

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 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.

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.

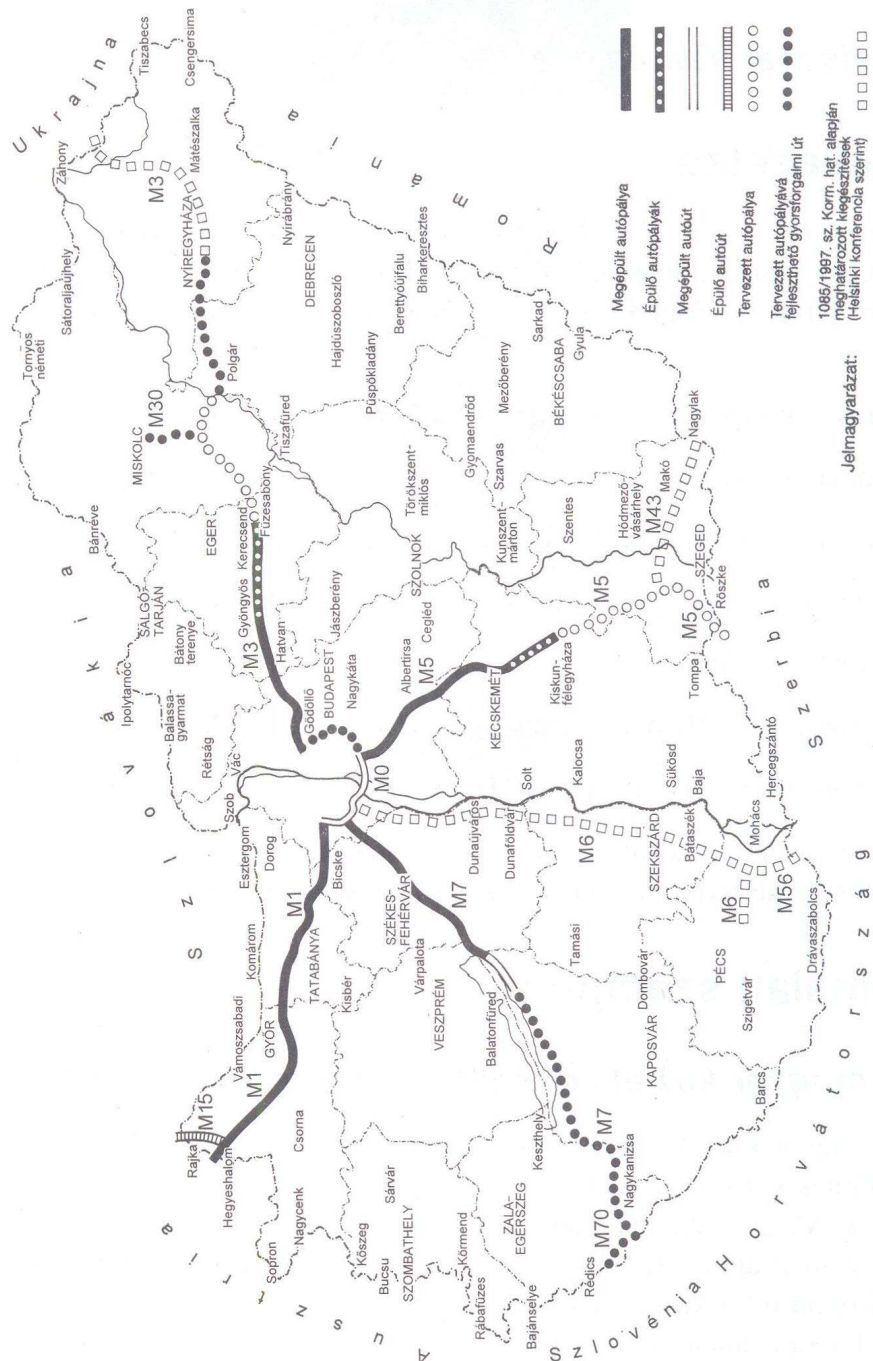
Kínálati szempontok

A magyar közlekedéshálózat térbeli szerkezete

A magyar közlekedéshálózat alapvető jellemzője egy túlközpontosított Budapest-centrikusság. Ennek gyökerei a múlt századra nyúlnak vissza, amikor tudatos magyar törekvés volt az Osztrák–Magyar Monarchián belül egy Béccsel szembeni hangsúlyos ellenpólus kialakítása. Az első világháború után a nagyságrendjükben második lépcsőt jelentő települések gyűrűje a határokon túlra került, így a főváros relatív súlya az országon belül tovább nőtt. A második világháború utáni centralizált irányítás azután az így készen kapott örökséget fejlesztette tovább, kihasználva azt a lehetőséget, hogy egy túlközpontosított infrastruktúra hálózat fenntartása teljesen összhangban van egy hasonlóképpen túlközpontosított politikai berendezkedés érdekeivel.

1. ábra

A Magyarországon 1998–2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózat (1997. májusi kormányhatározat és módosítása decemberi deklaráció szerint)



Forrás: Összefoglaló információk. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, 1997. december

Miközben a túlzott Budapest-centrikusság oldása mint jelszó már hosszabb ideje minden közlekedési tervezetben megjelenik kitűzött célként, fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy az utóbbi évtizedekben és a jelenleg megvalósuló, sőt a jelenleg elhatározott közlekedési fejlesztések is tovább fokozzák ezt az anomáliát. Itt felsorolható az elmúlt évtizedben Budapesten épült 12 forgalmi sáv dunai hídkapacitás, a 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-Ferihegy 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 az igényeket és a keresletet főlemlítő hivatkozásokra; miközben nagyon is nyilvánvaló módon kínálati kényszerpályák csapdájáról van szó, azaz arról, hogy éppen a közlekedési pályák kiépítése kényszerítette a forgalmat a létrehozott csatornába, és ebből a helyzetből nem lehet a zsúfoltsági problémával közvetlenül érintett pontokon történő további fejlesztésekkel kihátrálni.

A magyar közlekedéshálózat centrális szerkezete memóriaként őrzi a pályák kialakítása korában érvényesített központosító politikák és törekvések lenyomatát, és a szerkezet megváltoztatása nélkül ez a hálózat a jövőben is a hasonlóképpen hierarchikusan szervezett (társadalmi, hatalmi, gazdasági, kooperációs stb.) kapcsolatok fennmaradásának kedvez.

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 a 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 járműjellemzők 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 mellékvonal hálózat felszámolásra került. A mellékvonalak közül legkorábban az országhatárral átvágott szakaszok szűntek meg, majd a 70-es években kezdődött a hazai kis forgalmú vonalak módszeres csökkentése.

Mindezzel együtt, az első világháborút megelőző ötven év fejlődésének köszönhetően a 7700 km-es magyar vasúthálózat sűrűsége – egyébként az osztrák és a német területekhez hasonlóan – kiemelkedő, jelentősen meghaladja a fejlett európai országok átlagát is. Bár ezen a sűrű hálózaton belül a villamosított és a kétvágányú vonalak aránya (km/km) 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.

1. táblázat

Fajlagos vasútvonali jellemzők nemzetközi összevetésben

	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

Járműpark vonatkozásában, míg a teherkocsikat és a mozdonyokat illetően is a felújítások elmaradása és a halmozódó megújítási igény emelhető ki, addig a személykocsipark fejlesztése számít a MÁV 90-es évekbeli kis sikertörténetének. 1992-től évi 50-70 nyugati személykocsi beszerzésével a hazai személykocsipark 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, egyes funkciójú állomások aránya) nem eléggé korszerű. Ennél is átfogóbb probléma a fenntartás elmaradása, a pálya korlátozott használhatósága (lassú jelek). Előregedett a mozdonypark és elmaradt a korszerűsítése, kicsi a motorvonatok aránya, a vontató járművek nem alkalmasak az áramnemváltásra, 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 előregedett.

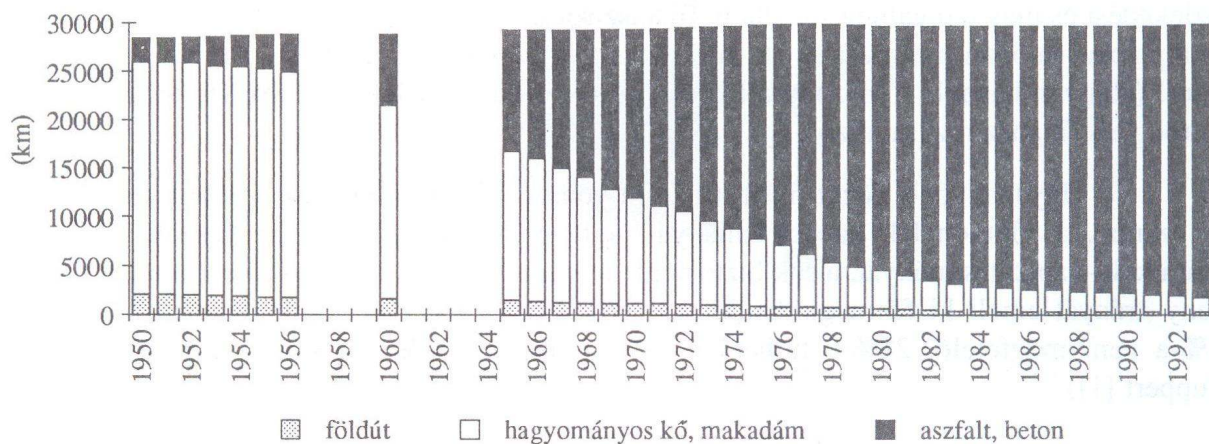
Közút

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 közúthálózaton a korszerű burkolat (2. ábra). Érdekes rávilágítani, hogy ma csakis 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!

2. ábra

A magyar közúthálózat hossza burkolatkategóriák szerint, 1950–1993



Forrás: Statisztikai évkönyvek KSH [4].

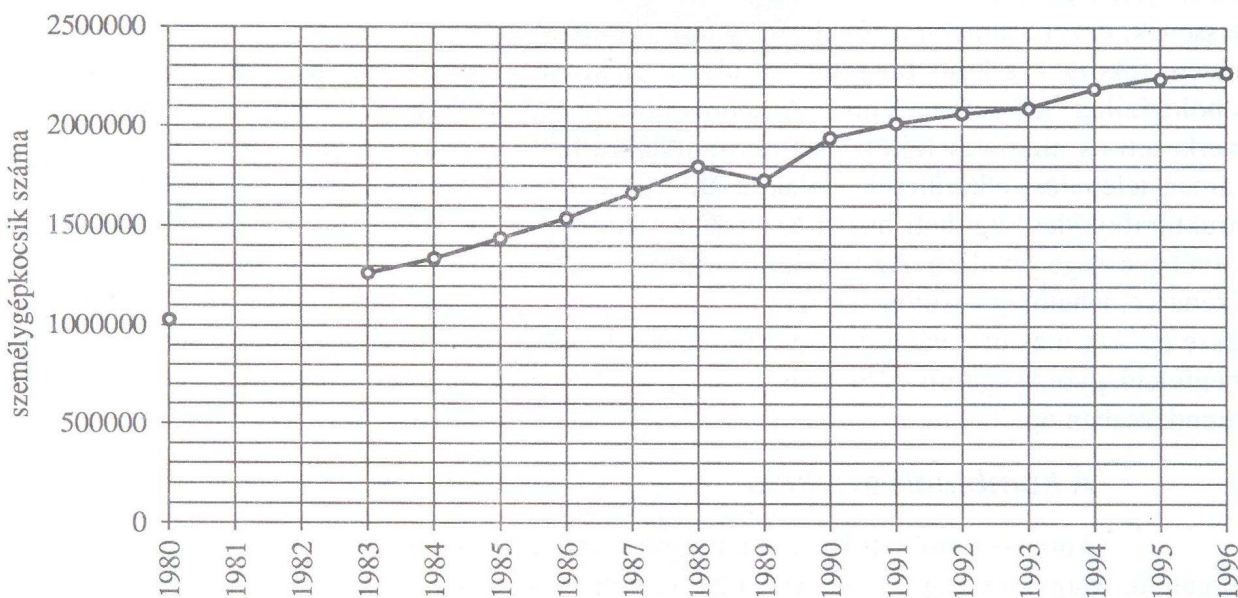
Az országos közúthálózat forgalmi terheltsége nyilvánvalóan egyenetlen, a főhálózaton belül is legjobban igénybe vett fővárosi bevezető szakaszokon a hetvenes évektől autópálya-szakaszok épültek. Ezen autópályaszakaszok hosszban ma az országos úthálózat egy százalékát alkotják.

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, és deklarálta, 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 autópálya-hálózat várható forgalmi terhelését egyáltalán nem tekintti meggyőzőnek, az építéshez olyan mértékű állami részvételt, garanciát stb. követel, amely, összeadva, a teljes megépítés költségéhez közelít. A kormányzati felülvizsgálat eljutott odáig, hogy ilyen feltételek mellett a koncesszióba adás nem indokolt, ám az építkezés indokoltságának teljes körű felülvizsgálata helyett csak azt a kérdést tette fel, hogy akkor ki fizesse az autópályák megépítését? Így tulajdonképpen visszakerült a finanszírozás a közpénzekhez, és a korábban kimondott elvek sérelmével, az alaphálózat fenntartásának és működtetésének ismét versenyeznie kell a forrásokért az autópálya-fejlesztésekkel. 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. (Ruppert [1])

3. ábra

A személygépkocsi-ellátottság alakulása Magyarországon



Forrás: Statisztikai évkönyvek KSH [4].

A motorizációs szint alakulásában, a személygépkocsi-tulajdonlás fejlődésében, a kilencvenes évek első felét jellemző általános gazdasági visszaesés ellenére, 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 tartalmazó (1993) kamionállománynak csak 10%-a képes teljesíteni a nyugati forgalomban való részvételhez megállapított követelményeket. A tehergépkocsipark állapota még rosszabb, összefüggésben a hirtelen megnövekedett számú magán-kisfuvarozó megjelenésével. Meghaladja a tíz évet a 21.500 hazai autóbusz átlagéletkora is, rekonstrukciós programok megindítására 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 piacot teremtve hozzásegíti 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 feladata a térségek megfelelő belső feltárása, jó minőségű belső kapcsolatrendszer nyújtása. E szerteágazó belső kapcsolatrendszer megléte biztosíthatná azt is, hogy az országot átszelő tranzitfolyosók forgalma ne csak károkat, de hasznot is jelenthessen az ország számára. Az ország medencejellege felkínálja, hogy különböző régiói hasonló megközelíthetőségi helyzetbe kerülhessenek, 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 felzívóképessége javuljon. Az országra nehezedő tranzitnyomást 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 gyorsforgalmi hálózat is csak új területi struktúrában, a főváros térségét elkerülő elrendezésben épülhet.

A kombinált szállítás

Többször említett hazai adottságunk az országon áthaladni kívánó jelentős tranzitforgalom. Magyarország érdeke az, hogy az ebből adódó környezeti és gazdasági károsodás minél kisebb legyen, minél kevésbé terhelje az országot. A szóba jövő 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 megcélözni.

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 igénybevételeként. 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 mindenekelőtt 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 emeli ki, 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 pótlásának, a lassú jelek föloldásának és a vasút tranzitátbocsátó kapacitása versenyképpé tételének valamennyi tranzitirányban. Ezt kell kiegészítenie a tranzitkapuk és a váltópontok terminállal történő ellátásának, beleilleszkedve a távlati közlekedéshálózati elképzelésekbe.

Belvízi hajózás

A magyarországi állandóan hajózható vízi út hossza 1373 km, amelyből 417 km a Duna főága. A hajóállomány több mint 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 ma sem ütköznek akadályba. A Dunán való áthaladás jogi feltételei az EU hajói számára adottak. Nemzetközi egyezményekben Magyarország a Duna olyan méretekre történő kiépítését (VI/b) vállalta, ami a medervegyezményeknek 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 Ferihegyi Repülőtér bővítése és a második terminál (2A) átadása. 1998 végére elkészült ennek megkésztésére (2B), ezzel Ferihegy évi több mint hatmillió utas fogadására vált alkalmassá.

Mintegy negyven további repülőtér jövője attól függ, sikerül-e azokat 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

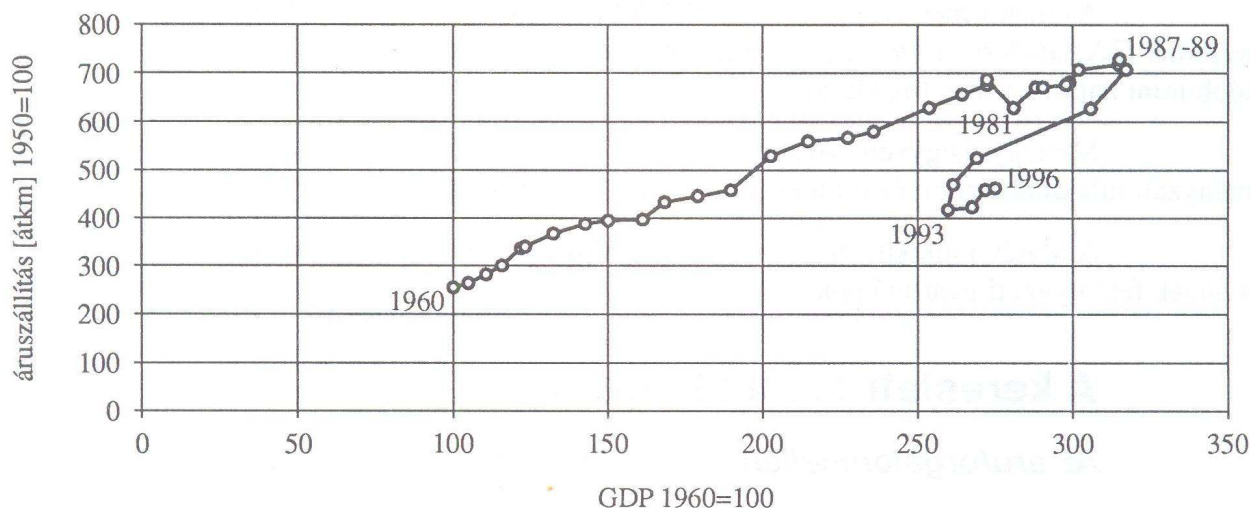
A politikai és szerkezeti központosítás mellett a volt központi irányítású gazdaságok másik jellegzetes öröksége a korábbi nagyon alacsony szállítási tarifák következtében kialakult szinte korlátlan, legalábbis költségoldalról alig korlátozott szállítási kereslet. A megrendelő számára olcsó közlekedés racionálisnak mutatta, hogy mind a termelők, mind a közigazgatás és a lakosság számos megoldandó problémáját áthelje a közlekedésre: és kialakult egy ennek megfelelő iparszerkezet, közigazgatási körzetesítés, területpazarló városbeépítés. Mindennek folyamányaként a piacgazdaságokkal összehasonlítva a központi tervezett gazdaságok termelése sokkal szállítási igényesebbnek mutatkozott: egységnyi GDP

megtermeléséhez különböző becslések szerint mintegy kétszeres szállítási teljesítményre volt szükség. (A tarifális viszonyok megváltoztatása azonnal kimutatja ugyan a korábbi viszonyok ésszerűtlenségét, de a kialakult iparszerkezet, térszerkezet, intézményi szerkezet átalakulásához hosszabb időre van szükség.)

A 4. ábra egy hosszabb időszoron mutatja be a magyar GDP és az összes áruszállítási teljesítmény alakulásának összefüggését. A szállítások az összehasonlító áron mért GDP-vel 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 a gazdaság fellendülésének a stabilizálódása nem igényli azt, hogy a szállítási teljesítmények is a korábbi szintre kapaszkodjanak vissza. A szállítások korábbi visszaesése főleg az ipar és a mezőgazdaság termelésének a mennyiségi visszaesését tükrözte, az újraélnkülés iránya viszont attól is függ, hogy milyen ágazatok és milyen területi struktúrában képesek fellendíteni és megszilárdítani a termelésüket.

4. ábra

Az áruszállítás és a GDP alakulásának összefüggése Magyarországon

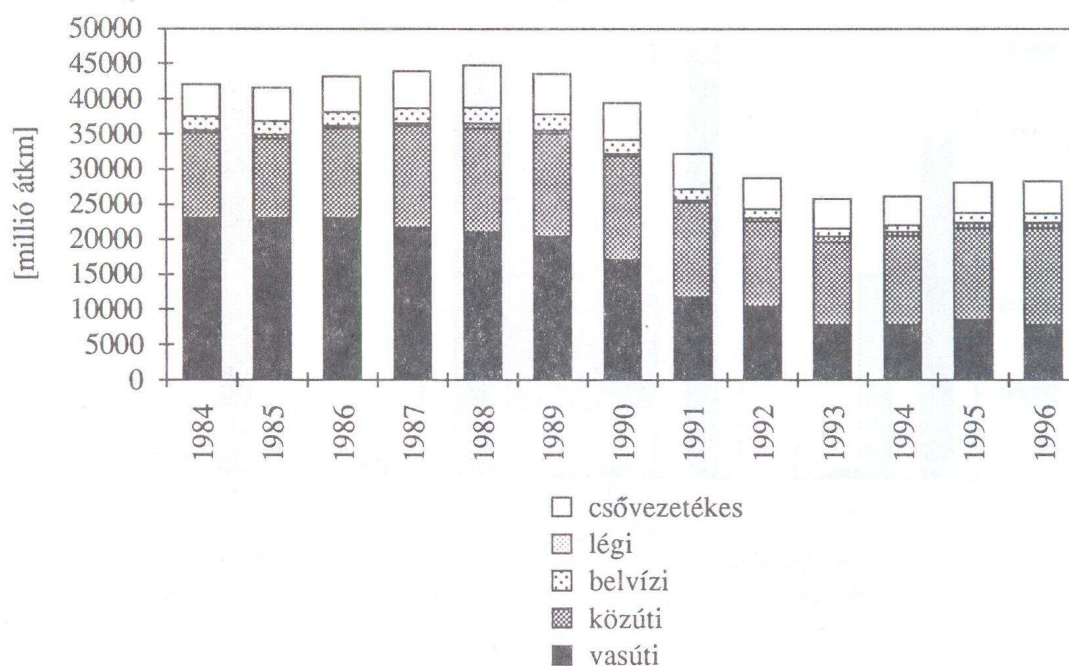


Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1996 KSH, 1997, az 1984–96 közötti áruszállítás esetében Közlekedési adatok 1984–1996. Infrafüzetek, KHVM, 1997, Budapest

A legutóbbi idők egy bő évtizedére vonatkozóan az áruszállítások volumenének alakulását mutatja be alágazatonként is részletezve az 5. ábra.

5. ábra

Az áruszállítási teljesítmények változása alágazatonként, 1984–1996 [árutonnakilométer]



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

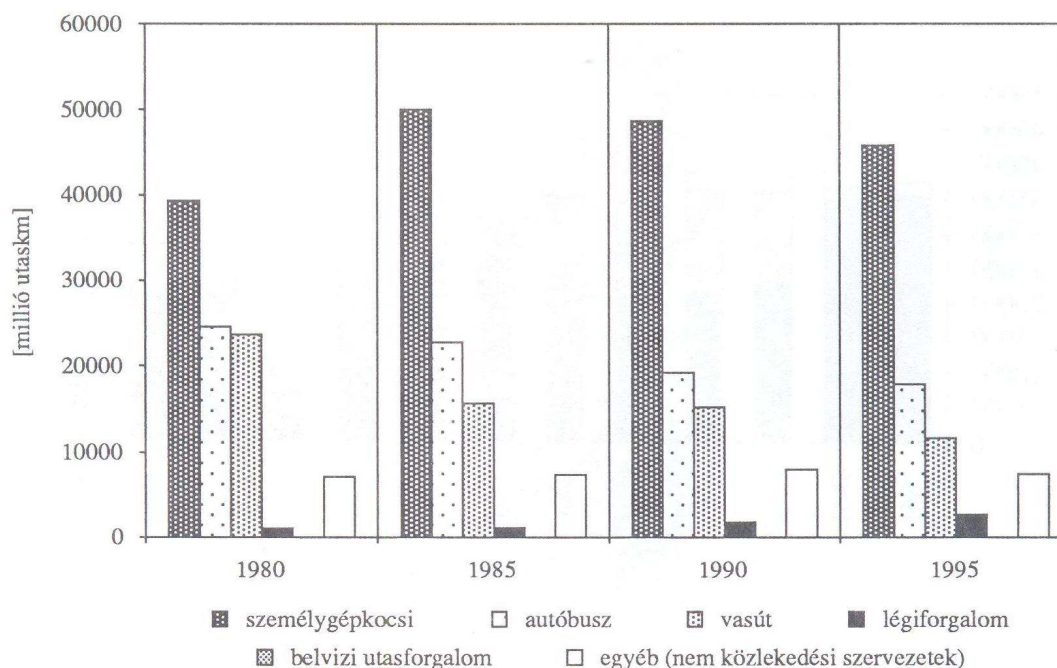
Az átalakulási időszak fő vesztesei a vasúti és a vízi alágazatok voltak, ahol 1988 és 1993 között kerekén 60%-kal estek vissza a szállítási teljesítmények, miközben a közúti szállítás vesztesége nem érte el a 20%-ot. Ugyanakkor a meginduló fellendülés, bár mindegyik alágazatban érezteti a hatását, egyelőre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

Nemzetközi összehasonlításban érdemes rámutatni, hogy a vasútnak az áruszállításon belüli részaránya jellegzetesen eltérő képet mutat a volt szocialista országokban és a piacgazdaságokban. Magyarország sajátos közbenső helyet foglal el ezen (a korábbi átalakulási tempót kivéve 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 egyharmadát viszi a vasút – az EU országok 25 évvel korábbi helyzetének felel meg. (Ruppert [2])

A személyforgalom fő trendjei

6. ábra

A személyforgalmi teljesítmények változása alágazatonként, 1980–1995 [utas-kilométer]



Forrás: Közlekedési adatok 1980–1993 és 1984–1996. Infrafüzetek, KHVM, 1994, 1997, Budapest

Személyszállítás esetében a forgalom csökkenése mérsékeltebb volt, mint áruszállításban és a mélyponton, 1993-ban sem érte el a visszaesés a 20%-ot (az 1989-es csúcserősséghez viszonyítva). A csökkenés természetesen itt is eltérően érintette a különböző alágazatokat (6. ábra), sőt azon belül egyes kategóriákat: például a nemzetközi vasúti utasforgalom visszaesése a korábbi igen kedvezményes tarifák megszűnésekor kifejezetten drasztikus volt, egyes viszonylatokban a tizedére csökkent.

A belföldi forgalom ágazati vonatkozásai

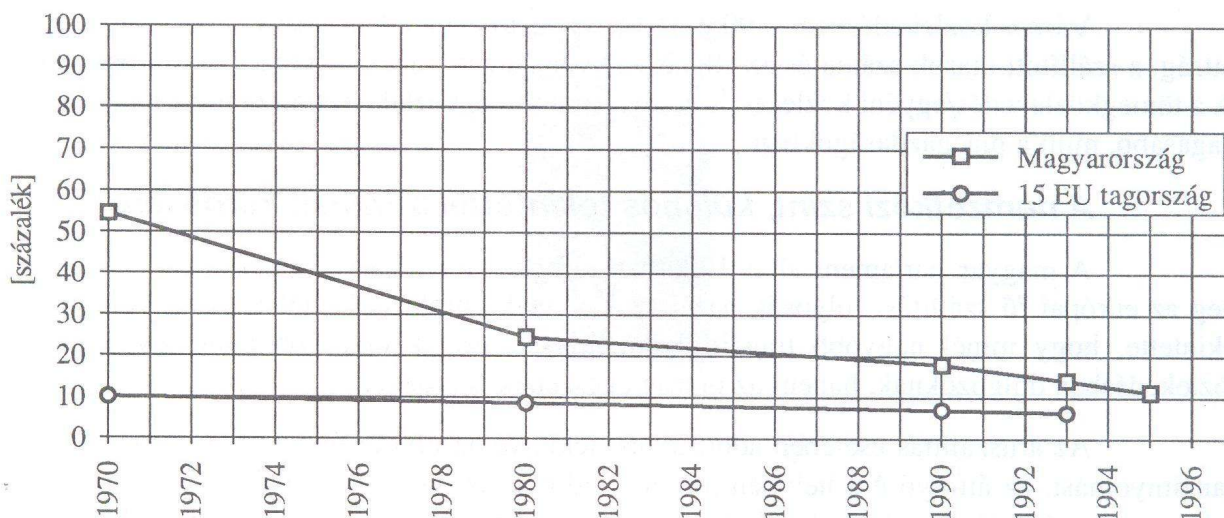
Fentebb a 4. és az 5. ábrán bemutattuk, hogy (a gazdaság struktúrájának megváltozása, iparágak leépülése és vállalatok átalakulása következtében) a közlekedési ágazat egészét tekintve az áruszállítás volumene 1989–93 között 43%-kal csökkent. Ezen belül a vasút és a hajózás arányaiban is teret vesztett, hiszen e kétfajta áruforgalom volumene a felénél is kevesebbre esett vissza. Ez azt jelentette, hogy míg a vasút 1980-ban az összes árutonnakm kétharmadát szállította, 1993-ra ez az arány is kereken egyharmadra csökkent.

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

Az Európai Unió országainak átlagához viszonyítva ma is közel kétszeres a magyar vasútnak az összes utasforgalmon belüli részaránya (7. ábra).

7. ábra

A magyar vasúti személyszállítás részaránya európai összehasonlításban 1970 és 1995 között



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

A közúti fuvarozók a járműparkkal kapcsolatban fentebb elemzett minőségi tényezők (és kemény fuvarozói érdekek) miatt kiszorulnak a nyugati piacokról. Ugyancsak ellentmondásos a helyzet a környezeti, a műszaki és a képzési 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 mindedig 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 kezdődő gazdasági fellendülés hatása.

A szocialista országok belvízi hajózása az állami monopolvállalatok jelentős állami támogatásával működött. A támogatás megszűnése az ágazatot megrendítette. Megjegyzendő, hogy azon nyugati országok esetében is, ahol a belvízi hajózás szerepe jelentős (Hollandia 40%, Belgium és Németország 20-20%) jelentős állami támogatásokkal sikerült csak szerény forgalomnövekedést elérni, míg a többi országot jelentős visszaesés jellemzi. 1980 és 90 között így is csak volumenben sikerült a szinten maradási biztosítani az EU egészében. Ugyanitt 1970 és 1994 között összességében a belvízi hajózás árupiaci részaránya mintegy 40%-kal csökkent – lényegében ugyanolyan mértékben, mint ahogy (1996-ig számolva) a magyar hajózás részaránya is csekélyebb lett.

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 dinamikusan 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 a tömegközlekedés részaránya még mindig magasabb, mint a piacgazdaságokban.

A nemzetközi szint, különös tekintettel a tranzit kérdésre

A magyar parlament által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika célként jelölte meg az európai fő szállítási folyosók hazai szakaszának attraktívvá tételét, és egyértelműnek tekintette, 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 tranzitnyomást, az átfolyó áru helyben történő feldolgozásának, felhasználásának a növelését érdemes megcélozni. Erre különböző csomópontokon (átrakó és eszközváltási pontok, elosztó csomópontok, logisztikai szolgáltatópontok) keresztül nyílik lehetőség, de a csomópont környezete számára ebből csak akkor származhat haszon, ha annak térsége felől is kiépültek a megfelelő alsóbbrendű, elosztó hálózatok. Csomópontok alakulnak ki egyes határátkelők közelében, az ország belsejében pedig ott célszerű ilyen kezelőpontot létesíteni, ahol az az ország térszerkezete szempontjából is előnyös, és ahol az árumozgatáshoz szükséges tér és energia más funkciók zavarása nélkül biztosítható. 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, amelyre hazai tevékenység épül, s amely tulajdonképpen megszűnik tranzit lenni. Ebben az esetben a korábbi tranzitra mint nyersanyagforrásra települ rá egy ipari vagy szolgáltató tevékenység. Abból a szempontból, hogy ilyen tevékenységekhez hozzájuthat az ország, előnyös szerepet játszik a fekvése: beleesik több tranzitfolyosóba. Ezen túlmenően azonban a tranzit növekedésének szorgalmazása egyáltalán nem támogatható.

A Rajna–Majna–Duna csatornával kialakított 3500 km-es tranzit-víziút elvben felveti a 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 tranzitfuvar egyébként a hajózásban a nemzetközi vizek ingyenes használata miatt haszonnal nem kecsegtet, sőt igen költséges és jelentős kötelezettségeket ró az országra.

A vasút esetében más a helyzet, itt a tranzitáru szállítása jövedelmező, és ezzel egy meglévő, 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 vízi szállításra 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 él ugyan egy olyanfajta várakozás, hogy az potenciálisan turizmussá változtatható, ennél azonban korrektebbnek tűnik a következő álláspont: itt is biztosítani kell, hogy mindazok, akik kényszerülnek az országon átutazni, bármiféle értékes térség érintése nélkül tehessék ezt meg. Hosszú távon az átutazóforgalomtól megvédett térségek idegenforgalmi vonzása nő, és ez nagyobb előny, mint ami a tranzit kényszeres odairányításától várható lenne.

Intézményoldali 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 (“lefelé”), másrészt az EU-ban a Közösség von magához korábbi állami kompetenciákat (“felfelé”).

“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 (autópályák, metro) megépítésére vonatkozó szándékot fenn kell-e tartani?

A másik jelentős állami feladatkör a vállalkozásba adható infrastruktúra feladatainak leválasztása 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 igénybe vevők nem képesek viselni.

A konkrét problémák ágazatonként egyedi formában merülnek fel, ám közös bennük, hogy a döntés nem ágazati, hanem összközlekedési, sőt össztársadalmi szempontok mérlegelését igényli. (A kombinált szállítás soron kívüli vámkedvezményekkel, útdó-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, ehhez nemzetgazdasági érdekekre hivatkozik, de az érvek nem tartalmazzák pl. a vasút szempontjait, csak parciális megfontolásokat.)

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.

“Felfelé”, az állami feladatokkal kapcsolatos kérdéskör másik blokkját alkotják azok a problémák, amelyek esetében a kompetencia az államnál feljebb, nemzetekfeletti, uniós szintre csúszik, és erre Magyarországon is fel kell készülni. Légi közlekedésben a Közösség a viteldíjak, a piaci jelenlét, a kapacitásfeleslegek 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 igénybe vevőre hárítandó speciális, minőségi szolgáltatások költségeit közpénzekből támogassa (pl. autópályák, kiterjedt logisztikaiközpont-rendszer, 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 tel-

jeskörűvé tétele). Normális esetben ez egy viszonylag gyors telítődési folyamat, ekkorra a létesítésben részt vevő 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 igénybe veszik az adott szolgáltatást, segítenek hozzá másokat, hogy ők is hozzájuthassanak. Természetesen egy célzott és részleges közfinanszírozás nem keverhető össze egy ágazat általános közfinanszírozásával, magyarul a mellékúthálózat fenntartását segítő közpénzből nem lehet autópályát építeni akkor sem, ha valamiért ez utóbbit az ágazaton belül sürgősebbnek gondolják.

Légi közlekedésben Magyarországon az állam a Malév Rt. részleges privatizációja után is egyidejűleg tulajdonosi, hatósági és vállalkozói pozíciókat birtokol, monopoljogokkal rendelkezik. Az EU-normák egyoldalú és gyors átvétele a légi közlekedés 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 aszimmetria kialakítása a védelmünkben és a liberalizáció lassítása.

Belvízi hajózásban a rajnai és a dunai hajózással kapcsolatos egyezmények feltűnő és egyoldalú aszimmetriája 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. Még 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.

A 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 változást 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).

Légi közlekedésben 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, kétszintű polgári 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 a rendkívüli események kivizsgálása nem független a nemzeti légügyi hatóságtól. Folyamatban van a katonai és a 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 kényyszerűen 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 vagy külső érdekből alakult ki ott, ahol kialakult, területileg nem bővíthető, nem képes alapjává válni egy konzisztens hálózatnak. (Józsefváros és Sopron: e két terminálon jelenik meg az országos forgalom fele!)

Légi közlekedésben 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, 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 charterjáratok 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 vasúti közlekedés fejlesztésének számos olyan kérdése, amelyet külön problémakörökben tárgyaltunk (térbeli struktúra, logisztika, tranzit, az állam szerepe, liberalizáció).

A stratégia hiánya köszön vissza a magyar közlekedéspolitiká 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,
- a hatékony, piacokonform közlekedésszabályozás.

A közlekedéspolitika a stratégiai irányokhoz megvalósítandó feladatokat rendel, amelyeket azután alágazati bontásban is, mint ágazati főirányokat ismertet, végül a megvalósítás eszközszerével (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 [1993-ban az áruforgalom (átkm) 31%-a, a személyforgalom (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 kis forgalmú vonalaknál, sőt ahol azt alapos vizsgálat is indokoltnak látja, a kis forgalmú vonal üzemeltetésének szüneteltetése vagy a vonal felszámolása. A gördülő állomány jelentős selejtezése mellett szelektív fejlesztés is szükséges, kiemelten a kombinált fuvarozások eszközszerének 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, külön szintű vasúti keresztezések számának növelése, kerékpárút-hálózat bővítése, önkormányzati hálózaton a burkoltság arányának növelése, az előregedett közúti járműállomány megújítása.

A vízi közlekedés (átkm 3%-a, ukm 0.1%-a) prioritásai: a dunai vízi út 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 vízi utakon 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 amilyet EU-beli nemzeti versenytársai kapnak.

A csővezetékes szállításban (átkm 16%-a) a földgázvezetékek szlovákiai vezetékbe csatlakozásával 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 személygépkocsiforgalom korlátozása, általában csillapított forgalmú zónák, gyalogosövezetek, átfogó parkolásszabályozás kialakítása, a kereskedelmi áruszállítások szabályozása. Budapesten a prioritások: a dunai átkelőkapacitás bővítése, forgalmas szintbeli vasúti keresztezések átépítése, nagy befogadóképességű 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 metró továbbépítése.

Megállapítható, hogy az alágazatokra tagolt prioritások nem követnek semmiféle stratégiai irányt, bennük az egyes alágazatok törekvései kaptak hangsúlyt. A közlekedéspolitikát 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 tranzitszerepkörhöz 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 tanúskodik 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 (a fővárost elkerülő kelet–nyugati M8 helyett a fővárosból induló észak–déli M6-os autópálya, szlovén vasúti kapcsolat, útalap felhasználása autópálya-építésre, azonnali metróépítés, a Duna-hajózás megítélése stb.).

Összefoglalva: jóváhagyott közlekedéspolitika van, valódi jelentősége viszont nincs; időközben kiderült, 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 ágazati politikán (szomszédkapcsolatok alakulása, EU-hivatkozások). A közlekedéspolitika parlamenti jóváhagyásának másik célja az lenne, hogy a kormányzat számára konzisztens kereteket mutasson fel az ágazaton belüli lehetőségekről. Ez sem történt meg. Adott esetben nem az a probléma, ha a szlovén, a román vagy a horvát politikai kapcsolatok alakulása felveti az infrastruktúra-hálózatok adott irányú fejlesztését: a probléma az, hogy nincs egy olyan ágazati koncepció, amely egyfelől számolna azzal, hogy legalább a saját stratégiai főirányában (EU-csatlakozás elősegítése, szomszédkapcsolatok fejlesztése) bekövetkező lépések követhetők legyenek a közlekedéspolitika saját keretei között, másfelől olyan, amely 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 “szakmai” nézeteket.

(c) Alternatív, esetünkben különösen a környezeti korlátokat hangsúlyosan figyelembe vevő 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 és a csatlakozás 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 megteremtsék. 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 megteremtése kapcsán az Unió országaival szemben megfogalmazódtak és a figyelem előterébe kerültek. Tehát: magisztrális összeköttetések kiépítése, liberalizáció, állami támogatás megszüntetése, privatizáció, a szolgáltatásoknak az igénybe vevő 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 a fentebb idézett EU-követelmények, formálisan be is vezethetők a jogszabályok, átalakíthatók a szervezetek. Azt azonban észre kell vennünk, 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 alaphálózatához 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 már a nyolcvanas évek folyamán, majd sokkal határozottabban 1989-től kezdve olyan makro- és mikrostruktúrák elemei épültek ki, amelyek reagálni képesek a piacgazdasági logika szerint bevezetett szabályozásra. Ez nagyon fontos eredmény, enélkül ugyanis a jogi szabályozás tételesen átvehető ugyan, 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 monopolpozícióját is eladja, és ezzel saját jövőbeli lépéseinek a lehetőségeit is hosszabb időre nagymértékben behatárolja. Közlekedési vonatkozásban eddig az autópálya említhető ilyen példaként.

A fenti nehézségek mellett természetesen 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 (Nagy-Britanniát 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.

A tagság előtti időszak alkalmazkodási folyamata

Jelenleg az EU-csatlakozási folyamatban túlzott hangsúlyt kap az a várakozás, mely szerint a tagsággal járó legfontosabb előnytenyező 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 késedelmet 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 számításba vett 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 a mozgástérrel és döntési szabadsággal, amellyel valójában rendelkezik.

Bár a belső struktúrák 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 támogatják. 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 struktúrák 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 kényszerű támogatást olyan fejlesztésekre fordítani, melyek a veszteséges tevékenység meghosszabbítását, további kényszertámogatások elszívását célozzák (a hajózás egyes területei); vagy nem indokolt a struktúraváltás elodázását egyszerűen a monopólium 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 segítségéről, 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 strukturális változás akadályozásáról, a második esetben viszont éppen a strukturális változás végrehajtásáról, az ehhez szükséges idő biztosításáról.

A magyar tagsághoz fűződő EU-érdekek

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, érdekeltek 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 – vagyis 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: metró, 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 pólusává történő felfejlesztését a kelet-európai háttér külső pufferként, marginálisan bevonható munkaerő-, nyersanyag- és energiaforrásként segíti elő, ahonnan kedvezőtlen konjunktúra idején vissza lehet vonulni - hasonlóan 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 többlépcsős 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 az, hogy a fejlett és a fejletlen térségeknek éles kontrasztjai alakuljanak ki, amelyek erős migrációs, bűnözési és kulturális kihívásokat és feszültségeket okoznak. 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 a 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.

A magyar tagság várható előnyei és hátrányai

Az eddigiekből következik, hogy Magyarország számára egy stabil és stratégiaileg megalapozott fejlődés a fontos, amely mellett nem érvényesülhet kizárólagosan az a rövid távú szempont, hogy az Európai Uniónak milyenek a pillanatnyi piaci érdekei, milyen termelési berendezésektől és ágazatoktól akar megszabadulni. (Másfelől 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 tartanunk, 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 alapjául kell szolgálnia a régió belüli országok együttműködésének. Ez egyaránt vonatkozik a határmenti térségek 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 csatornáit 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 átszángulást lehetővé tevő transzeurópai hálózatok ügye. Nekünk nem kell elzárkóznunk ennek elismerésétől, de azt világosan kell lát-

nunk, hogy itt nem a magyar, hanem a mai EU-beli termelők prioritásáról van szó. Ami nekik fontos, ők építsék (fizessék) meg: ennek kell lennie a kiindulásnak, legalább is addig, amíg a régiókon belüli hálózatok, kapcsolatok és gazdasági fejlődés el nem jutnak oda, hogy belső igény és fizetőképesség is párosul a transzeurópai 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 a csatlakozás után. Egyébként a tárgyalási szakaszban egy általános aszimmetria érvényesül a két tárgyaló oldal között: az EU általában intézkedéseket és tetteket vár el bizonyíték gyanánt, 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.

Egyes EU-tagállamok érdekelttsége vagy ellenérdekelttsége

Az EU legfejlettebb országai saját érdekeiket igen jól érvényre tudják juttatni az Unio 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 osztozásakor. Az infrastruktúra-hálózatok kérdését ez annyiban érinti, hogy a fentebb kifejtett, és a belső kapcsolatokra, belső szerkezeti korrekciókra hangsúlyt helyező infrastruktúra-fejlesztési stratégia (a hozzá kapcsolódó gazdasági felzárkóztatással együtt) nagyobb mértékben a térségfejlesztési alapokra támaszkodna, mint a transzeurópai hálózatok kiépítését előtérbe helyező elképzelés.

Egyébként a forráselosztási 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 ellenérdekelttek között külön megjelent az utóbbi időben Ausztria. Általános gazdasági összefüggésekben Ausztria érdekei nem sokban különböznek az ellenérdekeltséget nem mutató Németországitól, 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 széttagolt, egymás iránt bizalmatlan keleti országok Bécsen keresztül intézett kereskedelmi és bankügyi ügyek 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 teremtenie a maga belső regionális központjait és kapcsolatait. Ha ebben az irányban sikerülne előrelépni (és ez összefügg a térség belső, országközi infrastruktúrájának megerősítésével is, amelyből Szlovákia nem hagyható ki), az nemcsak Ausztria formális ellenérdekeltségét csökkentené, de az egész térséget felértékelné.

Irodalomjegyzék

- [1] Infrastruktúra és szolgáltatásai (I.–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 (Légi közlekedés); 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
- [2] 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. Nadas Péter (Belvízi és tengeri hajózás); Tóth Károly (Légi közlekedés); Dr. Verbóczy János – Dr. Zsirai István (A kombinált szállítás fejlesztése, különös tekintettel az EU-hoz történő csatlakozásunk 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
- [3] Közlekedési adatok 1987–1996 (Infrafüzetek 25.) Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest, 1997
- [4] Magyar Statisztikai Évkönyv(ek), Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.

Összefoglaló

A tanulmány a magyar közlekedés kínálati jellemzőinek bemutatásakor első helyen említi a hálózat történelmileg kialakult centralizáltságát, amit a legutóbbi, sőt a napjainkban folyó fejlesztések sem csökkentenek, hanem éppen tovább erősítenek. Egy másik tapasztalt tulajdonság a kínálati elemek fenntartásának tartós elhanyagolása, ennek hatása mind a hálózatot, mind a járműparkot átfogóan jellemzi. Az érvényben lévő hivatalos közlekedéspolitika elemzése kapcsán a tanulmány egy harmadik általános folyamatot is megemlíti: eszerint fejlesztési elképzeléseiben valamennyi alágazat a közlekedésnek ugyanazt a szeletét, nevezetesen a nemzetközi és a tranzitforgalmat kívánja kiszolgálni, és másodlagosként kezeli az alaphálózatokat és a belső kapcsolatokat.

A közlekedés keresleti oldalát a nyolcvanas évek végéig az alacsony tarifaszintből adódóan nemzetközi összehasonlításban is jelentős túlkereslet jellemezte, a gazdaság szállítási igényessége igen magas volt. 1988 és 1993 között az átalakulással járó sokk következtében a GDP egy évtizeddel korábbi szintre, a szállítási volumen pedig két évtizeddel korábbi szintre esett vissza. Az 1994-től megindult emelkedés kapcsán sajnálatosan gyakran a korábbi növekedési pálya visszaállítása fogalmazódik meg célkitűzésként, ahelyett, hogy a szakma komolyan számot vetne a közlekedésnek az új helyzetben kialakítandó új szerepével.

Az intézményi átalakulást stratégia és koncepció hiánya jellemzi, ennek következtében a közlekedési szakma inkább elszenved, mint tudatosan irányítja az átalakulást. A tanulmány röviden érinti az állam szerepének változását, a liberalizáció kihívását, a finanszírozás és a méltányosság szempontjainak érvényrejutását; megállapítja, hogy az elmozdulás általában nélkülözi a kérdéscsoportok átfogó áttekintéséről tanuskodó megfontoltságot. Ez alól az elfogadott közlekedéspolitika sem jelent kivételt.

Az Európai Unióhoz történő csatlakozási folyamatban jelenleg túlzott hangsúlyt kap az a várakozás, mely szerint a tagsággal járó legfontosabb előnytenyező az, hogy megnyílnak az ország előtt bizonyos támogatási források és egyes ágazatok tőkeinjekcióhoz jutnak. Ezzel a várakozással mi magunk segítjük elő, hogy előtérbe kerüljenek a csatlakozás formai kritériumai ("nehogy késedelmet szenvedjünk, lemaradjunk"), és háttérbe szorulnak azok a szakmai megfontolások, amelyek a gazdaság belső felvevőképességét, adaptivitását növelnék, és ezzel lehetővé tennék mind az eredményesebb belső fejlődést, mind a potenciálisan számításba vett források hasznosulását.

Budapest, 1998. június 18.

(A kézirat javítva: 1998. december 17.)

A MAGYAR KÖZLEKEDÉS HÁLÓZATAI ÉS AZ EURÓPAI CSATLAKOZÁS

<i>Fleischer Tamás</i>	93
Bevezetés.....	93
Kínálati szempontok.....	93
A magyar közlekedéshálózat térbeli szerkezete.....	93
A hálózati és járműjellemzők alágazatonként, tendenciák.....	95
A keresleti oldal elemzése.....	101
Az áruforgalom jellemzői és szerkezeti megoszlása.....	101
A személyforgalom fő trendje.....	104
A belföldi forgalom ágazati vonatkozásai.....	104
A nemzetközi szint, különös tekintettel a tranzit kérdésre.....	106
Intézményoldali átalakulás és a magyar közlekedéspolitika.....	107
Az állam szerepének megváltozása.....	107
A liberalizáció kihívása, finanszírozása és méltányosság.....	109
A jogharmonizáció mint cél.....	109
Az intézmények lebomlása és újratagolódása.....	109
A stratégia hiánya és a koncepciótlanság.....	110
Hivatalos (kormányzati, parlament által elfogadott) közlekedéspolitika.....	111
Egyéb fejlesztési stratégiák.....	113
Az EU és a csatlakozás követelményei.....	114
Mi történt az eddigiekben az EU-alkalmazkodás terén.....	115
A tagság előtti időszak alkalmazkodási folyamata.....	116
A magyar tagsághoz fűződő EU-érdekek.....	117
A magyar tagság várható előnyei és hátrányai.....	118
Egyes EU-tagállamok érdekelttsége vagy ellenérdekelttsége.....	119
Irodalomjegyzék.....	121
Összefoglaló.....	122
SUMMARY.....	127

Felelős kiadó: Práger László

Kiadja a Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoportja

Kiadói szerkesztő: dr. Bárány László

Készült az Aristone 97. Bt. gondozásában

ISSN 1416 7484

Megrendelhető: 1357 Budapest. Pf. 2.

Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványai hozzáférhetőek
az Országgyűlési Könyvtárban

európai tükör

Műhelytanulmányok

Dr. Ehrlich Éva (koordinátor) – Fleischer Tamás
Dr. Nadas Péter – Dr. Ruppert László – Tóth Károly
Dr. Zsirai István

**MAGYARORSZÁG CSATLAKOZÁSA
AZ EU-HOZ: TENDENCIÁK, FEJLESZTÉSI
ÉS FINANSZÍROZÁSI GONDOK
AZ INFRASTRUKTÚRA NÉHÁNY ÁGAZATÁBAN I.**