

TÓTHNÉ HÉCZEY KATALIN*

AZ EU-TAGVASUTAK ÚJRASTRUKTURÁLÁSÁNAK ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSE ÉS A TAPASZTALATOK, EREDMÉNYEK FELHASZNÁLÁSI LEHETŐSÉGEI A MÁV JÖVŐKONCEPCIÓJÁBAN¹

„Ha vasutat akarsz építeni, ne azért toboroz össze embereket, hogy a munka elvégzéséhez vasat bányásszanak, munkaeszközöket készítsenek, a feladatot végrehajtsák, hanem tanítsd meg az embereket az elvágódásra a végtelen horizonton túli távoli ismeretlen elérése és megismerése céljából, amit csak az általuk megépített vasúttal érhetnek el.”

BEVEZETÉS

Napjainkban egyre konkrétan tisztázódnak Magyarország Európai Unióhoz csatlakozásának, azaz európai integrációjának követelményei és feltételei. Az integráció egyik kulcskérdése a piac liberalizációja, a jogközelítés, a verseny elősegítése, a nyílt hozzáférhetőség biztosítása a közlekedési hálózatok használatához, valamint a nyílt versenyfelhívások elérhetősége. A jogharmonizáció a környezetvédelmi előírások és azok betartása, a biztonságtechnika, az emberi élet védelmének fokozott kiterjesztésével mélyül.

Az 1990-es évek elején a vasúti tevékenységek alapfeltételeiben is gyökeres változások történtek, amikor Közép- és Kelet-Európa államaiban elkezdődött a gazdaságok átalakítása a tervgazdaságról a piacgazdaságra. Az egyes országok eltérő utat választottak az átmenetre, egyesek szándékosan gyorsították az átalakítást a piacgazdaságra, mások lassúbb, de megalapozottabb fejlődést helyeztek előtérbe.

Az uniós országértékelés szerint Magyarország a közlekedésre vonatkozó európai uniós jog átvételében jól halad, különösen a szabványok átvétele gyorsult fel.

* A szerző okleveles gépészmérnök, Európa-mérnök, a Budapesti Gazdasági Főiskola Külkereskedelmi Karán végzett európai uniós szakközgazdász.

¹ A cikk a szerző diplomadolgozatának átdolgozott, lerövidített változata. A szerző ezúton mond köszönetet főiskolai tanárainak, valamint konzulenseinek: dr. Tátrai Anna főiskolai docensnek és dr. Rixer Attilának, a MÁV Rt. Fki irodavezetőjének.

A működő piacgazdaság intézményei megerősödtek és folyamatosan fejlődnek. Középtávon Magyarország versenyképes, ha folytatódnak a strukturális reformok. A belső piaci rendszer kialakításakor az Európai Unió a nemzeti hálózatok összekapcsolására és egységesítésére, ún. interoperabilitásra törekszik. Ez azt jelenti, hogy a közlekedésre és szállításra minden tagállamban azonos szabályok vonatkoznak.

A közlekedési hálózat a vasúti, közúti, légi, vízi és csővezetéki hálózatot foglalja magába. Környezetvédelmi szempontból a vasúti szállítást részesítik előnyben a közúttal szemben, miközben a közúti forgalomra is légszennyezési korlátozások vonatkoznak.

Közlekedési téren az Európai Unió figyelme kiterjed a kívülálló országokkal való kapcsolódásokra is. Természetesen nem valamennyi meglévő utat veszik fel az európai nemzetközi közlekedési hálózatba, hanem csak az előírt műszaki minőségi, jogi és egyéb követelményeknek megfelelőket. A csatlakozási stratégia kialakításában különböző érdekeket kell figyelembe venni, bár a finanszírozás és ezáltal a tőke lehető legelőnyösebb értékesítése általános mozgatóerőt képvisel és azt mindenki igyekszik a maga számára maximális mértékben biztosítani. Ezen az általános képletben belül azonban bonyolult érdekeltségi és ellenérdekeltségi viszonyok húzódnak meg, ezek felismerése és figyelembevétele a csatlakozásra való felkészülés egyik kulcskérdése.

Mi – Magyarország – a lemaradást szeretnénk mielőbb behozni, ehhez mindekelőtt tőke és tudás kell, ebből kell a csatlakozással minél többet a magunk számára megszerezni.

A csatlakozás a mi érdekünk is. Azon csak nyerhetünk, ha versenyképességünket legalább az Európai Unió átlagára sikerül felhoznunk.

Magyarország csatlakozása szempontjából alapvető jelentőségű az európai belső piachoz való alkalmazkodás. Ugyanakkor egyfelől a belső piachoz való alkalmazkodási lehetőséget befolyásolja magának a belső piacnak a fejlettsége, fejlődése, másfelől Magyarországnak az Európai Unióhoz fűződő kapcsolatai alakulása.

Az EU belső piacának fejlesztését szabályozó több száz közösségi jogszabály, irányelv, rendelet és határozat átvételének követelménye (ami a csatlakozás feltétele) meggyorsította a magyar piacgazdaság jogi és intézményi rendszerének megújítását is. Az 1995-ben elfogadott magyar nemzeti program szerint a belső piaci alkalmazkodásunk beleilleszkedik az átfogó magyar jogközelítési rendbe és a kormányzati jogalkotási programokba.

A jelen elemzés témája az Európai Unióban a tagvasutak újrastrukturálási folyamatában eddig elért eredmények, Magyarországon a MÁV Rt. részéről az eddig elért eredmények felhasználása, valamint a várható teendők. A témaválasztás célja a közös közlekedéspolitikán belül a 91/440/EGK irányelv alapjainak és célkitűzéseinek ismertetése, az eredmények összefoglalása, valamint kitekintés a jövőre. A cikk célja továbbá, hogy áttekintést adjon a közös vasútpolitikáról, vizsgálva a 91/440/EGK irányelv hatását, az Európai Unió tagvasútjainak eddigi eredményeit, a „különböző modellek” létrejöttét, általános áttekintést nyújtson a jelen helyzetről, valamint a tagvasutak célkitűzéseiről, továbbá vizsgálja, hogy az irányelv szerinti szerkezetváltozás milyen módon befolyásolta a magyar tagvasutat, milyen lehetősége van a magyar vasútnak az eredmények, tapasztalatok felhasználását illetően.

A témaválasztás célja nemcsak a vasútreformnak, mint folyamatnak a részleteit bemutatni, hanem – sokkal inkább – felhívni a figyelmet azokra a lényeges szerkezeti elemekre, amelyek meghatározó befolyással vannak a vasutak, vasúttársaságok jövőbeni helyzetére, az európai közlekedési piacra, és rámutatnak a különbségekre az eljárásokban.

A téma sokoldalúsága és az idevonatkozó, nyilvánosságra hozott anyag terjedelme, terjedelmi aránytalansága miatt az áttekintés közel sem teljes.

Az Európai Unió 15 tagállamában 1970 és 1996 között az áruszállítási piacon a vasút részesedése 32%-ról 14%-ra esett, míg a személyszállítási piacon a vasút részaránya 10%-ról 6%-ra csökkent. Ugyanezen időszakban a Magyar Államvasutaknál ez az arány 79%-ról 58%-ra esett vissza.

1993-ban az UIC (Nemzetközi Vasút Egyesület) Stratégiai Tervező Bizottsága kibocsátott egy jelentést „Európai vasúti politikák” címmel, amely Nyugat-Európa 17 országára (az Európai Unió 15 tagállama, Svájc és Norvégia) terjedt ki. 1995-ben elkészült 16 közép- és kelet-európai országra is a jelentés, ezek az országok is tagjai az UIC-nek. A vasúti jogszabályoknak az új feltételekhez való alkalmazásánál a tagállamokban és a csatlakozni szándékozó európai államok zömében figyelembe vették a Tanácsnak a vasutak fejlesztésére vonatkozó 91/440/EGK irányelve rendelkezéseit. Ezáltal az európai vasúti közlekedés is nagy lépést tesz előre az integrálódás felé vezető úton.

1. AZ EURÓPAI UNIÓ TAGÁLLAMI VASÚTTÁRSASÁGAINAK HELYZETKÉPE, A VASÚT REFORMJA

Az Európai Unió kísérlet Európa szerepének megtartására, növelésére az éles gazdasági és politikai világversenyben, ehhez Közép- és Kelet-Európa csatlakozása új forrást jelent, de ezt nyilvánvalóan a lehető legkisebb áldozattal célszerű elérni.

Az egyes országok súlyos gazdasági és pénzügyi helyzete, az állandóan növekvő adósságterhek, a növekvő beruházási szükségletek és az egyre magasabb szubvenciók együttesen az európai vasutak esetében az 1980-as években nagyon komoly nemzeti költségvetési kockázathoz vezettek. Az Európai Unió tagállamai a valutaunióba belépés konvergenciakritériumainak teljesítése érdekében kénytelenek voltak a finanszírozási lehetőségeiket korlátozni. Sajnálatos módon a finansziális korlátozás mind a mai napig tart.

A világszerte egyidejűleg beindult gazdasági liberalizálási tendenciák szükségessé tették a Tanács 91/440/EGK irányelvének kiadását. Az Európai Unió rendeleteivel szemben, amelyek hatályba lépésük után minden tagállamra azonnal kötelezőek, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv minden tagállam részére, amelyre irányul, csak az elérendő célok tekintetében kötelező, a formát és az eszközöket, a végrehajtás időtartamát a tagállamok maguk határozzák meg sajátosságaiknak megfelelően, a szubszidiaritás elve alapján. Ez az irányelv a nemzeti vasútpolitikákat lényegesen befolyásolta nem csupán az Európai Unió 15 tagállamában (megjelenésekor még csak 12 tagállamban), de a csatlakozni szándékozó, a társulási megállapodást kötő államokban és más közép- és kelet-európai államokban is.

A brüsszeli irányelvek mindazonáltal nem az egyedüliek, amelyek a vasutakat befolyásolják. A kemény nemzeti politika, a gazdasági és pénzügyi tények legalább azonos mértékben fontosak.

A 91/440/EGK irányelv általános célja az Európai Közösség vasúti közlekedési szektorának nagyobb integrációja. Ebben a nemzeti vasutaknak fontos szerepük van. Az irányelv megjelenése utáni megindult átalakulás javította a vasutak hatékonyságát. A 91/440/EGK irányelv többek között a következők elérését célozta meg:

- a tagállamoknak garantálni kell, hogy a vasútvállalatok független gazdálkodói státuszt nyerjenek és kereskedelmi módszerekkel működjenek;
- a vasútvállalatoknak alkalmazkodniuk kell a piaci igényekhez;
- a vasútvállalatoknak – a független üzemeltetők státuszát megkapva – a piaci követelmények szerint, önfinanszírozóként kell viselkedniük;
- a szállítási feladatok ellátását és az infrastruktúra működtetését egymástól elkülönítve kell irányítani és elkülönített számvitelt kell kialakítani.

A vasúthálózat jövőbeni fejlesztése és gazdaságos használata érdekében az Európai Unió minden tagállamának javítania kell vasúthálózata teljesítőképességét, mivel ez is összefügg a versenypiacal. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a meglévő, közösségi tulajdonú vagy irányított vasúti szállítási vállalatoknak egészséges pénzügyi rendszere alakuljon ki, a működő közhasznú vasútvállalatok számára biztosítani kell az egészséges pénzügyi struktúrát és végre kell hajtani az európai uniós szerződések idevágó határozatai szerint esetlegesen szükséges pénzügyi szanálást.

Azoknak a nemzetközi csoportoknak a részére, amelyeket az egyes tagállamokban alapított vasúttársaságok egymás között létrehoztak, lehetővé kell tenni a belépés jogát a csoportban résztvevő országokba, valamint a tranzit jogát a többi tagországba. A vasúttársaságok megkapják azt a lehetőséget, hogy az Unión kívüli államok vasútvállalataival is nemzetközi csoportosulásokat alapíthassanak. Azoknak a vasúttársaságoknak, amelyek nemzetközi kombinált fuvarozást végeznek, lehetővé kell tenni a belépést a tagállamokba is.

Az irányelv szerint azok a vasúttársaságok, melyek tevékenységüket kizárólag a városi, az elővárosi és a regionális forgalomban fejtik ki, az irányelv hatálya alól kivonhatók. Az irányelvben alapvető követelmény, hogy a vasútvállalatnak a vonatást is el kell látnia. A vasútvállalatok akár a közjog, akár a magánjog keretei között működhetnek. Az irányelv nem írja elő, hogy a vállalatnak legyen saját gördülőanyaga.

Az irányelv olyan hatásai, hogy éljenek a tagállamok területére való belépéssel, egészen 1994-ig nem mutatkoztak azoknál a nemzetközi csoportoknál vagy vasúti vállalatoknál, amelyek a nemzetközi kombinált fuvarozásban érdekeltek. Sok oka van annak is, hogy a pályahasználati jogok nem váltak igazán „gyakorlattá”. A pénzügyi és egyéb kockázatok lényegesek, de a jól profitáló szolgáltatások kilátásai a nemzetközi vasúti forgalomban korlátozottak. Tény az is, hogy a meglévő vasúti rendszer szerkezeti és szervezeti átalakítása már önmagában is hatalmas vállalkozás az érintett vasúttársaságok számára.

Az irányelv szervezeti változtatásokat indított el a legtöbb tagvasútnál, különösen az infrastruktúramenedzsment koncepciójának alkalmazásával kapcsolatban. Néhány vasút alapvető változtatásokat hajtott végre, esetleg nem is közvetlenül az irányelvvel kapcsolatban, de az irányelv intézkedéseinek figyelembevételével.

Valamennyi átszervezési törekvés célja a hatékonyabb vasút, mely szükség szerint magában foglalja a létszámcsökkentést, a hosszú távon életképes szolgáltatások összevonását.

Nem kétséges, hogy a 91/440/EGK irányelv lényegesen befolyásolta, és még napjainkban is befolyásolja a vasutakat, nem csupán az átszervezés témáiban, hanem az együttműködéshez való hozzáállásban, a versenyben és a tevékenységek megosztásában is.

2. A KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA, AZ EGYES TAGÁLLAMI VASUTAK INTÉZKEDÉSEI ÉS REFORMJA

2.1. Alapelvek: a közös közlekedéspolitikához vezető út, az egységes piac megteremtése

A közös közlekedéspolitika kialakítását már az EGK-t alapító hat ország elhatározta, de a megvalósítás csak 1986 végén kezdődött meg. Igaz, hogy az első bővüléskor, Dánia, Írország és Nagy-Britannia 1973. évi csatlakozását követően, megfogalmazták a közösségi közlekedéspolitika kidolgozásának programját, ám a tagországok azt akkor még nem fogadták el.

Az egységes piac megteremtéséről hozott 1986. évi határozat a közös közlekedéspolitika különféle elemeit aktív szakaszba léptette, elindította az egyes intézkedések kidolgozását.

1986-tól kezdődött a közösségi közlekedési szabályok létrehozatalának legintenzívebb szakasza. Ezt az időszakot a *progresszív liberalizáció* jelzővel is illetik, ami azt jelenti, hogy fokozatosan beindult egy átalakulás, és ettől már visszalépni nem lehetett. Érvényesült a „*stand still*” elv, miszerint a szerződő országok nem vezetnek be a szerződés megkötésekor fennálló helyzetnél kedvezőtlenebb helyzetet eredményező rendelkezéseket. Az egyes közlekedési ágak szabályozottsági fokában és minőségében bekövetkezett változás a piaci szerkezet átalakulását, az egyes államok közlekedésben játszott szerepének módosulását, csökkenését is jelentette.

Az egyes tagállamoknak különböző közlekedéspolitikai érdekei és preferenciái voltak, így a szabályozás, az elosztás, a takarékoság, a földhasznosítás, a környezetvédelem tekintetében egymástól eltérő módon fejlődtek. A közlekedés más-más módzatait részesítették előnyben, pl. Franciaország, Németország, Olaszország a vasútnak biztosított előnyöket, hiszen ez a terület a többi ágazathoz képest lényegesen fejlettebb volt, amellet meg lehetőségen restriktív közútpolitikát folytattak. Hollandiában viszont olyan versenykörülményeket teremtettek, melyek a közúti szállítás fejlődését segítették.

A közlekedés és más gazdasági ágazatok kapcsolódását az egyes országok más-más módon használták ki, a közlekedéspolitikát eszközként használták, használják a regionális fejlesztési, iparpolitikai, szociálpolitikai stb. célok megvalósítása

érdekében is. Egyes tagállamok a közlekedéspolitikát a külkereskedelem céljaira is felhasználták; ennek az export támogatásában és az import korlátozásában a vámokhoz, szubvenciókhoz hasonló szerep jutott. Az állami beavatkozás is eltérő volt. Az egyes országok területi adottságai és az országon belüli távolságok fő meghatározóivá váltak egy-egy ország közlekedési rendszerének.

Közös volt az, hogy mind gazdasági, mind társadalmi okokból egységes díjszabások, kvóták és engedélyek formájában állami minőségi és mennyiségi ellenőrzést vezettek be.

2.2. A közös közlekedéspolitika kialakításának főbb szakaszai

1958-1972: az időszak fő célja az egymás piacaira való jutás szállítási feltételekkel történő támogatása; a közösségi elvek kialakítása döntően a szárazföldi közlekedésre (vasút, közút) koncentrált.

1973-1985/86: az Európai Közösségek Bizottsága ráirányítja az Európai Tanács figyelmét arra, hogy közös közlekedéspolitikára van szükség, szorgalmazza az egyes tagállamok közlekedésbe való beavatkozásának harmonizálását az infrastruktúrafejlesztések, piaci viszonyok vonatkozásában.

1973-ban megszületik a Közösség közös vasútpolitikája, ennek alapján minden második évben a Közösség vasútajairól gazdasági és pénzügyi jelentést kell készíteni.

1981-ben döntés születik a prioritást élvező programokról, melyek között a vasútfejlesztés kiemelkedő helyen szerepel.

1983-1985: az erről az időszokról szóló összesített pénzügyi jelentés a vasút sokkoló piaci térvesztését mutatta ki, ezért elhatározták, hogy a kormányok és vasúttársaságok közötti viszonyt átláthatóvá kell tenni, fokozott figyelmet kell fordítani a vasúti infrastruktúra fejlesztésére.

1986-1992: a progresszív liberalizáció szakasza: bővül a külföldi piacra jutásnak, a közlekedési szolgáltatások nemzetközi értékesíthetőségének lehetősége. A verseny nemzetközi méretekben jelentősen nőtt, előtérbe kerültek a versenytörvények közösségi szintű adaptálásának kérdései.

1988-ban a vasút térvesztésének megállítása érdekében újabb bizottsági javaslatok születnek. Cél a vasúti és közúti közlekedés költségeinek kiegyenlítése, amihez az alábbiak szükségesek:

- a főbb gazdasági és politikai központokat gyors eljutást biztosító személyrendszerrel kell összekötni;
- a közúti-vasúti kombinált fuvarozást előnyben kell részesíteni;
- biztosítani kell a vasúti műszaki szabványok egységesítését és kompatibilissé tételét;
- a határállomásokon csökkenteni kell az adminisztrációt.

1990-ben az Európai Közösség országainak vasúti helyzetét javítandó, átfogó bizottsági előterjesztés foglalkozott a közösségi vasútpolitika továbbfejlesztésével, új közösségi elvek kidolgozására került sor, mivel megállapítást nyert, hogy a vasúti szervezetek merev nemzeti jellege és a hagyományos állam-vasút kapcsolat alapvetően hátráltatja a közlekedés fejlődését.

A közösségi elvek kidolgozása a következő kérdéskörökben kezdődött meg: a vasútszerkezet átalakítása, a vasúti infrastruktúra használata, közüzemi szolgáltatások meghatározása, a vasúti infrastruktúra fejlesztése, nagysebességű vasúthálózatok összekapcsolása, a vasútbiztonsági berendezések kompatibilissé tétele, kutatás és fejlesztés, a kombinált fuvarozás, a peremországokban lévő vasúthálózatok tranzit- és a harmadik országok vasúti rendszereinek fejlesztése, városi közlekedési rendszerek, a vasúti berendezések gyártó ipara, környezetvédelem és társadalompolitika.

1991 júliusában elfogadásra és kiadásra került a 91/440/EGK irányelv a közösség vasútvonalainak fejlesztéséről. Az irányelv 16 cikkelyből áll, amelyek közül a legfontosabbak már korábban is részei voltak a vasutak átalakulási programjainak. A vasutak szervezeti átalakulásában megfigyelhető volt a hármas tagozódás: személyszállítás, árufuvarozás, infrastruktúra.

Az UIC reformjánál is ilyen felépítést alakítottak ki. Az UIC is eszerint alakult meg és kezdte el a működését.

1994-ben a 91/440/EGK irányelv képezi a közös vasútpolitika alapját. Ennek lényege, hogy jobb együttműködés, illetve ezzel együtt ésszerűbb vasúti kapacitáskihasználás jöjjön létre a közlekedési ágak között, bevezetve a versenyt a vasúti közlekedési piacon is.

1993. januártól az egyes közlekedési, de főleg közúti és légi liberalizációs csomagok kiteljesedése figyelhető meg. Ettől számítják az Európai Unió közlekedési piacát egyesítettnek.

2.3. A 91/440/EGK direktíva, az EU fő vasúti jogszabálya

1991. július 29-én került elfogadásra és kiadásra a Tanácsnak a közösségi vasutak fejlesztésére vonatkozó irányelve. Ez a vasutak versenyképességének fokozására a következő négy fő alapelvet rögzíti:

- a vasúti vállalatok vezetésének függetlenségét (kereskedelmi társaságokra vonatkozó elvek alkalmazása a vasútnál, a szolgáltatások árainak önálló meghatározása stb.);
- a vasúti infrastruktúra és üzemeltetés szétválasztását (számvitelt tekintve kötelező, szervezetenként ajánlott);
- a vasúti vállalatok adóságának csökkentésével és pénzügyi helyzetének megszilárdulásával kapcsolatos állami intézkedéseket (időben és módszert illetően nagy szabadságfokkal);
- a tagállamok hálózatára való belépési és tranzitjog biztosítását, a vasúti infrastruktúrához való hozzájutást más nemzetközi szállítást végző vasutak számára.

Az Európai Unió területén működő vasúttársaságok szervezeti átalakítása szempontjából mindig elsődleges kérdés az állam és a vasútvállalat viszonya. Az állam szerepét hangsúlyozza a közlekedés általános liberalizációjával az egyes ágak között megnövekedett verseny miatt szükségessé váló harmonizáció a versenyfeltételekben (pl. a vasúti infrastruktúra használati díjai). A vasúttársaságok

szinte valamennyi európai országban rendkívül központosítottak voltak. Ez jelentette a közvetlen állami beavatkozást és eredményezte a vasút rugalmatlanságát.

Az a körülmény, hogy a vasúttársaságok felelnek a vasúti infrastruktúráért, azt kezelik, üzemeltetik, tehát tulajdonképpen „birtokosként” is fellépnek, miközben az infrastruktúrát a vasúti szállítási szolgáltatásaik során használják is, nem teszi lehetővé a vasúton belüli „egészséges” versenyt. Így pl. kizárja vagy korlátozza más vasúti szolgáltatók pályahasználatát. Belföldön monopolhelyzetet biztosít a vasúttársaságnak, de nemzeti keretek közé is szorítja. A nemzetközi vonalak használatakor, üzemeltetésekor ugyanis az érintett országok vasúttársaságainak külön megállapodást kell kötniük ahhoz, hogy a szolgáltatás létrejöhessen.

A Tanács az irányelvében ajánlja a vasúti szállítási szolgáltatás és a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos tevékenység szétválasztását, de a tulajdonlási kérdésekben nem tesz ajánlást.

A tagországok nemzeti döntési jogkörébe tartozik, hogy olyan engedélyt adnak-e ki, amelynek alapján a vasúttársaság egyszerre pályatulajdonos és üzemeltető is, vagy a vasúti infrastruktúrát állami kézben tartva pénzügyi felelősséget vállalnak érte. Ez esetben vagy egy állami cég üzemelteti az infrastruktúrát, vagy az állam egy önálló társasággal szerződést köt. A lényeg, hogy ha egy vasúttársaság szolgáltatást nyújt és infrastruktúra-üzemeltető is, a kétféle tevékenységet a számvitelben el kell különíteni.

A vasúti szolgáltatások nemzetközi versenyképességének javításához szükséges, hogy az egyes nemzeti vasúttársaságok között olyan együttműködés jöjjön létre, amely a szabad vasúti tranzitközlekedést is biztosítja. A közlekedési közüzemi szolgáltatások, az alapellátás esetében a szerződéskötés során a szolgáltatás szerződéses árát előre meg kell határozni és biztosítani kell, hogy az ár az alternatív szolgáltatások figyelembevételével piaci árakon alapuljon, továbbá, hogy a számítás társadalmi költség/haszon elemzéssel egészüljön ki, és hogy konkrétan meghatározzák a szolgáltatás mibenlétét és minőségét is.

Problémát jelent, hogy az állam és a vasút viszonya nem egyezik a piaci verseny elveivel, a környezetbarát és a biztonságos fejlődés elvének nem felel meg a vasúti forgalom sajnálatos térvészése, a közlekedési módok közötti verseny nem egyenlő körülmények, feltételek mellett valósul meg, a nemzeti monopolhelyzetet élvező vasúttársaságok gátolják a nemzetközi szolgáltatási kereskedelem fejlődését, ellentétben az egységes piac elvével.

A 91/440/EGK irányelvnek, illetve az azt bizonyos vonatkozásban pontosító 95/18/EGK és a 95/19/EGK irányelveknek megfelelően az egyes tagországi vasutaknál az átalakulás különböző fázisokban és eltérésekkel folyamatban van. A 91/440/EGK irányelv végrehajthatóságáról 1995-ben az európai közlekedési miniszterek konferenciáján, illetve az ENSZ közlekedési ügyekkel foglalkozó szakembereinek tárgyalásai során megállapították, hogy a vasutak piaci részesedése változatlanul csökkenő tendenciát mutat, egyedül csak a nagysebességű vasútvonalakon tapasztalható jelentős forgalomművekedés.

Csak öt EU-tagország illesztette be teljes mértékben nemzeti jogrendszerébe az irányelvet.

A vasúti menedzsment önállóságát, függetlenségét illetően az országok többségében az irányelvek előírásait alkalmazzák, néhány országban azonban megmaradt a gyakori állami intervenció és nincs egyértelműen meghatározva az állami

beavatkozás eszköze sem. A vasutak pénzügyi helyzetének vizsgálatakor kiderült, hogy a vasúttársaságok deficitje évről évre nem, vagy csak alig csökkent.

1996-ban NEIL KINNOCK az Európai Unió akkori közlekedéspolitikai biztosa a következőket foglalta össze: az 1996-ban az EU-t képező 15 tagállamban 1970 és 1996 között az áruszállítási piacon a vasút részesedése 32%-ról 14%-ra esett vissza, míg a személyszállítási piacon részaránya 10%-ról 5,5%-ra csökkent.¹ Mindez a kormányoktól kapott folyamatos támogatás ellenére történt.

Ezen tendenciák alapján a jövőkép meglehetősen zordnak mutatkozott. Ez az eredmény is oka volt annak, hogy az Európai Unió közlekedési politikája sürgős ügyként vállalta a vasúti szektor újraélesztését, mivel egyértelművé vált, hogy változás nélkül nem lehet vasúti szállítás az Európai Unió nagy részében 2010-re. A további hanyatlás gazdasági, környezeti, szállítási és foglalkoztatási következményei várhatóan nagyon súlyosak lennének, ezért NEIL KINNOCK átfogó bizottsági stratégiát terjesztett elő a vasút revitalizációjára. A stratégia nagyobb változást helyezett kilátásba a vasútipar hagyományos kultúrájában és gyakorlatában és az egyes államok hagyományos politikájában is. Mivel a „*vasút választási lehetőségei meglehetősen korlátozottak, merevek, egy lehetőség van, a vasúti szektor vagy felemelkedik a javasolt változások kihívásához, vagy a lét határára kerül a közút erősödő kihívásával szemben. Ezeket a tényeket semmiféle remény vagy szentimentális érzés nem változtathatja meg.*” – mondta NEIL KINNOCK.

Az Európai Bizottság stratégiája a vasút revitalizációjára azon koncepció köré épült, hogy a vasúti szállítás kereskedelmi alapokra helyezése lényegbevágó a túlélés és a növekedés érdekében. Ennek alapvető eleme az adósságterhek elengedése, a forgalmi és infrastrukturális igazgatás szétválasztása, a közérdekű szolgáltatásokra vonatkozó szerződések kötelező megkötése, a technológia korszerűsítése, a pálya-hozzáférhetőség megnyitása.

Az Európai Bizottságnak a vasutak kereskedelmi elvek szerinti vezetésére és újraélesztésére fektetett nagyobb hangsúlya nem keverhető össze a privatizációval. A struktúra és a liberalizáció eszköz, és nem befejezés, és ha a konzervativizmus válasz lenne, a vasút nem kerülne kereskedelmileg veszteséges, alulteljesített, adóssággal terhelt állapotba. Tény, hogy a viselkedés sokkal jobban számít, mint a tulajdonjog. Egyértelmű és helyes megállapítás volt 1996-ban, hogy ha nem történik nagyobb átalakítás, reformálás, a vasúti szállítás tovább fog hanyatlani. Ennek egyik fő következménye a vasúti dolgozók létszámának további csökkenése, csökkentése. Ezek az álláshelyek nagyjából nem az óvatos, a versenyképesség növelést célzó stratégiák kialakítása miatt, hanem éppen ezen stratégiák hiánya, és az ebből adódó ügyfélvesztés miatt vesztek, vesznek el.

A vasút drága szállítási vagyont, de önmagának kell megélhetését megkeresnie. Igazolnia kell létjogosultságát közérdekű szolgáltatóként és versenyképes kereskedelmi társaságként, és igazolnia kell feladatait és egyéb ettől függő dolgait is. Az életképes jövő kialakítása érdekében a vasútnak a felhasználók igényeire kell összpontosítania. A vasútnak vonzania kell ügyfeleit, más közlekedési módokkal versenyezve, a megfelelő szolgáltatások biztosításával, megfelelő áron, magas színvonalon és hatékonysággal. A folyamat ebben az irányban erőfeszítéseket és

¹ A számok forrása Neil Kinnock cikke.

kötelezettségeket kíván meg mindazoktól, akiknek a vasútiparban érdekeltségei vannak, és erőfeszítéseket kíván meg az előrelátó kormányoktól is.

A 91/440/EGK irányelvben javasolt reformtörekvéseket lényegében csak ott lehetett elkezdni, ahol törvényt hoztak az általános vasúti fuvarozásra vonatkozóan. Ez a törvény kiegészíthető a nemzeti vasúttársaság törvényével, mely törvény azonban semmiképpen sem változtathatja meg az irányelvet, mivel ezen irányelv lényege pontosan az, hogy lehetővé teszi más vasútvállalatok számára is a hozzáférést a hazai infrastruktúrához (ezért az államok általában módosították a meglévő vasúttörvényüket, vagy újabb törvényt hoztak a nemzeti vasúttársaságokra vonatkozóan). Az irányelv célja a közösségi vasutaknak az egységes piac követelményeihez történő alkalmazkodásának megkönnyítése és hatékonyságuk növelése.

A 91/440/EGK irányelv már megjelenésekor sokkolta a kormányokat és a vasutakat azzal, hogy a nemzetközi forgalomban a vasutak és más vállalatok részére lehetővé tette a hozzájutást más európai tagállamok vasúthálózatához. Ezeket az alapelveket beépítették a nemzeti törvényekbe, és az egyes tagországokban sorra elkülönítették egymástól a szállítást és a vágányhálózatok működtetését. Úgy tűnik azonban, hogy az a remélt verseny, amelyet a nagyobb versenyképesség kell, hogy megalapozzon, határozatlan ideig késik.

Manapság az Európai Bizottság a nemzetközi áru fuvarozásban a gyorsforgalmi vasútvonalak (az ún. *szabad vonalak*¹) rendszerével akar új lendületet adni a verseny erősödésének. Az első európai szabad vonal szerződést 1997-ben írták alá Párizsban a belga, a francia, a luxemburgi és az olasz vasutak vezetői. A vonalon 1998. januártól közlekedhetnek az áruszállító vonatok az említett vasutak országain át a belga Muizentól az olasz Gioia Tauro kikötőig. A vonal közös luxemburgi irányító központja tartja a kapcsolatot a vasutak infrastruktúra-kezelőivel és a szállítási vállalatokkal. Az utóbbiak csak az érintett országok pályavasútjaival megkötött, hosszabb időre szóló adminisztratív, technikai és pénzügyi megállapodás alapján juthatnak a szabad vonalhoz. A szabad vonali rendszer bevezetésével új versenystílus alakult ki a nemzetközi vasúti áru forgalomban. A három szabad vonal részes tagvasútjai a holland, a német, az osztrák, az olasz vasutak, illetve a svájci vasutak. (Svájc nem tagja az EU-nak.) A skandináv vasutak is bekapcsolódtak az észak-déli szabad vonalak forgalmába. A spanyol vasút szintén csatlakozott, és ezzel vonalbővítés, illetve elágazás vált lehetővé. A szabad vonali rendszer attraktivitásának alapja, hogy a szerződések birtokában az egyes nemzetközi vonatok közlekedtetéséhez szükséges szerződést a vonal összes üzemeltetője helyett már csak az adott szabad vonal ügynöke köti meg az adott szállító vállalattal. Az európai szabad vonalak igénybevétele jelentősen rövidíti a menetidőt, mert a vonalakon lépésről lépésre megszűnnek a határállomási ellenőrzések, tartózkodások. Az új rendszernek már mutatózó haszna, hogy az egyes vasúttársaságokat párbeszédre készíteti. A három észak-déli korridor részes vasútjai az ún. *OSS (one-stop shops) ügynökségek* megalapítására vonatkozó hivatalos szerződést 1999. januárban írták alá Bécsben. A megállapodás szabályozza a szabad vonalak központi értékesítésének feltételeit.

Az OSS ügynökség az első és egyedüli tárgyalópartnere a szabad vonalra pályázónak, értékesíti a szabad vonal megfelelő menetvonalait – „*trasszait*” –, meg-

¹ Freightways Freeways.

köti a szerződést a hálózat mindenkor üzemben tartói nevében, intézi a szükséges kapacitás megrendelését, és megadja a kért tájékoztatást a szabad vonal iránt érdeklődőknek.

3. VASÚTREFORM AZ EURÓPAI UNIÓ TAGORSZÁGAIBAN – ELSŐ SZAKASZ

A 91/440/EGK irányelv négy feladatot fogalmazott meg a vezetés önállóságáról, a pályavasút és szolgáltató vasút szétválasztásáról úgy, hogy a számviteli szétválasztást kötelezően előírva az intézményi szétválásra ad lehetőséget fakultatíve, továbbá a vasúttársaságok pénzügyi szanalásáról, viszonylag nagy szabadságfokkal az időhorizontot és módszert illetően, valamint a nemzetközi hálózatok szabad használati jogáról, és a vasúttársaságok és a kombitársaságok nemzetközi együttműködéséről.

Az alábbiakban összefoglaló elemzés következik az Európai Unió négy kiemelt tagországában (Németország, Svédország, Egyesült Királyság és Franciaország) a 91/440/EGK direktíva szerinti négy fő alapelv végrehajtásáról. A vasút reformja Németországban, Svédországban, az Egyesült Királyságban, és Franciaországban eltérő módon ment, illetve megy végbe, az átalakulások modellként tekinthetők, az eltérések jól megmagyarázhatók.

3.1. A vezetés önállósága, az állam és a vasút viszonyának megváltozása

3.1.1. Németország

Mint „állami vasút”, a Német Vasút (DB AG) nagy horderejű feladatokat teljesít. Megállapítja a biztonságtechnikai előírásokat, normákat és felügyeli az üzemeltetés irányítását. Kiadja és felügyeli a vasúti járművek biztonságára előírtak végrehajtását, szemben a tartományi vasúttársaságokkal, melyek közvetlenül nem tartoznak a DB-hez. Vasúti rendőrség elnevezésű magánrendészeti szervvel rendelkeznek. Úgy tűnik, hogy ezeket a funkciókat egy vállalat vezetése már nem tudja megfelelő módon ellátni, ezért a szövetségi kormány új hivatalt hozott létre: a Vasúti Szövetségi Hivatalt.¹ Az EBA feladata a biztonságos vasút-üzemeltetés felügyelete, és annak szavatolása, hogy a jövőben a vasúti hálózat minden igénybevevője számára egységes normák legyenek érvényesek. Az EBA, mint legfelsőbb jóváhagyó, engedélyező és felügyelő szerv, a DB-vel együttműködik.

A DB 1996 májusáig 40 vonalon állította le a forgalmat, amivel összesen 540 km-re csökkentette vasúthálózatának a hosszát. Azóta az EBA újabb 12 vonal kiiktatásával további 106 km-rel rövidítette meg a hálózatot. Újabb vonalakon is folytatódik a vasútvonalak felszámolása, ennek lehetőségét jelenleg 333 km hosszúságú 24 vonalon vizsgálják. E vonalak legtöbbszörének egyes szakaszain koráb-

¹ Eisenbahn Bundesamt = EBA.

ban már megszüntették a forgalmat. Ez idő szerint a DB AG mintegy 70 vonalat kínál fel átvételre az ún. harmadik feleknek.

A vasúti rendőrség feladatait a szövetségi határőrségre ruházták át. A DB-nek, mint üzemeltetőnek, elsődleges feladata az utazóközönség biztonságérzetének növelése; ezt a vonatokon, pályaudvarokon jelen lévő, a biztonságot képviselő erőkkel valósítja meg, ellátva ezzel a magán vasúttársaságok biztonsági szolgáltatásait is.

A 91/440/EGK irányelv „Az infrastruktúrakezelés és a fuvarozási tevékenység szétválasztása” c. fejezete alapján Németországban a vasútreform keretében megkezdtek a szervezeti újrastrukturálást. 1994. január 1-jén a Német Szövetségi Vasút és a Német Birodalmi Vasút a kereskedelmi törvényben meghatározott keretek között működő vállalatban egyesült; az új szervezet neve Német Vasút Rt. (DB AG). Ezen vállalat tevékenységének a megalakulással három jól elhatárolt területe lett, nevezetesen a személyforgalom, a teherforgalom és az infrastruktúra. Már 1994-ben előirányozták, hogy a DB AG az üzleti egységek holdingja lesz, ez 1999-ben megvalósult. A tervek szerint további három év múlva ez a holding társaság teljesen eltűnik, és az öt vezetési társaság kereskedelmileg független egységgé (önálló részvénytársasággá) alakul. Az átalakítással kapcsolatos döntés törvényi alapon történt és társasági formaként a részvény-, illetve vezetési társasági formát választották. A fuvarozási tevékenységet folytatók és az infrastruktúrakezelők részvénytársaságokként kerültek a szervezetbe.

Ma is minden részvény az állam tulajdonában van, de a részvénytársasági forma mégis szavatolja, hogy az eddigi direkt állami beavatkozás a napi üzleti irányításban már elmarad.

A tulajdonosi jogkör formailag érdekképviselőre korlátozódik, a felügyeleti tanács és közgyűlés szervezetéhez tartozik.

A Német Vasút megalapításakor 1998 januárjában bevezetésre kerültek a Német Vasúti Konzern struktúrájának lényeges kialakítási és folyamatszerkezeti tervei.

Az 1994 óta folyamatban levő szervezetfejlesztések már kialakításuk során következetesen a vasúti reform 1999-ben megkezdődő második fokozatát szem előtt tartva koncentrálták.

1998-ban már további szükséges kiegészítő intézkedéseket valósítottak meg.

A német vasúttársaságok igazgatótanácsának előterjesztése után a felügyelő bizottság 1997 decemberében fogalmazta meg az új részvénytársaságok struktúrájáról szóló határozatokat. Ennek során nem kellett alapvetően új döntéseket hoznia, mert a törvényalkotók már 1993 decemberében hozott döntéseikkel lényegében előre meghatározták a struktúrát. Ennek megfelelően a Német Vasút Rt. társaságjogilag egy holding vezetése alatt álló többlépcsős konzernként került kialakításra.

A Német Vasút Rt. a konzern vezető társasága. Ez és a kialakítandó részvénytársaságok, valamint további konzern vállalatok közvetlenül a szervezeti felépítés részei, de közvetve is részesek más vállalatokban. A konzern a vezetésre és öt üzletágra tagozódik, amelyek a távolsági és a kistávolságú személyszállítás, az áru fuvarozás, a vasúti hálózat, és a személyállomások:

- DB Reise & Touristik AG – utazás és turisztika, távolsági személyforgalom üzletág;

- DB Regio AG – regionális, helyi, kistávolságú és elővárosi forgalmi üzletág;
- DB Cargo AG – árufuvarozási üzletág;
- DB Station & Service AG – vasútállomások és az állomási szolgáltatások üzletága;
- DB Netz AG – vasúthálózati üzletág.

Az egyes irányító társaságok, így a DB Netz AG is, következetesen a mindenkori eredeti üzleti célnak és az abból levezethető üzleti folyamatoknak megfelelően strukturálódnak tovább. Ezek egyikéhez, a fuvaroztatók elvárásaihoz kellett a DB Netz AG-nek igazodnia, ami azt jelenti, hogy a produktivitást tovább kell növelni, hogy piacképes „trasszarak” legyenek kialakíthatók.

Négy évvel azután, hogy a Német Szövetségi Vasút és a Német Birodalmi Vasút átalakult Deutsche Bahn AG-vé, 1999. január 1-én a vasúti reform második fokozata is hatályba lépett.

Az öt üzleti terület azóta egymás között is önálló gazdasági vállalatként működik. Valamennyit egy cégbíróság jegyezte be, de a bejegyzés előtt be kellett mutatni a DB AG mérlegét, mivel addig az egyes ügkörök nem alakulhattak át részvénytársasággá.

A német vasút áruforgalma nem sokáig lesz DB Cargo cégjelű. A holland vasút NS Cargo áruforgalmával tervezett egyesülés után a közös vasút új elnevezéssel lép fel. Az önállósuló DB Cargo AG alaptőkéjére vonatkozó adatok jelenleg nem ismertek.

Az alaptörvény megváltoztatásának és a vasútiügyi újraszabályozási törvénynek (1993 vége, 1994 eleje), valamint a DB AG vállalattá válásának a nyilvánosságra hozatalával¹ a „külső” vasúti reform megtörtént. Az önfelelősségű üzleti területek egyidejű kialakítása megfelel az európai jogalkotás azon követelményének, hogy a vasúti infrastruktúrát és a szállítást szervezetileg el kell választani. Ugyanez érvényes az 1996. januárig végrehajtott regionalizására, amely a közhasznú és a vasúti kistávolságú személyközlekedés feladat- és költségfelelősségét a tartományokra ruházta át.

3.1.2. Svédország

A svéd parlament 1988-ban átfogó közlekedési reformot hagyott jóvá, amelynek keretében többek között szétválasztásra került a pálya és a vasúti közlekedési üzem, a vasúthálózatot törzshálózati és regionális vasutakra osztották, szétválasztásra került a svéd vágányhálózat igazgatása és menedzsmentje. A svéd modell különlegessége az infrastruktúra 1988-ban bekövetkezett teljes kiválása a svéd állami vasútból: „Statens Jarnvager”, rövidítve: SJ.

A vasúti reformra a svéd parlament döntése alapján került sor. Az átalakítás az Európai Unió döntéshozói, valamint más vasúttársaságok számára példamutatóként szolgált.

A visszamaradt fuvarozási tevékenységet ellátó vasúti vállalatot továbbra is SJ-nek nevezik, és ún. „nyitott vállalati státuszt” tölt be, ami a jövőben, mint állami tulajdonú vállalat, részvénytársaság működik. Az SJ, mint államvasutak fő üzemeltetővé vált, az államvasutak tartja a teherszállításban szerzett monopóliumát is az államvasúti vonalakon. Az infrastruktúra költségeit az állam finanszí-

¹ Berliner Handelsregister 1999. január.

rozza, a vasúti rendszer jelentős fejlesztése állami szubvencióval történik. A privatizációja nincs tervbe véve. A vasúttársaság vezetésének, irányításának függetlensége adott, hiszen állami beavatkozás a napi üzletmenetbe nincs. Van egy hosszú távú vállalati stratégia, különös tekintettel a beruházások eldöntésére, amit a parlament is jóváhagy. Ezen kívül az SJ-nek a kormány részére folyamatosan jelentést kell készítenie. Ez a vállalati szabad döntések bizonyos korlátozásához vezet.

A német vasúthivatalnak, az EBA-nak megfelelően Svédországban szintén létrehozta egy vasúti felügyeleti szervet, melynek neve BANVERKET BV (Nemzeti Vasútigazgatás). Ez a hivatal az állam infrastruktúrakezelését felügyelő szervként működik.

A vasúti infrastruktúráról az állam a BANVERKET-en keresztül gondoskodik, az államvasutak fő üzemeltetővé vált, az államvasutak tartja a teherszállításban szerzett monopóliumát az államvasúti vonalakon, ha a közlekedési jogokat nem gyakorolják, a BANVERKET átruházhatja ezeket más üzemeltetőre.

Az infrastruktúra költségeit a kormány finanszírozza, a vasúti rendszer jelentős fejlesztése állami szubvenció keretében történik. A svéd vasúti szektor nagy figyelmet kapott az utóbbi időben a vasúti közlekedés és az infrastruktúra korai teljes szétválasztásának és az infrastruktúra iránti állami felelősségnek köszönhetően. Az átalakítás, ami azonban igen jelentős költséget – közel 400 M SEK-t – jelentett, az Európai Unió döntéshozóinak véleménye szerint más nagyobb vasutak számára előfutárnak bizonyult. A svéd vágányhálózat igazgatását és menedzsmantjét ez az újonnan alapított vasúti hivatal vette át 1989 elején, és általános államigazgatósági hatósággá lépett fel. A svéd államvasutak megmaradt része 100%-os állami tulajdonú részvénytársasággá alakult. A vasúti járműforgalom és működtetés felügyeletét a vasúttársaságon belül egy további hivatal látja el.

3.1.3. Egyesült Királyság

A legdrámább változás talán az Egyesült Királyságban volt, ahol a kormány a British Rail (BR) fokozatos privatizációja mellett döntött. A régi szervezetet két fő egységre bontották. Az egyiket Railtracknek nevezték el és az infrastruktúráért felelős, a másik egység működteti a személyszállítást, melyet fokozatosan magánbonyolítóknak adnak át, *franchise* rendszerben.

Minden teher- és darabáru-forgalmat is eladtak.

Az Egyesült Királyságban végrehajtott vasúti reform, amely Európa legátfogóbb és legforradalmibb vasúti reformjának tekinthető, 1994-ben a British Rail több mint 100 társasággá bontásával kezdődött. Ezeket a társaságokat túlnyomó részben időközben privatizálták cégeladás útján. Az Egyesült Királyság teljes vasúti ügyeinek átfogó privatizálása keretében – a korábbi szubvencionálási kötelezettség megtartásával – különböző egységek kerültek megalapításra. A Railtrack vállalat a vasúti infrastruktúra tulajdonosa, amit 1996-tól a tőzsdén bevezettek, és amelynek részvényeit magánbefektetők vásárolták meg. A Railtrack vállalatnak ettől az időponttól arra kellett törekednie, hogy az infrastruktúra rendelkezésre bocsátásáért és az állomások lízingeléséért kapott bevételekből fedezze az összes infrastruktúraköltséget és a befektetők hozamát. Ez természetesen jelenleg csak a franchise szerződésekre épülő vasúti szektorok szubvencionálásával biztosítható (a szubvenciókat a franchise szerződők kapják). A személy-

szállítást 25 személyszállítási társaság (*train operating companies* – TOCs,) végzi, a szerződésekben meghatározott regionális hálózaton és az InterCity viszonylatokban. A személyszállítási társaságok csaknem mindegyike magánvállalat.

A társaságokkal a franchise szerződéseket a 25 kért területre kezdetben szubvencionális kötelezettséggel 7-15 év közötti futamidővel kötötték meg. Az alábbi társaságokat alakították ki:

- három gördülőállományt lízingelő társaság (*rolling stock companies* – ROSCOs);
- egy tömegáru-szállítási társaság (Trainload Freight), ami kezdetben három regionális egységből állt; ezeket az egységeket 1995 közepén a Winconsin Central Transportation vásárolta meg;
- egy konténerfuvarozási egység (Freightliner Railfreight Distribution), európai kombinált árufuvarozási társaság;
- a RED STAR csomagszállítási és a RAIL Express Systems vasúti levélpostaszállítási társaságok;
- 14 infrastruktúra-karbantartási társaság (*infrastructure maintenance and track renewal companies* – ISCOs);
- több független üzemi pályaudvar és vasútmérnöki társaság (*train engineering service companies* – ISCOs);
- egy távközlési társaság (BR Telecommunications);
- az egyes vasúttársaságok igényeit benyújtó és érvényesítő társaság (Railways Claims);
- a személyszállítási társaságok szövetsége (*association of train operating companies* – ATOCs);
- és még egyéb társaságok is.

A közjogi szabályozási és ellenőrzési funkciókat két, új alapítású hatósági intézmény vette át.

- A Vasútszabályozási Hivatal (Office of the Rail Regulator) feladatai nagyjából a Német Vasúti Szövetségi Hivatal (EBA) feladataihoz hasonlítanak. A hivatal illetékességi köréhez tartozik a vasútvállalatok engedélyezése, a vasúthasználók érdekeinek védelme, a biztonsági előírások betartásának ellenőrzése. Minden pálya-hozzáférési szerződést jóvá kell hagynia, mielőtt az érvénybe lépne.
- A franchise iroda (Office for Passenger Rail Franchising – OPRAF) átvette a franchise szerződések teljes lebonyolítását és felügyeletét, beleértve a franchise szerződők szubvencionálásának kötelezettségét is.

Az Egyesült Királyságban lezajlott vasúti reform különlegessége abban áll, hogy az egykori állami Brit Vasutak (a BR) tisztán lebonyolító szervezetté alakult, ami 1996. december 31-én megszűnt közlekedési szervezetként működni.¹

A brit parlament meghatározta, hogy az infrastruktúra kezelésére külön társaságot kell alapítani. Az infrastruktúra kezelését az újonnan megalakult vasúti szállítási szervezet, a Railtrack Company átvállalta, magánkézbe vette, és a tőzsdén is bejegyeztette. A karbantartás és javítás egy másik önálló szervezet feladata. Az utasokkal és a vasút egyéb vevőivel a tényleges kapcsolatot az ún. vasúti szolgálati hivatal, a Rail Users Consultative Committees tartja, intézi a különféle

¹ Az Észak-ír Vasutak nem tartoznak a Brit Vasutakhoz, és a mai napig nem privatizáltak. Ez az Ír-szigetek sajátos politikai helyzetéből is adódik, ehhez még hozzájön az a különlegesség, hogy az ír vasúti hálózatban a sín széles nyomtávú.

beadványokat, kérelmeket, panaszos ügyeket. A királyi vasútfelügyelet, a Her Majesty's Railways Inspectorate a törvényi szabályozást és a brit vasutak biztonságát felügyeli. A kormány nagy erőfeszítéseket tett és tesz a privatizáció érdekében. Az új vasút hibrid jellegű lesz, félig magángazdasági, félig állami jellegű. A British Railways a vállalatok legnagyobb részét: a javítóműhelyeket, a British Telecomot, a tervező és a tanácsadó szervezeteket, és az egyéb szervezeteket privatizálni akarja.

3.1.4. Franciaország

Franciaországban már 1995-ben teljesítették a 91/440/EGK irányelv lényeges előírásait, kormányrendeletek alapján számvetélesen is szétválasztották a Francia Vasutak Nemzeti Társasága (SNCF) infrastruktúráját és üzemét.

Az SNCF hálózathoz tartozó vállalat, melynek vágányai 34 000 km hosszban teljes Franciaországot keresztül szelnek, kb. 200 000 dolgozót foglalkoztat és a beruházási volumene meghaladja az évi 20 Mrd FRF-ot. Termelését messzemenően integráltnak kell jellemeznünk, mivel az ide vonatkozó többletérték ma a termelési összeg több mint 3/4 részét teszi ki.

Az SNCF mind személyzeti vonatkozásban, mind magas színvonalú műszaki jellegénél fogva rendkívül magas szinten van. Ebből adódik a vállalatvezetés elmentmondó súlypontja, nevezetesen: egyfelől működik egy decentralizált személyzetfoglalkoztatás-vezetés a dolgozók közvetlen befolyása alatt azért, hogy elérjék a személyes motivációt és az egyetértést a vállalati politikával, másfelől pedig létrejött a vállalat eszköztakarékos központi irányítása az optimális személyzeti foglalkoztatás biztosítása érdekében.

Az SNCF kettős feladatot ellátó állami vállalat, az egész országban regionális síkon közszolgáltatásokat biztosít a lakosság számára, vállalja mind az ipari, mind a kereskedelmi jellegű feladatokat, hogy a vállalat fennmaradását szavatolja.

Az SNCF politikai, gazdasági és társadalmi kapcsolatban van beágyazva, amelynek változásai az utóbbi évtizedben jelentős kihatással voltak a közlekedési piacra, és következésképpen a foglalkoztatás szerkezetének felépítésére és annak terjedelmére.

Az erős versennyel jellemzett gazdasági környezetben a hatékony vállalatvezetésnek a piac változásaira gyorsan kellett reagálnia. Az 1972. évi nagyobb szervezeti átalakulás óta az SNCF-nél a vezetés a nagy szakterületekre összpontosult. Így a vezérigazgatóság és a szakterületek vezetése még mindig eléggé központosított irányítást eredményezett, illetve eredményez.

A vezérigazgatóság felel a vállalatirányítás összességéért, előírja a vállalat kiterjedt stratégiáját, és dönt a beruházásokról, azok átütettségéről. 1990-ig az SNCF vezetése megerősödött és úgy döntött, hogy új, kétdimenziós munkamódot vezet be, egyrészt a munkafolyamatok vezérlését felelősségi központok útján intézik, ahol az ügyfelet a vállalat középpontjába állítják, másrészt a felelőségeket decentralizálják, s így minden dolgozó maga tartozik megítélési eljárásainak jelentőségét. Hierarchikus kapcsolatok állnak fenn a vezérigazgatóság és az egyes felelősségi központok között is.

A kilencvenes évek közepén lezajlott, az egész országra kiterjedő vasutas-sztrájk hatására új javaslat született az SNCF belső szervezeti reformjára. Így

jött létre a Réseau Ferré de France (RFF), vagyis az infrastruktúra hatóság. Ennek feladata a francia vasúthálózat tulajdonjogának átvétele – beleértve annak kiépítéséért és karbantartásáért való felelősséget is –, és az SNCF adósságának átvétele.

Az SNCF 1982 óta jogilag rögzített használói monopolstátusza ennek ellenére éppen úgy érintetlen maradt, mint a munkabérek, a nyugdíj és a bérezési feltételek.

Az 1997 óta érvényes új szabályozás szerint a kereskedelmi tevékenységet folytató SNCF infrastruktúrahasználati díjat fizet az RFF-nek. A vasúttársaság mindenestre továbbra is végzi az összes építési és karbantartási munkát a pályahálózaton az RFF megbízásából, és az ezekre eső költségeket a pályahasználati díj fizetésekor a tulajdonos, a RFF felé elszámolhatja.

A francia vasúti reform ezenkívül különleges intézkedéseket tervez a regionális közhasznú közlekedésben is. Eszerint a régió mindenkor illetékes hatóságai veszik át a közlekedési teljesítmények volumenének meghatározását és az SNCF-vel folytatott tárgyalások során szabják meg a nyújtott teljesítmények pénzügyi ellentételezését.

Franciaországban az SNCF központosított szervezetét öt tevékenységi területre szervezték át, amelyből több már néhány év óta létezett: a Fővonalak Igazgatósága, az Ile de France Regionális Szolgáltatások Igazgatósága, a Teherforgalmi Igazgatóság; új társaság az SNCF szervezetében a fentebb is említett RFF.

1997 februárjában a francia parlament a vasút reformját elfogadta. Ez az infrastruktúra és üzemeltetés intézményi szétválasztását, az SNCF kiválását, az elavult rendszer tagolódását, és a rövidtávú/helyi forgalom (városközi forgalom) lépésenkénti regionalizációját jelentette.

Az SNCF egy intézkedési terv alapján 1996 nyarán önállóan elkezdte saját szervezeti egységén belül a vasútreformot. Ennek megfelelően 1997. január 1-től megalapították a Réseau Ferré de France infrastruktúrakezelő és tulajdonos vállalatot. Ez a társaság közjogú vállalként¹ működik tovább.

3.2. Pénzügyi szanalás

3.2.1. Németország

1993-ban a Német Vasút (Deutsche Bundesbahn) 66 Mrd DEM adósságot halmozott fel. A német újraegyesítés után az egykori NDK vasúttársaságával kibővült német vasút nem számolt azzal, hogy már az adósság kamatterhei is bénítólag hatottak a vállalati üzletmenetre.

1994-ben a Német Szövetségi Vasút és a Német Birodalmi Vasút Német Vasút Rt. (Deutsche Bahn Aktiengesellschaft) néven egyesült, és mint új vállalat adómentességet kapott az induláshoz úgy, hogy a felhalmozott régi adósságot az ún. szövetségi vasúti vagyont kezelő társasághoz² terheltek át. A BEV a DB AG-tól levált, nincs közvetlenül üzleti, függőségi kapcsolata a vasúttársasággal. A DB

¹ Francia neve épít (*établissement public industriel et commercial*); Németországban ezt a vállalati formát „közhasznú” vagy „nyitott” vállalatnak (*öffentliches Unternehmen*) nevezik.

² BEV = Bundeseisenbahnvermögen.

AG nem elszámolás-köteles, szemben a BEV-vel. A DB AG nyitómérlege erősen leértékelt vagyonértéken lett meghatározva. Ennek a lépésnek az volt az alapja, hogy az átvett létesítményeket mint működő gazdasági tényezőkként kellett meghatározni. A múltban költségcentrikusan működtek, az így vezetett értékek nagy létesítményi vagyont hoztak létre, a jelenben ez a piacgazdasági szempontok szerint történik. A valamikori NDK vasúttársaságának szanálási költsége alapján, valamint az ökológiai károk felszámolására a DB AG határozott időre szóló hitelt kapott. 1994-ben a szanálási költség és az ökológiai károk felszámolására szánt összeg 6,4 Mrd DEM volt, ezt évente 640 M DEM-val csökkentik. 2002-ben a költségek várhatóan 990 M DEM-val, mint utolsó törlesztési részlettel ki lesznek egyenlítve, és ezzel ez a program befejeződik.¹

3.2.2. Svédország

Bár Svédországban csak az adósság egy része lett az Svéd Államvasutak (SJ) részére átadva, ez mégis nagyon jelentős lépésnek bizonyult. Az infrastruktúra-adósságot teljesen elkülönítették, átemelték az államháztartásba és törölték.

Ez az intézkedés a vasútfenntartó- és üzemeltető vállalat teljes kiválását jelentette az SJ-ből. Így az üzemeltetés és forgalomirányítás területéből származó adósság egy része „törlesztve” lett. A német mintájú ún. „mérlegtisztításként”² megfelelően ez azt is jelentette, hogy jelentős vagyonleértékelést terveztek be. A Svéd Államvasutaktól elvárják, hogy üzleti módon működjenek. Az SJ működésében azt is engedélyezték, hogy a jövedelmezőséget saját ingatlanai eladásából, bérbeadásából finanszírozhassa. Egyidejűleg az SJ-t kötelezték arra, hogy pénzügyi eredményét 1992. év végéig közel 200 M DEM szintre felhozza, és ezt az összeget fejlesztésre használja fel. Ezt a célt elérték.

A vasúti áruszállításban az 1992. év abszolút rekord évnak számított.

Svédországban a komoly mértékű beruházási program mind a mai napig tart, és a hálózati szintű eredmények még csak ezután jelentkeznek. De az átalakítás eredményei lokálisan mára már világosan láthatóak. Európa többi részével ellentétben Svédországban a vasúti szektor növelte piaci részesedését az elmúlt évek során.

3.2.3. Egyesült Királyság

A Brit Vasutak privatizációja olyan folyamat, amely már a 80-as évek közepén lassan beindult. Nehéz volt feltárni, hogy az egyes területeken keletkező adósságállomány hogyan van egyidejűleg könyvelve vagy leírva. A brit vasútreform alapvető lépése volt az infrastruktúra és a vasúti szállítás szétválása és a tőzsdére vitele. A vasúti járműgyártó és a vasúti üzemeltető társaságok adósságmentesen kezdték a működésüket. A vasúti járműveket üzemeltetőknél a tőzsdéi bevezetés időpontjáig a felhalmozott adósság 3,95 Mrd DEM volt, amiből az állam 2,5 Mrd DEM-t átvállalt. A visszamaradó 1,45 Mrd DEM-t üzleti, kereskedelmi tevékenységből kellett kiegyenlíteni, mégpedig főleg az ingatlanok eladásából, bérbeadásából.³

¹ Internationales Verkehrswesen, 1998. 7/8. szám, 319. old.

² Bilanzbereinigung.

³ Internationales Verkehrswesen, 1998. 7/8. szám, 320. old.

3.2.4. Franciaország

Az SNCF-nél a vasúti reform kezdeti időpontjáig az adósságállomány kétharmad része közel 190 Mrd FRF volt. Ez az összeg azonos volt az RFF részére átadott értékkel.

A franciaországi kormányváltással a vasút reformja újra előtérbe került. Azzal a feltétellel, hogy az SNCF 2000 új dolgozót alkalmaz, 1997 júliusában az SNCF további adósságát, közel 200 Mrd FRF értékben, elengedték. A visszamaradt adósságállományt az eladásokból kapott részesedésből kell lefaragni. A vasúti reformjával az SNCF-t államilag is nagymértékben támogatták, az adósságállomány rendezése a tervek szerint 1999 végéig befejeződik.¹

3.3. A pályafenntartás és üzemelés szétválása, számviteli szétválasztás és intézményi különválás

Ellentétben más közlekedési szektorokkal – közút, hajózás, repülés – a vasút mind a mai napig az egyetlen közlekedési eszköz, amelyik az útját *quasi* saját maga biztosítja, ellentétben a közutakkal, folyókkal, tengerekkel, repülőterekkel, amelyek mindenki rendelkezésére állnak. De a vasúttársaságoknak minden rendelkezésükre álló, a közlekedéshez szükséges infrastruktúrát – beleértve a vasúti pályát is – mindenki rendelkezésére kell bocsátaniuk a 91/440/EGK irányelv szerint.

3.3.1. Németország

A német vasúti reform a 91/440/EGK irányelv alapján úgy lett kialakítva, hogy pénzügyileg szétválasztották az egyes vasútműködtető területeket. Az első célt a DB AG már elérte, miután külön társasági egységeket hozott létre az üzemeltetésre és az infrastruktúrára.

A DB AG-n belül az infrastruktúraműködtető tevékenység önálló üzleti területként lett újjászervezve, elkülönített osztályokkal (a tagozódás fentebb ismertetésre került). Mivel a hozzáférés a DB vasúthálózatához nem ingyenes, rendelkezésre áll egy ún. szállítási kézikönyv, amely tartalmazza az árakat, s voltaképp a vasúti üzemeltetés és pályafenntartás minden területére kiterjedő, szerteágazó árképzési gyűjtemény. Ez az árképzési rendszer, amelyet 1994 januárjától vezetnek be, lehetővé tette pl. a hosszú távú szerződések esetén a kedvezmények megadását. Az árak vasúti hálózatonként differenciáltak és minden vevő részére azonosan érvényesek. Az árak racionális csökkentésére csak úgy lehet számítani, ha az infrastruktúrakezelő egység a DB AG kezelésében marad. 1998-tól már újabb rendszer működik, ez a TPS'98.

3.3.2. Svédország

Mint ahogyan már szó volt róla, a svéd vasúttársaságból az infrastruktúra kiválása már 1988-ban megtörtént, de a vasúthálózat nem került magánkézbe. A vasúti infrastruktúráról az állam gondoskodik a BANVERKET-en keresztül. A BANVERKET teljesen különálló szervezet, amely a Közlekedési és Távközlési Minisztériumhoz tartozik és lehetőséget kapott arra, hogy az SJ-n kívül jogokat

¹ Internationales Verkehrswesen, 1998. 7/8. szám, 320. old.

adjon más üzemeltetőknek is a vasúton. A SJ ettől az időponttól kezdve a fő üzemeltetővé vált, megtartva a teherszállításban szerzett monopóliumát az állami vasútvonalakon. A svéd vasúttársaság feladata a vasúti menetrend meghatározása, felügyelete, nemcsak az SJ részére, hanem más üzemeltetők részére is. Feladata az infrastruktúramenedzsmeni szervezése és működtetése, a vonatközlekedés felügyelete. A pályahasználati díjat az állam szabja meg és a díjat a felhasználók az államnak fizetik be. A díjak nagyságát nemcsak a pályahasználat költségei határozzák meg, hanem a konkurens szállítványozó vállalatok árai is (pl. a teherfuvarozási költségek).

A svéd állam támogatta és támogatja a vasúton történő fuvarozást. A svéd közlekedési ügyekkel foglalkozó bizottság a vasúton történő árufuvarozás illetékmentessé tétele mellett döntött, ezzel is növelte a vasúttársaság versenyképességét.

3.3.3. Egyesült Királyság

A Brit Vasutak (BR) felosztásakor az infrastruktúraüzemeltetők és a különböző szállítványozó cégek igen egyértelműen elkülönített szervezetekké alakultak. A szétváláskor nem egy monopolhelyzetű szállítványozó cég jött létre, mint pl. Svédországban az SJ, hanem számos, a TOCs-ban egyesült, a vasúti járművek üzemeltetését, a forgalomirányítást felügyelő szervezet. A TOC franchise szerződést köt meghatározott időtartamra, általában 5-15 éves időtartamra egy meghatározott hálózatra azért, hogy a szállítványozáshoz szükséges exkluzív jogokat, kötelezettségeket biztosítsa. Különleges jogi helyzetről van szó, ami azt jelenti, hogy egy hálózaton általában csak egy TOC szervezet tevékenykedik. Ennek a modellnek az alapján nem fordulhat elő, hogy egy vasúti hálózaton több szervezet vonatai konkurrálhatnak egymással (mint ahogy ez pl. Németországban lehetséges). Szemben pl. Svédországgal, itt a vasúti pályák teljesen privatizáltak. Ebből az következik, hogy a brit vasutak keretében létrehozott infrastruktúrakezelő szervezet, a Railtrack 1994 áprilisától önálló vállalként működik. A pályaprivatizáció következtében úgy tűnik, hogy a működésük gazdaságosabb. A Railtrack bevétele az infrastruktúra bérleti díjaiból és kisebb mértékben ingatlanjai eladási, illetve bérleti díjaiból tevődik össze. Teherfuvarozásnál a díjnak csak az ún. *marginális árakat* kell fedeznie. A versenyképességüket megerősítik a konkurenciaharcban, de megterhelik a személyszállítás költségét, hiszen a Railtrack összköltségét valahonnan fedezni kell.

Az első látásra fantasztikusnak tűnő modellnek közelebbről elemezve két problémája is van.

- A Railtrack részvényesek rövid időn belüli megtérüléssel számolnak, gyors hasznot akarnak. A vasútszakaszok költségei azonban átlagosan nagyon magasak. A személyszállítók nézete szerint ez olyan mértékű, hogy a rentábilis működtetés már nem lehetséges.
- A TOC támogatásra szorul azért, hogy a Railtrack vasútvonalainak költségeit ki tudja fizetni. 1997/1998-ban a TOCs 4,3 Mrd DEM-t számolt el támogatási költségként.¹ A Railtrack részvényesek nyilvánvalóan nem érdekeltek abban, hogy tőkájukat hosszabb távú befektetésben tartsák. Ez ahhoz vezetett, hogy a brit vasúthálózat a nyugat-európai vasútállapothoz képest sajnálatra méltó állapotba került.

¹ Internationales Verkehrswesen, 1998. 7/8. szám, 321. old.

Ha a brit vasútpolitikában vagy a hozzáállásban nem történik változás, csak a privatizációval a hiányt már kiegyenlíteni nem lehet. Hosszú távon ez az állapot a minőség-romláshoz és az utazóközönség számának radikális csökkenéséhez vezet – ezt csak vasútreformmal lehet feloldani. A Railtrack érdekelt a más szabályozási rendszerek alatt működő üzemeltetők és infrastruktúratulajdonosok, illetve az egyes üzemeltetők közötti vitás ügyek feloldásában is.

A brit modell hosszú távú sikerére csak a „*shareholder és stakeholder érték*” egyensúlyban tartásával van kilátás.

3.3.4. Franciaország

1997 januárjában megtörtént a szervezeti szétválás az infrastruktúra és az üzemeltetés között. Az RFF, mint infrastruktúraüzemeltető átvett az SNCF-től 31 852 km hosszú vasúthálózatot.¹

Minden, ami a szállítással nincs közvetlenül kapcsolatban, a pályaudvarok, a gördülő anyag és az adminisztrációs bázisok az SNCF tulajdonában maradtak. Ezzel a szétválással a pénzügyi költségek áramlása az állam és a vasút között megváltozott. Az éves támogatásokat, amelyeket eddig az SNCF kaphatott meg, mint infrastruktúra-fenntartási és -fejlesztési támogatásokat, 1997-től az RFF kapja. Az SNCF-nek most már az infrastruktúra használatáért fizetnie kell az RFF-nek. A fenntartás és az új hálózatok építése még további kiadásokat kíván az SNCF-től, leginkább az RFF által a szerződések szerint megküldött számlák alapján. Az RFF mint az infrastruktúra fenntartója, illetve mint az infrastruktúra üzemeltetője van jelen a piacon. Bár az RFF formailag független az SNCF-től, a gyakorlatban szoros együttműködés van a két vállalat között, aminek a pénzügyi költségek áramlása az oka. Az SNCF monopolhelyezete, melyet politikailag is támogatnak, mint az infrastruktúra használója, működtetője meghatározza és képezi a piaci árakat.

3.4. Az infrastruktúrához való szabad hozzáférés

A 91/440/EGK irányelv olyan kritériumokat tartalmaz, amelyeket teljesíteni kell ahhoz, hogy a nemzeti vasúthálózat a nemzetközi forgalomhoz kapcsolódjon. A közösségi vasutak alkalmazkodásának megkönnyítése az egységes piac követelményeihez és a hatékonyságuk növeléséhez szükségessé teszi azt is, hogy a vasútvállalatok nemzetközi csoportosulásai, illetve a nemzetközi kombinált áru-fuvarozásban működő vasútvállalatok más tagállamok vasúthálózatát is igénybe vehessék. Az Európai Unió egyik kiemelt közlekedéspolitikai kérdése a szabad tranzit, és ezzel összefüggésben az EU perifériális területeinek bekapcsolása a központi övezetek forgalmába. Előtérbe kerülnek a kombinált fuvarozási megoldások. A harmadik országokon átmenő tranzitforgalom problémáinak tartós megoldását is a vasúti, illetve a kombinált áru-fuvarozási technika fejlesztése oldhatja meg. Számolni kell azzal, hogy egyes tagországokban a vasút szerepe nagyobb (pl. a skandináv országokban: Svédországban és Finnországban), ezért hangsúlyeltolódás várható az Európai Unió közlekedéspolitikájában a vasúti fejlesztések irányában. Ezt Ausztria csatlakozása szintén felgyorsította.

¹ Internationales Verkehrswesen, 1998. 7/8. szám, 321. old.

3.4.1. Németország

A DB AG nézete szerint szükséges a vasutak kapcsolatának további liberalizációja. A DB AG megvalósította az infrastruktúra harmadik személyek által szabadon elérhetővé tételét. Ennek érdekében alakították ki a pályahasználati dírendszerrel, ami az árképzési kritériumok között a vasútvonal és a vasúti jármű kategóriáját, a szolgáltatás színvonalát és az amortizációt is figyelembe veszi.

Az általános vasúttörvényben meghatározták, hogy a DB AG-nek és leányvállalatainak nem érdeke, hogy azokból az országokból származó vasúttársaságok, amelyeknek vasúthálózatához a DB AG nem tud hozzáférni, a DB AG hálózatán közlekedhessenek. Bár az infrastruktúra a DB AG része maradt, a szabad hozzáférés célját elérték. Van arra is példa, hogy néhány, a DB AG-n kívül álló szervezet is biztosít rövid távú személyszállítási szolgáltatást a DB AG infrastruktúra igénybevételével.

3.4.2. Svédország

A svéd vasúti szállításban a szétválás után is elméletileg megengedett a hálózatok megkülönböztetés-mentes használata. Az infrastruktúra használatáért az SJ sajátos módszerrel kiszámított díjat fizet az államnak (a BV-nek). A használati díj összegén felüli infrastruktúra-építési, karbantartási, és igazgatási költségeket az állam viseli. A verseny liberalizálása alapján a regionális vasúti forgalomban, a provinciákban részben más vasúti közlekedési vállalatok vették át a közlekedési teljesítmények nagyságának meghatározását az illetékes közlekedési hatóságok által kiírt tenderek alapján. Így az SJ-nek csupán a belföldi áruszállításban és a távolsági személyszállításban maradt monopolhelyzete. 1996 elején az áruszállítás monopóliuma is megszűnt a megfelelő liberalizálás következtében. A svéd államvasúttól elvárják, hogy üzleti módon működjék. A BANVERKET teljesen különválasztott szervezet, amely lehetőséget kapott arra, hogy az SJ-n kívül jogokat adjon más üzemeltetőknek is a vasúton.

A svéd modellnek megfelelően a pályahasználók fix és változó díjat fizetnek a kormánynak, amely az infrastruktúra teljes költségét fedezi. Ezen felül a díj környezeti és baleseti költségeket is tartalmaz. A svéd vasút átalakulása az irányelv előírásait teljesíteni tudja. Az eredmény mára már világosan látható: Európa többi részével ellentétben Svédországban a vasúti szektor növelte piaci részesedését az elmúlt évek során. Az SJ-nek kibővített külön joga van, ami biztosítja, hogy közhasznú vállalatként működjön. Bár a hálózat 1996 júliusától harmadik fél részére teljesen nyitott, az SJ-nek még a régi jogai szerint a meglévő viszonyok kialakításába beleszólási joga van, de az áruszállítás a teljes dereguláció felé halad, azzal a feltétellel, hogy az SJ-nek bizonyos előhasználati joga van, illetve lesz. Egyedül a városközi (rövid távú) személyforgalomban nincs meg a továbbiakban az SJ előjoga. 1996-tól a megyéknek a regionális forgalom lebonyolításában már a fő vonalokon is közlekedési jogaik lettek. A fő- és mellékvonali üzemeltetés előírásban rögzített, és annak az üzemeltetőnek lesz átadva, amelyik a legkedvezőbb üzemeltetést kínálja (SJ-n kívüli új szervezetnek). A deregulációval kialakuló új rendszer azt is biztosítja, hogy egyes iparvállalatok, iparágak önmaguk vagy egy választott vasúti szolgáltatóval együtt új szállítási ötleteket fejlesszenek ki, elősegítve ezzel az üzletág hatékonyságát.

3.4.3. Egyesült Királyság

A brit modell előírásoktól mentes vasúthálózati hozzáférést engedélyez, azzal az eltéréssel, hogy a közlekedési vállalat nem egy állami vasúthálózati hivatal, hanem – mint Németországban is – egy működésorientált vasúthálózatot működtető hivatal. Felmerül a vasúthálózatok magas bérleti díja, mint probléma, ami *de facto* a személyforgalomban franchise szerződés szerint csak igen behatárolt használati jogként érvényesül. A brit vasutak infrastruktúra-ellátását biztosító Railtrack komolyan érdekelt az infrastruktúra üzemeltetésében, különösen a pályahozzáférés árképzésében, kialakításában. Az árképzési kérdést többféle módon lehet megközelíteni, pl. biztosítani kell a pályahozzáférések hatékony elosztását, és el kell kerülni, hogy az infrastruktúra-tulajdonos monopolisztikus helyzetéből adódóan nem megfelelő (más szóval a versenyt akadályozó) árat alakítson ki. Biztosítani kell az üzemeltetőkkel szembeni tisztességes és egységes eljárásrendszert, különösen akkor, ha az infrastruktúra tulajdonosa egyben üzemeltető is. Figyelembe kell venni a felújítás és az amortizáció költségeit, a torlódások, csúcsidőszakok árainak kialakítását. Ami a személyforgalmat illeti, 1999 márciusától a hálózat néhány kiválasztott területén érvényben lévő exkluzív jogokat visszavonják és rövid határidővel más vállalatoknak is lehetővé teszik a vasútvonal-használatot. Tisztázatlan még a szállítási díjak nagysága az újonnan belépő vállalatok számára. Ellentétben a jelenlegi franchise szerződéssel is rendelkezőkkel szemben, az új belépők nem lesznek támogatottak.

A Railtrack az árakat újból tárgyalja minden új üzemeltetővel. Érdekelt abban, hogy ezzel pótbévételt biztosítson magának.

Elmondható a brit vasútreformról, hogy inkább ún. *kevert modellről* van szó, semmint tiszta, igazi privatizálásról. A szabályozás és az állami ráfordítás inkább nőtt az eredeti állapothoz képest, ami nem egyezik a 91/440 /EGK irányelvvel. A franchise szerződésekben biztosított területi monopólium minimálisnak mondható. A Railtrack érdeklődéssel figyeli más berendezkedésű országok szabályozási helyzetét, illetve az ezzel kapcsolatos megközelítéseket.

3.4.4. Franciaország

Az RFF megalakításával az alapvető feltételek adóttak a megkülönböztetésmentes pályahozzáféréshez, mindenesetre nem létezik még a mai napig nyilvános, harmadik fél számára is érvényes árrendszer. Az SNCF üzemeltetési monopóliumhelyzete megmaradt, az infrastruktúra hozzáférhetősége csak a 91/440/EGK irányelvekben szabályozott esetekben lehetséges. Cél elsősorban a vasútállomások hozzáférhetőségének növelése, illetve a gyors, egyszerű jegyeladás, a vonzó, a tömegközlekedés igénybevételét növelő kedvezményes díjszabások megállapítása.

4. AZ EU MÁS TAGVASÚTJAINAK A 91/440/EGK IRÁNYELV ALAPJÁN VÉGREHAJTOTT REFORMJA – MÁSODIK SZAKASZ

4.1. A négy alapmodell alkalmazása

4.1.1. Olaszország

Az Olasz Államvasutak (az FS) 1992-ben részvénytársasággá alakult át. Az FS teljes adósságát az olasz állam vette át. Az FS szervezeti reformja keretében 1993-ban a pálya és a szállítás szétválasztása megtörtént, egymástól elkülönített területekként.

Az olasz kormánynek további tervei vannak az FS további restrukturálásával kapcsolatban, különösen abban a tekintetben, hogy a pálya és az üzem intézményes szétválasztását külön vállalatok alapításával valósítja meg. Ezekből azonban még csak nagyon kevés elem valósult meg. Így pl. időközben már jobb lehetősége van az FS-nek arra, hogy a magánvállalatokkal vegyes vállalatokat alapítson, a tervezett nagysebességű hálózatot nagyrészt magánbefektetők bevonásával kell finanszírozni, a közlekedési teljesítmények meghatározásának volumenében a regionális és a helyi hatóságok és közlekedési vállalatok szerepe jelentősen nőtt. Ezért az FS a vonalhálózata nagy részén felszabadította a tarifát. Mindenesetre már erre a területre nem kap szubvenciót. Mély, átfogó reformok – a pálya és az üzem tényleges számviteli elkülönítését kivéve – eddig még nem kerültek megvalósításra.

4.1.2. Ausztria

Ausztria 1995. január 1-jétől tagja az Európai Uniónak. Amikor Ausztria csatlakozott az Európai Unióhoz, már léteztek az EU irányelvek és egyes vasutak – nem csak az EU tagvasútjai – már jelentős lépéseket tettek az irányelvek megvalósításában. Az osztrák vasút, az Österreichische Bundesbahn (ÖBB) Európa sikeres vasútjai közé tartozik. Vasúti árufuvarozásban évente közel 70 millió tonnát mozgat meg, ebből a kombinált fuvarozás részaránya jelentős, kb. 24%.

Kiemelt kérdésként kezelik a tranzitszerepüket és a környezetvédelmet, az országot átszelő vasúti korridorokat. (Észak-dél irányban az ÖBB és a MÁV konkurensek.) A vasút megerősödését el akarják érni a „harmadik fél” vagyis a pályahasználati díjat fizető új vállalkozók megjelenése előtt. 1995-re, a csatlakozásuk időpontjára az ÖBB egy már 1992-ben jóváhagyott és 1993-ban kiegészített törvény alapján önálló jogi személyiségű közszolgáltató vállalattá alakult.

Az egykori német vasutakhoz hasonlatosan, amelynek státusza „szövetségi különvagon” volt, az ÖBB is kikerült a szövetségi költségvetésből. Ezáltal a vasút üzemgazdasági cselekvési szabadsága jelentősen kibővült. A kormány és a vasút közötti szerződéses megállapodások szabályozzák a közhasznú közlekedési teljesítmények volumenét és pénzügyi kiegyenlítését, és gondoskodnak az ÖBB számviteli helyzetének nagyobb átláthatóságáról.

Az európai jog szerint kialakított törvényi határozatoknak megfelelően ezért a közlekedési miniszter 1996-ban jelentette be az infrastruktúra és a szállítás te-

rületek hozzárendelését újonnan alapított, önálló üzletágakhoz, és így a hálózati és az üzemi szervezetek szétválasztásához.

Az ÖBB-nél erősödik az a szemlélet, hogy a vasúti rendszer megoldásokra koncentráljon, innovatív ajánlatokkal nyerje meg a fuvarozót és nyújtson komplex logisztikai szolgáltatást, így ezzel és jó költségstruktúrával tudja a piaci részesedését növelni. Az ÖBB az elmúlt 4 évben 25%-kal növelte a termelékenységet és 2002-ig újabb 25%-os termelékenységnövekedést tervez. El akarja érni, hogy a vasút helyettesíthetetlen legyen, mivel többletértéket termel.¹

Ennek a célnak az eléréséhez a szolgáltatások javítása, a nyereségérdekeltség és a személyzet motiváltsága is szükséges. Megkezdődött az ÖBB előrenyomulása a kombinált fuvarozásban is: belépve a kombi-fuvarozás teljes vertikumába, a fuvarozatókkal közvetlenül kerülnek üzleti kapcsolatba. A három cég, az ÖBB, az Intercontainer Austria és az ÖKOMBI konkurensként van jelen a piacon.

Sikereket ért el az ÖBB a logisztikai központok kialakításában és működtetésében, képesek a disztribúciós logisztikai lánc minden moduljának a megvalósítására, pl. a megrendelések fogadására, összeállítására, előkészítésére, továbbfuvarozásra, az áru tulajdonságainak megfelelő raktározására, csomagolására, és egyéb melléktevékenységekre. Több cég már a logisztikai feladatait teljes egészében a Rail Cargo Ausztriára bízta. Ezek a cégek a vasúti szakemberekkel együttműködve optimalizálták a logisztikai hálózatukat. 2005-ig a Bahnexpress területen a teljesítmények 30-40%-át már komplex szállítási láncok kiépítésével kívánják megalapozni.

Az ÖBB ötéves beruházási programot fogadott el infrastruktúra fejlesztésre. A személypályaudvarok felújítását és hasznosítását nagy értékű beruházással kívánja felgyorsítani. A finanszírozást *Private Public Partnership* modell alapján valósítja meg. Ez azt jelenti, hogy azon pályaudvarok, amelyeket nem foglalnak le teljesen a forgalmi feladatok, helyi érdekeltségek és bankok részvételével piaci értékesítő társaságot alapítanak. Tervezik a privát tőke bevonását is. A járműparkjukból visszabérlésre értékesítettek 5,5 Mrd ATS nagyságrendben, ami a beruházás meggyorsítása mellett mérlegjavulást is eredményez.

Az ÖBB vezető szerepet kapott a NEIL KINNOCK-féle Fehér Könyvben a szabad utak előkészítő munkáiban. Az értékesítés a pályahasználati díj, a tarifarendszer kidolgozása után megkezdődik, és ehhez az engedélyező szervezet beindult korrek működése is szükséges.

4.1.3. Hollandia

A Holland Vasút (NS) reformjavaslatát kidolgozó különbizottság ajánlásainak megfelelően a holland kormány 1995-ig döntött a vasút alapvető reformjáról, újrastrukturálásáról. Az integrált holland vasútállalatot kereskedelmi és feladatvégrehajtó területre osztották fel. A kereskedelmi területhez tartoznak a túlnyomórészt piacon értékesítendő tevékenységek, a Holding NS Group BV vezetése alatt. A Markt BV (a személyszállítás, az állomások, a gördülőállomány és a biztonság), az NS Cargo BV (az áruszállítás), valamint a Vastgoed BV (a szerződések engedélyezője és felülvizsgálója). A feladatvégrehajtó területhez tartozik az infrastruktúra, mégpedig a Railned és a Verkeersleiding BV, a vonatfelügyelet és a

¹ A számok forrása dr. Horváth P. és dr. Rixer A. tanulmánya.

forgalomszabályozás, teljes felelősséggel. Ennyiben vegyes forma alakult ki az infrastruktúra és az üzem szervezeti és intézményi elválasztásával. Amennyiben 2000-ig az NS vágányhálózatára nem kell ráengedni versenytársakat, akkor azokon a vonalakon, amelyeket az NS felad, más vasútállalatok is közlekedhetnek.

Ha az NS közérdekből tovább üzemelteti a nem gazdaságos vonalakat, akkor a Közlekedési Minisztériummal folytatott tárgyalások alapján az NS pénzügyi ki-egyenlítést kap. Azért, hogy az infrastruktúra költségektől mentesített belvízi hajózással versenyképességet kapjon, az NS Cargonak sem kell egyelőre 2000-ig trasszköltséget fizetnie.

4.1.4. Belgium

A Belga Vasutak Nemzeti Társasága (SNCB) már 1926 óta a tőzsdén bejegyzett részvénytársaság, bár a szabadpiaci kereskedelemben levő 2%-os részvénycsomagtól eltekintve állami tulajdonú társaság. A belga kormány a vállalat újrastrukturálására, reformjára vonatkozó terve szerint az SNCB 2005-ig tizenegy üzleti és öt szolgáltatási központra fog felbomlani, amelyek mindegyike költség- és eredmény-felelősségű lesz. A központok koordinálását a SNCB központi egységei veszik át. Az SNCB egyébként megmarad részvénytársaságnak.

A kormányterv jelentős személyzet-leépítést is tartalmaz a természetes fluktuáció formájában, valamint infrastrukturális és gördülőanyag állományi állami fejlesztéseket, de az adósságállomány további privatizációját nem tervezi. A pálya és az üzem szétválasztása csak számvetésként történt meg. A szervezeti, illetve az intézményi szétválasztást túlnyomórészt társaságpolitikai okokból szintén nem tervezik.

4.1.5. Luxemburg

A Luxemburgi Vasutak Nemzeti Társaságát (CFL) 1994 óta három lépésben reformálták. A reform célja, hogy a belga, a francia és a luxemburgi állam tulajdonában levő CLF olyan európai jog szerinti társasággá alakuljon át, amelynek nagyobb a saját tőkéje, jelentősebb és önállóbb a vállalatvezetése, és amelynek teljes mértékben kompenzálják a közszolgáltatási közlekedési teljesítményeit. Emiatt az infrastruktúra tulajdonjoga és az egész pénzügyi felelősség a pályahálózatért Luxemburg államra száll át.

4.1.6. Spanyolország

A spanyol vasúti reform még viszonylag friss kezdeményezés az Európai Unióban. A spanyol parlament csak 1997 elején határozott az infrastruktúra igazgatási hatóság (a GIF) alapításáról, amely a Fejlesztési Minisztérium alá tartozik. Ez a szervezet a Spanyol Államvasutak (RENFE) által használt vasúti infrastruktúra egyedüli tulajdonosa.

A GIF a felelős a hálózat közlekedésmenedzsmentjéért és az infrastruktúra karbantartásáért. A vasúti forgalmat bonyolító társaságok a RENFE mellett esetleg más vasútállalatok is lehetnek, amelyek trasszhasználati díjat fizetnek a használat időtartama és típusa, valamint egyéb fizetési kritériumok szerint. A spanyol kormány felelős az infrastruktúra és beruházás tervezés összes kérdésének jóváhagyásáért. Az új infrastruktúra projekteket a kormány hirdeti meg, ő adja a megbízásokat és az adott infrastruktúra létesítmények a megvalósítás után

a GIF tulajdonába kerülnek. A GIF fedezi a költségeit a különösen a trassz használatból befolyó díjakból, az állami szubvenciókból, a kormány kölcsönökből és az átruházott, vasútüzemi szempontból nem szükséges ingatlanok értékesítéséből. További RENFE reformtervek várhatóak, különösen a közlekedési vállalat privatizálása tekintetében.

4.1.7. Portugália

A Portugál Államvasutak (CP) reformterve szerint várható az infrastruktúra és az üzemeltetés intézményi szétválasztása a CP három különböző vállalatra történő felosztása keretében.

Az infrastruktúra a közszolgáltató, legalábbis többségében állami tulajdonban maradó REFER vállalathoz kerül, amely a vágányhálózatot használóktól, az infrastruktúraköltségek részbeni fedezésére díjat szed be. A CP vasúti közlekedést bonyolító része a magánjog szerint vezetett részvénytársasággá alakult. Egy újonnan alapított gördülő állományi és vontatási társaság fogja a járműveket lízing bázison rendelkezésre bocsátani. A vasút felhalmozódott, régi adósságait, valamint a REFER-nél felmerülő infrastruktúraköltségek egy részét az állam átvállalja. A portugál vasúthálózathoz a hozzáférés liberalizált.

4.1.8. Dánia

A Dán Államvasutak (DSB) infrastruktúra területe 1997. januárban önálló infrastruktúra hatósággá, a Banestyreisen nevű társasággá alakult át a 91/440/EGK irányelvnek a vasúti infrastruktúra és a vasútüzem intézményi szétválasztásáról szóló rendelkezésének megfelelően.

A Banestyreisen feladata az üzem lebonyolítása és a dán vasúthálózat karbantartása és továbbfejlesztése mellett – meghatározott feltételek teljesítése esetén – a trassz kapacitások kiadása azon más vasútvállalatok részére, amelyek vonatokat kívánnak közlekedtetni a dán vasúthálózaton. Ennyiben a továbbiakban vasúti közlekedési vállalatként működő DSB-nek többé nem lesz monopol helyzete a belföldi vasúti közlekedésben.

A dán vasúti reform további fázisban tervezik a DSB felosztását részvénytársasági státuszú áruszállítási és személyközlekedési üzleti területekre, valamint egyéb vállalati egységek kicsoportosításával további tagozódásokat terveznek.

4.1.9. Finnország

Habár a 91/440/EGK irányelv értelmében általánosan biztosítani kell a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásának számára – a kombinált áru fuvarozásban is – a vasúthálózathoz a hozzáférés szabadságát, ezt nyilvánvalóan megnehezíti az a tény, hogy a finn vágányhálózat széles nyomtávú. Finnországban törvény született a Finn Államvasutakról, használatáról és fenntartásáról.

1995-ben a RHK, a finn közlekedési minisztérium alá rendelt állami vasúthivatal vette át a finn vágányhálózat tulajdonjogát és igazgatását. Az infrastruktúra kezelője a finnországi vasútigazgatás (Ratahallintokeskus), a főhatóság a Közlekedési és Hírközlési Minisztérium (Liikenneministeriö), az engedélyeket is ez a minisztérium adja ki. Mindennemű panaszt ide lehet benyújtani, valamint választott bírósággként és fellebbviteli fórumként is működik. Mindennemű infrast-

raktúra-használati és menetvonal-kiosztási kérdésben, vitás esetben a Közlekedési és Hírközlési Minisztérium a fellebbviteli fórum.

A finnországi vasútigazgatás arra is felhatalmazást kapott, hogy meggyőződjön a gördülőanyag minőségének elfogadható voltáról, vagyis arról, hogy a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) szabványai vagy egyéb más rendelkezések szerint bejegyzett. Ez a hivatal adja ki a biztonsági tanúsítványokat, valamint a menetvonalak kiosztásával kapcsolatos igényeket is itt bírálják el. A biztonsági feladatokkal megbízott személyzetnek rendelkeznie kell a munkakör betöltéséhez előírt és szükséges ismeretekkel. A nemzetközi rendelkezéseknek megfelelően az infrastruktúra kezelője felelős az összes műszaki vonatkozású kérdésért. Az infrastruktúra használati díjat közüzemi díjként kezelik. A Finn Államvasutak (VIR), amelyhez továbbra is hozzátartozik az üzemvitel, ugyanakkor állami tulajdonú részvénytársasággá alakult.

A vasúti infrastruktúra használatával kapcsolatos ügyeket (beleértve az eljárásokat, a helyettesítő útirányok kijelölését, a minőségi és mennyiségi változásokat és a számlázást is) a vasútigazgatás intézi. Használati díj fizetendő minden igénybe vett létesítményért. Az infrastruktúra-használati díjat közüzemi díjként kezelik. Új üzemeltetők a finn vasútigazgatásnál adhatják be kérelmüket.

4.1.10. Görögország

Miután a görög kormányra az Európai Unió Bizottság hosszú időn keresztül nyomást gyakorolt, hogy az idevágó EU irányelveket érvényesítse, a kormány végül úgy döntött, hogy a Görög Államvasutak (az OSE) reformja, újrastrukturálása keretében szervezetenként szétválasztja a pálya karbantartását és üzemvitelét. Az infrastruktúra igazgatása állami feladat marad, az OSE – továbbra is állami vasútként – látja el a vasútüzem fenntartását.

Tíz éven belül, kb. 2006-2007-re, a tervek szerint az OSE-nek önfelfinanszírozóvá kell válnia és állami szubszidiák nélkül kell működnie. Az üzemeltetési támogatása csak akkor lesz lehetséges, ha a gazdaságtalan vonalakon az üzem további fenntartására régió-politikai okokból van szükség.

4.2. Összevont értékelés a modellek függvényében

Mind a mai napig sokat lehetett már hallani és olvasni a tagországok vasúti reformjáról, sok tárgyalás is volt már ebben az ügyben. Kevésbé ismertek az EU országainak nemzeti vasútrendszerük újrastrukturálására irányuló programjai. A rendelkezésre álló adatok alapján látható, hogy a német vasút reformja eltér más tagországok reformmodelljeitől.

A 91/440/EGK irányelvekben, amelyet 1993. január 1-jétől az EU tagállamainak jogrendszere is átvett, körvonalazódott egy egységes minimum követelmény azért, hogy nagyobb legyen a vasúttársaságok közötti verseny és az átláthatóság. Az egyes tagországokban azonban a követelményeket különféleképpen értelmezték és ez sokféle mód életbelépéséhez vezetett.

Míg az Egyesült Királyság a THATCHER-korszak fényében teljes körű privatizációra és az államtól való elszakadásra fogadott, addig Németország, illetve Svédország már évekkal azelőtt, hogy teljes tagja lett volna az Európai Uniónak is, előnyben részesítette azokat a modelleket, amik a vállalkozói ügymenetet preferálták, anélkül, hogy elhanyagolnák egy jól működő vasúti rendszer nemzetgaz-

dasági horderejét. Ezzel ellentétben Franciaország megtartotta a közszolgálati jelleget, és csak hivatalosan teljesíti az Európai Unió általános szabályzatában előírtakat és a legalacsonyabb szinten.

A négy „nagy” ország (Németország, Svédország, Egyesült Királyság és Franciaország) fenti egyenkénti elemzése bemutatta a különféle megoldásokat. A többi tagvasút az irányelv szerinti átalakulást megkezdte, de az átalakulás üteme és befejezésének időpontja a mai napig meglehetősen bizonytalan. Látható, hogy nincs tökéletes vasúti reform, ami azt jelenti, hogy nagyon sokat kell tenni azért, hogy az egyes vasúti rendszerek harmonizáljanak egymással, és igazságos versenyfeltételek alakuljanak ki a tagállamok vasúti rendszerei között. A vasutak a mai napig is átmeneti állapotban vannak. Feltárva a problémákat, összehasonlítva az egyes vasúttársaságokat, fennáll a veszélye annak, hogy a vasutakról alkotott általános benyomások és a jövő lehetőségei eléggé ködösek lesznek. A vasutak hasonló problémákkal szembesülnek egész Európában, tekintet nélkül az országokra, nevezetesen a pénzügyek, a piacrészesedésben való részvétel csökkenése, mennyiségi problémák, imázs stb.

A vasutak pénzügyi és politikai problémát jelentenek a legtöbb európai uniós országban az 50-es évek óta: az államok lehetővé tették, hogy lassú lepusztulási és leépülési folyamat érvényesüljön. Az EU tagországokban a problémákat viszonylag egyszerűbben és rövidebb időn belül lehet megoldani, mint a csatlakozni szándékozó országokban. Így Magyarországon is hosszabb lesz ez a folyamat, mivel az egész társadalom és nem csupán a vasút megy át gyökeres és drámai átalakuláson. Az országokon belül is vannak jelentős politikai különbségek. Néhány országban határozottan kívánják a gyors liberalizálást és privatizációt, másoknak nehézségeik vannak az átállás politikájának és a célzott politikának a meghatározásában.

A 91/440/EGK irányelv az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó 1957-es Római Szerződés 189. cikke szerint „olyan közösségi aktus, amely elérni kívánt célját tekintve kötelező minden tagállamra, amelynek címezve van, de a forma és a módszer megválasztása a nemzeti hatóságokra tartozik.”

Az Európai Unió Bizottsága a vasúti reformról szóló irányelv teljesítéséről eddig két alkalommal készített felmérést, értékelést. Az EU Bizottsága 1995 júliusában adott ki egy közleményt a „közösségi vasutak fejlesztéséről.” Ez a közlemény az értékelés mellett javaslatot tartalmazott az irányelv módosítására, pontosítására, továbbfejlesztésére. Az EU Bizottsága 1998 márciusában véglegesítette közleményét a „közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv végrehajtásáról és hatásáról”; eszerint szélesíteni kívánják a versenyzetethető vasúti szolgáltatások körét.

1998-ban pozitívnak semmiképpen sem nevezhető mérleget vont az EU Bizottsága az európai vasutak reformjának állásáról. A Brüsszelben közzétett – a Tanácsnak és a Parlamentnek címzett – közlemény kifejtette, hogyan áll a 91/440/EGK irányelv megvalósulása, melynek lényege, hogy teljesen szét kell választani a vasúti vágányhálózatot az üzemeltetéstől. Bár haladás is tapasztalható a vasútvállalatok független ügyvezetése tekintetében, nagy különbségek is fellelhetők a tagállamokban. Az állami hatóságok továbbra is indokolatlanul korlátozzák a vasutak függetlenségét. A sínhálózat és az üzemeltetés elválasztása határozottan elégedetlenségre ad okot. Sajnálatos, hogy csupán a nyereség és a veszteség elszámolását választották ketté, nem pedig a teljes mérleget.

Integrált vasútvállalatként határozták meg azt, amelyiknél a szétválasztás nem mutatható ki egyértelműen. Ezt Brüsszel fel is rója az érintetteknek: „ez durva visszaélés az uralkodó állásponttal”. Kemény kritikával illették a bejutást az új vasúti infrastruktúrájába. Ebben a tekintetben egyébként az EU beismeri, hogy nem készült fel eléggé. A Bizottság – amilyen hamar csak lehetséges – vezéreket kíván kidolgozni a pályahasználati díjak kiszámítására és a hálózati kapacitások elosztására. Az integrált vasútvállalatok a jövőben ezekről már nem jogosultak egyedül dönteni, nem határozhatják meg saját versenytársaik számára a feltételeket. Javasolják, hogy az EU tagvasutak adják át első lépésben az újaknak áruszállító piacuk 5%-át, öt éven belül pedig a 25%-át. Ezt egyesek túl kevésnek, míg mások túl soknak tartják, attól függően, hogy milyen a politikai álláspontjuk.

5. A MAGYAR VASUTAK ÚJRASTRUKTURÁLÁSI IRÁNYAI ÉS EREDMÉNYEI NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN

A Magyar Államvasutak esetében a csatlakozási felkészülés keretében a vasút reformjánál, az újrastrukturálásánál az Európai Uniónak a vasúti közlekedéssel szembeni elvárásaiból kell kiindulni, nevezetesen figyelembe kell venni Magyarországnak, illetve a MÁV Rt.-nek az EU tagországok gazdasági-közlekedési fejlettségéhez viszonyított jelenlegi állapotát, Magyarországnak a vasúti közlekedés fenntartható fejlesztésével kapcsolatos jelenlegi és jövőbeni teherbíró képességét, az ilyen célból az Európai Uniótól Magyarország, illetve a MÁV Rt. részére tervezett segélynyújtás formáit és mértékét.

Az előző fejezetek bemutatták a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv határozatai szerinti újrastrukturálási helyzetet az Európai Unió tagvasútjainál.

Az alábbi összeállítás az európai országok vasúttársaságai helyzetének és szervezeti újrastrukturálásának szempontjából elemzi a MÁV Rt. jelenlegi állapotát.

5.1. A szerkezeti átalakítás időprogramja

A legtöbb európai vasúttársaság – köztük a MÁV is – megfelelő előkészítő munka után 1994-ben kezdte meg szerkezetátalakítási programját. A vasútvállalatok átalakítási programja a piaci viszonyok változásának megfelelően folyamatosan fejlődik, függetlenül attól, hogy egyes vasúttársaságoknál az átalakítás már befejezettnek tekinthető. A MÁV Rt. mérsékelt átalakítási szintjével jelenleg megfelel az EU tagvasutak átlagának, a vállalkozó és a pályavasút számviteli és funkcionális szétválasztásával pedig teljesíti az Európai Unió elvárásait.

5.2. Értékelés a helyzet-összehasonlítás alapján

A vasúttársaságok főbb jellemzői alapján a MÁV Rt. jelenlegi helyzetére a következő megállapításokat lehet tenni:

- a tulajdonos maga az állam (a brit vasutat kivéve, ahol a privatizáció már megvalósult);
- a privatizáció tekintetében a helyzet vegyes képet mutat, a nyugati vasúttársaságok sem rendelkeznek korrekt privatizálási tervvel, sőt a spanyol és francia vasutak a privatizációt kimondottan ellenzik; Magyarország privatizációs szándéka az értékelés alapján is kedvező képet mutat;
- a szervezeti forma tekintetében a MÁV Rt. multidivizionális gazdálkodó szervezeti egységek rendszere, ami az európai vasutak többsége gyakorlatának megfelel;
- az EU-direktívák elfogadása és érvényesítése szempontjából a helyzet vegyes, Magyarország és a MAV Rt. pozíciója a megítélés szerint élenjáró;
- a vállalkozási profil tekintetében a MÁV tisztán vasúti alaptevékenységével eltér a többi EU tagországi vasúttól (kivétel a RENFE és a BR, amelyek közúti személyi- és áru fuvarozást, az ÖBB pedig belvízi fuvarozást is végez);
- a közúti regionális személy- és áruszállítás lehetővé teszi e vasutak részére a regionális közlekedési szövetségekbe történő beilleszkedést, a közúti-vasúti munkamegosztás optimálását, a kombinált fuvarozás hatékonyságának növelésével.

A szervezeti változások tekintetében az európai helyzet szintén vegyes. A vasutak egyharmada – így a MÁV is – az értékelés szerint nem hajtott végre (az értékelés időpontjáig) jelentős változtatást.

A vállalkozó és pályavasút szétválasztásánál a MÁV köztes utat választott, mert a jogi elválasztás ugyan nem történt meg, de könyvelésen felül a menedzsment elkülönítette.

Az állami támogatások tekintetében az európai helyzet homogén, a MÁV is ennek felel meg.

A támogatások tárgyát és profilját tekintve az európai helyzet meglehetősen vegyes, a MÁV helyzete itt átlagosnak tekinthető. A támogatások fejlődése tekintetében az általános európai növekedéssel ellentétben egyedül Magyarországon nem nőtt a támogatás, pedig erre szükség lenne. Így a MÁV műszaki színvonalának és minőségi leromlásának további fokozódása figyelhető meg. A létszám leépítésében a MÁV európai összehasonlításban is élenjáró. A MÁV dolgozók státuszát tekintve az európai „vegyes” helyzetben is élenjáró, mivel a magyar kormány a dolgozók közalkalmazotti státuszát már jóval az újrastrukturálás megkezdése előtt megszüntette.

A MÁV – elsősorban külső kényszerből, az ország gazdasági helyzetéből eredően – költségcsökkentésre törekszik. Elmarad a hálózatcsökkentésben, de ennek a kielégítő közlekedési kiszolgáláshoz szükséges alternatív megoldások hiánya, valamint a hátrányos helyzetű régiókra károsan ható intézkedés is az oka. Az áru fuvarozás Magyarországon az általános nemzetgazdasági alakulásnak megfelelően összességében, és a vasút tekintetében is csökkenő volt. A személyszállítás a nyugat-európai országokban a közhasznú buszos és vasúti személyszállítás párhuzamos fejlesztésével az ezt célzó közlekedéspolitikának megfelelt. Egyes országokban a növekvő munkanélküliség és a csökkenő életszínvonal következtében a kétfajta személyszállítás csökkenő tendenciát mutat. A hosszú távú kötelezettségek növekedése szempontjából a MÁV helyzete is az európai tagvasutak többségéhez hasonlóan alakult. Ennek legfőbb oka a több évtizedes műszaki elmaradás,

a műszaki lemaradás kompenzálására felvett hitelek, az alacsony állami támogatás, a nem kiegyenlített szintű és nem egyenletes eloszlású közszolgáltatási költségkiegyenlítés volt. A növekedés látszólagos, mégpedig azért, mert az újrastrukturálás előtt az ilyen jellegű kötelezettség nem volt szokásos, nem volt a nyugati vasutakéhoz hasonló mértékű.

6. A LEGFONTOSABB TENNIVALÓK – JÖVŐKONCEPCIÓ

A legfontosabb tennivalók egyrészt a MÁV Rt. gazdasági, és műszaki állapotából következően, másrészt az országnak az EU-hoz való csatlakozása miatt szükségesekek. A szétválasztásnak csak elviekben van értelme, mivel a tennivalók olyanok, amelyeket az országnak a csatlakozás nélkül is meg kell tennie ahhoz, hogy a vasút helyzete javuljon, társadalmi megítélése tovább ne romoljon, a jelenlegi gazdasági-műszaki helyzet fejlődjön, javuljon. A tennivalók közül a legnagyobb jelentőségűnek a MÁV Rt. munkatársai ún. európai szemléletének kialakítását, valamennyi beosztásban a szakmai, nyelvi felkészültség fokozását kell tekinteni. A legoptimálisabb létszámstruktúra kialakításához szükséges egy modern képzési rendszer kialakítása, korszerű szakmai ismeretek oktatása, kreativitásra készítető módszerek alkalmazása, továbbképzések keretében a szakmai ismeretek állandó frissítése.

Szükséges az EU közlekedési jogrendjének teljes ismerete. A szellemi felkészültség és az alapvető biztonság fokozása növeli a bizalmat a vasúttal szemben, egy másik szinten pedig az országgal szemben.

A súlyponti feladatok megvalósításának elodázása azt jelenti, hogy a nemzetközi forgalomból mind aktív, mind passzív, tranzit értelemben vasútjaink kiszorulnak, továbbá a belföldi szállítási feladatok további leépülési folyamatot indítanak el.

A súlyponti feladatokat figyelembe véve a 91/ 440/ EGK irányelvben leírtak érvényesítése a következő négy pontban foglalható össze.

6.1. *A vasútvállalatok függetlensége*

A Polgári Törvénykönyv (1959. évi IV. törvény) kimondja, hogy a vasutak, ha jogszabály kivételt nem tesz, állami tulajdonban vannak. A tartósan állami tulajdonban maradó vállalkozói vagyoni kezeléséről és hasznosításáról szóló 1992. évi LIII. törvény szerint a Magyar Államvasutak 1993. július 1-jétől egyszemélyes részvénytársaság, amelynek tekintetében az állami tulajdonosi jogokat a tevékenysége ellátásáért felelős miniszter gyakorolja.

Az új vasúttörvény (az 1993. XCV törvény) rendelkezik a pályavasút és vállalkozó vasút megkülönböztetéséről, a vasúti pálya hozzáférhetőségéről, az államnak az országos közforgalmú vasúti közlekedéssel kapcsolatos feladatairól, az állam és a vasúti társaság közti szerződéskötésről (a magyar állam és a MÁV Rt. között 1995, 1996, 1999 a szerződéskötés évei, ezeket költségvetési összefüggéseiben évente aktualizálandó keret-megállapodással egészítik ki). A KHVM minisz-

ter 1993. június 30-án kelt alapító okirata szerint a MÁV részvénytársaság, amelynek elnöke, vezérigazgatója, felügyelő bizottsága, független könyvvizsgálója és igazgatósága van. Elvileg a MÁV Rt. teljesen önálló, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, mint az állam képviselője az egyetlen részvényes, és neki van módja (ha szükségesnek tartja) a vállalat gazdasági döntéseibe való beavatkozásra. A KHVM fenntartja azt a jogát, hogy a Szervezeti és Működési Szabályzatot jóváhagyja.

A vasúti vállalkozás vezetésének függetlensége biztosításához a szervezeti keretek jogi szabályozása, a kincstári tulajdonban lévő vasúti pálya és tartozékai működtetésének feltételei, valamint a vasúti személyszállítási alapellátásban a magyar állam megrendelői szerepkörében vállalt kötelezettségek és elvárások szerződésben rögzítését is jelenti. A vezetés függetlenségének tartalmi elvárásait, követelményét formailag a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. törvény fogalmi szerinti egyszemélyes részvénytársasági forma és az annak előírásai szerinti vezető testületek létrehozása biztosítja. Elvárható az új vezetéstől, hogy a 91/440/EGK irányelvet is figyelembe véve a vasutat fokozottabb kereskedelmi jelleggel működtessék, jobban reagálva a keresletre, a szolgáltatások színvonalát javítsák és csökkentsék költségeiket. A sikeres megvalósítás megfelelő üzleti kultúrát, a vasútnak az államtól való elválasztását, az állami és köztulajdonú vállalatok hatékony és átalakítható kapcsolatát, valamint a közlekedési közszolgáltatások szabad piacát igényli. A független vezetésnek átfogó, szélesebb gazdasági, kereskedelmi és közigazgatási reformot kell előkészíteni, bevezetni és működtetni, koordinálni.

6.2. Pénzügyi szanálás és műszaki rehabilitáció

A MÁV szokásos vállalkozási tevékenysége közel két és fél évtizede veszteséges és az állami költségvetés nem tud kellő fedezetet adni sem az infrastruktúra működtetéshez, sem a közszolgáltatási tevékenység folyó veszteségére, bár a vasúti törvény kimondja, hogy a vasúti pályáknak és tartozékainak működtetése az állam feladata, s a közszolgáltatási tevékenység fejében a bevételt a központi költségvetésből megfelelő mértékben ki kell egészíteni. A vasúti vállalkozás pénzügyi helyzetének megszilárdítása érdekében eddig megtett lépések 1994-1995-ben jelentős előrelépést jelentettek a MÁV Rt-nek a felhalmozódott adósságállománytól történő megszabadítására.

Az elmúlt évek veszteséges gazdálkodása, amely részben a MÁV saját hibájából, részben a költségvetési alulfinanszírozásból, a költségvetési források késői biztosításából adódtak, a társaság működőképességének javítása miatt szükséges tette a szanálás folytatását. A rövid lejáratú likviditási hitelek, de az eszközváltás és eszközfejlesztések miatt szükséges hosszúlejáratú hitelek adósságterheit is csak állami segítséggel lehet kezelni.

Az adórendszer, a vasúti támogatások ésszerűsítése, az európai gyakorlattal egyeztetve jelentősen elősegítheti a pénzügyi finanszírozás átláthatóságát is. Szükség van egy új, a futásteljesítményen alapuló járműfenntartási rendszer bevezetésére, amelyek hatására a járművek élettartama megnő, üzemeltetési költsége pedig csökken.

A vasúti pálya és a vasúti járművek műszaki rehabilitációjához további állami támogatás, valamint állami hitelgarancia-vállalás szükséges. Ez viszont a garanciákban megjelenő állami szerepvállalást és az adósságállomány fennmaradását eredményezi.

6.3. A pályafenntartás és üzemelés szétválasztása

A vasúti törvény kimondja, hogy a közforgalmú vasút szervezetenként pályavasútból és vállalkozó vasútból áll, a két tevékenységet – megfelelő elkülönítéssel – egy gazdálkodó szervezet, pl. a vasúti társaság is végezheti. Ennek teljesítésére a KHVM és a PM 1996-ban kiadta 11/96. sz. együttes rendeletét a pályavasút és vállalkozó vasút tevékenységének elkülönítéséről, a vasúti társaság szervezetén belül.

A rendelet tartalmazza a vasúttársaságon belüli elszámolás szabályait is, és mellékletként felsorolja a pályavasút eszközök körét is.

Az állam és a MÁV Rt. szerződése rögzíti a két fél kötelezettségeit a kizárólagos állami tulajdonba tartozó vasúti pályák és tartozékaik működtetésének biztosítására.

A vasúti infrastruktúra és az üzemeltetés szétválasztása a vasúti törvényben foglaltak szerint megtörtént. A szétválasztás jelenlegi módja azonban nem felel meg a 91/440/EGK irányelvben foglaltaknak, így a harmadik fél hozzájárása követelményének sem, ahol a vasúti menetrendek értékesítése csak úgy lehetséges, ha a forgalomirányítás és az állomási infrastruktúra is a pályavasút részét képezi.

A változtatáshoz a vasúti törvény és az említett miniszteri rendelet módosítása szükséges.

6.4. Az infrastruktúrához való hozzáférés

Részben az előző ponthoz kapcsolódik a „harmadik fél hozzájárásának biztosítása” pénzügyi szempontból is az infrastruktúrához. Ennek feltétele olyan korrekt, versenysemleges pályahasználati díj meghatározása, amely – figyelembe véve az állami hozzájárulást – fedezi a vasúti infrastruktúra működési költségét. A díj meghatározását a kilométer távolság, a vonatösszeállítás és annak minősége, a sebesség, a tengelyterhelés, az infrastruktúra színvonala, és használatának időtartama, valamint a kapacitásfelhasználás speciális jellemzői befolyásolják (megfelelő súlyozással).

A pályahasználati díj normatív alapon történő meghatározásával biztosítani kell az infrastruktúra-működtetés finanszírozását és fejlesztésének tervezhetőségét. A pályahasználati díj ügyintézéséhez független szervezetet kell létrehozni, amely a liberalizált pálya igénybevételét is lebonyolítja.

Az irányelvek legtöbb gondot okozó célkitűzése a vasúti szolgáltatások nemzetközi liberalizálása. Több más európai országhoz hasonlóan magyar részről is gondot jelent ennek az elvnek az elfogadása, hiszen a nemzetközi vasúti forgalom liberalizálása mellett és ellenére kell a földrajzi helyzetünkből adódó előnyeinket érvényesíteni a magasabb technikai színvonalon lévő és kedvezőbb pénzügyi feltételek között működő vasutakkal szemben. A vasúti infrastruktúrához jutás egyenlő feltételeinek elve előnyöket biztosít az élenjáró vasutaknak, de a magyar-

országi vasutak versenyhátrányát, esetleges versenyképtelenségét hozhatja magával. Ez különösen veszélyes a MÁV mint „tranzitvasút” esetén. A csatlakozási tárgyalásokon ezért ezt is mérlegelni, és amit lehet, hasznunkra fordítani kell.

7. A MAGYAR VASUTAK STRATÉGIAI ELKÉPZELÉSEI

A MÁV Rt. 1998 szeptemberében elkészített stratégiája a korábbi, 1995-1998-as időtávra készített stratégiai célkitűzések felülvizsgálata, a megvalósulás értékelése és a stratégiai terv aktualizálása volt, tekintettel az ezen időszakban bekövetkezett változásokra, a megvalósult és a továbbra is megvalósításra váró különböző kompetenciájú feladatokra, azzal a kettős szándékkal, hogy egyrészt a vasúti ügy szereplői megismerjék az előttük álló feladatokat, célokat, döntést hozzanak, másrészt a MÁV Rt. menedzsmentje mindezekből le tudta vezetni belső társasági stratégiáját és az arra épülő cselekvési programját. A stratégia időtávja – tekintettel a vasútügy komplex problémaköreire – középtávot jelent és praktikusán a tervezett EU csatlakozás időpontját 2002-t vette figyelembe.

A MÁV Rt-nek, mint nemzeti vasúttársaságnak a nemzetgazdaság érdekében történő, hatékony működési és fejlődési pályára állítása kormányzati, tulajdonosi és társasági érdek. Ezen érdekek érvényesülése érdekében mindhárom szereplőnek stratégiai feladatai vannak. A kormányzatnak a társadalom érdekeit, a tulajdonosnak a nemzetgazdaság érdekeit, a MÁV Rt-nek a társaság érdekeit kell érvényesítenie úgy, hogy ezen érdekek harmonizációjának eredője egy irányba hasson. Ahhoz, hogy a MÁV Rt. – mint ezen érdeklarmonizáció legalsó szintjén álló szereplő – társasági stratégiáját meg tudja alkotni, ahhoz az alábbiakban címszavakban összefoglalt, magasabb rendű stratégiai tényezőkkel kapcsolatos állásfoglalások és cselekvési programok ismerete szükséges.

Az ilyen típusú érdeklarmonizációnak felülről lefelé szabad működnie. A MÁV Rt. stratégiáját az ún. „nem MÁV-függő tényezők”, a tulajdonosi kezelés kompetenciái, és a MÁV Rt. hatáskörébe tartozó tényezők figyelembevételével állította össze, az általa ismert nemzetgazdasági folyamatokból, társadalmi, gazdasági, és EU elvárásokból és korlátokból vezetve le, de bizonyos fontos tényezők ismerete nélkül.

Az európai uniós csatlakozás előtti utolsó években a magyar közlekedéspolitika főbb stratégiai irányai a következők:

- az Európai Unióba integrálódás elősegítése;
- az együttműködés feltételeinek javítása a szomszédos országokkal;
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése;
- az emberi élet és a környezet védelme;
- a közlekedés hatékony, piaci viszonyokhoz igazodó működtetése.

A MÁV Rt. egy hazai közlekedési reform keretében látja a tömegközlekedés és vasútügy komplex megoldását, melynek szerves része a tulajdonosi, a finanszírozási, fuvarpiac-szabályozási viszonyok (privatizáció, regionalizáció, dereguláció, integrált közlekedési alap) új szemléletű kezelése.

Elengedhetetlen a vasutak EU-konform szervezeti, műszaki, kereskedelmi megújulása, az úgynevezett infrastruktúra vasutak és üzleti vasutak piaci ala-

pokra helyezése, az állam és az önkormányzatok érdekeinek olyan érvényesülése, amely a társadalmi, térségi érdekeket is tükrözi.

A vasút területén elsődlegesen nem új kapacitások létrehozása a cél, ehelyett a vasút korszerűsítése, a vasút rehabilitációja időszerű. Egy, a valós igényeknek megfelelő méretű vasúthálózat kialakítására van szükség, ki kell alakítani a kisforgalmú mellékvonalak kedvező üzemeltetési, gazdálkodási alternatíváit, és ezeket a területfejlesztési célokkal össze kell hangolni. Továbbra is célnak kell maradnia, hogy a vasúti szállítás részaránya a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten maradjon. Törekedni kell a tranzit-versenyképesség megőrzésére, a vasútvonalak tranzitszerepének növelésére.

8. BEFEJEZÉS – ÖSSZEFOGLALÁS

A fenntartható, környezetbarát és biztonságos fejlődés elvének nem felel meg a vasút látványos térvesztése, valamint az, hogy a közlekedési módok közötti verseny nem egyenlő feltételek mellett valósul meg, a közlekedési ágak közötti munkamegosztás nem kívánatos torzulásai jönnek létre. Az állam és a vasút viszonya nem egyezik a piaci verseny elveivel. A nemzeti monopolhelyzetet élvező vasúttársaságok gátolják a nemzetközi szolgáltatás-kereskedelem fejlődését, ellentétsek az egységes piac elvével.

A vasúti közlekedés reformját a szolgáltatások szabadságának elvével összhangban kell végrehajtani, ami elsősorban arra utal, hogy a vasutak reformja és a közlekedési ágak közötti munkamegosztás megerősítése nem történhet a közúti fuvarozás diszkriminációja útján. A változásokat fokozatosan és a közszolgáltatásokra figyelemmel kell bevezetni.

A vasutak pénzügyi helyzetének javítása terén csekély eredménnyről lehet beszámolni, a vasúttársaságok deficitje nem vagy csak alig csökkent.

Megállapítható, hogy a három elv magyarországi elfogadását az elmúlt évek intézkedései igazolják. A MÁV részvénytársasággá alakulásával 1993. július 1-jétől létrejöhetett a társaság független irányítása. A vasútról 1993-ban elfogadott XCV. törvény 2. paragrafusa kimondja egyrészt azt, hogy a pályavasút és vállalkozói vasúti tevékenység elkülönülését egy gazdálkodó szervezet keretében is meg lehet valósítani, másrészt azt, hogy a pályavasúti társaság köteles a vasúti pálya és tartozékai igénybevételét meghatározott díj ellenében lehetővé tenni. A kormány megteremtette a MÁV Rt. gazdasági konszolidációjának, a felhalmozott adósságállomány leírásának, és a tevékenység racionalizálásának a lehetőséget, majd újabb kormányzati intézkedésekkel biztosította a pénzügyi helyreállítás folytatását.

A második ütemben az egyik legtöbb gondot okozó irányelvi célkitűzésnek a vasúti szolgáltatások nemzetközi szabadságának bevezetését, bevezethetőségét kell tekinteni. A végrehajtás problémájának megoldására az Európai Bizottság javaslatot dolgozott ki a vasútalapítás engedélyezésére, valamint a vasúti infrastruktúra használati jogának feltételeiről, a pályahasználati díjakról.

Magyar részről – hasonlóan több más európai országhoz – ezen elv elfogadása és alkalmazása gondot okoz(hat), miután a nemzetközi vasúti forgalom liberalizációja a magasabb technikai színvonalon lévő és sokkal kedvezőbb pénzügyi feltételek között működő vasutaknak kedvez. A vasúti infrastruktúrához jutás egyenlő

feltételeinek az elve olyan előnyöket biztosít az élenjáró vasutaknak, hogy a határok ilyen „lebegővé” válása a közép- és kelet-európai vasutak versenyhátrányát, esetleges versenyképtelenségét hozza magával. Különösen nagy veszteséget jelent az irányelv ezen feltételének alkalmazása a magyarországi tranzitfuvarozás lebonyolításában.

A MÁV Rt. legutóbbi, jelentős szervezeti korszerűsítéseit alapvetően a gazdasági rendszerváltásból, a vasúttörvényből, a társasággá alakulásából eredő és a piacorientált működés irányából ható tényezők motiválták.

A jelenlegi szervezet nem tekinthető végleges, befejezett formának, elsősorban az EU-konform, piacorientált működés és gazdálkodás szükségessége miatt.

Jelenleg példaértékkel a brit, német, osztrák és a svéd modellek igazolják üzleti, piaci, finanszírozási szempontból elhatárolható területek önállósításának szükségességét, függetlenül az önállóság mértékétől.

Az önállóság a teljes privatizációtól (britek) a holdingszerű működésen át (németek) az egy társaságon belüli divizionális működésig (osztrákok) széles skálán mozoghat. Alapvető kérdés természetesen a finanszírozási és tulajdonlási struktúra, valamint az adott ország privatizációs politikája.

A hazai viszonyokra tekintettel a német, vagy az osztrák modellnek lehet létjogosultsága.

Az Európai Unió elvárásainak is megfelelően a pályavasút markánsabb – finanszírozási, gazdálkodási, számviteli – elkülönítésének, valamint a vállalkozó vasút gazdálkodását és piaci pozícióit még jobban támogató szervezeti struktúraváltásnak lehet aktualitása.

Az Európai Unió területét átfogó hatékony közlekedési hálózat a belső piac elengedhetetlenül fontos eleme. Ez csak jól strukturált, az Európai Unió elvárásai szerint működő nemzeti vasúttársaságokkal valósítható meg.

IRODALOMJEGYZÉK

- 91/440/EGK irányelv a közösségi vasutak fejlesztéséről (1991. július 29.).
A Deutsche Bahn vasúti reformja (nyersfordítás, 1998).
A Magyar Államvasutak stratégiája (munkapéldány, 1998. szeptember).
Adtranz, the Magazine 1/99 (nyersfordítás).
Adtranz, the Magazine 2/98 (nyersfordítás).
Az EU közlekedési rendszere EU-füzetek, 7. sz.
Der Eisenbahningenieur: Bahnnachrichten 8/98, 82. oldal.
Der Eisenbahningenieur: Bahnnachrichten 9/98, 159-162. oldal.
Der Eisenbahningenieur: EU Richtlinien, Bahnen sollen nur Grenzkosten zahlen 11/98, 76. oldal.
HITIRIS, T.: Az EU gazdaságtana 271-287. oldal.
HORVÁTH P. D., RIXER A.: A vasút újrastrukturálási irányai és eredményei, 1997. tanulmány.
Internationales Verkehrswesen: Auf neuen Gleisen in die Zukunft 7+8/98, 318-322. oldal.
Internationales Verkehrswesen: Die Trasseenpreissysteme in Europe 10/98, 476-481. oldal.

- Internationales Verkehrswesen: Geschaeftsprozessoptimierung bei Europas Bahnen 11/98, 567-568. oldal.
- KINNOCK, N.: Revitalising the European Union's railsector, RailTrack MÁV üzleti jelentések, MÁV statisztikák.
- MÜNSCHSCHWANDER, P.: A vasúti reform második fokozata, a DB Netz AG szervezeti felépítése (1998, nyersfordítás).
- Rail International: Die Privatisierung von BR brachte Europa die Konzessionierung zurück, Schiene der Welt 1999/3.
- RIXER A.: A vasúti regionalizálás, Közlekedéstudományi Szemle, 1998. november, 420-427. oldal.
- TÓTHNÉ H. K.: A vasút reformja Európában (szakdolgozat, 1998).
- Változások az SNCF-nél a felelősségi központokkal jellemzett vállalatvezetés irányában, Schiene der Welt 1993. május (nyersfordítás).
- Weissbuch: Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft (Fehér Könyv: A Közösség vasútjainak revitalizációs stratégiája 1996).