnyi GDP megtermeléséhez különböző becslések szerint mintegy kétszeres szállítási teljesítményre volt szükség. (A tarifális viszonyok megváltoztatása ugyan azonnal kimutatja a korábbi viszonyok ésszerűtlenségét, de a kialakult iparszerkezet, térszerkezet, intézményi szerkezet átalakulásához hosszabb időre van szükség).



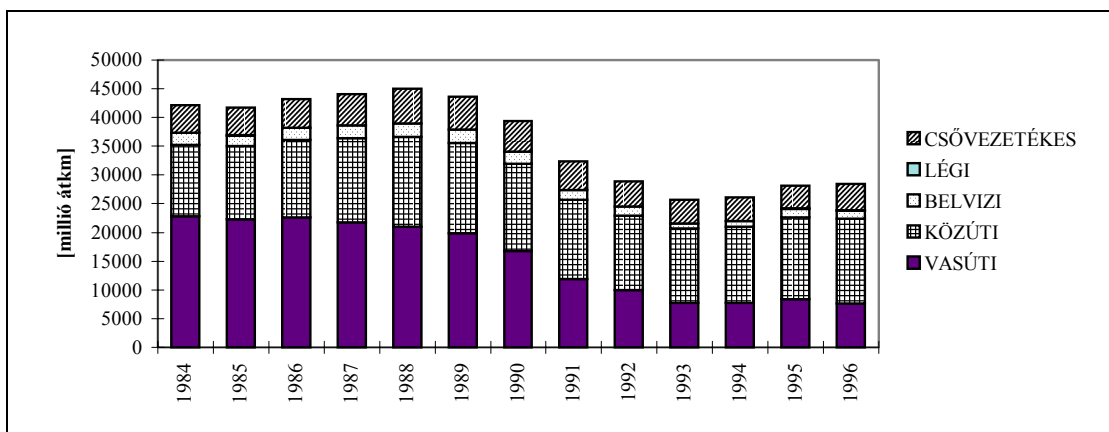
Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1996 KSH, 1997, az 1984-96 közötti áruszállítás esetében Közlekedési adatok 1984-1996. Infrafüzetek, KHVM 1997 Budapest

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

A 3. ábra egy hosszabb időszoron mutatja be a magyar GDP és az összes áruszállítási teljesítmény alakulásának összefüggését. A szállítások a GDP-ben mért fejlettséggel arányosan nőttek 1960 és 1980 között, sőt lényegében 1987-ig. (A nyolcvanas években egy lelassult általános fejlődéshez egy hasonlóképpen lelassult szállításnövekedés tartozott.) Jellegzetes szakaszt képez 1988 és 1993 között az átalakulással járó sokk: a GDP a kiinduló értéknél *egy évtizeddel* korábbi szintre, a szállítási volumen pedig a csúcshoz képest *két évtizednyivel* korábbi értékre esett vissza! 1994-től fokozatosan elindult egy lassú növekedés mind a gazdaság egészét, mind a szállításokat tekintve. Egyelőre korai messzemenő következtetéseket levonni, de remélhető, hogy egyfelől a gazdaság fellendülése stabilizálódik, másfelől, hogy ez *nem* igényli azt, hogy a szállítási teljesítmények is a korábbi szintre kapaszkodjanak vissza. A szállítások visszaesése főleg az ipar és a mezőgazdaság termelésének a mennyiségi visszaesését tükrözte vissza, az újraélénkülés iránya viszont attól is függ, hogy milyen ágazatok és milyen területi struktúrában képesek fellendíteni és megszilárdítani a termelésüket.

A legutóbbi bő évtizedre vonatkozóan az áruszállítások volumenének alakulását kinagyítja és alágazatonként is részletezi a 4. ábra.

Az átalakulási időszak fő vesztesei a vasúti és a vízi alágazatok voltak, ahol 1988 és 1993 között kerekén 60%-kal estek vissza a szállítási teljesítmények, miközben a közúti szállítás vesztesége nem érte el a 20%-ot. Ugyanakkor a meginduló fel lendülés, bár mindegyik alágazatban érezteti a hatását, egyelőre hangsúlyosabban érinti a közutat, mint a másikat.



Forrás: Közlekedési adatok 1984-1996. Infráfüzetek, KHVM 1997 Budapest

4. ábra. Az áruszállítási teljesítmények változása alágazatonként, 1984-1995 [áru-tonnakilométer]

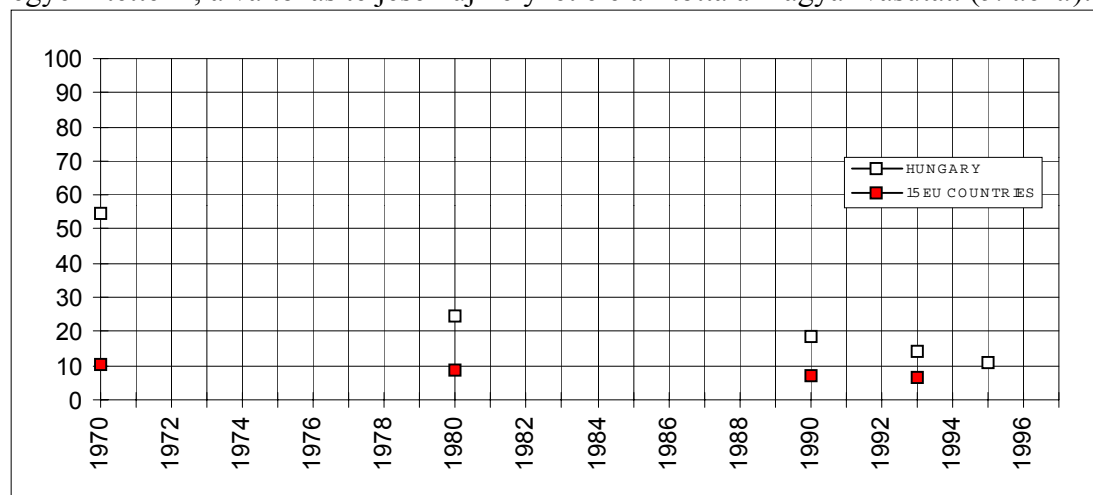
Nemzetközi összehasonlításban érdemes rámutatni, hogy a vasútnak az áruszállításon belüli aránya jellegzetesen eltérő képet mutat a volt szocialista országokban és a piacgazdaságokban. Magyarország sajátos közbenső helyet foglal el ezen a (jelenlegi átalakulási tempót kivetítve negyven évet átölelő, ám egyáltalán nem kívánatos irányú) skálán. Nevezetesen: 11 kelet-európai ország átlagában az összes áruszállítás *kétharmadát* viszi a vasút – ez Magyarország *15 évvel korábbi* helyzetének felel meg; ugyanakkor a mai magyar helyzet, mely szerint az összes áruszállítás *egy-harmadát* viszi a vasút – az EU országok *25 évvel korábbi* helyzetének felel meg.

A belföldi szállítások ágazati vonatkozásai

Fentebb a 3. ábrán bemutattuk, hogy a közlekedési ágazat egészét tekintve a gazdaság struktúráinak megváltozása, iparágak leépülése és vállalatok átalakulása következtében a szállítás volumene 1989 és 93 között 43%-kal csökkent. Ezen belül a vasút és a hajózás arányaiban is teret veszített, hiszen e kétfajta áruforgalom volumene kevesebb, mint a felére esett vissza.

Továbbmenőleg, míg *a vasút* 1980-ban az összes áru-tonnák két-harmadát szállította, 1993-ra ez az arány is kerekén egy-harmadra csökkent.

Bár a vasút személyforgalma tekintetében a csökkenés (egyres, főleg nemzetközi viszonylatoktól eltekintve) kisebb volt, tekintettel arra, hogy a személyforgalomban keletkezett üzleti veszteséget egy keresztfinanszírozáson keresztül az áruszállítás egyenlítette ki, a változás teljesen új helyzet elé állította a magyar vasutat. (5. ábra).



Forrás: Infrastruktúra és szolgáltatásai Európai Tükör 9. Integrációs és Stratégiai Munkabiz. 1997

5. ábra. A magyar vasúti személyszállítás részaránya európai összehasonlításban 1970 és 1995 között

A *közúti fuvarozók* a járműparkkal kapcsolatban jelzett minőségi tényezők (és kemény érdekek) miatt kiszorultak a nyugati piacokról. Ugyancsak ellentmondásos a helyzet a környezeti, műszaki és képesítési előírások átvételét illetően. A korszerű szabályok kétségtelenül a környezet javát szolgálják, *túl gyors* bevezetésük azonban a teljes hazai fuvarozói kört ellehetetlenítheti és kiiktathatja a fuvarpiacról. Ugyanakkor mindaddig a *hazai* forgalomban (részben éppen az externális hatások figyelmen kívül hagyása miatt) a közúti fuvarozás tekinthető az átalakulási időszak nyertesének: a forgalom csökkenése mérsékelt volt és itt mutatkozik meg legelőbb a megkezdődő gazdasági fellendülés hatása.

A szocialista országok *belvizi hajózása* az állami monopolvállalatok jelentős állami támogatásával működött. A támogatás megszűnése az ágazat teljes összeomlását hozta. (Megjegyzendő, hogy nyugaton is jelentős állami támogatásokkal maradt csak fenn a hajózás és 1980 és 90 között így is csak a szinten maradási tudták biztosítani az EU egészében. Azon országokban, ahol a belvizi hajózás szerepe jelentős volt /D, B, NL/ szerény forgalomnövekedés kimutatható, míg a többi országot jelentős visszaesés jellemzi).

A belföldi és nemzetközi *kombinált szállítás* teljesítménye Nyugat-Európában tíz év alatt több, mint két és félszeresére nőtt. Eközben a MÁV konténerszállítási teljesítménye 1988 óta harmadára csökkent. A kamionok vasúti szállítása dinamikusán nőtt, de a vízi szállításuk gazdaságossági okok miatt megszűnt.

Városi közlekedésben a 90-es években a tömegközlekedéssel való területi ellátottság, a szállított utasok száma és az ellátás színvonala egyaránt csökkent. Fokozatosan romlik a tömegközlekedés/egyéni közlekedés arány, bár még mindig magasabb, mint a piacgazdaságokban.

A nemzetközi szint, különös tekintettel a tranzit kérdésre

Nagyon szorosan összefügg a térszerkezet és a közlekedési főhálózatok kapcsolatával a tranzitszállítások kérdésköre. A magyar kormányzat által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitikai *célként* jelöli meg az európai fő szállítási folyosók hazai szakaszának attraktívvá tételét és egyértelműnek tekinti, hogy minél nagyobb tranzitfolyam átbocsátása az országon nem egyszerűen a közlekedésben dolgozóknak, hanem az ország egészének is érdeke.

Az *áruszállítás* esetében adottságnak tekintve az ország fekvéséből adódó jelentős tranzitigényt, az átfolyó áruval helyben történő manipuláció növelését érdemes megcélozni. Erre különböző csomópontokon (áttrakó és eszközváltási pontok, elosztó csomópontok, logisztikai szolgáltató pontok) nyílik lehetőség. Ilyenek kialakulnak egyes határátkelők közelében, az ország belsejében pedig ott célszerű ilyen csomópontot kialakítani, ahol az ország térszerkezete szempontjából is előnyös és ahol az árumozgatáshoz szükséges tér és energia biztosítható más funkciók zavarása nélkül. A fogadókészség azonban nem csak a közvetlen műszaki feltételeken múlik, átfogóbb gazdasági beágyazottságra van szükség. *Valódi előnyt az ország számára a tranzitnak az a része jelent, amire hazai tevékenység épül, ami tulajdonképpen megszűnik tranzit lenni.* Ebben az esetben a korábbi tranzitra, *mint nyersanyagforrásra* települ rá egy ipari vagy szolgáltató tevékenység. Ahhoz, hogy ilyen tevékenységekhez hozzájuthat az ország, előnyös, hogy fekvése miatt beleesik több tranzitfolyosóba. Ezen túlmenően azonban a tranzit növekedésének szorgalmazása egyáltalán nem egyértelműen támogatható.

A Rajna-Majna-Duna csatornával kialakított 3500 km-es tranzit víziút elvben felveti *hajózáshoz* kapcsolódó járulékos szolgáltatások ellátásának a lehetőségét. Az azonban, hogy ez hazai hajózási bázis nélkül, a nemzetközi hajózásra kihegyezve különösen rentábilisan működtethető lenne, nem valószínű. Maga a tranzit fuvar egyébként a hajózásban a nemzetközi vizek ingyenes használata miatt haszonnal nem kecsegtet, ellenkezőleg, igen költséges és jelentős kötelezettségeket ró az országra.

A *vasút* esetében más a helyzet, itt a tranzit áru szállítása jövedelmező, és egy meglévő, és mindenképpen fenntartandó és korszerűsítendő infrastruktúra-hálózat költségeinek a viseléséhez nyújt segítséget. A kiépített hálózaton célszerű a közutakat terhelő áruforgalomból is minél nagyobb részt elszállítani (közvetlenül, illetve kombinált fuvarozással). Megjegyzendő, hogy a viziszállításra egyébként alkalmas tömegáru számára is általában megfelel a vasúti szállítás.

A *közúti tranzit* léte részben adottság, ennyiben számolni kell vele. A kamionok forgalma azonban sem gazdaságossági, sem környezeti szempontból nem kívánatos, és az elkerülhetetlen tranzitot célszerű az országon úgy átbocsátani, hogy az a lehető legkevesebb zavarással járjon. A tranzit személyforgalommal kapcsolatban ugyan él egy olyanfajta várakozás, hogy az potenciálisan turizmussá változtatható, ennél azonban korrektebbnek tűnik az az álláspont, hogy itt is biztosítani kell, hogy mindazok, akik át kényszerülnek az országon utazni, bármiféle értékes térség érintése nélkül tehessék ezt meg. Hosszú távon az átutazó forgalomtól megvédett térségek idegenforgalmi vonzása nő, és ez nagyobb előny, mint ami a tranzit kényszeres odairányításától várható lenne.

Intézmény-oldali átalakulás és a magyar közlekedéspolitikai

Az állam szerepének megváltozása

Az állam szerepkörét két irányból éri kihívás: egyrészt a magánszféra illetve az önkormányzatok vesznek át feladatokat, másrészt az EU-ban a Közösség von magához korábbi állami kompetenciákat.

Lefelé a teljes liberalizáció esetében az állam véglegesen lemond bizonyos jogairól, míg *koncessziós szerződések* keretében hosszú távon fenntartott jogait ideiglenesen ruházza át a vele szerződőkre. A közlekedési ágazatban a koncessziós szerződésekkel a rentabilitás határáig való el-egyensúlyozás a probléma: az államnak mennyi engedményt (garanciát, területet, kedvezményt) kell ahhoz adnia, hogy a koncesszió létrejöjjön, illetve, másfelől, a megkívánt engedmények után érdemes-e még ennél a konstrukciónál maradni, egyáltalán, a *nem rentábilisnak* bizonyuló beruházás megépítésére vonatkozó szándékot fenn kell-e tartani? (autópályák, metro)

A másik jelentős állami feladatkör a vállalkozásba adható infrastruktúra feladatainak leadása után a *nem vállalkozói logika* szerint működő kísérő feladatok ellátásáról történő gondoskodás. Ez a terület a piacsabályozási feladatok mellett a *környezetvédelmi, fogyasztóvédelmi, nemzetbiztonsági* és a *szociális* (a szolgáltatásból kimaradók védelme) kérdéseket öleli fel.

Általános problémának tekinthető, hogy a *helyi szolgáltatások* esetében a működtetés fenntartása is (esetleg rétegspecifikus módon) támogatásra szorulhat (helyi tömegközlekedés, helyi távközlés, vízellátás), míg *országos és átlapoló* rendszerek esetében a működtetés rentábilis lenne, viszont a nagy beruházásigényű létesítés és fejlesztés költségeit az igénybevevők nem képesek viselni.

A konkrét probléma ágazatonként egyedi formában merül fel, ám közös benne, hogy a döntés nem ágazati, hanem összközlekedési, sőt össztársadalmi szempontok mérlegelését igényli. (A *kombinált szállítás* soron kívüli vámkedvezményekkel, út-

adó kedvezményekkel, jutalom közúti kontingensekkel történő támogatást kér – miközben az EU ajánlások a közúti áruszállítás egészében a kontingentálási és engedélyezési korlátok megszüntetését tűzik ki célul. A *hajózás* jelentős fejlesztési, működtetési és selejtezési támogatásokat igényel, miközben gazdaságossági érvekre hivatkozik, de az érvek nem fedik le a vasút szempontjait.)

Átfogó probléma a *korábban felhalmozódott adósságok* kezelése is, (MÁV adósságcsökkentés, állami konszolidáció) lehetőleg olyan módon, hogy a jövőre vonatkozóan az eljárás ne ösztönözzön további puha költségvetésre támaszkodó gazdálkodásra.

Az állami feladatokkal kapcsolatos kérdéskör másik blokkját alkotják azok a problémák, ahol a kompetencia az államnál feljebb, *nemzetekfeletti, Unió szintre* csúszik, és erre kell Magyarországon is felkészülni. *Légiközlekedésben* a Közösség a viteldíjak, a piaci jelenlét, a kapacitás-feleslegek és a társaságok bejegyzésének az ellenőrzésén keresztül kívánja a piacfelügyeletet saját hatáskörbe vonni. Hasonló szinten befolyásolható a *többi fuvarpiac* alakulása is. EU célkitűzés a műszaki szabványok egységesítése, ami minden ágazatot érint, ám nem egyforma hatással lesz a fejlett és a kevésbé fejlett országok versenyképességére.

A liberalizáció kihívása, finanszírozás és méltányosság

Magyarországot, a világ többi közepesen fejlett kategóriába tartozó országához hasonlóan a liberalizáció jelszava és pressziója egy olyan időszakban érte el, amikor *egyes infrastrukturális alapszolgáltatások mennyiségi elterjedése sem fejeződött még be*, ezért a feltételek gyors megváltoztatása fokozottan sújtja éppen a társadalom legszegényebb rétegeit: hiszen, míg a többség számára a korábban kiépült alaphálózaton csak az üzemeltetés drágul meg jelentősen, addig azokon a területeken, ahol az alaphálózat sem épült korábban ki, most ez is a közvetlen fogyasztót terheli. Egyelőre e kérdéskör kezelésére semmi sem történik, ezzel szemben jelentős nyomás nehezedik a kormányra annak érdekében, hogy *a valóban indokoltan az igénybeevőre hárítandó speciális, minőségi szolgáltatások költségeit közpénzekből támogassa* (pl. autópályák, kiterjedt logisztikai központrendszer, hajózási célú folyamszabályozás).

A közfinanszírozással történő rásegítés, mint megoldás éppen ott tűnik jogosnak, ahol *a társadalom módosabb rétegei már hozzájutottak az adott szolgáltatáshoz*, és most a hátrányosabb helyzetű rétegekre kerülne sor. (Mennyiségi elterjesztés vége, a szolgáltatás teljeskörűvé tétele). Normális esetben ez egy viszonylag gyors telítődési folyamat, ekkorra a létesítésben résztvevő hazai cégek maximális piaci kapacitásra fejlődtek fel, és a további igénylők közpénzekből történő megsegítése egyrészt ésszerű, hiszen e kapacitások leépítésének a lassítását jelenti, másrészt méltányos, hiszen ilyenkor a közpénzen keresztül olyanok, akik *már igénybeveszik* az adott szolgáltatást segítenek hozzá másokat, hogy ők is hozzájuthassanak. Természetesen egy célzott és részleges közfinanszírozás nem keverhető össze egy ágazat általános közfi-

nanszírozásával, magyarán a mellékúthálózat fenntartását segítő közpénzből nem lehet autópályát építeni akkor sem, ha valamiért ez utóbbit az ágazaton belül sürgősebbnek gondolják.

Légiközlekedésben Magyarországon a Malév Rt részleges privatizációja után is az állam egyidejűleg tulajdonosi, hatósági és vállalkozói pozíciókat birtokol, monopol jogokkal rendelkezik. Az EU normák egyoldalú és gyors átvétele a légiközlekedés egészében a magyar piac megnyitását jelentené külföldi társaságok számára, anélkül, hogy magyar légitársaságok azonos előnyhöz jutnának a Közösségben. A keleti piacok teljes kölcsönös és mihamarabbi megnyitásához EU érdekek fűződnek, a magyar érdek viszont asszimmetria kialakítása a védelmünkben és a liberalizáció lassítása

Belvizi hajózásban a rajnai és a dunai hajózással kapcsolatos egyezmények feltűnő és egyoldalú asszimmetriája eleve megakadályozza egy esetleges magyar hajópark részvételét a rajnai hajózásban.

A *közúti áruszállítási* szektor mára Magyarországon privatizált. A *vasutak* egyelőre nemzeti keretek között működnek Európában is, belföldön monopolhelyzetet élvezve. Az első megoldandó kérdés harmadik fél szabad hozzáféréseinek biztosítása az infrastruktúrához. A nemzetközi vasúti forgalom liberalizálása a magasabb technológiai szinten lévő és tőkeerősebb vasutaknak kedvez, ezt nincs okunk sürgetni.

Jogharmonizáció, mint cél

Ugyancsak általánosan jellemzi a magyarországi helyzetet, hogy miközben még az egyes alágazatokon belüli és az ágazati célkitűzéseket összerendező fejlesztési stratégia *sem* alakult ki, az előrehaladás mértékét ehelyett egy másik skálán, az EU (saját országaira kialakított) feltételeinek a közelítési fokával, gyakran a már harmonizáló jogszabályok számával próbálják mérni, ami természetesen *nincs feltétlenül szerves kapcsolatban a hazai ágazat tényleges legfontosabb tennivalóival*. Ez utóbbi mutatószám használható indikátorként, (lázmérőként) az ágazat általános szintjének bemutatására, de *súlyos tévedés azt gondolni, hogy a tényleges fejlesztés magának az indikátornak a közvetlen megváltoztatásával serkenthető*.

Az intézmények lebomlása és újratagolódása

A problémáknak tulajdonképpen egy másik vetületét jelenti annak a hangsúlyozása, hogy a nehézségek jelentős része visszavezethető intézményi jellegű hiányosságokra.

Az egyik jellegzetes intézményi változás a korábban összevont funkciók szervezeti széttagolása jelenti. Ez szinte minden ágazatot érintett, ám a változások jellege

és a hozzá fűződő értékelések nagyon különbözőek. Talán elmondható az, hogy *a változások kényszerét időben felismerő ágazatok igyekeztek maguk az élére állni az átszervezésnek* és így végül is azt *nem elszenvedték* hanem vezényelték.

Vasúti közlekedésben szervezetileg szétvált a vasúti infrastruktúra és a kereskedő vasút, igaz, itt az infrastruktúra igazgatását és üzemeltetését ellátó funkciók helye még vitatott (jelenleg nem tartozik az állami felelősségben maradó infrastruktúrához)

Légiközlekedésben a Malév és az LRI hasonló jellegű szétválása már korábban megtörtént. Utóbb elvált a katonai és a polgári repülés szervezete is és az 1995-ös törvénnyel létrejött az önálló kétszintűpolgári légiközlekedés hatósági rendszere. (Az állam hatósági, tulajdonosi és vállalkozói szerepének összefonódása még nem szűnt meg, és nem EU-konform a törvényben, hogy a balesetek és rendkívüli események kivizsgálására nem független a nemzeti légügyi hatóságtól. Folyamatban van a katonai és polgári repülés infrastruktúrájának gyakorlati megosztása is.)

Közúti közlekedésben az országos közúthálózat üzemeltetését ellátó szervezetek közhasznú társaságokká alakultak át, ami teljesen egyedülálló, és a gyakorlatban történő próbája elé többen kétségekkel tekintenek.

A stratégia hiánya és a koncepciótlanság

Az a tendencia, hogy a spontán folyamatok felismerése késik, és a tudatos fejlesztési stratégiák nem képesek a meglévő, létező igényekre támaszkodni, végigkíséri a magyar közlekedéshálózat alakulását. Korábban ez jellemezte a közforgalmú *kikötőhálózat* kiépítésével kapcsolatos kudarcot: mire az elképzelések kialakultak, a főbb szállítók kényszerűen kialakították a maguk egycélú kikötőit és nem voltak hajlandók újra finanszírozni egy, most már közcélú (de számukra immár felesleges) kikötőhálózat építését. Most hasonló veszély fenyegeti a *kombinált szállítás* csomópontjait: a számos (éppen nagyforgalmú) terminál spontán módon, vagy külső érdekből alakult ki ott, ahol kialakult, területileg nem bővíthető, nem képes alapjává válni egy konzistens hálózatnak. (Józsefváros és Sopron: e két terminálon jelenik meg az országos forgalom fele!).

Légiközlekedésben hiányzik egy egységes stratégia a hatóság, a légitársaságok és a repülőterek szerepéről. Nem történt meg az előnyök és a hátrányok többszempontú összehasonlítása olyan kérdésekben, mint a nemzeti légitársaság léte, a Ferihegy szerepe, egy esetleges HUB pozíció (sikeres vagy sikertelen) megcélzása, az EU illetve az USA által kínált lehetőségek, partnerpozíciók közötti mérlegelés. Következésképpen stratégiai döntések helyett pillanatnyi piaci eshetőségeken múlik a gépbeszerzés, a charter-járatok és a menetrend viszonya, késik egy regionális útvonalhálózat kiépítése (az induló pozíciók sokat fognak számítani mindenféle tárgyalásnál). Nem megoldott a hajózási szakszemélyzet képzése.

Stratégiai koncepció hiányával jellemezhető a közúti és a vasuti közlekedés fejlesztésének számos olyan kérdése, amelyeket külön probléma-pontokban tárgyaltunk (térbeli struktúra, logisztika, a tranzit, az állam szerepe, a liberalizáció)

A stratégia hiánya köszön vissza a magyar közlekedéspolitika sorsában is.

Hivatalos (kormányzati, parlament által elfogadott) közlekedéspolitika

Magyarországon a KHVM szervezésében 1993-1994 folyamán készült, majd a következő években a kormány illetve 1996-ban a parlament által elfogadásra került a Magyar Köztársaság Kormányának Közlekedéspolitikája. Ez a közlekedéspolitika öt stratégiai irányt nevez meg, ezek:

- az Európai Unióba történő integrálódás elősegítése,
- a szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása,
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,
- az emberi élet és a környezet védelme, és
- a hatékony, piackonform közlekedésszabályozás

A közlekedéspolitika a stratégiai irányokhoz megvalósítandó feladatokat rendel, amelyeket azután alágazati bontásban is, mint ágazati főirányokat ismertet, végül a megvalósítás eszközrendszerével (közgazdasági és jogi környezetével) foglalkozik.

Bár a stratégiai irányok elvben egyenrangúak, adott sorrendjük a gyakorlatban nem csak az ágazati főirányok ismertetésének a felépítését határozta meg, de azt is, hogy a parlament által elfogadott rövid határozatban döntően csak a tranzitforgalmat elősegítő beruházások szükségességének deklarálása került kiemelésre. (Maga a közlekedéspolitika, ahonnan az alábbi prioritásokat összefoglaljuk, a határozat mellékletét képezte.)

A *vasúti közlekedés* [átkm 31%-a, ukm 11%-a] prioritásai az EU által kiemelt közlekedési folyosókon a 160 km/ó sebességet biztosító korszerűsítés, csatlakozás a nemzetközi informatikai rendszerekhez, szintentartás a törzshálózathoz nem tartozó összekötő vonalaknál, egyszerűsített szolgálat a kislevegalmú vonalaknál, sőt ahol azt alapos vizsgálat is indokoltnak látja a kislevegalmú vonal üzemeltetésének szüneteltetése vagy a vonal felszámolása. A gördülő állomány jelentős selejtezése mellett szelektív fejlesztés is szükséges, kiemelten a kombinált fuvarozások eszközrendszerének a megteremtésére.

A *közúti közlekedésben* [átkm 49%-a, ukm 87%-a] a "fő célkitűzés a belső és külső regionális fejlesztést is elősegítő autópályák mielőbbi megépítése az országhatárig", továbbá a sugaras úthálózat kiegészítése gyűrű és átszelő kapcsolatokkal, a közúti főhálózat szűk keresztmetszeteinek kapacitásbővítése, a településeket elkerülő

szakaszok megépítése, hidak és a hiányzó hálózatelemek megépítése, teherbírásának növelése, határátkelőhelyek kapacitásbővítése, különszintű vasúti keresztezések számának növelése, kerékpárúthálózat bővítése, önkormányzati hálózaton a burkolt-ság arányának növelése, az előregedett közúti járműállomány megújítása.

A *vízi közlekedés* [átkm 3%-a, ukm 0.1%-a] prioritásai: a dunai víziút Budapest feletti szakaszának VI.b. osztályra való növelése, Győr, Csepel, Nagytétény, Dunaújváros, Szekszárd, Baja, Szeged, közforgalmú kikötők fejlesztése, kombinált szállítást lehetővé tevő kikötők megépítése, a kikötők megfelelő közúti és vasúti kapcsolatainak létesítése, a magyar folyami hajópark alkalmassá tétele a nyugat-európai víziutakon való közlekedésre: azaz cseréje állami beavatkozással, a folyam-tengeri hajózás felélesztése. A tiszai hajózás fejlesztése, a Duna-Tisza csatorna távlati megvalósítása.

A *légi közlekedés* [átkm 0.1%-a, ukm 3%-a] prioritásai: A repülőtereknek a forgalmi igényekhez igazodó fokozatos fejlesztése, Ferihegy, esetleg Kiskunlacháza esetében a központi nemzetközi repülőtér igényével lépést tartva, a repülésirányítás folyamatos fejlesztése, a Malév olyan mértékű támogatása, mint amelyet EU-beli nemzeti versenytársai kapnak.

A *csővezetékes szállításban* [átkm 16%-a] a földgázvezetékek szlovákiai vezetékbe csatlakozással a keleti kapcsolódás egyoldalúsága csökkent. (Kőolaj esetében az adriai vezeték ezt a tartalékot már korábban biztosította.)

A *kombinált szállításban* az egyes alágazatoknál érintett beruházások és átrakó terminálok segítségével a cél az export-import forgalom 3-4, a tranzitforgalom 15-20%-ának elszállítása.

A *városi és környéki közlekedés* prioritásai: a tömegközlekedés aránycsökkenésének fékezése, majd megállítása, ehhez a járműállomány megújítása, P+R parkolók létesítése, és kerékpármegőrzők, közlekedési szövetségek, tarifazónák kialakítása. Sűrűn lakott, műemléki, pihenő, üdülőterületeken a személygépkocsi forgalom korlátozása, általában csillapított forgalmú zónák, gyalogosövezetek, átfogó parkoláshabályozás kialakítása, a kereskedelmi áruszállítások szabályozása. *Budapest* a prioritások: a dunai átkelő-kapacitás bővítése, forgalmas szintbeli vasúti keresztezések átépítése, nagybefogadóképességű parkolólétesítmények építése, a Ferihegyre vezető közúti kapacitás bővítése, (távlatban tömegközlekedési megoldás létesítése). A külső, gyűrűs irányú úthálózat fejlesztése, a vasút tömegközlekedésbe történő bekapcsolási lehetőségének megvizsgálása, távlatban a metro továbbépítése.

Megállapítható, hogy az alágazatokra tagolt prioritások nem követnek semmiféle stratégiai irányt, bennük az egyes alágazatok törekvései kaptak hangsúlyt. A közlekedéspolitikai nem határozott meg olyan hangsúlyokat és funkciókat, melyek az alágazatok számára irányokat, munkamegosztást jelöltek volna ki. Ellenkezőleg,

mindegyik alágazat azt találta eredményes stratégiának, ha fő igényeivel az EU-csatlakozáshoz kulcsolhatóan vélt tranzit szerepkörhöz kapcsolódik, itt remélve legkevésbé visszautasítható támogatást. Megfelelő vezérelvek hiányában e törekvések lényegében szüretlenül bekerültek a prioritásként megjelölt feladatok közé. Mivel a közlekedéspolitikából éppen a koncepció maradt ki, a bekerült helyes célok is esetlegesen elhagyhatók, vagy előrangathatók maradtak, és valódi kötöttséget nem jelentenek.

Mindezen esetlegességről tanuskodik az azóta eltelt idő: sem a MÁV folyamatosan napirenden lévő stratégiakészítésében, sem a közúti gyorsforgalmi hálózat alakulásában nincs semmiféle szerepe a szentesített közlekedéspolitikának, a koncessziós vagy állami finanszírozás, az építendő pályák sorrendje, iránya teljesen napi aktualitások szerint és hosszú távú megalapozás nélkül alakul (M8 helyett M6, szlovén vasúti kapcsolat, útalap felhasználása autópályaépítésre, azonnali metroépítés, Duna-hajózás megítélése stb.).

Összefoglalva: jóváhagyott közlekedéspolitika van, valódi jelentősége viszont nincs: azóta világosan látszik, hogy azokban a kérdésekben, amelyben állást kellett volna foglalni, ez nem történt meg. A dokumentum saját elkészítői, azaz az ágazat számára sem szolgál iránymutatásként.

Egyéb fejlesztési stratégiák

Háromféle 'egyéb' fejlesztési stratégiáról érdemes beszélni:

(a) alágazati stratégiák, amelyek saját nézőpontokat erősítenek fel. Ilyen stratégiák mindig vannak, éppen ezek megfelelő keretek közé szorításáról lett volna hivatva gondoskodni a jóváhagyott közlekedéspolitika: mint láttuk, ez nem történt meg.

(b) kormányzati politikai elképzelések, amelyek fölülről nyúlnak át az ágazatpolitikán. (szomszédkapcsolatok alakulása, EU hivatkozások) A közlekedéspolitika parlamenti jóváhagyásának másik célja az lenne, hogy a kormányzat számára konzisztens kereteket adjon ebből a szempontból a lehetőségekről. Ez sem történt meg. Adott esetben nem az a probléma, ha a szlovén, román vagy a horvát kapcsolatok alakulása felveti az infrastruktúra-hálózatok adott irányú fejlesztését: a probléma az, hogy nincs egy olyan ágazati koncepció, ami *egyfelől* számolna azzal, hogy legalább a saját stratégiai főirányában (EU csatlakozás elősegítése, szomszédkapcsolatok fejlesztése) bekövetkező lépések követhetőek legyenek a közlekedéspolitika saját keretei között, *másfelől* olyan, ami alapján mondani lehetne valamit arról, hogy az ország szempontjából hogyan illeszthetők kedvezően az új lehetőségek a fejlesztési tervekbe. Ehelyett gyakorlatilag minden új felvetés teljesen felfordítja az addig hangoztatott nézeteket.

(c) alternatív, esetünkben különösen a környezeti korlátokat hangsúlyosan figyelembevevő fejlesztési koncepciók. Ilyen koncepciók is vannak: alá kell húzni, hogy a hivatalos közlekedéspolitika kidolgozásával párhuzamosan, és azóta is maga a KHVM is adott és ad ki megbízásokat ilyen koncepciók kidolgozására.

AZ EU KÖVETELMÉNYEI

Az Európai Unió önvédelmi társulásként jött létre, hiszen a térség egy harmadik világgazdasági pólusként akar megkapaszkodni és szerepet játszani a globális kereskedelmi versenyben. Az egységes belső irányítás eléréséhez fontos feladattá vált a tagországok sűrű és kiépült nemzeti infrastruktúra hálózatainak *továbbfejlesztése* sűrű és átfogó uniós hálózatokká, azaz *transzeurópai összeköttetések kiépítése*. Hasonlóképpen kiemelt célt képez a nemzeti *monopolhelyzetet élvező nagy állami szolgáltatók elszigeteltségének a feloldása*, az átjárható határokhoz illeszkedően átjárható hálózati rendszerek, *liberalizált és privatizált szolgáltatások* létrehozása.

Mindezek a lépések eredeti megfogalmazásukban az Unió országai által lefedett térség *belső struktúráját* hivatottak javítani, és azt tartoznak elősegíteni, hogy az Unió *belső egységét és kohézióját* megeremtsék. Hangsúlyozni kell, hogy itt eredetileg önmagukban fejlett és egymáshoz képest hasonló szinten fejlett országok együttműködését elősegítő kapcsolatokról van szó, ahol a szimmetrikus fejlettségi viszonyok miatt magától értetődik, hogy a megerősödő összeköttetésektől is szimmetrikus hatások, a létrejövő előnyök méltányos megoszlása várható. Tapasztalható, hogy minden olyan kérdésben, ahol *az EU-n belüli különbségek* jelentősek, az unión belül is fennakadások támadnak, az eltervezett folyamatok lelassulnak, az alkufolyamatok kiéleződnek, a döntések elhúzódnak.

Ha egy csatlakozni akaró *külső* ország számára kell meghatározni az EU követelményeit, természetesen Brüsszel ugyanazokat a kérdéseket sorolja fel, amelyek a belső kohézió megeremtése kapcsán az Unió országaival szemben megfogalmazódtak és a figyelem előterébe kerültek. Tehát: *magisztrális összeköttetések kiépítése, liberalizáció, állami támogatás megszüntetése, privatizáció, a szolgáltatásoknak az igénybevevő által történő megfizettetése*. Esetenként elsikkad az a tény, hogy az EU fejlett gazdasággal rendelkező tagállamaiban ezen követelmények meghirdetése idején *lényegében befejeződött az alaphálózatoknak az országon belüli kiépítése* (állami segítséggel) és az ezt felváltó, korszerű, magas minőségi szintet biztosító, ám drága infrastruktúrák kiépítésének az idején kerül sor az új szabályok bevezetésére (nagy sebességű vasút, autópálya, stb).

A kevésbé fejlett és az alapvető regionális szintű infrastruktúrák országon belüli kiépítését még nem lezárt országokkal szemben megfogalmazhatók ugyan változatlan formában az fentebb idézett EU követelmények, formálisan be is vezethetők a jogszabályok, átalakíthatók a szervezetek. Azt azonban észre kell venni, hogy ha

ugyanazokat az intézkedéseket egy kevésbé fejlett országban vezetjük be, annak a hatása eltérő lesz attól, mint ami az eredeti cél lenne. Ha egy országban a helyi hálózatok megfelelő szintjét *megelőzve* épülnek ki a kontinentális kapcsolatok, akkor ez az ország nem lesz képes a rajta áthaladó forgalom előnyeit gazdasági vérkeringésébe beilleszteni, és monokulturás tranzitországgá válik. Ilyen esetben a transzeurópai hálózati összeköttetés hatása már egyáltalán *nem szimmetrikus*: a magisztrális összeköttetésnek a fejlett alaphálózathoz és fejlett gazdasághoz kapcsolódó csomópontjai további fejlesztő hatásokat képesek az adott csomópont környezetében közvetíteni, miközben az ilyen alaphálózatra nem támaszkodó csomópontok saját térségük számára nem tudnak serkentő hatásokat átadni: *a két térség közötti fejlettségbeli kapcsolat nem csökken, hanem a különbségek konzerválódnak, sőt az elmaradás nőhet.*

Ha a csatlakozni kívánó országok nem a saját makrogazdasági szintjükből fakadó logika szerint fejlesztenek, hanem magukra nézve kizárólagosnak fogadják el az EU országok *mai* szintjének megfelelően megfogalmazott követelményeket, ezzel eltorzítják saját fejlődési pályájukat és hosszú távra csapdába kerülnek. Ez sem a csatlakozó országoknak sem az Európai Uniónak nem lehet hosszú távon érdeke.

Mi történt az eddigiekben az EU alkalmazkodás terén

A magyar gazdaságban néhány elemében már a nyolcvanas évek folyamán, majd sokkal határozottabban 1989-től kezdve olyan makro- és mikrostruktúrák épültek ki, amelyek reagálni képesek a piaczgazdasági logika szerint bevezetett szabályozásra. Ez nagyon fontos eredmény, enélkül ugyanis a jogi szabályozás ugyan tételelesen átvehető, de hatásaiban kiszámíthatatlan és nem segíti elő az adott szabályozástól várt további elmozdulásokat. Ennek ellenére Magyarországról is elmondható, hogy a jogrendi harmonizáció esetenként a tartalmi átalakulás előtt jár, az átalakulási lépések tényleges veszélyei nemritkán utólag derülnek ki, az átalakulással járó *elkerülhető* veszteségek kivédésére sem alakulnak ki időben védőintézkedések.

Egyediségükre és méreteikre való tekintettel lényegében valamennyi nagy állami monopolszolgáltató átalakítása külön kísérletként megy végbe, a közlekedési, a hírközlési vagy az energiatermelő és -ellátó nagyvállalatok részvénytársasággá alakítása majd privatizációja az előzetesen elfogadott kerettörvények megléte ellenére alkalmi kormánydöntések szerint és némileg kampányszerűen zajlik. Ennek következtében a privatizáció lezajlik, de a monopol-szolgáltatói helyzet a legtöbb esetben fennmarad, makroszinten a tőkebevonás megtörténik, de a fogyasztói kiszolgáltatottság nem csökken, sőt az áremelések miatt esetenként még érezhetőbbé válik, mint korábban. Különösen vonatkozik ez a koncessziós szerződésekre, ahol az állam a szerződésben a meglévő monopol-pozícióját is eladja, és ezzel a saját jövőbeli lépéseinek a lehetőségeit is hosszabb időre nagy mértékben behatárolja. közlekedési vonatkozásban eddig az autópálya sorolható fel ilyen példaként.

A fenti nehézségek mellett tényszerűen azt lehet megállapítani, hogy az állami szolgáltatók részvénytársasági formába való átalakítása kivétel nélkül megtörtént, még olyan területeken is, ahol viszonylag kevesebb a nemzetközi példa hasonlóra (állami közúthálózat fenntartása). A privatizációban az EU déli országaihoz hasonlóan a (külföldi) tőkebevonás igénye vezérli a folyamatokat, ezért a magán (vagy külföldi állami) tőke bevonása jobban előrehaladt, mint (Nagybritanniát kivéve) az EU fejlett országaiban. A privatizáció előrehaladása elvben megkönnyíti a liberalizáció terén megtehető lépéseket is, hiszen a többségi külföldi tulajdonba került szolgáltatók piaci pozícióinak védelme nem jelent többé nemzeti szabályozási kényszert, ugyanakkor hangsúlyosak maradnak a liberalizáció révén a fogyasztói oldalon remélt előnyök.

Mi várható a tagság előtti időszakban az alkalmazkodási folyamatban

Jelenleg az EU csatlakozási folyamatban túlzott hangsúlyt kap az a várakozás, miszerint a tagsággal járó legfontosabb előnytényező az, hogy megnyílnak az ország előtt bizonyos támogatási források és ennek révén az egyes ágazatok tőkeinjekcióhoz jutnak. Ezzel a várakozással sajnálatos módon az ágazati fejlesztések rangsorolásában előtérbe kerülnek a csatlakozás formai kritériumai ("nehogy kése-delmet szenvedjünk és később jussunk a pénzhez") és háttérbe szorulnak azok a szakmai megfontolások, amelyek egy mai helyzetből kiinduló organikus fejlesztés révén a gazdaság adaptivitását növelnék, ezzel biztosítva a potenciálisan számításbavett források hasznosulását. (A tőkére és az infrastruktúra szakmai tartalmára vonatkozóan nagyon hasonló megállapítás tehető: *a belső felvevőképesség határozza meg a helyileg realizálható előnyöket*, enélkül bármilyen nagy átáramló mennyiség /tőke, forgalom, nyersanyag/ kihasználatlan marad és nem szolgálja a helyi gazdaság fejlődését.)

Alapvető fontosságú, hogy a várakozások fokozatosan egy a tőkeéhségnél árnyaltabb és reálisabb megközelítés irányába változzanak, csak ebben az esetben képes az ország élni azzal a mozgástérrel és döntési szabadsággal, amivel valójában rendelkezik.

Bár a belső strukturák kiépülésére következetesen gondot fordító fejlesztési pálya rövid távon lassítást is jelent, figyelemmel kell lenni arra, hogy a folyamatok lassítását különböző érdekcsoportok egészen *eltérő szempontok miatt* támogatnák. Olyan vállalati és alágazati csoportok, amelyek számára az állami támogatás megszűnése vagy a versenynek való kitétel egy gazdaságtalan tevékenység jelentős leépítésével járna, ugyancsak a lassítás mellett érvelnek, de itt éppen *a belső strukturák megváltozásának a lelassításáról, az állami támogatások fenntartásának meghosszabbításáról* lenne szó. Természetesen a támogatások leépítése során figyelmet kell arra fordítani, hogy a folyamat a lehető legkisebb elkerülhető konfliktussal menjen végbe, ebben az értelemben jogos a lassítás. Nem indokolt azonban a kény-

szerű támogatást olyan fejlesztésekre fordítani, melyek a veszteséges tevékenység meghosszabbítását, további *kényszertámogatások elszívását* célozzák (hajózás egyes területei); vagy nem indokolt a struktúraváltás elodázását egyszerűen *a monopolpozíció átmeneti meghosszabbítására* használni.

Nagyon fontos, hogy a kétféle célt világosan megkülönböztessük: mikor használja valaki az átállás problémáit érvként a változás szükségessége tagadásának bizonygatására és a múlt igazolására, illetve mikor van szó az árnyaltabb megközelítéssel a változás segítéséről, az egyoldalú vagy rövidlátó EU-propaganda vadhajtásainak korrigálásáról. A kétféle lassítási igény között alapvető a különbség a célokban: az első esetben visszarendezési kísérletről van szó, *a belső struktúrális változás akadályozásáról*, a második esetben viszont éppen a *struktúrális változás végrehajtásáról*, az ehhez szükséges idő biztosításáról.

Miért és milyen érdeke fűződik az EU-nak a magyar tagsághoz

Az Európai Unión belül is meg kell különböztetni a rövid távú piaci érdekeket és a tartós stratégiai érdekeket.

Rövid távon az elsődleges érdek az európai piac kibővítése a kelet-európai fogyasztókkal. Ez jelentkezik a fogyasztási cikkek előállító termelőknél is, számukra *a kelet-nyugati infrastruktúra hálózatok* lehetővé teszik az új piacok elérését, érdekelték továbbá abban, hogy e piacok közelében *árukezelő központok* (logisztikai központok) létesüljenek, ahonnan gyorsan és rugalmasan tudják az áruikat teríteni. Hosszabb távon azonban ki fog derülni, hogy még ez a piaci várakozás is csak akkor teljesül, ha a kelet-európai országok gazdasága fejlődik, *a fizetőképes kereslet bővül*, – azaz azt várjuk, hogy a termelői és a fogyasztói érdekek hosszabb távon közelítenek egymáshoz.

Jelentkezik egy még közvetlenebb érdek az építőipari és berendezésgyártó cégek részéről, akik kifejezetten *az infrastruktúra létesítményeinek a kiépítésében* érdekeltek, függetlenül azok későbbi működésétől. Ezeknek a cégeknek, különösen olyan esetben, amikor Európa fejlettebb felén már csökkenőben van a piaci lehetőségük, létérdekük, hogy minél több *megrendeléshez* jussanak. és elsősorban a nagyszabású, állami garanciákkal körülbástyázható beruházásokat szorgalmazzák (tárgykörünkben: metro, autópálya, logisztikai központ). Érdekeiket sok esetben saját kormányzatuk is képviseli, és ebben az esetben a kifejtett nyomás Kelet-Európában nehezen különböztethető meg az EU elvárásoktól. (Transzeurópai hálózatok kiterjesztése)

Ezekben az esetekben az Európai Unió létrehozásának eredeti célját, azaz Európának a világ harmadik globális pólussá történő felfejlesztését a kelet-európai háttér *külső* pufferként, marginálisan bevonható munkaerő-, nyersanyag- és energiaforrásként segíti elő, ahonnan kedvezőtlen konjunktúra idején vissza lehet vonulni - ha-

sonlóan a gazdaság másik két centrumának közelében kialakult félperifériákhoz (Latin-Amerika és Kelet-Ázsia).

Hosszú távon azonban még egy ilyen munkamegosztás is csak stratégiai együttműködés keretében tartható fent stabilan, tehát a harmadik világgazdasági pólus szerep betöltésének célkitűzése az Európai Uniót abban teszi érdekeltté, hogy a tőle tengerrel vagy távolsággal nem elválasztott félperiféria-régióban *politikai és gazdasági stabilitás* alakuljon ki. Csak ebben az esetben tudják a legfejlettebb országok kínos, de bizalmi kötelezettségeiket (kemény határvédelem, fokozatosan szűrt többlepcső menekültpolitika) legalább részben erre a térségre áthárítani.

A hálózatok és a kapcsolatok vonatkozásában ebből az következik, hogy *amíg fejlettségben jelentős fokozatok vannak az egyes régiók között, addig a térbeli közelség szorgalmazása sem lehet valódi érdek*: éppen a távolság fenntartásával csökkenthető ugyanis le az, hogy a fejlett és fejletlen térségeknek éles kontrasztjai alakuljanak ki, amelyek erős migrációs, bűnözési és kulturális kihívásokat és feszültségeket eredményeznek. Európa fejlett magjának tehát az az érdeke, hogy közvetlen szomszédságában egy önmagához képest határozottan (érezhetően) fejlődő, életképes méretű és stabil övezet alakuljon ki, és ennek az övezetnek a külső oldala szintén egy hasonló fejlődési folyamatnak legyen a részese. Ezt a fejlődési pályát a hálózatok szempontjából a belső és az övezeten belüli kohéziót erősítő kapcsolatok fejlődése biztosítja és ennek kiépülési ütemét nem előzhetik meg az félperifériát keresztbe szelő EU-központú sugaras magisztrálék.

Ha az EU számára rövid távon nem ez a térbeli fokozatosság, hanem a szomszédos térség átugrása és a távolabbi nagy piacok minél gyorsabb elérése tűnik létkérdésnek és ennek megfelelően építi ki a transzeurópai infrastruktúrát, cserében azt várhatja, ami ebből logikusan következik: a megnyitott csatornákon az ellenkező irányban is szüretlenül áramló migrációt, és a közvetlen határvidékének a kelet-normái szerint történő átértékelődését, elvadulását.

Melyek a tagsághoz vezető út, majd a tagság legfontosabb előnyei és költségei Magyarország számára, és ehhez milyen együttműködést várunk az EU-tól

Az eddigiekből következik, hogy Magyarország számára egy stabil és stratégia-
ilag megalapozott fejlődés a fontos, ahol nem érvényesülhet *kizárólagosan* az a rövidtávú szempont, hogy az Európai Uniónak milyenek a *pillanatnyi* piaci érdekei, milyen termelési berendezésektől és ágazatoktól akar megszabadulni. (Másképp éppen a fokozatosság nem teszi elkerülhetővé, hogy *bizonyos* ilyen szerepet az ország betöltsön és tovább is közvetítsen.) Ha ez a fejlődési folyamat olyan mederben tud maradni, amelynek során az ország területének jelentős része és a társadalmi rétegek széles köre számára kézzelfogható javulási folyamat érzékelhető, és ez a "belső" szempont tartósan a változások mércéje tud maradni, akkor nem kell attól tartani,

hogy a csatlakozási folyamat előrehaladás helyett a perifériára sodródás feltételeit építi ki.

Hálózati kapcsolatok szempontjából *az országon belül* az alaphálózatok jó minősége és a helyi, regionális kapcsolatok javulása jelenti ennek a szerves belső fejlődésnek a zálogát. Az egyközpontú, Budapest-centrikus főhálózatok szerkezetének oldódása, a központi szerepkör megosztása biztosíthatja azt, hogy az országon belül is érvényre jusson az ország egésze számára is elengedhetetlennek tartott elv: *a helyi infrastruktúra az, amiben minden térség elsődlegesen érdekelt, enélkül ugyanis a térséget érintő magisztrális kapcsolatok előnyeiből sem képes a helyi társadalom részesülni.*

A régió stabilitásának hasonlóan fontos alapját kell, hogy képezze a régió belüli országok együttműködése. Ez egyaránt vonatkozik a határmenti térségek együttműködésére, és a "fővárosok" közötti együttműködésre. Nem engedhető meg, hogy az infrastruktúra hálózatok kiépítésében a csatlakozási tárgyalások adott évi rangsora befolyásolja az elhatározásokat, hogy például a kiépülő lengyel vagy cseh összeköttetéseink pillanatnyi politikai ítéletek vagy határellenőrzési pressziók miatt elkerülni próbálják Szlovákiát. Mint arra korábban kitértünk, az infrastruktúra csatornái évszázados léptékben megmaradnak és memóriaként emlékeztetnek a kiépítés idejének megfontolásaira. Olyan hálózatokat kell a régió belüli kiépítenünk, amelyeket a politikai határok fontosságának csökkenésekor is szégyenkezés és nevetségesség nélkül vállalhatunk.

Határozottan állást foglaltunk amellett, hogy az ország szempontjából a Magyarországon és a régió belüli hálózatok kiépülése a legfontosabb. Ettől még az Európai Unió, és az azon belül működő különböző termelők számára (mint láttuk, főleg rövid távon) fontos maradhat a térségen és az országon történő átszágulást lehetővé tevő transeurópai hálózatok ügye. Nekünk nem kell elzárkóznunk ennek elismerésétől, de azt világosan kell látni, hogy itt nem a magyar, hanem a mai EU-beli termelő prioritásáról van szó. Ami nekik fontos, ők építsék (fizessék) meg: ez kell legyen a kiindulás, legalább is addig, amíg a *régiókon belüli* hálózatok, kapcsolatok és gazdasági fejlődés el nem jutnak oda, hogy *belső igény és fizetőképesség* is párosul a transeurópai hálózatok kiépítéséhez.

A hálózatok vonatkozásában, éppen, mert hosszú távú érdekekről van szó, nincs igazán különbség a tárgyalások alatt érvényesülő, illetve a tagság idején érvényes magyar szempontok között. Arra vonatkozóan azonban, hogy a (nélkülünk értelmezett) EU szempontjából megfogalmazódó prioritások *magyar adófizetői pénzekből* épüljenek meg, mindenképpen erősebb a nyomás a tárgyalási szakaszban, mint csatlakozás után. Egyébként a tárgyalási szakaszban egy általános aszimmetria érvényesül a két tárgyaló oldal között: az EU általában *intézkedéseket és tetteket* vár el bizonyíték-képpen és *ígéreteket* ad cserébe. Ennek az egyoldalúságnak a fennmaradása az EU-t érdekeltté teheti a tárgyalások elhúzásában: addig biztosabban vagyunk

a pórázon, mint a csatlakozás után. Ennek csak azzal lehet elejét venni, ha *nem* próbálunk eminensként viselkedni, hanem a saját érdekeinket helyesen mérlegelve tárgyalunk.

Az egyes EU-tagállamok érdekeltisége vagy ellenérdekeltisége, az utóbbi gyengítésére szolgáló magyar érvek

Az EU **legfejlettebb országai** saját érdekeiket igen jól érvényre tudják juttani az EU hivatalos álláspontjának kialakításakor, így az infrastruktúra hálózatok kérdésében kevésbé kell velük, mint elkülönült tényezőkkel számolni. A regionális infrastruktúra kiépítésének *számunkra való* fontossága miatt Magyarországnak célszerű megragadnia minden alkalmat, hogy csatlakozzon azokhoz a felvetésekhez, amelyek a szomszédos országok bevonását, előbbre sorolását szorgalmazzák. (pl. Románia felzárkóztatása Franciaország részéről). Ennek a szempontnak a következetes képviselésével egyébként kikapcsolhatunk egy fontos és helyenként magát ellenérdekeltnek érző csoportot, nevezetesen a *tárgyalási folyamatban mögénk sorolt országok* csoportját.

A fejlettségi szintünkből és az EU forrásallokáló szerepéből adódóan mindenképpen felmerül az a kérdés, hogy az EU **déli**, kevésbé fejlett országainak versenytársaként jelenünk meg a forrásokon való osztozáskor. Az infrastruktúra hálózatok kérdését ez annyiban érinti, hogy a fentebb kifejtett, és a belső kapcsolatokra, belső szerkezeti korrekciókra súlyt helyező infrastruktúrafejlesztési stratégia (a hozzá kapcsolódó gazdasági felzárkóztatással együtt) nagyobb mértékben a térségfejlesztési alapokra támaszkodna, mint a transzeurópai hálózatok kiépítését előtérbe helyező elképzelés.

Egyébként a forrás-osztozkodási vitákat azzal lehet tompítani, ha a tárgyalási folyamat során nagyobb figyelmet fordítunk a hazai struktúrafejlesztés tartalmi követelményeire és kisebbet a támogatásokkal való kalkulálásra. Ezzel egyébként minden bizonnyal jelentős csalódásoktól is megkímélhetjük magunkat.

Az ellenérdekelték között külön megjelent az utóbbi időben Ausztria. Általános gazdasági összefüggésekben Ausztria érdekei nem sokban különböznek az ellenérdekeltiséget nem mutató Németországtól, az egyetlen jelentős különbség Magyarország vonatkozásában, hogy Ausztriával közvetlen határunk van. Bár az Ausztria számára egy pillanatra visszanyert, majd újra elveszni látszó "szélső bástya" szerep látszólag legalább annyi hátránnyal jár, mint előnnyel, Ausztria mégis érdekeltnek látszik abban, hogy a szétagolt, egymás iránt bizalmatlan keleti országok Bécsen keresztül intézett kereskedelmi és bankügyeik így maradjanak, azaz Bécs mintegy régió kívüli kelet-európai regionális központként funkcionáljon. Itt valódi ellenérdekről van szó: Kelet-Európának a csatlakozástól függetlenül is meg kellene teremteni a maga belső regionális központjait és belső regionális kapcsolatait. Ha ebben az

irányban sikerülne előrelépni, (és ez összefügg a térség belső, országközi infrastruktúrájának megerősítésével is, amiből *Szlovákia nem hagyható ki*) az nem csak Ausztria formális ellenérdekeltségét csökkentené, de az egész térséget felértékelné.

FONTOSABB CÍMEK ÉS INTÉZMÉNYEK, INFORMÁCIÓFORRÁSOK

Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium

Cím: 1077 Budapest, Dob u. 75/81

Információk: <<http://www.meh.hu/khvm/defhu.htm>> Telefon: (361) 322 02 20

Külügyminisztérium

Cím: 1027 Budapest, Bem rakpart 47

Információk: <<http://www.meh.hu/kum>> Telefon: (361) 156 80 00

Központi Statisztikai Hivatal

Cím: 1024 Budapest, Keleti Károly u. 5/7

Információk: <<http://www.ksh.hu>> Telefon: (361) 345 6000

Magyar Tudományos Akadémia Világgazdasági Kutató Intézet

Cím: 1124 Budapest, Kálló esperes u. 15

Információk: <<http://vki3.vki.hu>> Telefon: (361) 319 9383

IRODALOMJEGYZÉK

Infrastruktúra és szolgáltatásai (I.–II.–III.) [Kiinduló helyzetkép] Szerzők: Dr. Ehrlich Éva (Infrastruktúra: összefoglaló helyzetkép, helyzetelemzés, helyzetértékelés); Dr. Csiba József - Fehér László - Dr. Jánosi Imre - Lovas József - Maitzl Erik - Polgár László - Preislerné Dr. Cserhalmi Dóra - Dr. Ritoók Pál (Vasúti közlekedés); Dr. Nadas Péter (Belvízi és tengeri hajózás); Dr. Ruppert László (Közúti - városi közlekedés); Tóth Károly (Légiközlekedés); Dr. Verbóczy János - Dr. Zsirai István (Kombinált szállítás); Dr. Chikán Attila - Gelei Andrea - Némon Zoltán (Készletezés és raktározás); Dr. Zsirai István (Logisztikai központok); Dr. Vargha Miklós (Vízgazdálkodás); Doros Béla (A Magyar Posta); Dr. Sallai Gyula - Dr. Kósa Zsuzsanna - Dr. Schmideg Iván (Távközlés);); Dr. Lengyel Márton (Turizmus). Európai Tükör Műhelytanulmányok. Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa 9., 10. és 11. kötetek. Budapest, 1997

Infrastruktúra: EU-csatlakozással kapcsolatos stratégiai kérdések (I.–II.) Szerzők: Dr. Ehrlich Éva (koordinátor); Dr. Csiba József - Fehér László - Dr. Jánosi Imre - Dr. Kerkápoly Endre - Lovas József - Maitzl Erik - Polgár László - Preislerné Dr. Cserhalmi Dóra - Dr. Ritoók Pál (Vasúti

közlekedés); Dr. Ruppert László (Közúti és városi közlekedés, személy- és áruszállítás); Dr. Nádas Péter (Belvízi és tengeri hajózás); Tóth Károly (Légiközlekedés); Dr. Verbóczy János - Dr. Zsirai István (A kombinált szállítás fejlesztése, különös tekintettel az EU-hoz történő csatlakozásonk feladataira); Dr. Vargha Miklós (Vízgazdálkodás); Doros Béla (Postai szolgáltatások); Dr. Sallai Gyula - Dr. Kósa Zsuzsanna - Dr. Schmideg Iván (Távközlés);); Dr. Lengyel Márton (Turizmus-stratégia). Európai Tükör Műhelytanulmányok. Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa 31. és 32. kötetek. Budapest, 1997

Közlekedési adatok 1987 – 1996 (Infrafüzetek 25) Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest, 1997

Magyar Statisztikai Évkönyv(ek) Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.

Budapest, 1998 június 18

TARTALOMJEGYZÉK

A MAGYAR KÖZLEKEDÉS HÁLÓZATAI ÉS AZ EURÓPAI CSATLAKOZÁS

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS	1
A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT JELENLEGI HELYZETE MAGYARORSZÁGON.....	1
Kínálati szempontok	2
<i>A magyar közlekedéshálózat térbeli szerkezete</i>	2
<i>A hálózati és jármű jellemzők alágazatonként, tendenciák</i>	3
<i>Vasút</i>	3
<i>Közút</i>	4
<i>A kombinált szállítás</i>	7
<i>Belvizi hajózás</i>	8
<i>Légi közlekedés</i>	8
A keresleti oldal elemzése	8
<i>Az áruforgalom jellemzői és szerkezeti megoszlása</i>	8
<i>A belföldi szállítások ágazati vonatkozásai</i>	10
<i>A nemzetközi szint, különös tekintettel a tranzit kérdésre</i>	12
Intézmény-oldali átalakulás és a magyar közlekedéspolitiká	13
<i>Az állam szerepének megváltozása</i>	13
<i>A liberalizáció kihívása, finanszírozás és méltányosság</i>	14
<i>Jogharmonizáció, mint cél</i>	15
<i>Az intézmények lebomlása és újratagolódása</i>	15
<i>A stratégia hiánya és a koncepciótlanság</i>	16
<i>Hivatalos (kormányzati, parlament által elfogadott) közlekedéspolitiká</i>	17
<i>Egyéb fejlesztési stratégiák</i>	19
AZ EU KÖVETELMÉNYEI	20
Mí történt az eddigiekben az EU alkalmazkodás terén	21
Mí várható a tagság előtti időszakban az alkalmazkodási folyamatban	22
Míért és milyen érdeke fűződik az EU-nak a magyar tagsághoz	23
Melyek a tagsághoz vezető út, majd a tagság legfontosabb előnyei és költségei Magyarország számára, és ehhez milyen együttműködést várunk az EU-tól	24
Az egyes EU-tagállamok érdekeltsege vagy ellenérdekeltsege, az utóbbi gyengítésére szolgáló magyar érvek	26
FONTOSABB CÍMEK ÉS INTÉZMÉNYEK, INFORMÁCIÓFORRÁSOK	27
IRODALOMJEGYZÉK	28
TARTALOMJEGYZÉK	29

(Ami kimaradt)

Autópálya hálózatot alkot: Nyugat-Európa
elszigetelt szakaszok. Kelet-Európa

Autópálya használati díj típusok Európában

nincs: "észak": B, NL, L, D, GB, S, SF
kapu-rendszer: "latin": F, I, ESP
matricás: "közép": A, CH, CZ, SK

3.3.1 Belföldi közlekedés

46. Áruszállítási munkamegosztás alakulása, árutonnakm teljesítmény alapján számítva, %

[%]	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Vasúti közlekedés	42,7	36,9	34,7	30,1	29,6	31,3
Közúti közlekedés	38,6	42,6	44,8	50,4	51,2	50,0
Vízi közlekedés	5,3	5,3	5,5	3,5	3,3	3,5
Légi közlekedés	0,04	0,02	0,03	0,04	0,1	0,1
Csővezetékes szállítás	13,4	15,2	15,0	16,0	15,8	15,1
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

40. Áruszállítási teljesítmény, millió árutonnakm

[átkm]	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Vasúti közlekedés	16782	11938	10015	7708	7724	8409
Közúti közlekedés	15179	13760	12946	12951	13365	13450
Vízi közlekedés	2087	1719	1575	904	866	930
Légi közlekedés	16	8	10	11	22	36
Csővezetékes szállítás	5287	4912	4326	4108	4106	4074
Összesen	39351	32337	28872	25682	26083	26899