

INDUSTRIA'99: KÖZLEKEDÉS

AZ EURÓPAI UNIÓBAN ÉS MAGYARORSZÁGON¹

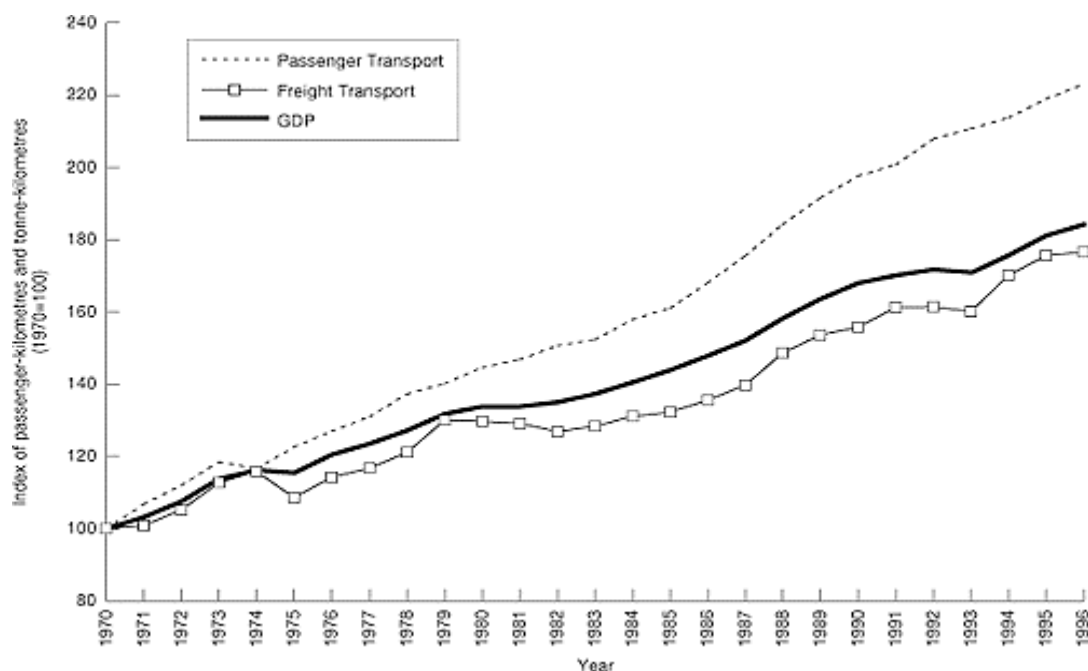
Fleischer Tamás

¹ Összeállítás az Industria'99 kiállítás Európa pavilonja számára a Hungexpo megbízásából.

BEVEZETÉS

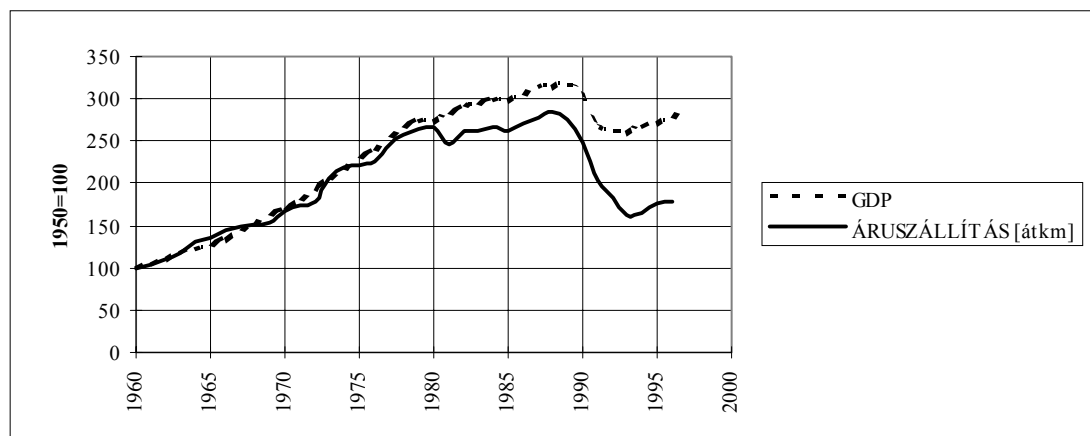
A közlekedési ágazat jelentős pozíciót foglal el az Európai Unió tagállamainak nemzetgazdaságában. A 15 tagállam összességében

- a közlekedés a GDP 7%-át termeli meg,
- az aktív dolgozók ugyancsak 7%-át foglalkoztatja;
- a közlekedés igényli a teljes energiafelhasználás 30%-át.



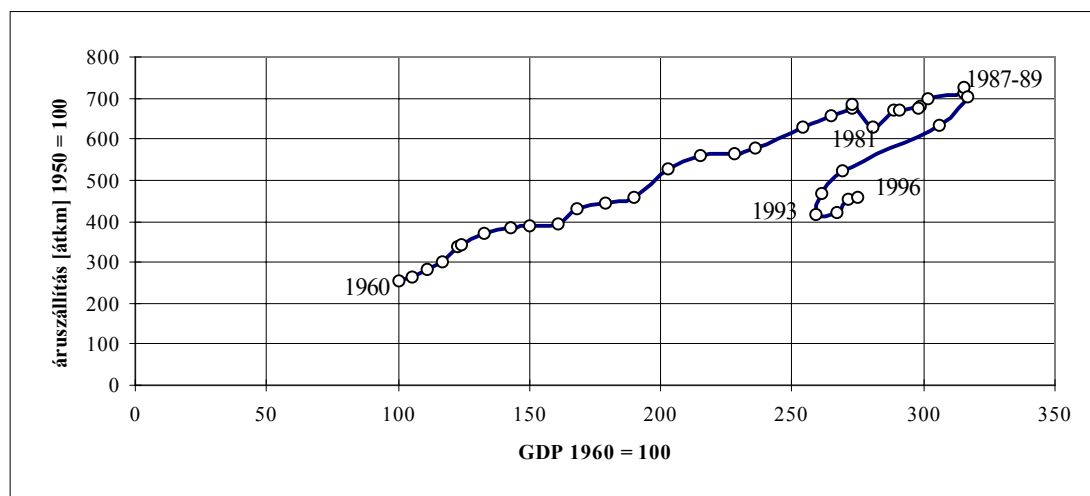
Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

1. ábra. A közlekedési teljesítmények és a GDP alakulása az Európai Unió 15 országában (1970 = 100) Az elmúlt húsz évben a közlekedés teljesítménye folyamatosan és többé-kevésbé egyenletesen nőtt: az áruszállítás összességében átlag évi 2,3%-kal, míg a személyforgalomban évi 3,1%-kal. Az előretekintésekben ma is a forgalom további növekedésével számolnak.



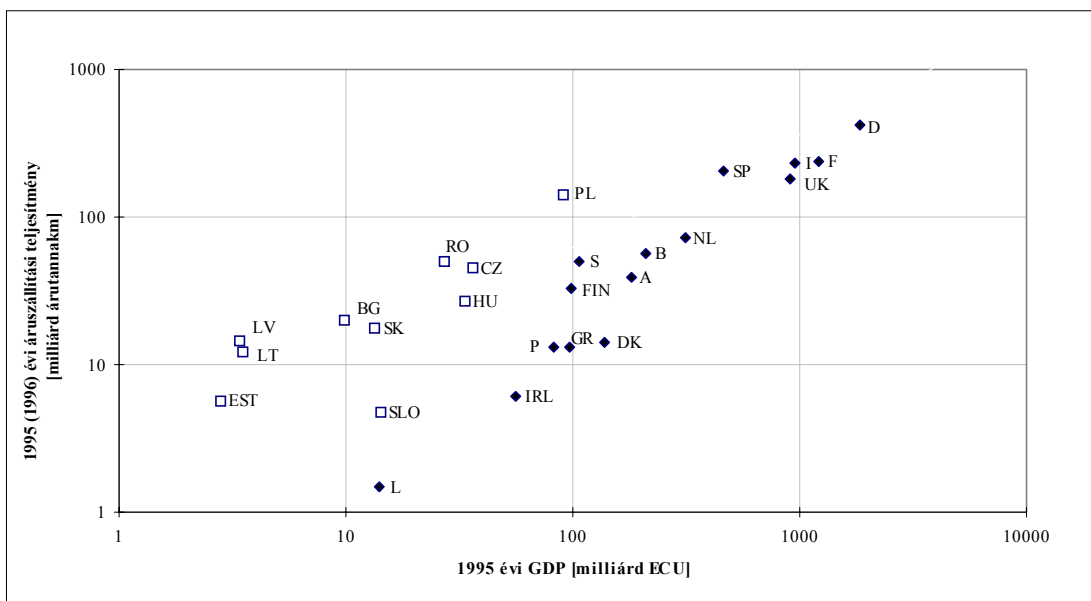
Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek és Közlekedési adatok 1987-1996 Infraczetek 25 KHVM

2. ábra. Az áruszállítási teljesítmények és a GDP alakulása Magyarországon (1960 = 100) A közép- és keleteurópai országokra, így hazánkra is a 80-as évek végéig a szállítási teljesítmények folyamatos emelkedése volt jellemző. A kilencvenes éveket mind a GDP mind a szállítások jelentős visszaesése jellemzi. Magyarországon már 1980-ban megfigyelhető egy törés: az áruszállítások tovább növekedtek, de elmaradva a GDP növekedési pályájától. Az 1987-89-es fordulat után viszont 1993-ra a GDP az 1979. évi, az áruszállítási teljesítmény az 1968-as szintre esett vissza.



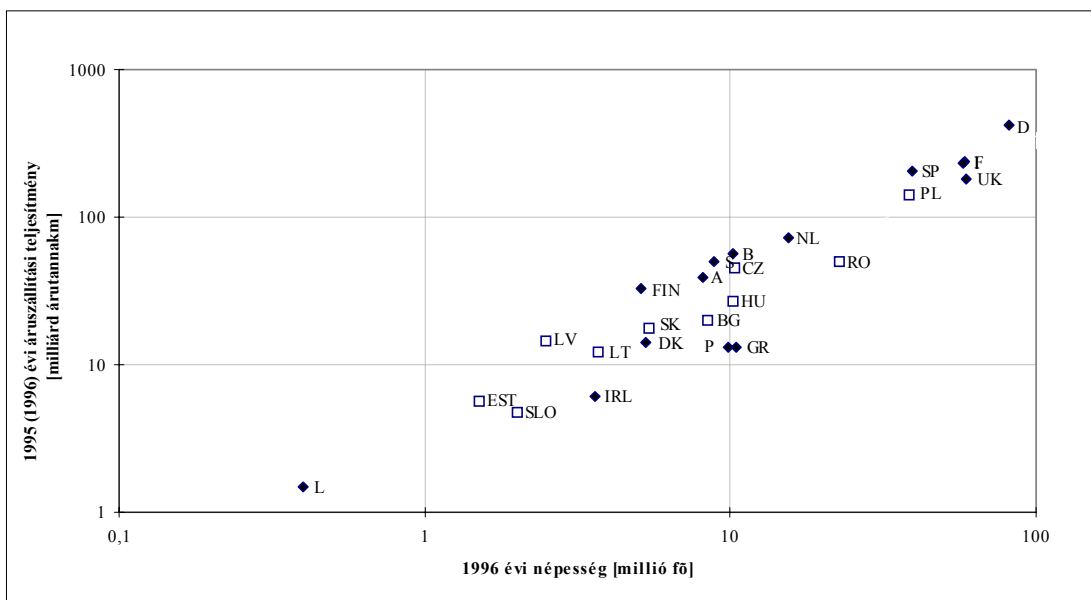
Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek és Közlekedési adatok 1987-1996 Infraczetek 25 KHVM

3. ábra. Az áruszállítási teljesítmények és a GDP összefüggése Magyarországon



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

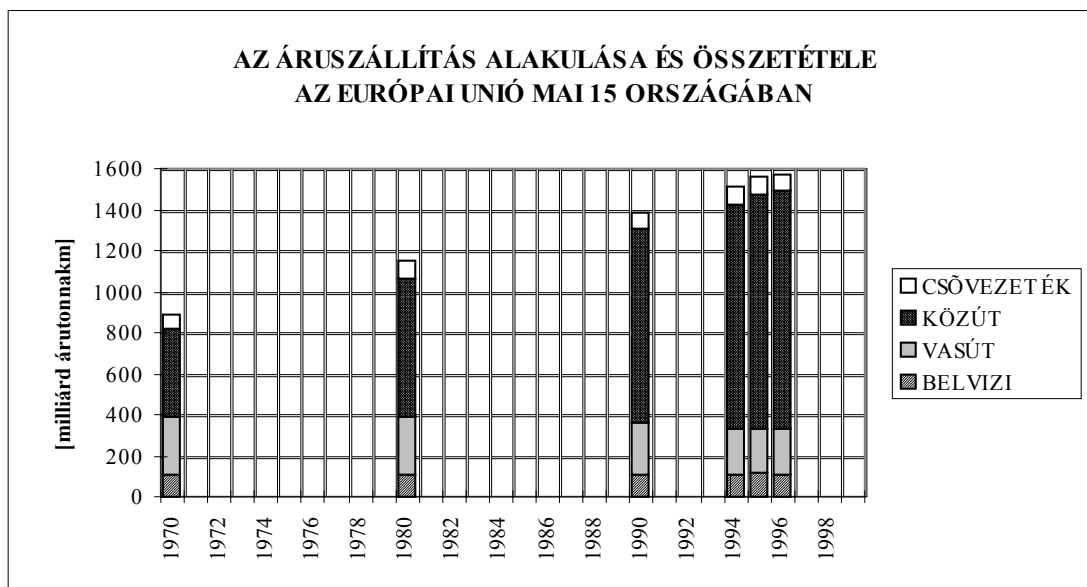
4. ábra. Összefüggés az áruszállítási teljesítmények és a GDP között az EU 15 és KKE 10 országában. Egységnyi GDP termeléséhez a KKE országokban sokkal nagyobb áruszállítási teljesítmény (és energiafogyasztás) párosult. A korreláció inkább a népességszám és az áruszállítás között áll fenn: egy azonos népességű, de szegényebb ország kisebb jövedelme ellenére közel ugyanannyi szállítást bonyolít le.



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

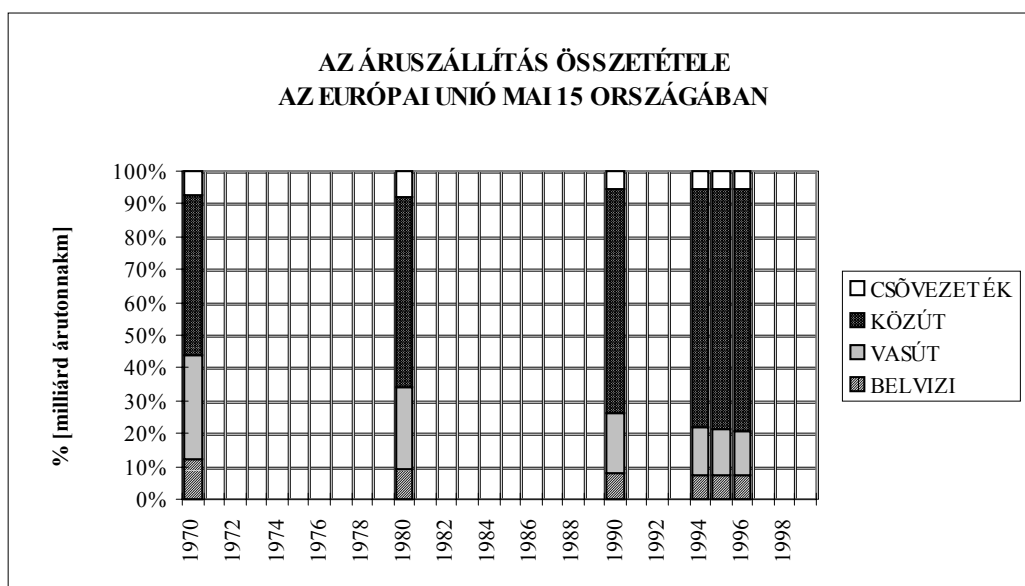
5. ábra. Összefüggés az áruszállítási teljesítmények és a népességszám között az EU 15 és KKE 10 országában

AZ ÁRUSZÁLLÍTÁS TRENDJEI EURÓPAI ÖSSZEHAJONLÍTÁSBAN

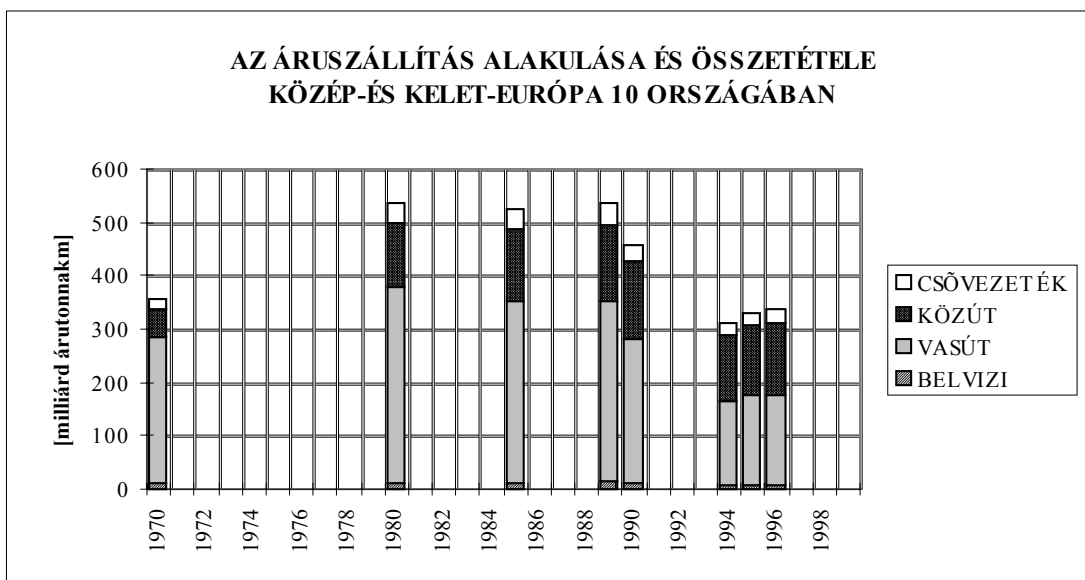


Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

6. ábra. Az áruszállítási teljesítmények alakulása és összetétele az EU 15 országában. A növekedés a közúti áruszállítás növekedéséből adódik. A vasúti szállítás volumene is csökkent, a belvizi szállítás stagnált, a csővezetékek forgalma emelkedett. Részarányát tekintve egyedül a közút emelkedett: 25 év alatt félről háromnegyedre.



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

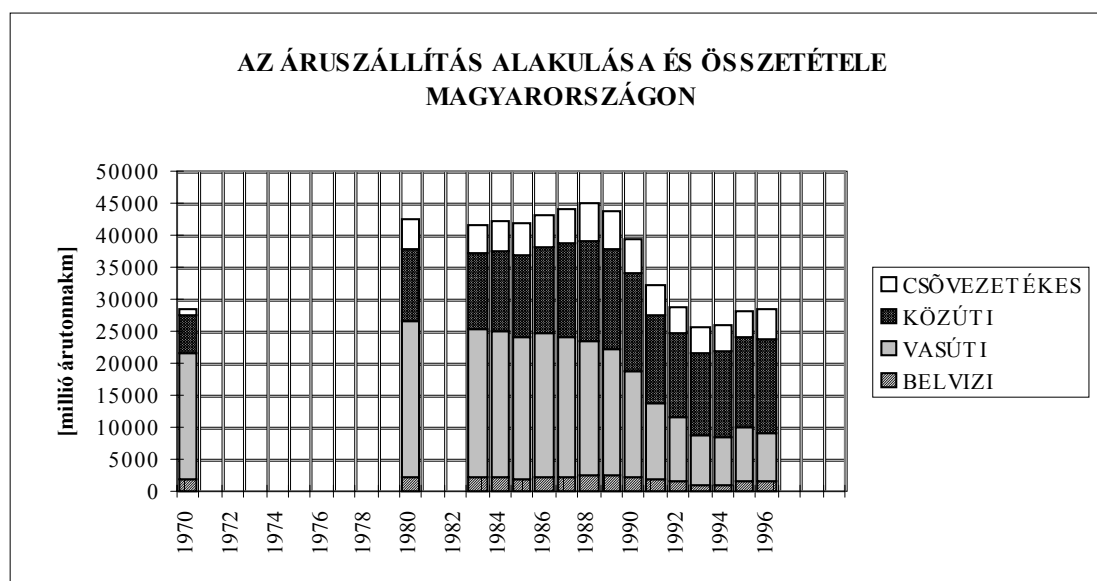


Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

8. ábra. Az áruszállítási teljesítmények alakulása és összetétele Közép- és Kelet-Európa 10 országában. 1989-ig az áruszállítás volumene valamennyi alágazatban nőtt. A kilencvenes évek visszaesése során a közúti szállítások közel szinten maradtak, a többi alágazat teljesítménye viszont a felére csökkent. Részarányát tekintve 1989-ig szolidan, azóta rohamosan teret nyer a közút az összes áruszállításon belül. Ezzel együtt is jelenleg a KKE országokban még az vasút adja az összes áruszállítási teljesítmény felét.

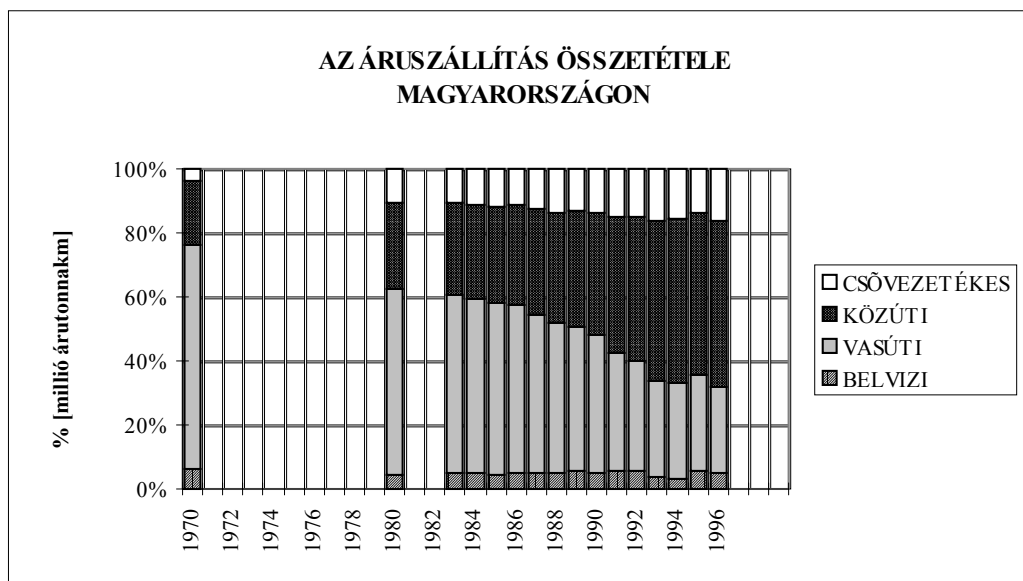


Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat



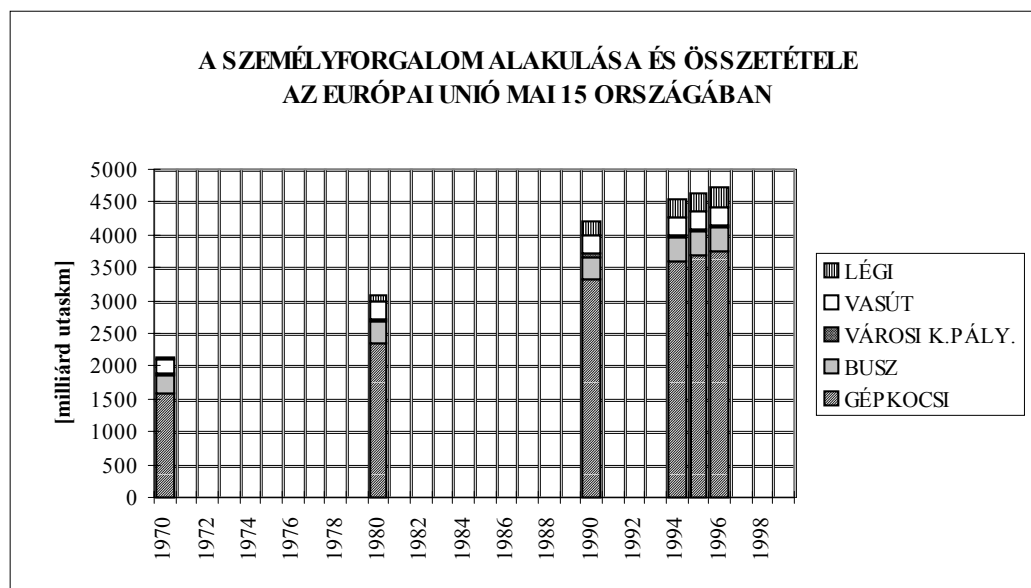
Forrás: Közlekedési adatok 1983-1992, 1987-1996 Infrafüzetek 4 és 25 KHVM

10. ábra. Az áruszállítási teljesítmények alakulása és összetétele Magyarországon. A diagram profilja a KKE országok jellegzetességeit mutatja, a 80-as évek végi markáns tendenciaváltással, bár a közút előretörése és a vasút térvesztése korábban elindult. Köztes helyzetünk jól jellemezhető a vasút/közút egymáshoz viszonyított arányával: A mai magyar helyzet, amikor a vasút áruszállítási teljesítménye fele a közúténak a mai EU-országok együttesében 20 évvel előbb, 1976-ban következett be; ezzel szemben a KKE országok mai 55/45-ös aránya a hét évvel korábbi magyar helyzetnek felel meg. *Hozzá kell tenni, hogy a vasút térvesztésének ez a negyedszázados előrenyomulása egyáltalán nem egy kívánatosnak tekintett elmozdulást testesít meg.*



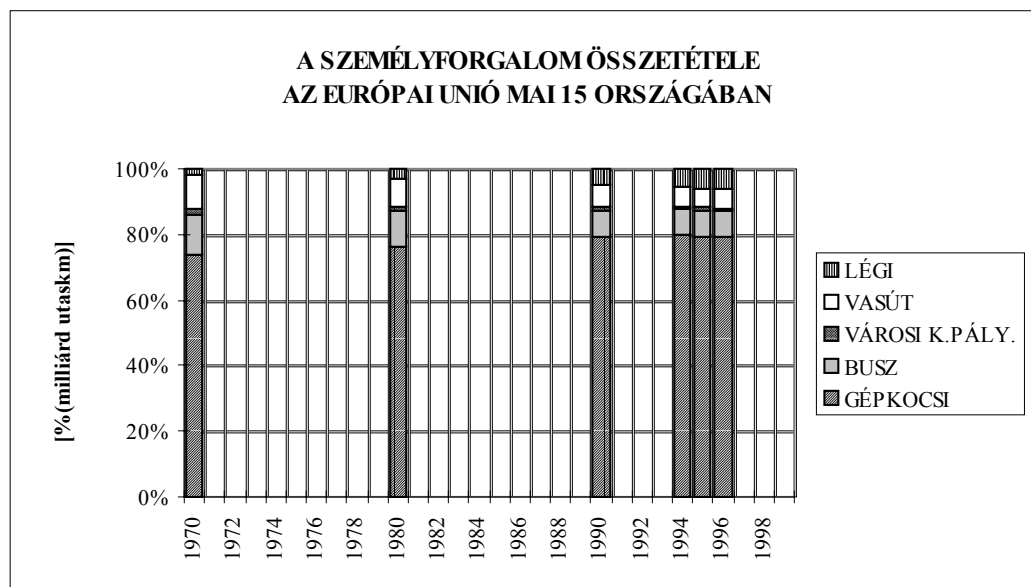
Forrás: Közlekedési adatok 1983-1992, 1987-1996 Infraczetek 4 és 25 KHVM

A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS TRENDJEI EURÓPÁBAN ÉS MAGYARORSZÁGON



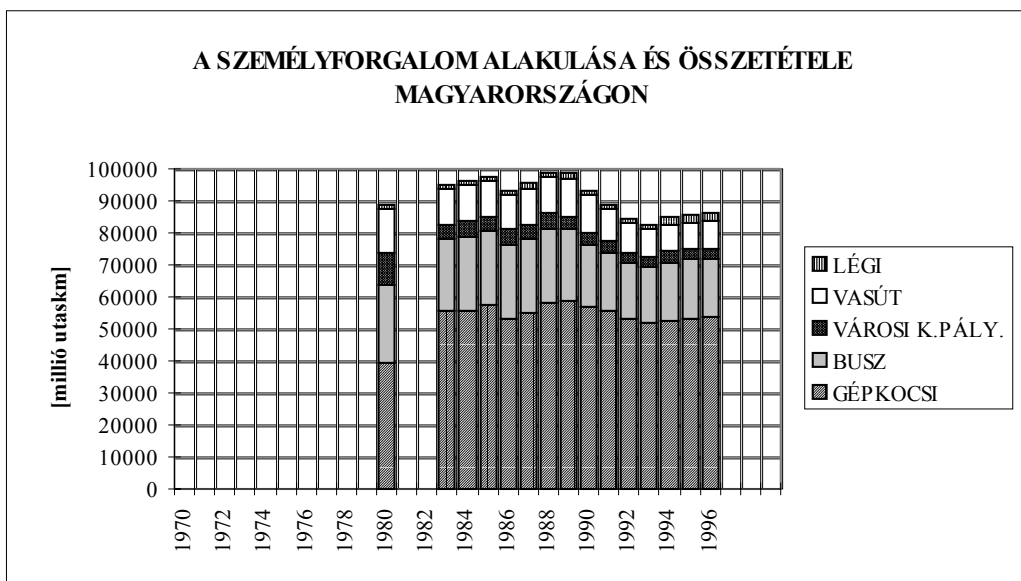
Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

12. ábra. A személyszállítási teljesítmények alakulása és összetétele az EU 15 országában. A gépkocsi nagyarányú térnyerése a 70-es évekre lényegében lejátszódott; azóta valamilyen mértékben mindegyik ágazat részesül a volumen jelentős növekedéséből, bár folytatódott a szárazföldi tömegközlekedés részarányának visszaszorulása. A legdinamikusabb növekedést ugyanakkor a légiforgalom produkálta.



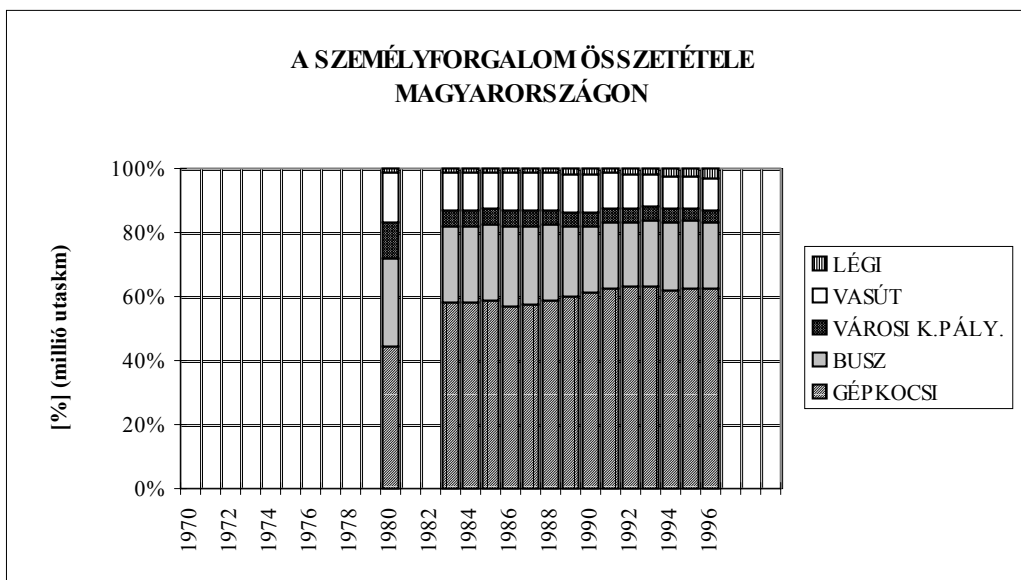
Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

13. ábra. A személyforgalom ágazatok közötti megoszlása az EU 15 országában



Forrás: Közlekedési adatok 1983-1992, 1987-1996 Infrafüzetek 4 és 25 KHVM

14. ábra. A személyforgalom alakulása és összetétele Magyarországon. A rendszerváltással járó visszaesés kisebb volt, mint az áruforgalom esetében, továbbá jobban érintette (a légiforgalom kivételével) a közforgalmú közlekedést, mint az egyéni közlekedést. Így a gépkocsiforgalom a mérséklődő volumen-növekedés ellenére tovább növelte a részarányát a forgalomban. (Az egyéni forgalom alakulásának megítélését statisztikai átállási problémák bizonytalanná teszik).



Forrás: Közlekedési adatok 1983-1992, 1987-1996 Infrafüzetek 4 és 25 KHVM

15. ábra. A személyforgalom ágazatok közötti megoszlása Magyarországon

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA AZ EU-BAN ÉS MAGYARORSZÁGON

A közös Európai Unió közlekedéspolitika alapmotívuma: **egységes hálózat az egységes piachoz**. Az Unió közös közlekedéspolitikája hét pilléren nyugszik.

A közös európai közlekedéspolitika hét pillére:

1. hatékonyan működő és az emberek és áruk mozgását megkönnyítő *belső piac*;
2. a legmegfelelőbb technológiát alkalmazó *koherens és integrált közlekedési rendszer*;
3. egy *Transz-Európai közlekedési hálózat*, amely összeköti a nemzeti hálózatokat, lehetővé teszi azok együttműködését és az Unió perifériális régióit összekapcsolja a központtal;
4. a közlekedési rendszerbe beleépülő *környezet iránti elkötelezettség*, ami elősegíti a nagyobb környezeti problémák megoldását;
5. a lehetséges legszigorúbb *biztonsági előírások* előmozdítása;
6. a közlekedésben dolgozók és a felhasználók védelmét és érdekeit szolgáló *szociálpolitika*;
7. *a kapcsolatok fejlesztése harmadik országok felé*.

A pillérek többsége tehát a piaccal, a környezettel, a biztonsággal és a társadalommal foglalkozik, a hétből csak három irányul közvetlenül a kapcsolatok alakítására: nevezetesen a kapcsolatok egységes rendszerének megteremtésére, a meglévő hálózatok összekötésére és a távolabbi térségek bekapcsolására. Azokkal a közlekedési feladatokkal, amelyek az egyes országok vagy régiók belső kapcsolatait érintik, – a szubszidiaritási elv értelmében – általában nem foglalkoznak Közösségi szinten.

*

A magyar kormány által 1995-ben, a parlament által 1996-ban elfogadott magyar közlekedéspolitika az alábbi stratégiai irányokat nevezi meg::

- az Európai Unióba történő integrálódás elősegítése;
- a szomszédos országokkal való kapcsolatok javítása;
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi és települési fejlődésének elősegítése;
- az emberi élet és a környezet védelme
- hatékony és piacokonform közlekedésszabályozás

A közlekedéspolitika a stratégiai irányokhoz megvalósítandó feladatokat rendel, amelyeket alágazati főirányok szerint tárgyal, majd a megvalósítás eszközzrendszerével, közgazdasági és jogi környezetével foglalkozik.

TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATOK

A Transzeurópai Hálózatok koncepciója az infrastruktúra három nagy területét: a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak fejlesztési programját öleli fel. Első ízben 1989-ben a strassbourgi EK csúcsertekezleten vitatták meg az elképzelést, majd külön fejezetként (XII.) bekerült az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésbe. Azóta a transzeurópai hálózatok kérdése folyamatosan napirenden van és többek között a Közösség közlekedéspolitikájának is fő pillérét képezi. (Dr Molnár Éva – Zsolnai Tamás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995)

Az Európai Unió 1996-os irányelveiben az alábbiakban rögzítette újra a Transzeurópai Közlekedési hálózat célkitűzéseit:

- személyek és áruk mobilitásának biztosítása,
- magas minőségű infrastruktúra kínálata a felhasználóknak,
- a közlekedés valamennyi módjának kombinálása,
- a meglévő kapacitások optimális kihasználása,
- együttműködésre való alkalmasság (térségek, közlekedési módok stb. között),
- a Közösség teljes területének lefedése,
- a kibővítés lehetővé tétele (korábban az EFTA-országok,) Közép- és Kelet-Európa valamint a Mediterránium felé

A transzeurópai közlekedési hálózat magába foglal különböző infrastruktúrákat (utak, vasutak, víziutak, kikötők, repülőterek, navigációs berendezések, intermodális árukezelő terminálok, és csővezetékek); továbbá ezen infrastruktúra működtetéséhez szükséges szolgáltatásokat. Valamennyi összetevőt az jellemzi, hogy részben meglévő, kijelölt elemekből áll össze, részben pedig a célkitűzések teljesítésére alkalmas új, általában kiemelkedő szintű szolgáltatást nyújtó fejlesztések szükségesek a hálózat összefüggéseinek a megteremtéséhez.

A Miniszterek Tanácsa és az Európai Parlament 1994 áprilisában hozta nyilvánosságra az összes közlekedési módra kiterjedően a jövőbeli hálózatokra vonatkozó irányelveit.

56 000 km-nyi korszerű forgalomirányítási felszereléssel ellátott *autópálya és jóminőségű közúti főúthálózat*, amely minden európai régiót megközelíthetővé tesz;

70 000 km-nyi *vasúthálózat*, beleértve a nagysebességű vasúthálózatot és a kombinált szállításra létrehozott folyosókat, amelyek a régiókat és a kikötőket teszik elérhetővé;

A vasúti, közúti, belvizi és tengeri hajózási folyosókon alapuló *kombinált szállítási hálózat*, a hozzá tartozó és a különböző közlekedési módok közötti áru mozgást lehetővé tevő váltópontokkal;

12 000 km-nyi hajózható *belvizi közlekedési hálózat*;

267 kijelölt *transz-európai repülőtér rendszere*

hatékony és versenyképes, jól felszerelt *tengeri kikötők*;

európai *tengerhajózási forgalomirányító rendszer*;

légi forgalomirányító rendszer amely integrálni képes a meglévő felügyeleti, kommunikációs és forgalomirányító rendszereket

korszerű információs és irányítórendszer amely a teljes közlekedési hálózaton képes a forgalmi áramlatok kiegyenlített kezelésére.

Alá kell húzni, hogy **a felsorolt tervek feltételezik, hogy az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kötnek össze.**

Közép- és Kelet-Európában nem elegendő a nagy európai hálózatokhoz való kapcsolódást tekinteni a jövő feladatának, de ezzel párhuzamosan azt is biztosítani kell, hogy a belső hálózatok olyan működő rendszereket alkossanak, amelyek képesek a régió és az egyes országokon belüli kapcsolatokat ellátni. A régióközi hálózatelemek nem helyettesíthetik ezt a belső kapcsolatrendszert, sőt, hatékony működésük feltétele az alattuk feltételezett szint megléte és jó működése.

Az Unió közlekedéspolitikájában jelentős figyelmet kap az elképzelésekhez hozzárendelt, a becslések szerint 2010-ig mintegy 400 milliárd ECU-t kitevő finanszírozási igény. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy ezt döntő részben a projekt által közvetlenül érintett országoknak kell előteremteniük. 1995-ben a Közösség (Council Regulation (EC) No. 2236/95) külön is szabályozta egyfelől azokat a kritériumokat, amelyeket a projekteknek teljesíteniük kell ahhoz, hogy egyáltalán betervezhető legyenek közösségi társfinanszírozásra, másfelől megszabta, hogy az transzeurópai hálózathoz kapcsolódó előtanulmányok, megvalósíthatósági vagy hatástanulmányok legfeljebb a költségek 50%-ig, a teljes beruházás pedig legfeljebb az összes költségek 10 %-ig részesíthető közösségi támogatásban.

A transzeurópai közlekedési hálózat 14 kiemelt beruházási projektje

Az Európa Tanács 1994 decemberében Essenben tartott ülésén prioritást adott összesen tizennégy, a Transzeurópai Közlekedési Hálózat részét képező kiemelt projektnek. Az eredeti megfogalmazás szerint kiemelt cél a közúti áruszállítás helyettesítése, a tőkekiadások 80%-a vasútépítésre fordítandó és további 9% közút és vasút közötti kapcsolat megteremtésére. A kiválasztott projektek a következők:

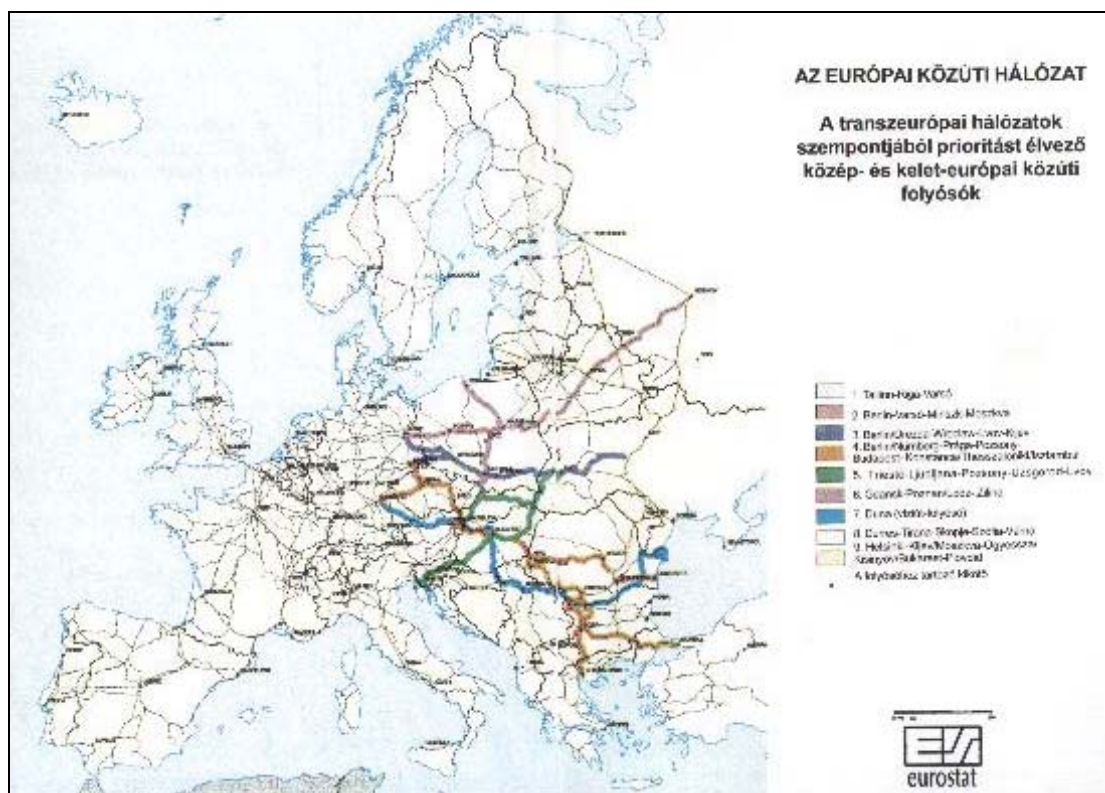
- É-D nagysebességű vasúti/kombinált fuvarozási tengely: Berlin–Nürnberg, München–(Brenner)–Verona (958 km NSV)
- Nagysebességű vasúti sugarak: Brüsszel–Párizs, Brüsszel–Frankfurt, Brüsszel–Amszterdam, Brüsszel–London (1176 km NSV)
- Déli nagysebességű vasút: Montpellier–Madrid–Dax (1601 km NSV)
- Keleti nagysebességű vasút Párizs–Strasbourg/Mannheim (551 km NSV)
- Batáv vasút/kombinált fuvarozás Rotterdam–német határ (160 km V)
- K-NY nagysebességű vasút/kombinált fuvarozás Lyon–(alagút)–Milánó–Triest (734 km NSV)
- Görög autópályák (1580 km AP)
- Portugál bekötés vasúton és közúton Lisszabon–La Coruna, Lisszabon–Madrid, Lisszabon– Sevilla (2279 km V, 2963 km közút főleg korszerűsítés)
- Ir vasutak (502 km V főleg korszerűsítés)
- Malpensa milánói repülőtér bővítés (R)
- Dán-svéd közúti és vasúti híd/alagút (H)
- Skandináv háromszög vasút/autópálya (1800 km multimodális)
- UK tranzit ír közúti kapcsolat (1530 km részben AP, részben korszerűsítés)
- London–Manchester–Glasgow vasút (850 km V korszerűsítés)



Forrás: Le réseau de transport transeuropéen. Fiches. Conseil européen de Cardiff, Juin 1998. Direction Générale des Transports

16. ábra. A Transzeurópai Közlekedési Hálózat 14 kiemelt projektje. A 14 projekt összköltsége (1997-es áron) 111 Md ECU. 2005 végére kell elkészülniük. A tervezet jellegzetessége, hogy az EU magterületén elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva épül meg közel 5000 km nagysebességű új vasúti pálya, míg innen távolodva a másik súlypontot a peremvidékek (GR, PR, IRL, S-FIN) meglévő hálózatainak autópályákká, hagyományos, de korszerű, 200 km körüli sebességre alkalmas vasutakká, illetve autoutakká történő korszerűsítése jelenti.

PÁNEURÓPAI KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT



Forrás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995

17. ábra. A transzeurópai hálózatok szempontjából prioritást élvező közép- és kelet-európai folyosók. A tervezet jellegzetessége, hogy elsősorban az EU térségéből sugárirányban kialakuló kapcsolatokra helyez súlyt.

Az Unió szorgalmazza, hogy saját transzeurópai közlekedési hálózatát kiterjesszék a tagjelölt országok területére, illetve azon is túl kelet felé. Neil Kinnock közlekedési biztos hangsúlyozta, milyen gazdasági jelentősége van annak, hogy a tagjelölt országoknak hatékony hálózatuk legyen, amelyik kapcsolódik a nyugat-európai hálózathoz. A TINA nevű program keretében megkezdődött a legfontosabb prioritások, valamint a közös érdeklődésre számot tartó projektek és ezek életképességének meghatározása.

A program egyik célja, hogy a következő három évben fokozatosan kiterjesszék az Unió saját, transzeurópai hálózataira vonatkozó irányelvek hatályát valamennyi tagjelölt országra. A kezdeményezés középpontjában a pán-európai közlekedési partnerkapcsolat koncepciója áll, eszerint az érintett országoknak, az EU-nak, a különböző nemzetközi pénzügyi intézményeknek, a magánberuházóknak, a munkáltatóknak és a szakszervezeteknek egyaránt fontos szerepe van az új közlekedési kapcsolatok kialakításában.

Az EU Phare programja évi 200 millió ECU-t különít el a közlekedési projektekre, ezen belül is kiemelten a tíz intermodális közlekedési folyosóra. A becslések szerint legalább 50 milliárd ECU-re lesz szükség ahhoz, hogy a megjelölt tíz közlekedési folyosó közlekedési pályáit a nyugati szabványoknak megfelelően korszerűsítsék. A figyelmet igyekeznek majd arra összpontosítani, hogy a tagjelölt országok a lehető leghamarabb bevezessék az Unió szabványait, mivel ez az előfeltétele annak, hogy a következő 15 évben végre lehessen hajtani a tervbe vett közlekedési hálózatfejlesztéseket. (Csatlakozási helyzetkép közlekedésben. Forrás: Európai Bizottság. Euro Info Service, 1998. Minden jog fenntartva)

A Phare program által elkülönített évi 200 millió ECU 15 év alatt 3 milliárd; ha ezt kizárólagosan a 10 folyosóra fordítják, akkor sem haladja meg a várható költségek hat százalékát. Az 50 milliárd ezt leszámítva is ugyanannyi: a tagjelölt országok összes, az *elkövetkező 15 évben várható GDP-jének egy százaléka*. Tehát a teljes GDP egy százalékát folyamatosan ezen egyetlen beruházásra kellene fordítani másfél évtizeden keresztül. – Az EU 15 tagállama 1994-ben 67 milliárd ECU-t fordított *összesen* közlekedési beruházásokra, ami nem haladta meg a 15 EU-ország azévi GDP-je 1,1%-át. Ugyanez az összeg a 10 tagjelölt ország 1995 évi összevont GDP-jének meghaladná a negyedét!

*

Az Európai Unió nagymértékben szorgalmazza, hogy az EU törvényhozásban kialakult elemeket a tagjelölt országok már csatlakozásuk előtt bevezessék. Jelenleg olyan intézkedések kerültek előtérbe, mint a kereskedelmi járművek súlya és méretei, a hivatásos jogosítvány birtoklásának feltételei, vagy járművek emissziójára vonatkozó környezetvédelmi szigorítások. Fogadó országként azt is végig kell azonban gondolni, hogy a céljában vitathatatlanul korszerű előírások gyors bevezetése milyen társadalmi, foglalkoztatási, finanszírozási, versenypozíciót érintő stb. hatásokkal jár.

Magyarországon a 30 000 km-es országos közúthálózat folyamatos állapotfenntartása 1998-as árszinten évi 27 milliárd forintot igényelne. Még ennek az ideális összegnek is a többszörösét, becslések szerint mintegy 88 milliárd forint egyszeri ráfordítást igényelne viszont a számítások szerint a jelenlegi 10 tonnás maximális megengedett tengelyterhelésnek az EU-ban elfogadott 11,5 tonnára történő felemelése, illetve a 40 tonnás megengedett maximális jármű-összsúly 44 tonnára történő emelése. (88 milliárd forint az 1997 évi magyar GDP 1%-ának felel meg!) A számítás nem tartalmazza az intézkedésnek a további 105 000 km-t kitevő önkormányzati úthálózatra gyakorolt hatását, továbbá az abból adódó átmeneti következményeket, hogy a magasabb terhelhetőség előnyeire egyelőre a hazai gépjárműpark nem tudja kihasználni, tehát az ebből adódó fuvarozói megtakarítások szinte kizárólag a versenytársakat hozzák előnyösebb pozícióba. (A számadatok forrása: Hórvölgyi Lajos: A magyar közúthálózat szerepe a hazai szállítási rendszerben, a közútkezelő szervezet fejlődése, jelenlegi helyzete. Útgyáldalkodás és finanszírozás Magyarországon, Világbanki szeminárium 1998 szept 23-24 Budapest.)

KÖZLEKEDÉS ÉS KÖRNYEZET

Az utóbbi két évtized folyamán jelentős szemléletváltás következett be az EU-ban a közlekedés és a környezet kölcsönhatásainak kezelésében. A korszerű megközelítés jellemzője, hogy a közlekedés gazdasági, társadalmi és természeti környezetét átfogóan és komplex szemlélettel veszi szemügyre. Így tudatosítható, hogy a közlekedés nem egyoldalú kiszolgálója a vele szemben támasztott igényeknek, hanem jelentős mértékben maga generálja azokat. Nem csak a közlekedés által okozott *kibocsátások* mértéke csökkentendő, de – elsőként városok és települések erősen igénybevett területein – a *forgalom mértéke* is.

- Előtérbe kerültek olyan törekvések, amelyek a *közlekedési kínálat és a kereslet összhangját* nem csak a kínálat oldaláról (a lehetőségek növelésével), de adott esetben a *kereslet befolyásolásával* (az igények csökkentését lehetővé tevő beavatkozásokkal) is igyekeznek megteremteni.
- Az átfogó szemlélet közlekedési és *közlekedésen kívüli intézkedéseknek* a korábbinál jobb összehangolását igényli. Ennek egyik kerete a közlekedési döntési folyamatokba beágyazódó, annak minden elemét átható környezeti szemléletmód, illetve az ezt megalapozó, *közlekedéspolitikába integrálódó környezetvédelem*.
- A környezetpolitikának is változik az eszköztára és előtérbe kerülnek a piaci körülményekhez illeszkedő, hatásukat *közgazdasági eszközrendszeren* keresztül kifejtő ösztönzési elemek. A közlekedési ágazatok esetében ez sok esetben összefonódik magának az infrastruktúra működtetésének (hatékonyági okokból történő) piaci viszonyok közé helyezésével.

Az EU 5. Környezeti akcióprogramja más ágazatok mellett a közlekedési szektornak is külön figyelmet szentelve hat fő stratégiai célt állapított meg a közlekedési torlódások és a szennyezéskibocsátás lecsökkentésére:

- a *területfejlesztési- és rendezési tervezés* javítása (azaz már a közlekedés potenciális célpontjainak kialakulásakor jobban oda kell figyelni),
- a beruházások tervezésekor és a működési díjak megállapításánál a közlekedés (környezeti költségeket is magába foglaló) *externális költségeinek fokozott érvényrejuttatása*,
- a "*tiszta*" közlekedési ágazatok (vasút, hajózás, kombinált szállítás) versenypozíciójának javítása,
- a *tömegközlekedés fejlesztése*,
- kevésbé szennyező járművekhez és tisztább üzemanyagokhoz vezető *technológiák fejlesztése*, és

- az *egyéni gépkocsihasználat csökkentésének* előmozdítása.

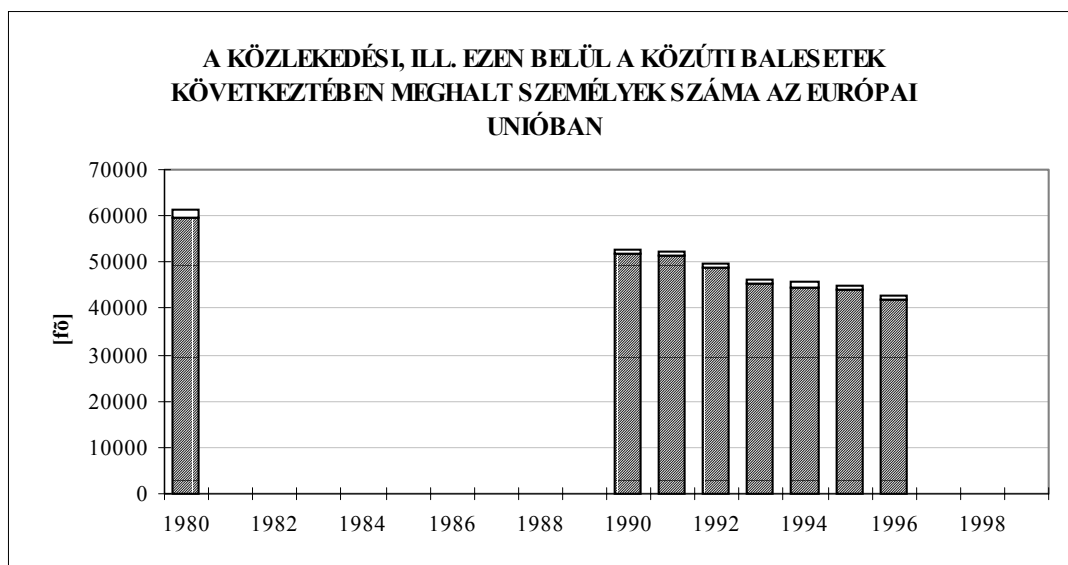
Láthatóan csak egy stratégiai cél (a technológiai fejlesztés) irányul *közvetlenül* a kibocsátások csökkentésére, a többi elem a szennyezés létrejöttét *közvetve* kívánja megelőzni (eszközváltáson, tömegközlekedési kínálaton, a célpontok gondos kialakításán illetve közgazdasági szabályozórendszeren keresztül).

Az EU 5. Környezeti Akcióprogramjának alapulvételével 1998 folyamán a Környezetvédelmi Minisztérium Magyarországon is kidolgoztatta a Nemzeti Környezetvédelmi Program keretében a közlekedési ágazatra vonatkozó szektortanulmányt. Ez a program tovább finomította, hogy a fenti stratégiai célokból milyen beavatkozások és intézkedések következnek *települési, országos és nemzetközi* szinten az egyes ágazatokban, ezen belül a közlekedés kínálati (infrastruktúra, jármű, üzemanyag) illetve keresleti (forgalom, fogyasztói magatartás) oldalán.

KÖRNYEZETI KIBOCSÁTÁSOK A SZENNYEZŐANYAGOK TÍPUSA SZERINT			
	Az Európai Unió országaiban 1994-ben		
	a teljes kibocsátás	ebből közlekedési eredetű	az egészből közúti eredetű
SZENNYEZŐANYAG	[millió tonna]	[%]	[%]
nitrogénoxid	12	63%	51%
szénmonoxid	43	66%	63%
szerves komponensek	13	40%	37%
kéndioxid	12	6%	4%
széndioxid (1995)	3048	26%	22%

Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

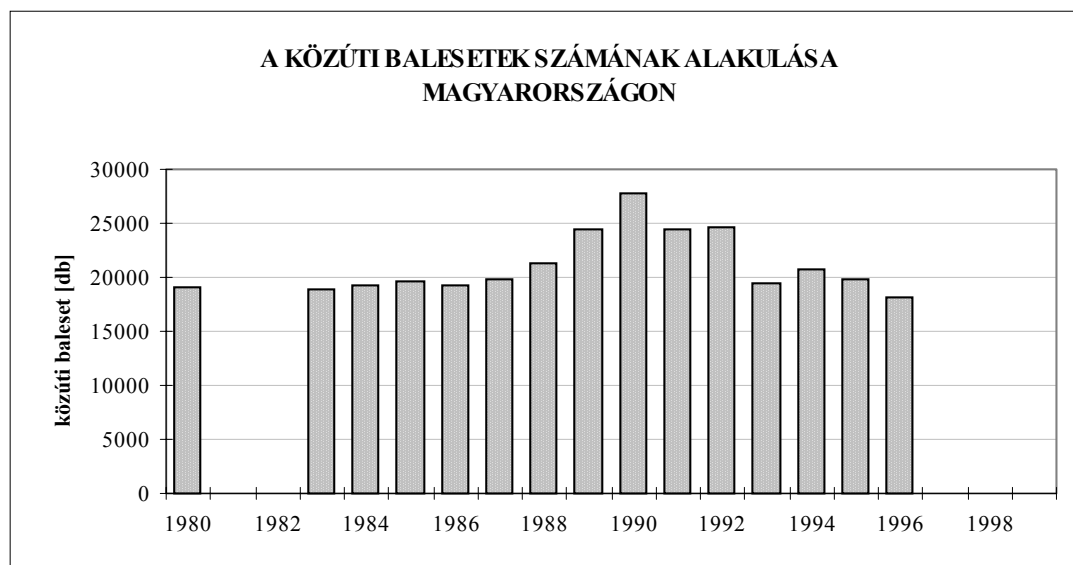
Közlekedésbiztonság



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

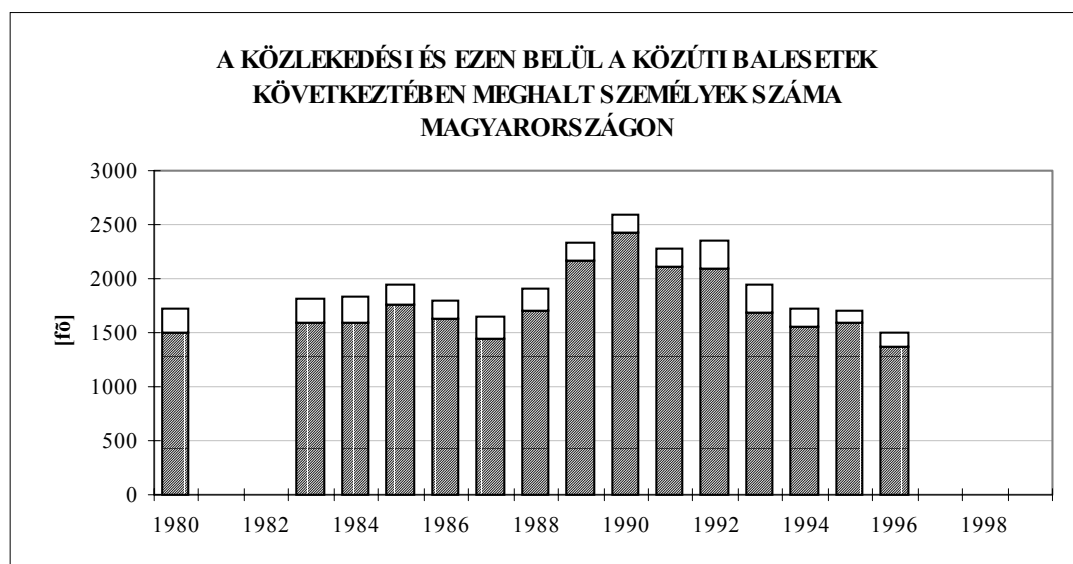
18. ábra. A közlekedési balesetek következtében meghalt személyek számának alakulása az Európai Unióban. (Vonalkázva a közúti közlekedési balesetkből eredő halálozás.) Az EU-ban a forgalom állandó növekedése ellenére a halálos közlekedési balesetek számát sikerült folyamatosan csökkenteni. Az állandó csökkenés külön-külön is jellemzi a tagállamokat, kivéve Görögországot, Spanyolországot és Portugáliát.

Hazai helyzet



Forrás: Közlekedési adatok 1983-1992, 1987-1996 Infrafüzetek 4 és 25 KHVM

19. ábra. A közúti balesetek számának alakulása Magyarországon. A rendszer-váltás időszakában – a többi közép- és kelet európai országhoz hasonlóan – Magyarországon is megugrott a balesetek száma. 1993-tól előbb visszaállt a korábbi szintre, majd megindult egy csökkenés is. Ugyanez a tendencia tapasztalható a halálos közlekedési balesetek számának alakulásában is.



Forrás: Közlekedési adatok 1983-1992, 1987-1996 Infrafüzetek 4 és 25 KHVM

20. ábra. A közlekedési balesetek következtében meghalt személyek számának alakulása Magyarországon.

A KÖLTSÉGEK MEGFIZETTETÉSE

Valamennyi stratégiai célkitűzéssel kapcsolatban végighúzódik az Unió elképzeléseken az a megfontolás, hogy a kívánatosnak tekintett célokat csak egy piackonform, hatékony eszközrendszer segítségével lehet a gyakorlatba átültetni.

A közlekedés minden formája együtt jár nemkívánatos mellékhatásokkal. Ezek közé sorolhatók a torlódások, a balesetek, a szennyezési kibocsátások, vagy a megépített infrastruktúrában létrejövő károk. A jelenlegi elszámolási rendszerek általában nem vesznek tudomást ezekről a mellékhatásokról, így ezek költségeit mások, nem a problémák okozói fizetik meg.

Az EU Bizottság 1995-ös Zöld Könyve "A közlekedés költségeinek méltányos és hatékony megosztása felé" arra törekszik, hogy a közlekedés résztvevői számára érzékelhetővé tegye az összes társadalmi ráfordítást, amely az adott utazás következtében merül fel. A cél nem a közlekedés drágítása, hanem a felhasználók ösztönzése hogy abban az irányban módosítsanak megszokott gyakorlatukon, hogy a közlekedés káros külső hatásai lecsökkenjenek.

A zsúfoltság csökkentésében lehetségesek technikai intézkedések, mint rádiós irányítás, számítógépes forgalomirányítás, menetközbeni elektronikus díjszedés stb.; de hosszú távon a forgalom csökkentésére van szükség, amit többek között az infrastrukturális kapacitások használatának következetes megfizettetésével lehet elérni. A Zöld könyv készítői ennek érdekében olyan időben is változó díjak mellett foglalnak állást, amelyek a segítségével a teljes tényleges működtetési és infrastruktúra költségek a használókra terhelhetők.

A balesetek csökkentése érdekében a tagállamok sebességkorlátozási, járművezetőket érintő és járműbiztonsági intézkedései mellett hangsúlyt kívánnak fektetni az egyéni felelősségvállalás fokozására. Ennek keretében a járművezetőknek az általuk okozott teljes kockázattal jobban arányosított módon kell biztosítási díjat fizetniük.

1997-ben külön Fehér könyv jelent meg "Az infrastruktúra-használat méltányos megfizetéséről". Ebben megállapítják, hogy rendszerében és mértékében egyaránt nagyon különböző az egyes tagországokban a költségek megfizettetésének a módja. Ezek az eltérések problémákat jelentenek azáltal, hogy

- torzítják a versenyt a tagállamok között,
- torzítják a versenyt az egyes közlekedési ágak között és az ágakon belül,
- hibásan veszik tekintetbe a közlekedés környezeti és társadalmi hatásait,
- megnehezítik az infrastrukturális beruházások finanszírozását

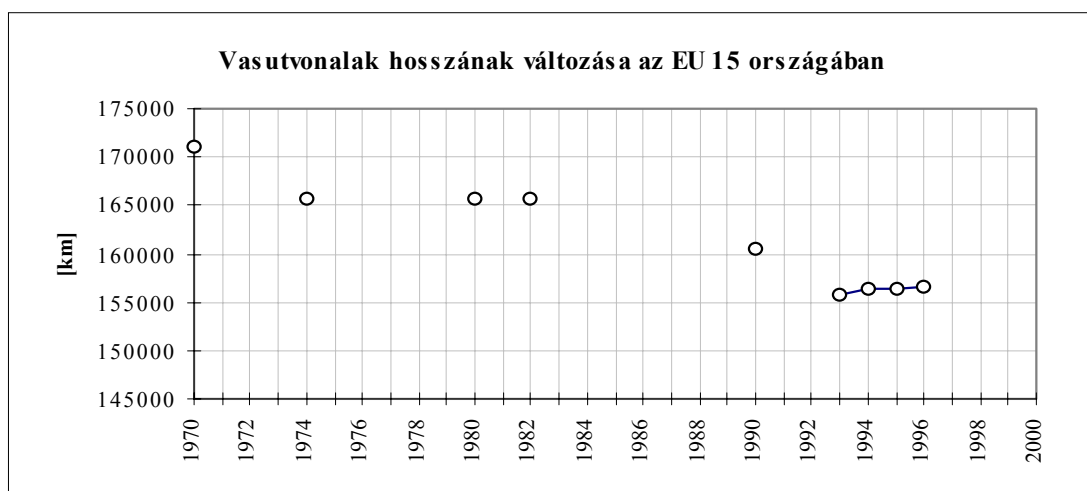
Az egységes piacon az infrastruktúra hatékony kihasználása és egy fenntartható közlekedési rendszer elősegítése érdekében négy alapelvet rögzítenek:

- az EU valamennyi tagállamában és valamennyi közlekedési ágazatban azonos alapelveket kell alkalmazni,
- az infrastruktúra megfizetésének a "használó fizet" elvén kell alapulnia,
- a díjaknak közvetlen kapcsolatban kell lenniük azokkal a költségekkel, amelyeket a felhasználó az infrastruktúrában és másutt előidéz,
- a díjaknak elő kell segíteniük az infrastruktúra hatékony használatát.

A valós költségek helyes ösztönzést adnak a felhasználóknak döntéseik meghozatalában: pl. olyan járműveket használnak, amelyek biztonságosak és kevésbé szennyezőek; olyan útvonalat választanak, amelyek kevesebb torlódással, baleseti kockázattal, káros környezeti hatással és út/pálya ártalommal járnak; más közlekedési ágat választanak.

VASÚT

Az Európai Unió országaiban az elmúlt harminc évet a vasúthálózat csökkenése jellemezte. Ez a folyamat 1974 és 82 között, a környezeti és energia gondok előtérbe kerülésével átmenetileg megtorpant, majd tovább folytatódott 1990-ig. 1970 óta 17000 km pálya, azaz a hálózat közel 10 százaléka szűnt meg, (miközben 1981 óta hosszban ennek a heted része, 2500 km nagysebességű vasút épült)



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

21. ábra. A vasúthálózat hosszának változása az EU 15 országában

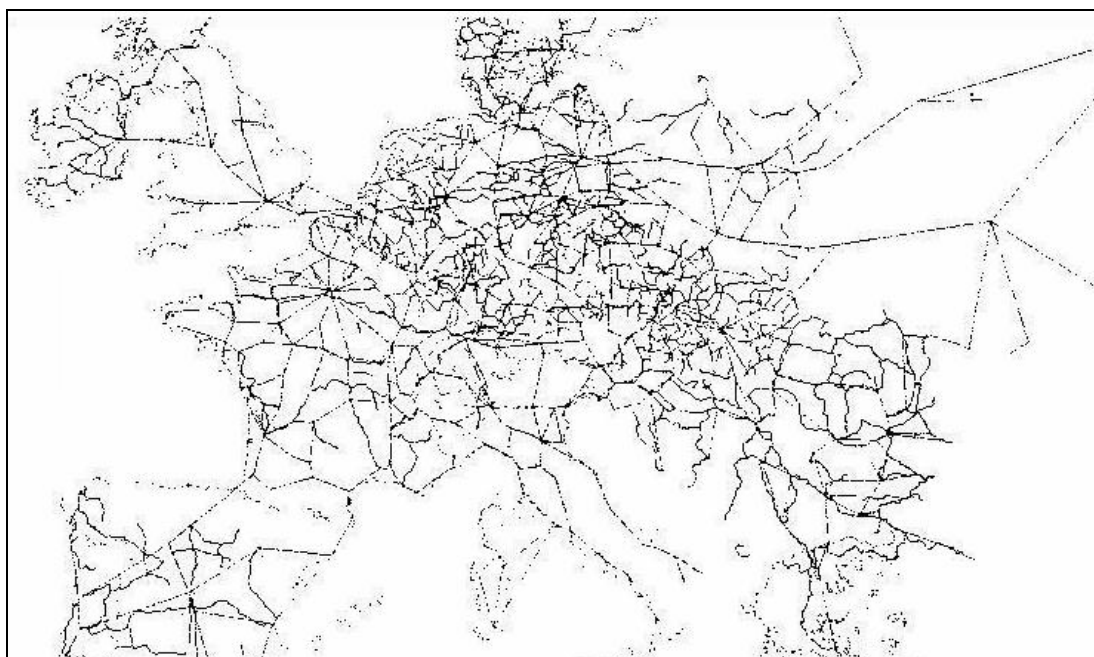
A kedvezőtlen folyamatok megállítására, sőt megfordítására törekszik a Közösség 1996-os Fehér Könyve a "Stratégia a Közösség vasútjainak életrekkeltésére".

Egyfelől a vasút pozíciójának és piaci részarányának fokozatosan romlása miatt úgy tűnik, a vasút nem képes megfelelni a piaci kihívásnak és a fogyasztók igényeinek. Másfelől viszont a vasút olyan jellemzőkkel rendelkezik, amelyek növekvő fontosságúvá válnak egy össz-európai hálózaton. Az új kihívásoknak azonban csak egy új típusú vasút képes megfelelni.

- világos gazdálkodási keretekre, az állam és a vasút közötti egyértelmű felelősségmegosztásra van szükség. A vasút vállalati struktúrája lehetővé kell tegye a hatékony és független gazdálkodást. Ehhez a tagállamoknak meg kell szabadítaniuk a vasutakat a múlt terheitől, viszont a vasutaknak kereskedelmi alapon kell működniük.
- A piaci viszonyok megjelenésének kell ösztönzést adnia a költségek csökkentésére, a szogáltatás javítására és új kínálat kifejlesztésére. A piaci viszonyok kialakulásának ösztönzésére a Fehér Könyv javasolja a vasúti pályák hozzáférési jogának biztosítását minden teherfuvarozó és nemzetközi személyfuvá-

rozó számára, a vasutak intézményi kereteinek felülvizsgálatát, a vasúti pályához kapcsolódó tevékenység és a szállítási műveletek különválasztását, és néhány transzeurópai teher pálya létrehozását.

- Cél az elkülönült nemzeti vasutak integrációjának elősegítése; több nemzeti vasúti rendszerből egy európai rendszer létrehozása.



Forrás: COHERENCE, European Union

22. ábra. Az európai vasúthálózat sűrűsége elsősorban a múlt századi kiépítés idejének gazdasági pozícióit tükrözi.

A magyar vasúthálózat kiépülése 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 nálunk is felszámolásra került. Ennek ellenére, mai 7700 km-es vasúthálózatunk sűrűsége kiemelkedő, jelentősen meghaladja a fejlett európai országok átlagát. Bár a villamosított és a kétvágányú vonalak *aránya* kisebb a nemzetközi átlagnál, a kiemelt vonalak fajlagos (egy főre vetített) sűrűsége is megfelel a fejlett európai szintnek (2.táblázat)

	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

2. táblázat Egy lakosra vetített vasútvonali jellemzők nemzetközi összehasonlításban

Vasúthálózatunkról egyértelműen kijelenthető, hogy lemaradásunk az élenjáró országoktól nem mennyiségi, hanem minőségi jellegű. Gondokat jelent a vasúti infrastruktúra színvonala (nagy teherbírású sínfelépítmény aránya, vegyes funkciójú állomások aránya stb.) vagy a mozdony- és kocsiállomány viszonylagos korszerűtlensége, a mai feladatokhoz nem illeszkedő összetétele. Átfogó probléma a pályafenntartás terén felhalmozódott lemaradás, a pálya korlátozott használhatósága.

A magyar vasút perspektíváját az távolsági, import- export- és tranzit áruszállítások nagyobb piaci részesedésének visszaszerzése jelentheti, továbbá: a városok közötti, elővárosi és a fővároson belüli koncentrált személyforgalom magas minőségi szinten történő kiszolgálása. Ehhez a legfontosabb teendő a meglévő törzshálózati vonalak korszerűsítése, a korlátozások megszüntetése; és e pályákon hagyományos, de kulturált vasúti forgalom biztosítása.

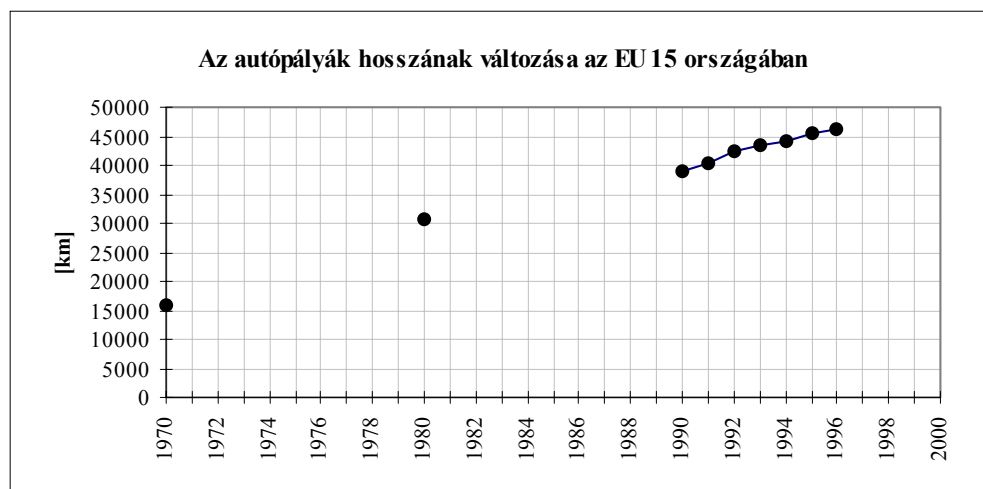
Nagysebességű vasútvonalak Európában

Az első **nagysebességű vasútvonal** 1981-ben Párizs és Lyon között nyílt meg. Ebbe a kategóriába a 250 km/órát meghaladó sebesség kifejtését lehetővé tevő újonnan kiépített pályákat sorolják. 1997 végén 2548 km pálya alkotja az Európai Unióban a nagysebességű vasúthálózatot, ennek a fele Franciaországban, a másik fele a vele szomszédos országokban található. (a vasúti hálózaton kiemelten kezelnek további 10 000 km-nyi *felújított*, jelentős, de 250 km/óránál kisebb sebesség kifejtését lehetővé tevő pályát.)

Az elfogadott tervek szerint 2002-ig a nagysebességű pályák elérik a 6874 km-t. A távlati elképzelések szerint pedig 2015-re 19 000 km lesz a nagysebességű pályák kiépített hossza, ami további 11 000 km-nyi felújított, 160 km/órás 250 km/óra sebességűre átalakított pályával együtt fogja alkotni a teljes, 30 000 km-es európai nagysebességű vasúthálózatot. (Interaction between High-Speed Rail and Air Passenger Transport. Final report COST 318, EC DGT 1998).

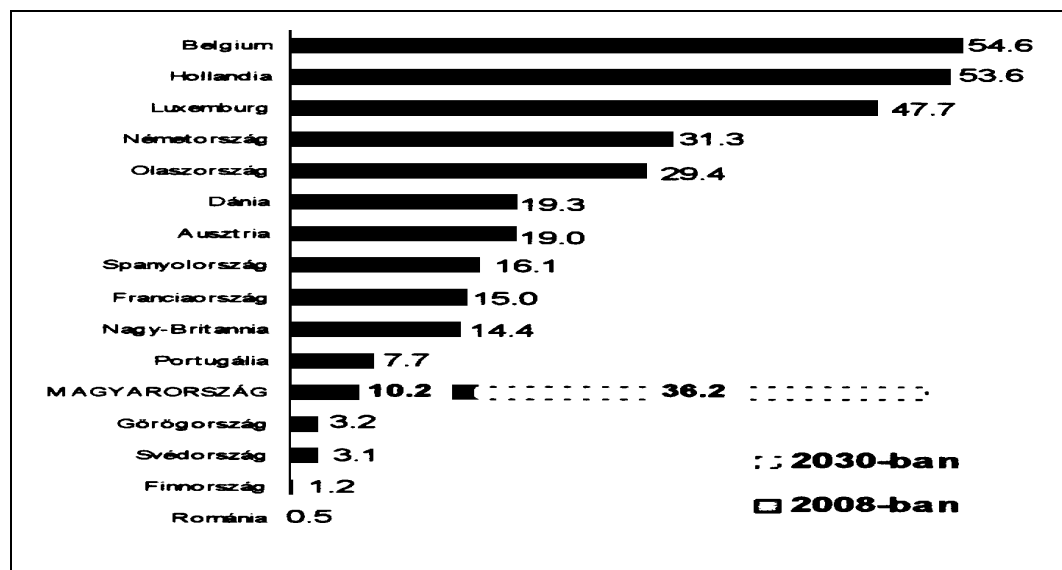
Az eddigi tapasztalatok elemzésekor kiderült, hogy a nagysebességű vasutak a 600-700 km-es és ezt meghaladó rövid repülőutak tartományából képesek jelentős számban átvenni utasokat (akár felére is csökkenhet az adott célpontok közötti légi utasforgalom), a utazások másik felét pedig a hagyományos vasúti forgalom csökkenése biztosítja. Az átrendeződés 3-4 év alatt megtörténik, ezután a nagysebességű vasút forgalma közel azonos ütemben tovább emelkedik, miközben a hagyományos vasút forgalma stagnál, a légiforgalom pedig lassan újra emelkedni kezd. Összességében a teljes hálózat kiépülésekor sem számítanak 15-20%-nál nagyobb csökkenésre a légi utasforgalomban. (Interaction between High-Speed Rail and Air Passenger Transport. Final report COST 318, EC DGT 1998).

AUTÓPÁLYÁK



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

23. ábra. Az autópályák hosszának változása az EU 15 országában



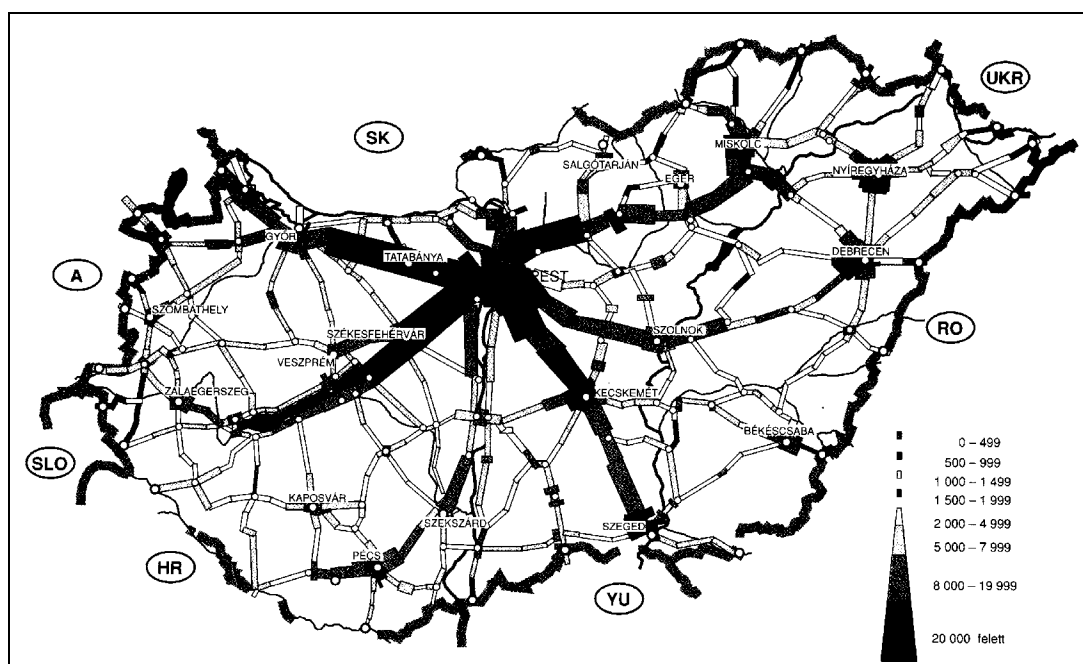
Forrás: Kérdések és válaszok az úthálózatfejlesztés és a környezet egyes területeiről UKIG 1998

24. ábra. Autópálya sűrűség Európa különböző országaiban

díjkapuk, korridorok, nagytávolságú tranzit

KÖZÚTHÁLÓZAT

Egy integrált közlekedési rendszeren belül a közúthálózat alapvető feladatát a térség megfelelő feltárása, jóminőségű belső kapcsolatrendszerek biztosítása képezi. Ugyanez a szerkeázó hajszalérhálózat teszi lehetővé, hogy az országot átszelő tranzitfolyosók forgalma ne csak károkat, de hasznot is jelenthessen az ország számára. 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 kiszolgáltatását, 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 teljes mértékben megfizettetve, lehetőleg vasúton célszerű kiszolgálni, nem félve attól, 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.



Forrás: Útgyáldoklás 1994-1998. KHVM Közúti Főosztály 1999

25. ábra. Az országos közúthálózat forgalmi terhelése Magyarországon (1995)

BELVIZI HAJÓZÁS

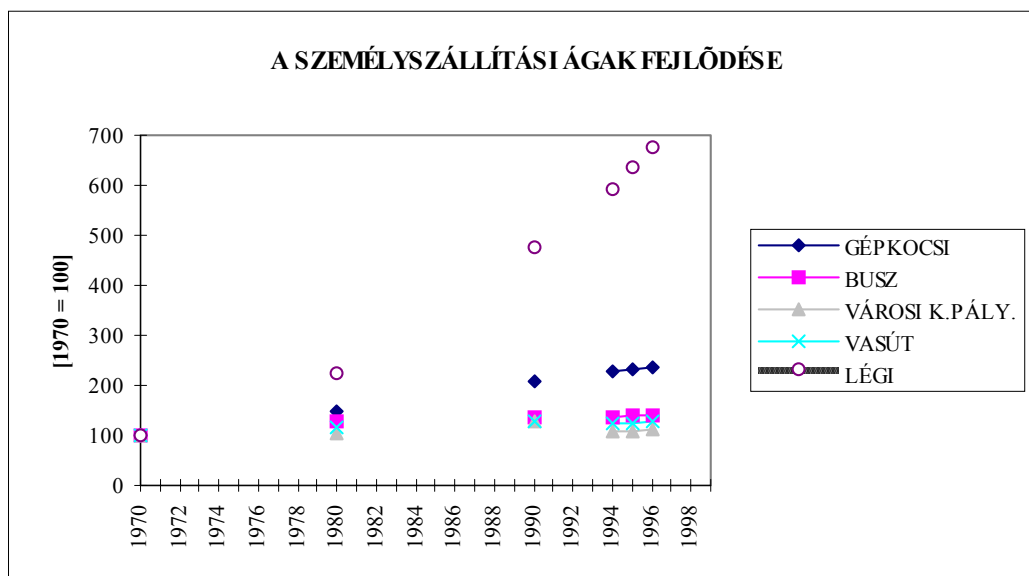
1970 és 1993 között az EU-ban a belvizi hajózás teljesítménye stagnált, 1994-ben sikerült jelentős támogatással Németországban, Hollandiában és Belgiumban egyszeri 10 %-os növekedést elérni, majd ez a szint stabilizálódott. Eközben az összes áruszállításon belül a hajózás pozíciója 12 %-ról 7 %-ra esett vissza. (Hasonló mértékben, 10 %-ról 6 %-ra csökkent az ebben az időszakban a magyarországi hajózás részaránya is.) Az EU átlag mögött az egyes országok nagyon eltérően viselkednek: tulajdonképpen jelentősége a belvizi fuvarozás a már említett országokban van: a belvizi teljesítmény Hollandiában meghaladja az összes áruszállítások 30%-át, Németországban ez az érték 15%, Belgiumban 10 %. Ezek az országok a folyók tengerparti torkolati szakaszával rendelkeznek és több évszázad alatt épültek ki bennük a folyókat keresztben összekötő, a víziutakat hálózattá szervező csatornák. E vízrendszer jellemzőihez idomulva alakult ki az elmúlt évtizedekben a viszonylag keskeny és mély merülésű Európa önjáró hajótípus.

Bár az Európai Unió belvizi hajózásában kulcsszerepet játszó rajnai hajózásban nagy hagyományai vannak a nemzetközi egyezményeknek és a szabályozásnak, általános érvényű, belvizi hajózásra vonatkozó szabályozással az EU csak 1989 óta foglalkozik, amikor is a lecsökkenő forgalom nyomán kialakult túlzott hajózási kapacitások csökkentésére létrehozták a hajók megsemmisítését támogató alapot, valamint az új hajók építésének késleltetését segítő alapot. A hajózás tulajdonképpen működésére vonatkozóan egyelőre háromféle szabályozórendszer van érvényben: a nemzeti szabályozások rendszere, a rajnai hajózási jogrend és a dunai szabad hajózási rendje. A Duna-Majna-Rajna csatorna 1992-es megnyitásával fizikailag is összefüggővé vált az európai belvizi hajózási rendszer, de a piaci hozzáférésre, az áruhoz való hozzájutásra vonatkozóan eltérő szabályok érvényesek, ami egyfelől akadályozza a forgalom növekedését, másfelől aszimmetrikus jogokat biztosít különböző országokból származó szállítóknak.

Közben, 1993-ban a Közösség definiálta a transzeurópai hálózat keretébe tartozó víziutakat: eszerint a transzeurópai víziutak főként a meglévő folyami rendszereket követik. Ipari térségeket és nagyvárosokat kötnek össze a nagyobb tengeri kikötőkkel. A technikai jellemzőket tekintve IV-es osztályú víziút került előírásra.

A Dunán a kelet-európai széles és sekély folyók mederviszonyainak megfelelő több uszályt összefogó tolóhajózás vált általánossá. A folyó magyarországi, középső szakasza nem mindenütt felel meg a rajnai típusú mederfeltételeknek, amelyek az európai szabvány alapjává váltak. A Duna-Majna-Rajna csatornával kialakított 3500 km-es hajóút önmagában még nem volt képes áthidalni a hajópark, a folyómeder és a jogi szabályozás eltéréseiből adódó akadályokat.

LÉGIFORGALOM



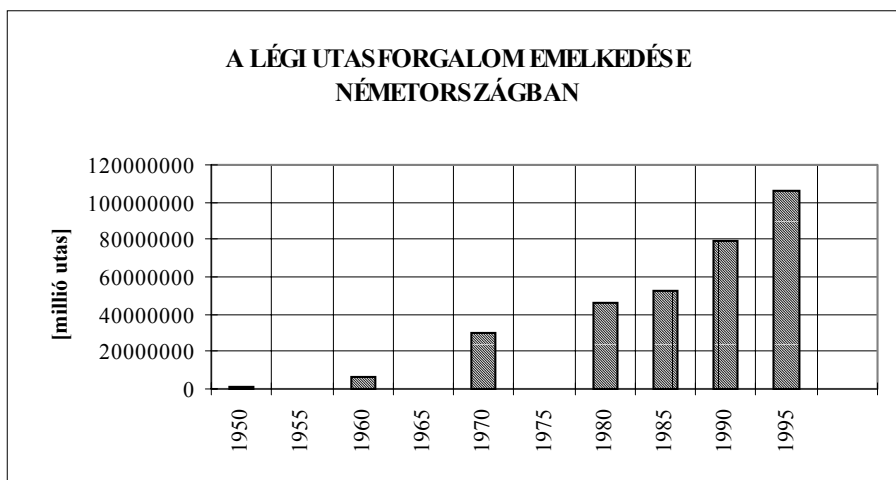
Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

26. ábra. Különböző közlekedési ágazatok személyforgalmának relatív fejlődése az utolsó három évtizedben az EU 15 országában. A légiforgalom az utóbbi három évtizedben világszerte a legdinamikusabban fejlődő közlekedési alágazat: a légi utasszállítás teljesítménye nyolc év alatt megduplázódott.

Az Egyesült Államok 1978 óta hirdeti a légi közlekedés teljes deregulációját. Ennek nyomán a tarifák jelentősen lecsökkentek, a kisebb és kevésbé tőkeerős társaságok csődbe mentek, eltűntek. Az Európai Unió 1993 óta szorgalmazza (óvatosabban) a deregulációt. Pillérei:

- a *liberalizáció*, melynek határait négy, közösségi ellenőrzés alá vonandó terület jelöli ki: a viteldíjak, a piaci hozzáférés, a kapacitások feletti felügyelet és a társaságok bejegyzése.
- a fő *harmonizálандó* területek: a biztonság, a tisztességes verseny, a fogyasztóvédelem és a környezetvédelem.
- a *kapacitáshiányok* főleg két területen igényelnek beavatkozást: a légi irányítási rendszereknél és a leszállópálya-kapacitás esetében.
- az EU egységes elvek alapján kíván *harmadik országokkal* kétoldalú megállapodásokat kötni.

A hazai stratégia a jogszabályok átvételében a fokozatosság szükségességét hangsúlyozza. Az átvétel idejére ki kell alakítani a megfelelő feltételeket és intézményrendszert. – A nemzeti légitársaságnak kizárólag stratégiai partnerszövetség keretében van esélye a fennmaradásra.



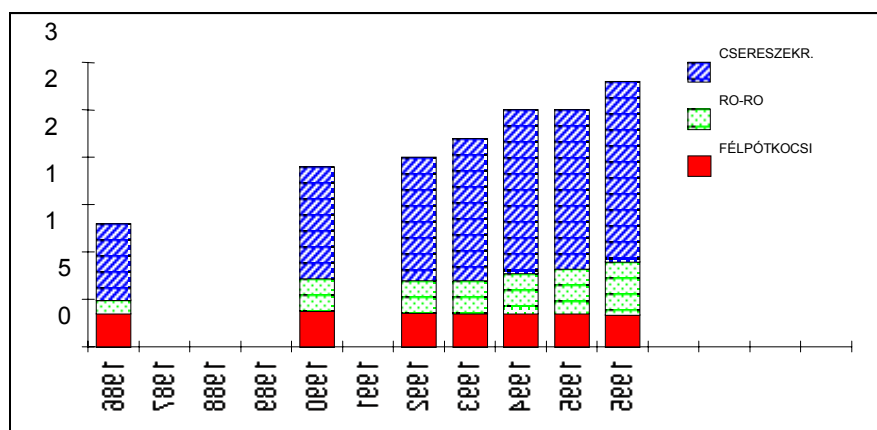
Forrás:

27. ábra. A légi utasforgalom alakulása Németországban

KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS

Az EU 1997. évi, intermodális árutovábbítással foglalkozó közleménye leszögezi, hogy a kombinált szállítás nem egy adott szállítás eszközválasztását kívánja befolyásolni, hanem a vasútnak és a víziutaknak a jobb kihasználtságát hivatott biztosítani, tehát azoknak az ágazatoknak, melyek önmagukban nem képesek háztól-házig tartó szolgáltatást nyújtani. Az intermodalitás elősegítése részét képezi az EU általános közlekedéspolitikájának, különös tekintettel

- a közlekedési piac liberalizálására,
- a transzeurópai hálózatok fejlesztésére,
- a méltányos és hatékony árpolitikára, és
- az információs társadalom vívmányainak a közlekedési ágazatban történő alkalmazására.



Forrás: UIRR. (Az európai piac 55%-át lefedő társaságcsoport)

28. ábra. A kombinált áru fuvarozás különböző formáinak megoszlása az EU 15 országában (milliárd tonnák). A csereszekrény tíz év alatt 62 %-ról 68-ra növelte részarányát az európai piacon.

A kombinált áruszállítás teljesítménye tíz év alatt több, mint két és félszeresére nőtt az Európai Unióban. Ugyanakkor a kombinált fuvarok átlagos szállítási távolsága 812 km volt. Megállapítható, hogy 500-600 km-nél rövidebb szállítások esetén a kombinált szállítás fuvarszköz-váltásból adódó veszteségei nem kompenzálódnak, az ennél rövidebb szállítások tehát a mai viszonyok között *nem rentábilisak*.

Ebből a feltételből következik, hogy Magyarországon a kombinált áruszállításnak elsősorban export-, import- és tranzit szállítások esetében van realitása. A nemzetközi összefüggésekre való tekintettel csak az európai kombinált fuvarozási rendszerbe illeszkedő technológiák és megoldások elterjesztése látszik célszerűnek. A jelenlegi forgalom bővüléséhez nem annyira különleges fejlesztésekre, mint inkább a vasúti pályák normális terhelhetőségének a helyreállítására van szükség.

LOGISZTIKA

"A logisztikai terminálok olyan pontok, amelyeken az üzleti vállalkozások különböző szükségletei – így a tárolás, az áru rendezés, a csomagolás épp úgy, mint a közlekedési módváltás – egy helyen jól kielégíthető, az áramlatok racionalizálásával és a szükséges eszközök megfelelő mennyiségű rendelkezésre bocsátásával." –

"A logisztika integrált rendszerként fogja át a termelés tervezését, végrehajtását és ellenőrzését, a legkorszerűbb információtechnológia alkalmazásával követi nyomon és koordinálja az áruszállítást és az elosztást is magába foglaló teljes folyamatot." (dr. Tánczos Lászlóné: Új logisztikai irányzatok Európában. Közlekedéstudományi Szemle 1997/2)

"A vállalatok szállítási műveleteiket, továbbá teljes ellátási és elosztási logisztikájukat is az esetek többségében szerződés keretében az ilyen feladatok ellátására specializálódott, professzionális partnervállalatokra bízják." –

"Nem léteznek "szabványosítható" logisztikai vagy szállítási szükségletek. Minden vállalat maga kívánja megszervezni saját logisztikai rendszerét, mégpedig úgy, hogy a lehető legkorszerűbb információ-technológiai rendszereket akarja ehhez igénybe venni." (dr. Tánczos Lászlóné: Új logisztikai irányzatok Európában. Közlekedéstudományi Szemle 1997/2)

"A folyamat részeit képező szállítási műveletek ellátását – megbízási szerződés vagy alvállalkozás keretében – olyan üzemeltetőkre bízják, amelyek a legprofesszionálisabb szolgáltatásokat biztosítják számukra." (dr. Tánczos Lászlóné: Új logisztikai irányzatok Európában. Közlekedéstudományi Szemle 1997/2)

"Mivel a logisztikai központok koncentrálják az áruáramlatokat, ezért közvetlen környezetükön nagy intenzitású forgalom alakul ki." (dr. Tánczos Lászlóné: Új logisztikai irányzatok Európában. Közlekedéstudományi Szemle 1997/2)

A szakértők megítélése szerint Európában mintegy 150-200 áruforgalmi elosztó központot foglalna magába egy pán-európai áruforgalmi központokat nagy kapacitású infrastruktúra-hálózattal összekapcsoló rendezési terv. Ha azonban az olcsó közúti szállítás lehetősége megszűnne, akkor az igen nagy kiterjedésű területek kiszolgálására képes centrális elhelyezkedésű logisztikai terminálok helyett az Európa-szerte terjedő több ponton telepített, nagyobb számú centrumból álló logisztikai struktúra kialakulására lehet számítani.

Magyarországon a szakmai elképzelésekben tíz potenciális logisztikai központként számításbavett térség jelent meg. Ezek a térségek az ország tranzit folyosóira fűződnek fel. – Mivel a különböző koncepciók szerint a tranzitkapcsolatok Budapesten vezetnek át, ehhez a rendszerhez igazodnak a logisztikai központokra vonatkozó elgondolások is.

VÁROSI KÖZLEKEDÉS (TELEPÜLÉSEN BELÜLI FORGALOM)

Az Európai Unió közlekedési (és környezetvédelmi) programjai különösen nagy figyelmet szentelnek a városi körülményeknek. A közlekedésből eredő szennyeződés itt a legaggasztóbb mértékű, ugyanakkor itt nyílik a leginkább lehetőség a forgalom volumenének a csökkentésére. A tömegközlekedés használatának ösztönzése, a gépkocsihasználat visszaszorítása, a kerékpározás elősegítése mind olyan intézkedések, melyekre településeken belül sokkal korábban megteremthető a társadalmi fogadókészség, mint a közlekedés egészét tekintve.

Az Európai Unió 15 tagállamára vonatkozó felmérés szerint a gyalogosan megtett utaskm teljesítmény meghaladja a teljes (városi és városon kívüli) személyforgalom 3%-át. Ez több, mint a motorral, vagy a kerékpárral megtett forgalom, és fele annyi, mint a buszokkal vagy a repülővel megtett összes teljesítmény.

A kerékpározás aránya nagyobb mértékben változik, függ a különböző országok domborzatától, és helyi hagyományaitól is. Nem teljesítményben, hanem az *utazások számarányát* tekintve egyes országokban meglepően magas értékek adódnak: Hollandiában az összes utazás 27 %-át teszik meg kerékpárral, Dániában 18 %-ot, de Németország, Belgium és Svédország 10 %-os utazás-aránya is figyelemreméltó. Ausztriában 5 %, Spanyolországban vagy Portugáliában pedig 1 % ez az érték. (Az EU átlagában 5 %)

A városi közlekedés fejlesztésnek legnehezebb része megfelelő kompromisszum kialakítása a különböző közlekedési módok és ágazatok között. Ennek eszközei:

- a tömegközlekedési hálózatnak és az úthálózatnak a településszerkezettel és a várospolitikai célokkal összhangban történő kialakítása,
- olyan tarifa- és adóviszonyok kialakítása, ahol a szervezett közlekedés a használó számára is igazolni képes előnyeit,
- a város és környéke közlekedési szervezeteinek és tömegközlekedési hálózatainak koordinálása (közlekedési szövetségek),
- A parkolásgazdálkodás átfogó városi szintű megoldása.

Budapest, 1999 május 5

1) *Hogyan alakult az áruszállítások mennyisége az Európai Unió tagállamaiban?*

- a) a kilencvenes években a környezeti intézkedések hatására az áruszállítások csökkenni kezdtek
- b) az áruszállítások továbbra is folyamatosan emelkednek
- c) nincs számottevő változás, az áruszállítások mennyisége állandó

2) *Hogyan alakult az áruszállítások mennyisége Magyarországon?*

- a) a rendszerváltozás után visszaesett az áruszállítások mennyisége
- b) az áruszállítások folytonosan emelkednek a hetvenes évektől
- c) nincs számottevő változás, az áruszállítások mennyisége állandó

3) *Az Európai Unióban melyik ágazatnak van a legnagyobb részaránya az áruszállításokban?*

- a) mióta a nagysebességű vasutak épülnek, a vasút a legnagyobb hányad
- b) mióta a Duna-Rajna-Majna csatorna megnyílt, a vízi szállításé a vezető szerep
- c) az áruszállítási teljesítmény több, mint hetven százaléka közúton realizálódik

4) *Mi a transzeurópai közlekedési hálózat célja?*

- a) az Európai Unió szélső, u.n. Schengeni határain való átkelést teszi lehetővé
- b) a Közösség teljes területének lefedése, jó minőségű kapcsolat biztosítása az együttműködő térségek között
- c) lehetővé teszi az Európán való keresztülhaladást Észak-Afrika és Ázsia között

5) *Milyen terveket tartalmaz a transzeurópai közlekedési hálózat 14 kiemelt beruházása?*

- a) az Európai Unió központi területén új nagysebességű vasútvonalak építése, a peremterületeken a kapcsolatok korszerűsítése
- b) az Európai Unió központi területén a kapcsolatok korszerűsítése, a peremterületeken új nagysebességű vasútvonalak építése
- c) a peremterületek egymással való összekötése a belső térség elkerülésével

6) *Az Európai Unió 5. környezeti akcióprogramjának a stratégiai céljai között szerepel*

- a) az egyéni gépkocsihasználat csökkentésének az elősegítése
- b) az egyéni gépkocsihasználat körülményeinek javítása
- c) az egyéni gépkocsihasználat költségeinek csökkentése

7) *Magyarországon a közúti balesetek száma és a közúti balesetben meghaltak száma*

- a) 1980-tól folyamatosan emelkedik, éppúgy, mint az Európai Unióban
- b) 1980-tól folyamatosan csökken, éppúgy, mint az Európai Unióban
- c) az Európai Uniótól eltérően, a nyolcvanas évek végén magasra szökött

8) *Az Európai Unió iránymutatása szerint a közlekedési infrastruktúra költségeit alapvetően*

- a) a szolgáltatás igénybevevőinek kell megfizetniük
- b) az állami és az önkormányzati költségvetésből kell megfizetni
- c) az Európai Uniótól segélyek formájában téríti meg ha a tagállamok megépítik

9) *Az Európai Unió területén az elmúlt huszonöt évben a vasútvonalak hossza összességében*

- a) nőtt, mivel számos nagysebességű vasútvonalat építettek
- b) stagnált, mivel tilos vasútvonalat megszüntetni
- c) csökkent, mivel számos vasútvonalat megszüntettek

10) *Magyarországon a villamosított vasútvonalak hossza egy lakosra vetítve*

- a) az Európai Unió kevésbé fejlett országainál is kevesebb
- b) az Európai Unió átlaga körül van
- c) magasabb, mint az Európai Unió átlaga

11) *A kombinált áruszállítás*

- a) elsősorban a rövid városi távolságoknál rentábilis, mert itt kombinálni lehet a különböző útvonal-lehetőségekkel
- b) elsősorban az országon belüli szállításoknál előnyös, mert így a haszon nem kerül külföldre
- c) elsősorban nemzetközi szállításoknál jön szóba, mert 500-600 km-nél rövidebb szállítások esetén a fuvarszköz-váltásból adódó veszteségek nem kompenzálódnak.

12) *A belvizi hajózás*

- a) az utóbbi időben világszerte a legdinamikusabban fejlődő közlekedési alágazat
- b) a belvizi áruszállítás részaránya az összes áruszállításon belül az Európai Unióban is és Magyarországon is jelentősen lecsökkent 1970 óta
- c) a belvizi áruszállítás részaránya az összes áruszállításon belül Magyarországon jelentősen lecsökkent 1970 óta, miközben az Európai Unióban kétszeresére nőtt

INDUSTRIA'99: KÖZLEKEDÉS AZ EURÓPAI UNIÓBAN ÉS MAGYARORSZÁGON²

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS	2
AZ ÁRUSZÁLLÍTÁS TRENDJEI EURÓPAI ÖSSZEHOSONLÍTÁSBAN.....	5
A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS TRENDJEI EURÓPÁBAN ÉS MAGYARORSZÁGON	9
KÖZLEKEDÉSPOLITIKA AZ EU-BAN ÉS MAGYARORSZÁGON	11
TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATOK.....	12
A transzeurópai közlekedési hálózat 14 kiemelt beruházási projektje	14
PÁNEURÓPAI KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT	16
KÖZLEKEDÉS ÉS KÖRNYEZET	18
Közlekedésbiztonság	20
Hazai helyzet	21
A KÖLTSÉGEK MEGFIZETTETÉSE	22
VASÚT.....	24
Nagysebességű vasútvonalak Európában	26
AUTÓPÁLYÁK.....	27
KÖZÚTHÁLÓZAT.....	28
BELVIZI HAJÓZÁS.....	29
LÉGIFORGALOM	30
KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS.....	32
LOGISZTIKA	33
VÁROSI KÖZLEKEDÉS (TELEPÜLÉSEN BELÜLI FORGALOM).....	34

² Összeállítás az Industria'99 kiállítás Európa pavilonja számára a Hungexpo megbízásából.