

**GALAMBOS ÉVA\***  
**Közlekedéspolitika Magyarországon**  
**az uniós elvárások tükrében**

**TRANSPORT POLICY OF HUNGARY AND EU EXPECTATIONS**

The geographical location, international network and inner economic-social structure emphasize the necessity of the priority of the transportation industry. In the past decade the succeeding governments realized this, and they attempted to spend more on the development of the infrastructure using internal sources besides the EU subsidy, depending on the slender means of their budget. However, there is a change in the emphasis between the certain modes of transportation regarding the development funds. While rail and water transportation should be the most supported modes of transportation – because of their antipollution and energy-saving attributes – a significant development of road transportation was carried out during the past decade, almost exceeding the possibilities. The fact remains fact that Hungary is not the only member state where this procedure can be seen, in spite of the EU directives. This article attempts to make a summary of the main expectations and recommendations of the transportation policy of the EU, in general and separately regarding the certain subbranches. It examines the practical experience of their application in Hungary, looking into the occurring problems and the possible alternatives of the solutions.

Magyarország földrajzi elhelyezkedése, nemzetközi kapcsolatrendszere és belső gazdasági-társadalmi felépítése a közlekedési ágazat prioritásának szükségességét hangsúlyozza. Az utóbbi évtizedben az egymást követő kormányok ezen felismerésnek eleget téve igyekeztek az infrastruktúra fejlesztésére az EU támogatás mellett mind több hazai forrást áldozni, persze a szűkös költségvetési lehetőségek függvényében. Számos autópálya (M0, M3, M5, M6, M7) és híd épült (Köröshegyi völgyhíd, Megyeri híd, Pentele híd), gyorsforgalmi és alacsonyabb rendű utak felújítása történt meg. A fejlesztési források tekintetében ugyanakkor hangsúlyeltolódás figyelhető meg az egyes közlekedési ágak között, hiszen míg a vasúti és a vízi közlekedés – környezetkímélő és energiatakarékos tulajdonságaik folytán – a leginkább támogatandó közlekedési módok kellene, hogy legyenek, addig a közúti közlekedés jelentős, – szinte erón felüli – fejlesztése történt meg az utóbbi évtizedben. Nem vigasz az sem, hogy az EU direktívái ellenére sajnos nem hazánk az egyetlen tagország, ahol ez a folyamat megfigyelhető. Az Európai Közlekedési Ügynökség 3/2009 jelentésében a következőképpen fogalmaz: „a közlekedésben tapasztalható folyamatok rossz irányba vezetnek”.

Magyarország még világviszonylatban is az élvonalba sorolható lenne a vasúthálózat területi lefedettsége szempontjából, ha a vasúti infrastruktúra fenntartására a szocializmus időszakában és azt követően lényegesen többet költöttünk volna. Mivel azonban nem akadályoztuk meg a pálya és a kiegészítő infrastruktúra (pl. állomás-épületek) állapotának leromlását, korrodálódását – ezt az előnyünket napjainkban nemcsak elveszítettük, de sajnos a vasút fejlettsége tekintetében az EU-rangsor hátsó negyedében helyezkedünk el.

---

\* Kormány-főtanácsadó, Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium, Pécsi Tudományegyetem Gazdálkodástani Doktori Iskola PhD-hallgatója.

## I. AZ UNIÓ SZABÁLYOZÁSA, JOGHARMONIZÁCIÓ

Az Európai Bíróság 1985-ben egy aktuális eljárás ürügyén felfigyelt a közlekedési problémákra és sürgette az egységes közlekedési kereteket meghatározó szabályozás kialakítását. 1985-ben elkészült a Fehér Könyv, amely a közlekedés liberalizációjáról, Európán belüli közlekedéspolitikáról szólt, meghatározva a jövőbeli fejlesztés irányát. 2001-ben a Fehér Könyvet „ideje dönteni” szlogennel vezették be, a problémákat és kihívásokat tartalmazta. 2006-ban az EU bővítése tette szükségessé a módosítását „Tartsuk mozgásban Európát – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” címmel, amely a fejlesztési elképzeléseket 2010-ig tartalmazza.

A 2001 óta szerzett tapasztalatok és prognózisok alapján egyértelművé vált, hogy a 2001-ben előirányzott intézkedések helyesek, de önmagukban nem lesznek elegendőek a célkitűzések megvalósításához. Szélesebb, rugalmasabb közlekedéspolitikai eszköztárra volt szükség.

A szemléletváltást tükrözi a komodalitás<sup>1</sup> fogalmának bevezetése. Az új operatív célok közül kiemelés érdemel a versenyképes vasúti hálózat létrehozása, a 2007-től bevezetésre kerülő, a vasúti piacnyitást jobban mérhetővé tevő monitoring-rendszer kialakítása, a tengeri autópálya és a rövid távolságú tengeri közlekedés fejlesztése a szárazföldi kapcsolatok jelentőségének figyelembevételével (Európai Kikötő Politika), a közlekedési infrastruktúrák használatára intelligens díjszabási rendszer, illetve valamennyi infrastruktúra díjszabásához egy egységes módszertan kidolgozása. Az intelligens közlekedési rendszerek kiemelt jelentőségének hangsúlyozása, az európai városi térségekben a mobilitás módosítása (Zöld Könyv a városi közlekedéspolitikáról), a különböző közlekedési módok biztonsága és védelme érdekében intézkedések meghozatala, valamint az utasjogok javítása szintén fontos célkitűzések.

Mindezek végrehajtásához a Bizottság a stratégiai irányok újraorientálását javasolja négy fő területen:

- a fenntartható mobilitás,
- a környezet védelme,
- a polgárok védelme és biztonsága,
- az innováció és a Közösség nemzetközi szinten történő fellépése a globalizációs kihívásoknak való megfelelés céljából.

Az új kihívásokhoz igazított, módosult politikai eszközök fontosabb új elemei a logisztika (az áruszállítási logisztikai lánc akcióterve); az innováció (az intelligens közlekedési rendszerek igénybevétele); a városi közlekedés, valamint a biztonság és védelem kérdései. [42]

A fenntartható mobilitás programja két különböző cél együttes érvényesülését célozta meg. Egyrészt méltányos jegyárak mellett a hatékony mobilitási igényekre figyelemmel a személyszállítás és árufuvarozás terén alkalmazkodást követel meg a megnövekedett forgalomhoz, másrészt minimálisra szeretné csökkenteni a következményeket (a közlekedési baleseteket, légúti megbetegedéseket, zajszennyezést, környezet károsodást és forgalomtorlódásokat). Arra törekszik, hogy kialakuljon az egyensúly a különböző közlekedési módok között, és mindezek megfeleljenek a környezetvédelmi, társadalmi és gazdasági elvárásoknak is. Hangsúlyozza, hogy míg a XX. század végéig a „hard” eszközök fejlesztése: az infrastruk-

<sup>1</sup> A közlekedési ágak aktív együttműködése, egymásra épülő együtt dolgozása, a különböző közlekedési módok leghatékonyabb együttes alkalmazása.

túra-bővítés, a járműtechnológiák újítása, az új telematikai rendszerek bevezetése, és az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása volt a fejlesztés főirányvonala, addigra ma már a „soft” eszközök azok, amelyek mintegy új szemléletmódot jelentenek a környezetvédelem és a fenntarthatóság prioritásával. Ahhoz, hogy a mobilitás szintje fenntartható legyen, néhány intézkedést szükséges bevezetni a tagországokban. Ilyen az utak kihasználásának javítása, a megtett úttal arányos úthasználati díj bevezetése, a tömegközlekedés infrastruktúrájának fejlesztése, információs rendszerének javítása, népszerűsítése, elsőbbségének biztosítása; multimodális rendszerek bevezetése és fejlesztése (P+R; B+R; RO-LA), ipari parkok, logisztikai központok, kerékpáros rendszerek fejlesztése, buszsávok alkalmazása. Mindezek érdekében az EU szakpolitikusai Közlekedési Logisztikai Akciótervet dolgoztak ki (2007), amely fontos célként hangsúlyozza az egyenlő versenyfeltételek megteremtését, a liberalizációt. Nagy hangsúlyt helyez a közlekedés-váltási programokra, mint például kezdetben a Marco Polo, majd a Marco Polo II. programok, melyek célja, hogy a teherfuvarozástól mentesítse a túlszűfolt európai utakat a vasúti és a vízi szállítás javára, beleértve egy tengeri transzeurópai hálózat irányvonalainak megalkotását is. A Marco Polo II. program gazdasági társaságoknak nyújt támogatást olyan projektjeikre, melyek célja a szállítások közutakról való elterelése, illetve az utak csúcsforgalmának elkerülése (a hét éves költségvetés erre a célra 450 M EUR-t irányozott elő). Az új „euomatrix-irányvet” az EP 2009-ben fogadta el. A 3,5 t-t meg nem haladó súlyú nehéz tehergépjárművek egységes úthasználati díjának kiszabása érdekében alkották meg. Az infrastrukturális költségek egységes számítása, vagy a technológiai projektek elindítása szintén az intézkedési csomag része. A „Galileo” műholdas navigációs rendszer keretében 30 műhold szolgáltat információkat. Az ERTMS – azaz az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer –, és a SESAR-program – amely egy légiforgalom-irányítási rendszer –, működőképessé tétele még több időt igényel.<sup>1</sup> Uniós elhatározás szerint a szabályozás ezen túlmenően az utasok jogainak erősítését is tartalmazza a polgári repülés, a vasúti közlekedés, a hajózás és a közúti személyszállítás területén. [22]

Az Unió szabályozásában a belső piac működésének nélkülözhetetlen elemeként külön fejezete van a kontinensen átívelő, számos tagállamot összekötő közlekedési hálózatoknak. A közlekedést érintő *Trans-European Transport Networks (TEN-T)*<sup>2</sup> kialakítása folyamatos, de kiépítését követően hatalmas kiterjedésű és változatos lesz. 95 700 km közút, 106 000 km vasút, (ebből 32 000 km nagy sebességű) és 13 000 km belvízi utat foglal magában. Hálózati csomópontjait 411 nemzetközi repülőtér és 404 db fő tengeri kikötő képezi. Ehhez kapcsolódott az EU célkitűzéseinek 2006. évi felülvizsgálata során új célként megjelenő „tengeri autópályák” fejlesztése, amely során elvárás a szárazföldi kapcsolatok jelentőségének figyelembe vétele is. Eddig a megvalósításához szükséges beruházások mintegy harmadát, 400 Mrd EUR értékben már elvégezték.

Az Európa Tanács 2009 júniusában megállapította, hogy „a transzeurópai hálózat integrációja a legjobb irányba halad”, azonban a felülvizsgálatról szóló összefoglalót nem adta ki. Felmerült ugyanakkor az az álláspont, mely szerint

<sup>1</sup> Jelenleg még egyik sem működik a három közül.

<sup>2</sup> A Trans-European Networks (TEN) az informatika, telekommunikáció és közlekedés területét felölelő nemzetközi hálózat, amelyet 1993-ban hívtak életre.

kisebb méretű hálózatot gyorsabban, hatékonyabban lehetne fejleszteni. Ez a hálózatszűkítés finanszírozási szempontból várhatóan kedvezőtlenül érintené az újonnan csatlakozott kelet-közép-európai országokat. A visegrádi országok (Csehország, Magyarország, Lengyelország és Szlovákia) ajánlásokat fogalmaztak meg az összefoglaló készítéséhez, amelyek tartalmukban arra próbálták az EU figyelmét ráirányítani, hogy a fejlettségbeli különbségek kezelésére nagyobb hangsúlyt kellene a jövőben fektetni, ahhoz, hogy távlatokban egy egységes európai rendszert építhessen fel. Különösen fontos ez a közlekedési infrastruktúra területén, amely a szűk keresztmetszete a további fejlődésnek, az „Európa 2020 – Európai Stratégia az okos, fenntartható és teljes növekedés” program megvalósítása érdekében. A visegrádi országok (V4-ek) hangsúlyozzák, hogy a gazdasági, társadalmi és területi szinten is szükség van a kohézióra, ahhoz, hogy a régiók infrastrukturális hálózata fejlettségbeli szintjeinek különbsége csökkenjen, illetve megszűnjön. Ennek érdekében hangsúlyozzák, hogy elengedhetetlenül szükséges, hogy az EU forrásai (Kohéziós Alap további finanszírozása) a fejletlenebb régiók számára is elérhetőek legyenek. Azért, hogy elkerüljünk bármi egyensúlytalanságot a hálózati struktúrákban a visegrádi országok olyan TEN-T hálózatot szeretnének, amelyik valamely természetes mutatóhoz, pl. a népesség sűrűségéhez kapcsolódhat. Ezzel biztosítható lenne egy mindenki számára elfogadható egyensúlyi viszony. A közlekedés-orientált tervezési módszereket kombinálni kellene a földrajzi orientáltságú tervezéssel, ami biztosítja az utak és vasutak infrastrukturális kapcsolódását a NUTS 3. régióval.<sup>1</sup>

A nem kielégítő elérhetőség lelassítja az egész EU gazdasági fejlődését, ezért biztosítani kell a TEN-T hálózat terveiben a hiányzó kapcsolódások létrehozását és földrajzilag kiegyensúlyozott elérést kell biztosítani a TEN-T hálózathoz.

A területek gazdasága – különösen ha csak épp együttműködik a közlekedési kapcsolatok hiányában – a közlekedési infrastruktúra felbukkanásával nagyobb lendületet hozna magával a térség gazdasági növekedésében.

A tágabb Európa közlekedési hálózatának új uniós gondolata az új szomszédsági politika kialakulásával függött össze. A „*Wider Europe for transport*” magas szintű munkacsoport (HLG) összehívására 2005-ben került sor. A folyamatba az EU szomszédait (26 országot) – vonták be. Munkájuk során kettős célt követtek. Részben a páneurópai folyosó-konceptió új alapokra helyezésére (valamint a folyosókon belül a prioritást élvező projektek kijelölésére) fókuszáltak, részben a fő közlekedési irányok meghatározására.

Az egyes közlekedési tengelyek kijelölésének szempontjai között fogalmazták meg, hogy a kiépítésének összeurópai érdeklél kell bírnia, hogy a tengelynek kapcsolódnia kell a TEN-T hálózathoz, ezen belül pedig a kiemelt projektekhez és a kiépítésével eleget kell tenni a nemzetközi és kétoldalú szerződésekben foglaltaknak. Lefektették azt is, hogy a 2020-as távlatban megfelelő nemzetközi és tranzit forgalomnak jelző prognózissal kell rendelkeznie, és a jelenlegi hálózatnál kedvezőbb alternatívát kell kínálnia (rövidebb, biztonságosabb, környezetre kedvezőbb útvonal). Kb. 60 000 km-nyi tengely javaslat megvizsgálását követően a HLG öt fő nemzetközi tengelyrendszert határozott meg:

---

<sup>1</sup> A Közösség NUTS 3. szintű, valamennyi belső és egyes külső szárazföldi határok mentén fekvő régiója, és a Közösség NUTS 3. szintű, a tengeri határok mentén fekvő, egymástól legfeljebb 150 km távolságra található régiója jogosult támogatásra.



1. ábra

*A TEN-T kiemelt projektek és a Wider Europe közlekedési tengelyek [14]*

- Tengeri autópályák: a Balti-tengert, a Barents-tengert, az Atlanti-óceánt, a Földközi-tengert és a Kaszpi-tengert, illetve a part menti országok kijelölt kikötőit kötik össze, a Szezi-csatornán keresztül kapcsolatot teremtve a Vörös-tengerrel is.
- Északi tengely: az EU északi tagállamait köti össze Norvégiával, Belorussziával és Oroszországgal. Körvonalazódik egy északi összeköttetés a Barents-térségben is.
- Központi tengely: az EU központját köti össze Ukrajnával és a Fekete-tenger térségével. További összeköttetések körvonalazódnak Közép-Ázsia és a Kaukázus felé, valamint közvetlen kapcsolat a transzszibériai vasúthoz és a Don-Volga rendszeren keresztül a Balti-tengerhez. A tengelyrendszernek része lett a Magyarország által is javasolt Budapest-Lviv-Kijev-Moszkva tengely.
- Délkeleti tengely: az EU délkeleti részét köti össze a balkáni államokkal, valamint Törökországgal és a Közel-Kelet országaival, sőt azokon túl a kaukázusi régióval. További összeköttetések körvonalazódnak Oroszország, Irán, Irak és a Perzsa-öböl felé. A tengelyrendszernek része lett a Magyarország által is javasolt Budapest-Belgrád és Budapest-Szarajevó-Ploce multimodális tengely, valamint a Duna.
- Délnyugati tengely: az EU délnyugati részének összekötése Svájccal, és Marokkón át az egész Maghreb-térséggel (Marokkó, Algéria, Tunézia). Körvonalazódik a transz-maghreb vonal Egyiptomig történő meghosszabbítása is. [14]

A Bizottság 2007. október 18-án nyilvánosságra hozott Áruszállítási Logisztikai Cselekvési Terve rövid és középtávú (2007–2013) akciókat tartalmazott, amelyek az elektronikus teherszállítás (e-Freight) és intelligens közlekedési rendszerek (áruáramlási információk elektronikus áramlása, ITS az áruszállításban) bevezetését, a fenntartható minőség és hatékonyság kialakítását (a logisztikai szűk keresztmetszetek felszámolását, a logisztikai munkaerő képzését, logisztikai teljesítménymutatók érvényesítését), a szállítási láncok egyszerűsítését (egyablakos adminisztratív eljárások, közlekedési okmány, alágyazati alapú felelősségi rendszer alkalmazását), jár-

műméret és egységtrakományok (közúti járművek súlyméret-szabványai, intermodális egységtrakományok) szabályozását, „zöld” teherszállítási folyosók (áruszállítás orientált vasúti hálózat kialakítása, tengeri autópályák létrehozása, NAIADES), és a városi teherszállítási logisztika kialakítását (városi közlekedési akcióterv, CIVITAS program áruszállítási részének megerősítése) célozta meg.

Ezen túlmenően az olajtól való függőség csökkentése érdekében stratégiai energiatechnológiai tervet dolgoztak ki szintén 2007-ben, a zöldüzemanyag-meghajtású járművekre pedig külön programot 2009-ben.

**Magyarország** közlekedéspolitikájának korábbi (2003-as) mintegy 12 évre vonatkozó elképzelései az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) keretében újra fogalmazódtak, alkalmazkodva az EU Fehér Könyvében lefektetett egységes közlekedéspolitika elvárásokhoz. Az Unió elképzelései e területen is folyamatosan változtak, hiszen a bővítés és az új tagországok eltérő gazdasági-műszaki adottságai, majd a pénzügyi-gazdasági válság új megvilágításba helyezték a lehetőségeket.

Az általános áttekintés után, most vizsgáljuk meg az egyes közlekedési ágak szabályozási sajátosságainak főbb változásait és azok gyakorlati alkalmazását külön-külön.

## II. AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI ÁGAK HELYZETE

### II.1. Légi közlekedés

A légi közlekedés a legdinamikusabban fejlődő közlekedési mód. A hetvenes, nyolcvanas évek eleje óta világméretben tömegközlekedéssé kezd válni. [43] A fejlődés hajtóereje a növekvő személyi jövedelmekből, a magasabb személyi jövedelmek révén egyre intenzívebbé váló turizmusból, továbbá a nemzetközi együttműködés intenzitásának fokozódásából és nem utolsósorban a kedvező hitellehetőségeknek a pénzpiacok kínálatában való tömeges megjelenéséből származott. A légi járműgyártás volumenének és termékei műszaki színvonalának hihetetlenül dinamikus fejlődése szintén fontos tényezőként hatott a légiközlekedési szolgáltatások piacának jelentős bővülésére. A piaci változások velejárója a fejlődéshez, átalakuláshoz szükséges szabályozási rend változása.

A Chicagói repülésről 1944-ben Chicagóban megkötött egyezmény és ennek technikai mellékletei tartalmazták a légi közlekedés biztonságának alapjairól szóló szabályokat. Az egyezmény 5. és 6. cikke foglalkozott a gazdasági, kereskedelmi kérdések szabályozásával. A leglényegesebb alapelve az államok szuverenitásának elismeréséből adódott. Ennek lényege, hogy az államok kizárólagos joggal rendelkeznek a területük feletti légtérrel. Ők döntenek el, hogy melyik légitársaságot, milyen légi szabadságjoggal engednek be a légterükbe. Így a kormányzatok jelentős szerephez jutottak a kezdetben szinte teljesen (vagy legalábbis többségi) állami tulajdonban lévő nemzeti légi társaságok piacának védelmében. Ez többnyire kétoldalú megállapodások útján került meghatározásra.

A Chicagói Egyezmény mellett a negyvenes években gyakorlatilag az előírások és szabályok egységesítését jelentette a Nemzetközi Tarifaegyezmény, amelyhez több, mint száz ország csatlakozott. (Érdekessége, hogy Szovjetunió, majd a későbbi Oroszország nem csatlakozott.) Az egyezmény lehetővé teszi a tranzitrepülést, valamint a nem-kereskedelmi célú leszállást. A kereskedelmi jogokról előkészített hasonló szerződésnek azonban nem volt ekkora sikere, ehelyett Bermuda szigetén kötött egyezmény alapján kidolgozott és az ICAO által ajánlott típus egyezmény alapján kétoldalú megállapodásokat hoztak létre. Ezekben a menetrend szerinti légi forgalom feltételei-

ről a kormányok a hazai légitársaságok fokozott védelme érdekében Bermuda I. típusú egyezményeket, illetve a piaci viszonyoknak teret engedve Bermuda II. típusú egyezményeket kötöttek. A Bermuda I. típusú megállapodások visszafogták a légitársaságok közötti versenyt azáltal, hogy nem tették lehetővé, hogy egy légitársaság tartósan jobb lehetőséghez jusson sem kapacitás, sem ár tekintetében, mint versenytársa. Az árakat tartósan magasán tartották, alkalmazva az IATA tarifaegyeztető mechanizmusát.

A Bermuda II. típusú megállapodásokban már valamelyest engedtek a szorításból és figyelembe vették a gazdasági fejlődés következtében megnövekedett kereslet kielégítéséhez kötődő versenyt, és előírták a tisztességes verseny elvének, illetve az egységes induló tarifáknak az alkalmazását. A versenyhelyzet egyre inkább megkövetelte nemcsak a bilaterális, de a multi-, illetve plurilaterális egyezmények létrejöttét. Ennek okai részben a légi piac növekedésében, a légitársaságok privatizációjában, a légitársaságok globalizációjában, az új légi társaságok alapítására kialakult növekvő igényben, illetve a fejlettebb országok kormányainak a légügyi piaci mechanizmusok iránti növekvő bizalmában keresendő.

A fejlődés következő lépcsője az USA kormányának 1992. évi bejelentéséhez kapcsolódott, amely kétség kívül történelmi jelentőségű: legfontosabb kereskedelmi partnereivel (Kanada, Japán, Németország, Olaszország, Franciaország és egyéb EU országok) ún. „nyitott égbolt” megállapodásokat kívánt kötni. Ennek oka az amerikai jelenlét erősítése és az ún. „európai erőd” létrejöttének megakadályozása még a közös EU légügyi politikai létrejötte előtt. Az első ország, amellyel a megállapodást aláírták Hollandia volt. A megállapodás mind a menetrendszerű, mind a charter járatokra vonatkozik. Tartalmazza a kapacitáskorlátok megszüntetését, a szabad útvonalválasztás lehetőségét és egy szabad tarifa megállapodást.

Az Európai Bíróság 1974-ben hozott döntése értelmében a Római Szerződés általános szabályai a légi közlekedésre is vonatkoznak. A regionális légi közlekedésről 1983-ban született meg az első irányelv. 1987-ben két lényeges irányelvi szabályozás született: az egyik a menetrend szerinti Közösségen belüli nemzetközi légi személyszállítási szolgáltatások díjszabásairól, a másik a kapacitás-megosztásról és az útvonalakról szólt. Ezt követően az Európai Tanács az Egységes Légi Közlekedési Piac megvalósításának végrehajtása mellett foglalt állást, majd megfogalmazódott az első légi közlekedési szabályozási „csomag”, melyet időközben másik kettő követett.

Az „első csomag” 1988. január 1-jén lépett életbe és tartalmában a rugalmasabb tarifaengedélyezés, a nemzeti légitársaságokon túlmutató többes kijelölésről, a rugalmasabb kapacitás-megosztásról, az 5. szabadságjog<sup>1</sup> érvényesítésének engedélyezéséről (a kapacitás 30%-ig), az új légitársaságok szabadabb piacra lépéséről szólt. A versenyszabályok alól még engedélyezett kivételt, ugyanakkor a Bizottság nagyobb hatalmat kapott a verseny vizsgálatára.

A fokozatos liberalizáció keretében 1990-ben a „második csomag” a menetrend szerinti, közösségen belüli nemzetközi légi személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan az „első csomagban” megfogalmazott feladatok kiterjesztését tartalmazta. Az új regionális útvonalakra és „kötelező” szolgáltatásokra kedvezmények biztosítását szorgalmazta. A „csomaghoz” még kapcsolódott némely szabály alóli mentesítés lehetősége.

A „harmadik csomag” az 1991. évi légi árufuvarozásról született liberálisabb szabályozását követően került kiadásra és a szabad tarifamegállapítást, teljes piacra jutási szabadság (a kabotázs kivételével) megvalósítását, a légitársaságok engedélye-

---

<sup>1</sup> Utasok szállítása két idegen ország között útban a saját országból, országba.

zésének liberális szabályozását (teljes szabadság az alapításban, a közösségi többségi tulajdon, megfelelő pénzügyi háttér és biztonsági követelmények biztosítása esetén) szorgalmazta. A csomagokhoz kapcsolódott a számítógépes helyfoglalási rendszer magatartás-szabályaival és a közösségi repülőtereken rendelkezésre álló résidők elosztásával foglalkozó rendelkezés. A légi közlekedés biztonságának technikai követelményeit és adminisztrációs eljárásait 1992. január 1-jével életbe lépett határozattal rögzítették. A rendszabály foglalkozik a repülőgép tervezésének, gyártásának, működésének és karbantartásának technikai és személyzeti kérdéseivel, összhangban a Közös Légügyi Követelményekkel (JAR), amelyet a 19 európai légügyi hatóság által alapított Közös Légügyi Hatóság (JAA) készített el.

1994-ben a Bizottság a légi közlekedés területén felmerülő problémák orvoslása érdekében megbízta a „Comité des Sages”-t (Bölcsék Tanácsát), hogy kutassa fel a kiváltó okokat és tegyen javaslatot azok megoldására. A Tanács a javaslatát „Táguló horizont” című jelentésében fogalmazta meg. Első javaslatként megállapította, hogy el kell távolítania az egységes légi közlekedési piac gazdasági hatásainak érvényesülését gátló még meglévő akadályokat. Elő kell segíteni a légi közlekedési infrastruktúra minőségi és mennyiségi fejlesztését. A verseny szabályokkal kapcsolatban javasolja az egységes piaci környezet és a jelenlegi túlkínálat figyelembevételét az EGK szerződés 85. és 86. cikkének alkalmazásakor. A tarifa konzultációk kapcsán a kedvezményes elbírálást élvező blokk kivételek rugalmas alkalmazását ajánlotta, a zsúfolt közösségi repülőtereken pedig a résidő elosztás okozta problémákat a kapacitás és/vagy a működés hatékonyságának növelésével javasolta kezelni.

Különösen felhívta a figyelmet arra, hogy az állami támogatások torzítják a piaci viszonyokat, ezért fontos, hogy pénzügyi és egyéb támogatás csak nagyon szigorú és világos szabályok mellett legyen adható, elsősorban szerkezetátalakítási célra.

A „Comité des Sages” javaslatát követően a bizottság kezdeményezte az „Egységes Európai Égbolt” program keretében kidolgozott jogszabályok gyakorlatban történő alkalmazását. Ezzel egyidejűleg kétoldalú légügyi megállapodások megkötése érdekében tárgyalások folytak Izraellel, Pakisztánnal, Azerbajdzsánnal, Ausztráliával és Új-Zélanddal.

A **Magyarország** és az Unió között 1994-ben életbe lépett megállapodás értelmében konszenzus született, hogy belátható időn belül az országgal légi közlekedési megállapodás megkötésére kerül sor. Az előzetes tárgyalások alapján a megállapodás aláírásának időpontját 2000-ben határozták meg. Az időpont közeledtével egyre inkább világossá vált, hogy az Unió a korábbi blokk szemléletével felhagy és a korábban kiszemelt tíz közép és kelet-európai országgal kész külön-külön, bilaterális tárgyalásokat folytatni. Az országnak a megállapodás több okból is kedvezett, hiszen megelőzte az esetleges diszkriminációkat és üzleti lehetőséget bővített az egységes nyugat-európai piacon, a tranzitközponttá válás elengedhetetlen feltétele volt, a versenyszabályok védelmét jelentette, és az infrastruktúra fejlesztésében is ösztönző szerepe volt.

Magyarországnak három nemzetközi forgalomra alkalmas repülőtere (Ferihegy, Debrecen, és Sármellék)<sup>1</sup> van, amelyből egy képes rentábilisan működni, a másik kettő pedig légi biztonsági okból szükséges. (Időjárási anomáliák esetén leszállási lehetőséget biztosít.)

A Ferihegyi Repülőtér (Budapest Airport) német üzemeltetője a magyar állammal kötött szerződés alapján látja el feladatát. Az, hogy 2010 tavaszán visszaminősítette

---

1 Pécsen is található egy repülőtér, azonban ez nemzetközi forgalom lebonyolítására nem alkalmas.

az Unió a védelmi előírások nem megfelelő alkalmazása miatt a repülőteret, arra utal, hogy az üzemeltető nem a jó gazda kellő gondosságával látja el a feladatát, ezért szerződésének átgondolására lenne szükség.

A sármelléki repülőtér magántulajdonban van, de az elmúlt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy jelenleg csak állami támogatás mellett képes talpon maradni, amit viszont az EU versenysemlegességi szabályai tiltanak. A repülőtér a nyugati országrész, és ezen belül is a Balaton turistaforgalma miatt nagy jelentőséggel bír a jövőre nézve, ezért a támogatást régiós támogatási igények között kellene számba venni, bízva abban, hogy a válságból történő mielőbbi kilábalást követően – a turistaforgalom fellendülésével – az utazási szokások átalakulása ebben a térségben is érzékelteti hatását és ezáltal állandósulhat egy megnövekedett forgalomra alapozott folyamatos repülőtéri működés.<sup>1</sup>

*A balatoni térség turisztikai forgalma átalakulóban van. Az ide látogató külföldiek száma jelentősen csökkent, összetétele átalakult. A Balaton vonzereje – a szépsége és természeti adottságai mellett - már nem az egyszerűségében és olcsóságában rejlik. Kiépítettsége és a szolgáltatások színvonala már bármelyik közkedvelt nemzetközi üdülőhely adottságaival vetekszik. A fő versenytársaink a turisztikai piacon már Görögország és Horvátország. Az utazóközönség egyre nagyobb hányada dönt azonban manapság úgy, hogy nem utazik úti célja elérése érdekében félnapokat-napokat autóbusszal, vagy személygépkocsival. A távolabbi úti célokat már szinte mindenki repülőn akarja megtenni. Így például míg korábban közkedvelt volt Németország távolabbi régióiban is a balatoni nyaralás, ma már elmaradoznak a bajor vagy türingiai utazók.*

*A repülőtérnek a Balaton nyugati részének (pl. Balaton-felvidék), és közeli termálfürdők (pl. Hévíz, Kehidakustány, Zalakaros), de továbbmelve talán az ország nyugati részének (pl. Órség, Zalai dombság) jobb nemzetközi megismertetésében is jelentős szerepe lehetne.*

*A másik problémát a balatoni települések közösségi közlekedésének siralmas, több évtizeddel elmaradt színvonala jelenti, ami egy repülővel érkező turista számára azonnal szembetűnő. És itt nemcsak a repülőtérrel a szállásra történő transferről kell beszélni, hanem a települések közötti ritka és nehézkes közlekedésről<sup>2</sup> is mind a vasúti, mind az autóbusz, mind a vízi közlekedés vonatkozásában. A fejlődés felgyorsítása miatt elkerülhetlenné válik a közeljövőben egy gyorsvasút, vagy egy északi part teljes hosszában végighúzódk elkerülő út<sup>3</sup> megépítése a jelenlegi állapot felszámolása érdekében.*

Persze alapvetően minden országnak vagy régiónak annyi repülőtérre van szüksége – a jövőbeni fejlődés lehetőségének mérlegelése mellett –, amennyit el tud tartani, azaz az utazóközönség igénye és lehetőségei határozzák meg egy-egy repü-

1 Ehhez persze jelentős kooperációra van szükség a hazai turizmus szereplői és a repülőtér menedzsmentje között, valamint szükség van még külföldi légitársaságokkal és turisztikai hivatalokkal való kapcsolatkiépítésre is. Mindehhez a menedzsmentnek politikai, szakmai és régiós támogatást kell kapnia nemcsak pénzügyi formában, hanem eszmeiségében is.

2 A közutakon például ez sok esetben a ritka járatsűrűség mellett jelentős (esetenként 30-50 perc) késéssel párosul, abból adódóan, hogy számos távolsági járat bonyolítja le a települések közötti helyi forgalom jelentős részét is teljes hosszában többórás menetidővel, túlszűfolt utakon (többnyire 7-es, 71-es főutak). Ezen némiképp könnyített a déli parton a Balatont elkerülő M7-es autópálya átadása, amely egyes települések elérését gyorsabbá tette azáltal, hogy gyorsjáratok beállítására is volt lehetőség. A vasúton sem jobb a helyzet, hiszen a sínpálya rossz minősége sok esetben a menetsebesség korlátozásához vezet, ami a menetidő tarthatatlanságát hozza magával. Időnként pedig egy vonat késése a pálya telítettsége miatt akár egy egész napon át tartó torlódást is előidézhet. A vízi közlekedés – feltehetően hajókapacitás hiányában – sem jelent számottevő utasforgalmat a Balatonon.

3 Ehhez az idegenfogalmi adó központosításával teremthető lenne forrás. A jó megközelíthetőség a településeknek is érdeke.

lőtér fenntartásának szükségességét. Ennek megfelelően korrekt<sup>1</sup>, de minden önköltség-elemre figyelemmel meghatározott árkalkuláción alapuló árakat kell alkalmazni, de vitathatatlan, hogy kemény verseny vár a piacon megmaradni kívánó vállalatokra ebben a szegmensben is.

Magyarországon bejegyzett légitársaság a Malév Hungarian Airlines, a nemzeti légitársaság, amely állandó rentabilitási gondokkal küszködik. Az üzleti világ ezért az elmúlt időszakban az eladás-visszavásárlás mértékeit elemezte. Minden bizonnyal ez azonban a magas üzemanyag árak és a befagyott hitelek mellett, a nem kellően racionalizált működéssel is magyarázható.

Az állam mindenképpen elvárja a nemzeti légitársaságtól, hogy az utazóközönség (a lakosság, a kormányzat, az üzleti élet képviselői és az idegenforgalom) igényeinek megfelelően, a menetrendet az igényekhez igazítsa. Mivel az EU versenysemlegességet szabályozó előírásai minden tagországra egyformán vonatkoznak, az állam a nemzeti légitársaságokkal szemben ugyanazokat az elvárásokat és feltételeket fogalmazza meg, mint valamennyi légitársasággal szemben.<sup>2</sup> Ezek érvényre jutását pedig a Nemzeti Közlekedési Hatóság révén szigorúan megköveteli.

## **II.2. Közúti közlekedés**

Az ötvenes évek végén, a hatvanas évek elején az európai államok sorra kétoldalú kormányközi egyezményekben kezdték szabályozni a nemzetközi közúti áru- és személyszállítást. A háború előtti nemzetközi közúti közlekedési szabályok döntő többségükben érvényben maradtak, ám részben a bilaterális egyezményekeken keresztül, illetve az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (EGB) keretei között működő sokoldalú megállapodásokkal megkezdődött harmonizációjuk. A közúti közlekedési szolgáltatás-nyújtás korai szabályai a következőképp csoportosíthatók:

- a piacra jutás feltételei;
- a közúti tarifák;
- pénzügyi rendelkezések;
- műszaki előírások;
- minőségvédelmi előírások.

A nemzetközi piacra jutási feltételeket illetően volt – és van még ma is – döntő szerepük a kétoldalú kormányközi egyezményeknek. A Római Szerződés 75. cikke a Közlekedési Miniszterek Tanácsát kötelezte az EU országok közötti nemzetközi közlekedési/szállítási feltételekre közös politikát dolgozzon ki és készítsen előterjesztést arra vonatkozóan, hogy milyen feltételek mellett lehet kabotázs-fuvarozást végezni a másik EU-ország területén. Ezt a feladatot 1970-ig kellett volna a Tanácsnak teljesítenie. Ennek elmaradása miatt 1983-ban az Európai Parlament a Bizottság támogatásával az Európai Bírósághoz fordult (13/83 sz. eset), amely határozatát 1985-re hozta meg. A határozat értelmében a Tanácsnak lépéseket kellett tennie a nemzetközi közúti árufuvarozás liberalizálása érdekében. Ezt követően a közúti árufuvarozás számos részterületére nézve születtek a közös szabályok (pl. 11/60/EGK közösségi jogszabály minden diszkriminatív tarifa és feltétel bevezetését tiltja a közlekedésben, a 65/269/EGK irányelv a kétoldalú egyezmények alapján kiadott engedélyek szabványosítását írta elő,

---

1 Valamennyi biztonsági, műszaki, utasjogi és egyéb szabály betartása mellett lehetséges

2 Ettől eltérés legfeljebb szándéknyilatkozat formájában lenne lehetséges. Célszerű lenne a nemzeti légitársasággal olyan szándéknyilatkozatot kötni, amelyben az a kormányzati utazásokat kedvező árak mellett, a menetrend kormányzati igényekhez igazításával vállalná.

valamint az engedély elosztási feltételekről rendelkezett, az 1018/68/EGK jogszabállyal pedig létrejött a közösségi engedély-kontingens).

Az árukereskedelemben a közösségen belül kibővült a bilaterális viszonyosságon nyugvó, alapvetően restriktív nemzetközi közúti engedélyezési rendszer. A közösségi engedélyek előnye elsősorban annak rugalmasságában rejlett, tekintve, hogy egy engedély a Közösség valamennyi tagállamának területére érvényes volt. 1988-ban a Tanács határozatot hozott arról, hogy 1993. január 1-étől a Közösség közúti áru fuvarozási piacán minden közösségi vagy bilaterális engedélykontingens megszűnik, s a Közösségen belüli áru fuvarozáshoz – a mennyiségi korlátok helyett – kizárólag minőségi feltételekhez kötött, ún. közösségi tevékenységi engedélyre lesz szükség.

A határozat végrehajtása érdekében a közösségi engedélyek éves automatikus üteme 40%-ra emelkedett. Lehetővé tették a – korábban tilos – kabotázs forgalmat, a liberális intézkedéseket felfüggesztették és így a tagországoknak csak kivételes és nagyon indokolt esetekben biztosítanak lehetőségeket, valamint harmonizációs intézkedéseket tettek a közúti áru fuvarozáshoz minden közvetlenül és közvetve kapcsolódó területen pl. a gépjármű súly- és mérethatárai, a műszaki ellenőrzés, a szociális előírások területén.

Diszkriminációmentes megállapodásokat szorgalmaztak közösségi szinten Svájc-al, Ausztriával és a Nyugat-Balkán országaival.

A közösségi áru fuvarozás liberalizálása a Közösségben egyenes következménye volt az egységes európai piac eszméjének. A Közösség vállalatainak versenyképessége világméretben nagyban függ attól, hogy mennyire növekedés képesek, hogy mennyire van lehetőségük globális, vagy legalább európai léptékű stratégia kialakítására, a külföldi stratégiai partner kiválasztására, s nem kevésbé arra, hogy a just-in-time termelést bevezessék, ahol is a szállítások rendszeresek. Ez utóbbi viszont megköveteli a gyors, rugalmas és kiváló minőségű szállítási szolgáltatást, amelynek nyújtására leginkább a közút az alkalmas.

A liberalizáció kiteljesedését a Tanács 881/92/EGK irányelve jelenti, amely a Közösségen belüli, 1993. január 1-jétől érvényes szabad áru fuvarozás feltételeit tartalmazza. Ennek értelmében a Közösségben bejegyzett bármely közúti fuvarozó minden kamionjára – igény szerint – kaphat 5 évre szóló közösségi engedélyt. A piacra lépés egyedüli korlátjává a tevékenységi, más néven az iparengedély lépett elő. A tevékenységi engedély kiadása közösségi szinten szabályozott. (Az első szabályok már 1974-ben megjelentek, majd 1977-ben kiegészültek, széleskörűen egységesítetté váltak 1989-ben és a liberalizáció előrehaladtával kiteljesedtek 1993-ban.) Ennek megfelelően három fő minőségi minimum kritériumnak kell eleget tenni: a kérelmező szakmai képessége vonatkozásában, a pénzügyi képesség tekintetében és az erkölcsi feddhetetlenség szempontjából.

A liberalizáció piaci követelményeit, valamint a továbblépés lehetőségeit vizsgáló szakértői csoport jelentését 1994 júliusában adta közre. Ajánlásai között szerepel a tevékenységi engedélykés minimum feltételei helyett egységesítetten magasabb követelmények bevezetése. Mivel a közösségi szerep növelése várható, ezért az információs technológia bevezetése szükséges az okmánykiadás és -feldolgozás, a járműmozgások nyomon követése és ellenőrzése, a vezetési idő ellenőrzése, a tengelynyomások ellenőrzése tekintetében. Közösségi szinten kötelezővé kellett tenni a fuvarozó és a szállítmányozó közös felelősségbiztosítását. Ennek fényében a Bizottság típus szerződést dolgozott ki a szállítmányozó-fuvarozó közötti megállapodások minimum feltételeire.

Az állami támogatások általában nem szívesen látott piaci beavatkozások a Közösség liberális piacán. A vizsgáló bizottság azonban két esetben lehetőségként javasolta elfogadni:

- ha az illegális közúti fuvarozás ellenőrzésére bevezetett intézkedéseket, illetve azok érvényesítését szolgálja a támogatás, valamint
- amikor a közúti szektor hosszú távú érdekei miatt oktatási célokra fordítják a központi költségvetési pénzeszközöket.

A nem EU-tagországokkal való kapcsolatfejlesztést illetően pedig a progresszivitás mellett előtérbe helyezi a műszaki, szociális és pénzügyi harmonizációt.

A közutakon a közösségi közlekedést nagyrészt az autóbusszok bonyolítják. Az EU-ban a piaci szabályozás alapját az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályai, egységes feltételrendszere határozza meg, amely kritériumai a jó hírnév, a szakmai alkalmasság, és a megfelelő pénzügyi helyzet.

A közúti közlekedés szociális előírásait illetően a 3820/85/EGK közösségi jogszabály az irányadó, amelyben a főbb szabályozott kérdések a gépkocsivezető minimális életkora, a maximális vezetési idő, és a minimális pihenőidő. A műszaki előírások közül a legfontosabbnak a súly- és méretkorlátok számítanak. A legutóbbi években a szigorodó környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági előírásokra helyeződött a hangsúly.

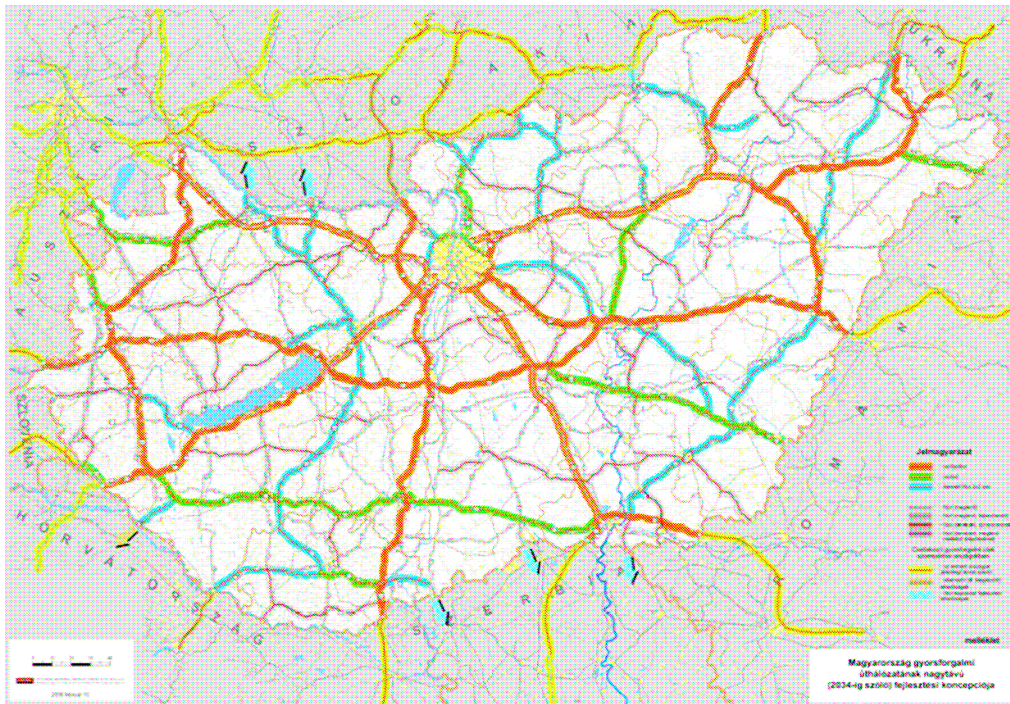
A közúti közlekedés rendkívül gyors fejlődése természetesen annak is köszönhető, hogy térben és időben viszonylag kötetlen közlekedési lehetőséget biztosít. Ezzel egyidejűleg fellépő hátrányok (mint például a környezetszennyezés, vagy a balesetveszély) jelentőségét mind a mai napig aláértékeli az utazóközönség. Az EU ennek kiküszöbölésére azonban számos rendelkezést fogalmazott meg (pl. a gépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények, a közúti infrastruktúra biztonságkezelésének átfogó rendszere).

**Magyarországon** a közút vonatkozásában a nagy hálózatfejlesztési elképzelések szerint fel kell oldani a sugaras rendszerű gyorsforgalmi úthálózat kedvezőtlen hatásait haránt irányú elemek alkalmazásával, mellyel jelentős mértékben mentesülhet a főváros a nemzetközi tranzit forgalom által okozott terheléstől és olyan új alternatív nyomvonalakat biztosít a regionális központok elérhetőségében, mely rövidebb, gyorsabb közlekedési feltételeket teremt nagyvárosaink számára. Ehhez elengedhetetlenül szükség van elsősorban az M8, M9, M86 gyorsforgalmi utak megépítésére. Az új elképzelések szerint azonban a határon átnyúló gyorsforgalmi utak nem feltétlenül autópályaként, hanem esetenként a forgalmi igényeket megfelelő módon kielégíteni tudó autóútként fognak megépülni.

A Transz-Európai Közúti Hálózat (TERN) terén többek között azt javasolta, hogy a jövőben a stratégiai folyosókon kevésbé legyen a forgalom korlátozva, s ezen folyosókon az ún. intelligens rendszerek bevezetése élvezzen prioritást.

A közúti fuvarozásra országonként igencsak eltérő pénzügyi rezsimek harmonizációjára tett ajánlásai a felülvizsgálatot végző bizottság számára két nagyon fontos elemet tartalmaztak:

- 1) a közúti infrastrukturális és szociális költségek fedezetére szolgáló díjakat elkülönítetten kell kezelni a költségvetési bevétel növelését célzó adóktól;
- 2) a területi elv érvényesülése leginkább az úthasználati díjak elterjedésétől várható, ezért felhívta a Bizottságot, hogy dolgozza ki a kalkuláció és a bevezetési metodika elveit, figyelemmel arra, hogy információs technológiák közúti alkalmazása elkerülhetetlen.



2. ábra  
Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának nagytávú (2034-ig szóló) fejlesztési koncepciója [44]<sup>1</sup>

A Tanács 93/89/EGK irányelve a közúti adózás kérdésével foglalkozik. A témakör hosszú ideig vitatott volt egyrészt az egyes országok fuvarozói közötti versenyt befolyásoló képessége miatt, másrészt a környezetvédelmi szempontok előtérbe kerülésével az egyes közlekedési ágak közötti munkamegosztásra gyakorolt hatása miatt. Az elv, hogy az infrastruktúra használói járuljanak hozzá a megépítési és karbantartási költségekhez, már jó ideje elfogadott. Az azonban nem kidolgozott, hogy a hozzájárulás milyen mértékű legyen és milyen módon valósuljon meg. Ennek a kívánalomnak hivatottak megfelelni a közúti fuvarozást sújtó adók és adó jellegű terhek, amelyek alapvetően három csoportba sorolhatók:

- gépjárműadók,
- az üzemanyagárba beépített adó,
- úthasználati díj.

A gépjárműadót ott kell fizetni, ahol a gépjármű bejegyzésre kerül, és a gépjármű üzembe helyezésével van összefüggésben, az úthasználati díjat ott kell fizetni, ahol az infrastruktúrát használják, az üzemanyagárba beépített adó azonban az EU országokban meglehetősen eltérő, amely következtében eltérően befolyásolják a versenyfeltételeket. Ennek oldására a Bizottság számtalan adóharmonizációs javaslatot dolgozott ki.

<sup>1</sup> A térkép szemléltető jellegű. Az elfogadott tervezet a 2003. évi XXVI. számú az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény módosításáról szóló 2008. évi L. törvény mellékletében található meg

**Magyarországon** az elmúlt tizenöt évben a közúti infrastruktúra erőn felül vállalt fejlesztése – azon belül is a PPP konstrukcióban megvalósult gyorsforgalmi utak finanszírozása – több évtizedes elkötelezettséget jelent az állami költségvetés számára (2011-től kezdve éves szinten mintegy 100 Mrd HUF). Ez a determináció a jelenlegi közúti ágazati finanszírozási rendszer drasztikus megváltoztatási kényszerét vetíti előre. A nagy léptékű fejlesztési elképzelések eredményeként az elmúlt évtizedben megduplázódott a gyorsforgalmi úthálózat összhossza, több autópályánk elérte az országhatárt (M5, M7) és mintegy 300 km összhosszúságú gyorsforgalmi út épült meg koncessziós szerződés keretében (M5, M6), de ugyanakkor számottevő elmaradás figyelhető meg az úthálózat állapotában a fenntartási munkálatok elhanyagolása miatt.

*Magyarországon* – a pályázati rendszerben elnyerhető EU-forrásokon kívül – az országos közutak fejlesztésére, működtetésére és fenntartására biztosított forrást a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fejezeti kezelésű Útpénztár előirányzatának bevételei adják. A bevételek két fő komponense az állami költségvetésből biztosított éves keret és az éves úthasználati díjbevételek. Jelenleg a közlekedőknek az úthasználati díjat matricás rendszerben kell megfizetniük, amely rendszernek nagy hátránya, hogy nem a tényleges úthasználatnak megfelelő a díjtérítés. A megtett úttal arányos úthasználati díj bevezetésére már számos elképzelés született, azonban a kormányzati döntés mindaddig nem történt meg, pedig az előzetes számítások szerint a mintegy 200 Mrd forintos éves bevétel<sup>1</sup> jelentő forrás a közutak fenntartására nyújthatna fedezetet.

Érdeemes megjegyezni, hogy az elmúlt évtizedben a közúti alágazaton belül a fenntartás és a fejlesztés egyensúlya is jelentős mértékben eltolódott a fejlesztés irányába; így a hazai teljesítőképességen felül vállalt gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés és a rendelkezésre álló ágazati források aránytalan felosztása következményeként a meglévő úthálózat jelentős mértékű leromlása figyelhető meg. Nagy előrelépést jelentene, ha a rendelkezésre álló források felosztása a fenntartás-fejlesztés nemzetközileg használt 60-40%-os arányában megvalósulhatna, szemben a jelenlegi 15-85%-kal.

Az általános útállapot romlás elsősorban az alsóbbrendű úthálózatra jellemző, de a fenntartási elmaradások következményei már a nagyobb forgalmat bonyolító főúthálózat egyes elemein is megfigyelhetők. Az elmúlt hat évben ugyan az EU forrásokból finanszírozott ISPA, KIOP programok keretében jelentős mértékű útfelújítás valósult meg a főúthálózaton az EU-tagországok zömében megengedett 11,5 t-s tengelyterhelésű gépjárművek fogadása érdekében (burkolat megerősítések), azonban ezek a források sem tudták teljesen felszámolni a főúthálózaton tapasztalható elhasználódást. Az alsóbbrendű úthálózat esetében az EU által finanszírozott ROP program keretében mintegy 3000 km mellékút felújítása fog megvalósulni 2011-ig (ez az érték a teljes mellékúthálózat mintegy 13%-a). Az előzőekben említettekén kívül nagy a kontraszt a nemzetközi szinten is jó minőségű gyorsforgalmi utak és az azokra felhordó infrastruktúra (kapcsolódó alsóbb rendű utak) állapota között.

Az országos közúthálózat állapotromlásáért elsősorban a nehéz tehergépjárművek felelősek. Egyes kutatások szerint egy túlsúlyos tehergépjármű 10<sup>5</sup> nagyságrendű károsodást okoz, azaz 100 000 személygépjármű elhaladásával egyenértékű egy túlsúlyos tehergépjármű által okozott kár az útburkolatban. Ennek megfelelően cél a túlsú-

---

<sup>1</sup> Valójában nem 200 Mrd forintos többletről beszélhetünk, hiszen az állam bizonyos szegmensekben kompenzációra kényszerül, amely magától értetődően állami szinten csökkenti a felhasználható bevétel nagyságrendjét.

lyos tehergépjárművek visszaszorítása és a jog által biztosított, engedélyezett közlekedési feltételek betartatása.

A több évtizedes fenntartási elmaradások felszámolására a közúti alágazat 2008-ban kidolgozott egy felújítási programot, amely 12 éves időtávlatban, a hasonló adottságokkal rendelkező EU tagországok burkolatállapot színvonalának elérését célozta meg. A Nemzeti Út-, hídfelújítási Program (NÚP) szerint a 12 éves időtávban évente mintegy 100 Mrd Ft fenntartási forrásallokációra lenne szükség.

*Magyarországon* a távolsági közlekedés szabályozása EU-konform. Nagyrészt a Volán társaságok bonyolítják. Es bár a hálózati lefedettség adott, az előnytelen tökeszerkezet és a hiányos finanszírozás megnehezíti a működésüket.

2012-től a piaci liberalizáció kapcsán új versenytársak megjelenése várható.

### II.2.1. Városi közlekedés

Európa népességének 80%-a városban él. A közúti közlekedés a széndioxid kibocsátás 40%-át, egyéb közlekedési szennyező anyagok<sup>1</sup> 70%-át okozza.

Mindezek figyelembevételével az Európai Bizottság 2007-ben városi közlekedés szabályozásáról kiadta a Zöld Könyvet a városi közlekedési igények és a környezetvédelem összhangjának megteremtése érdekében.

Az Európai Parlament 2009-ben ajánlásokat fogalmazott meg a fenntartható városi közlekedés terveinek bevezetésére, általános alkalmazására a 100 000 főt meghaladó agglomerációkban.

A városi közlekedés politikája során nem hagyhatjuk figyelmen kívül sem a szubszidiaritást, sem önkormányzatiságot, sőt az adott nemzet politikai kultúráját és hagyományait sem. Éppen ezért a közös uniós szabályok bevezetése szükséges, de rendkívül kényes kérdés lehet a nemzeti hatáskörök megosztása. [45]

**Magyarországon** – csakúgy, mint más tagországok hasonló adottságú városaiban – a nagyvárosokban a közösségi közlekedés magas üzemeltetési költségeinek, fejlesztésének finanszírozhatósága okoz (többek között) nagy problémát. A mai kedvezményrendszer mellett jelentős önkormányzati támogatást igénylő közlekedési vállalatok (BKV és a vidéki Volán vállalatok) rentabilitási gondjainak rendezése évről-évre húzóó feladat.

Ugyanakkor számos intézkedés születik, amely a jobb, élhetőbb városi milió megteremtését célozza és javítja a zsúfoltságról, torlódásokról és szmogról elhíresült nagy városokról alkotott képet. Egyre több kerékpárút épül, egészséges életmód kialakításához kötődő programok indulnak be (pl. „Kerékpárral a munkába”)<sup>2</sup>, busz sávot jelölnek ki a közösségi járművek gyorsabb haladása érdekében, elkerülő utak épülnek, megtiltják a városközpontba a behajtást személygépkocsival, ellenőrzik a gépjárművek széndioxid kibocsátását, stb.

Ezekből a kisebb-nagyobb horderejű intézkedésekből azonban sosem elég, nyitott szemmel kell járni a környezetünkben (idegenbe vetődve, külföldön is) és egy-egy jó ötletet felkarolni (alkalmazni itthon is), még akkor is, ha csak néhány száz ember életvitelét, körülményeit teszi könnyebbé vagy csak a távolabbi jövőben lehet a hasznát élvezni.

---

1 Szén-monoxid (CO), nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>), kén-oxidok (SO<sub>x</sub>) stb.

2 A szépséghibája a programnak, hogy a higiéniai megfontolásokkal nem számol, hiszen jóllehet kerékpártárolókat létesítettek a munkahelyek, de zuhanyzók, öltözők többnyire nem állnak rendelkezésre a kerékpárral esetleg távolabbi lakhelyről munkába érkező dolgozók részére.

*A közlekedési módok jobb összhangját eredményezné például, ha a rövid, legfeljebb egy hétvégi időtartamra a távolsági autóbusz, illetve vasút igénybevétele esetén a pályaudvarokon ingyenes parkolási lehetőséget biztosítanának az utazási jegy felmutatójának.<sup>1</sup>*

*De alkalmazni lehetne a technológiai fejlődés új vívmányait is rugalmasabban. Például akár egy következő (5.) metró helyett is megépíthető lenne a napjainkban Pekingben Shenzhen Hashi Future Parking Equipment csoport fejlesztéseként bemutatott 3D Expressz Coach<sup>2</sup>, amely bár leginkább a magasvasúthoz hasonlító jármű, de beruházási költsége töredéke annak (vagy akár egy új metrónak).*

### **II.3. Vasúti közlekedés**

Fő céljait a 91/440/EKG irányelv, majd az azt módosító 2001/12/EK irányelv határozza meg. Követelményként írja elő a vasútvállalatok államtól való függetlenségét, amely következtében a kapcsolataikat szerződéses alapra kell helyezni. Megfogalmazódik benne az infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások legalább számviteli szétválasztása, a vasutak pénzügyi helyzetének javítása (a vasutak mentesítése a működés finanszírozásával kapcsolatban felmerült adósságoktól).

Az EU előírja továbbá a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogának biztosítási követelményét részben több vasútvállalat által létrehozott „nemzetközi” csoportosulások, nemzetközi szolgáltatások céljából, részben vasútvállalatok részére nemzetközi kombinált fuvarozás céljából.

Az EU szabályozása kapcsán a vasút fejlesztésére három csomagot dolgozott ki. A továbbiakban nézzük meg, ezek milyen célokat fogalmaztak meg.

#### **Első vasúti csomag**

Az EU az első vasúti csomag keretében tette kötelezővé a személyszállítás és az áru fuvarozás szétválasztását, előírta az infrastruktúráról, az áru fuvarozásról, és a személyszállításról külön eredmény-kimutatás, illetve mérlegbeszámoló készítését, valamint közzétételét. Lefektette, hogy az áru- és személyszállítást végző vasútvállalatok alábbi feladatait független szervezeteknek kell végezniük:

- a) a vasútvállalatok működésének engedélyezése;
- b) a pályakapacitások elosztása;
- c) a pályahasználati díjak meghatározása;
- d) a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének ellenőrzése.

Az EU az infrastruktúra-menedzsment esetében is megköveteli „az igazgatás, az adminisztráció és a belső ellenőrzés” függetlenségét, továbbá engedélykötelessé teszi minden vasútvállalat működését (kivételem az országos hálózatba nem kapcsolódó helyi és regionális vállalatok).

A pályához való hozzáférés lehetőségét pedig kiterjesztette a nemzetközi áru fuvarozást végző vasútvállalatokra. (Magyarország mentességet kért 2006. december 31-ig.)

A csomag megfogalmazta továbbá, hogy az állam kivonul a nemzeti vasúttársaságok finanszírozásából, hogy azok pénzügyi függetlenséggel bírjanak.

---

<sup>1</sup> Sok esetben csatlakozási problémák, vagy csomag szállításának gondja nehezíti a közösségi közlekedés igénybevevőjét. A javaslatban a bevásárlóközpontok mintájára azzal számoltam, hogy ha a bevásárlóközpontnak megéri a vélt vásárlás érdekében parkolást biztosítani a vásárlónak, talán a vasút társaságnak, vagy busz vállalatnak is megéri a gépkocsi használata helyett ily módon alternatív megoldást ajánlani az utasa számára.

<sup>2</sup> Egyébként tanulhatnánk Kínától a tekintetben is, hogy a fejlesztés bemutatásával szinte egyidejűleg már a beruházás előkészítési műveletei is megkezdődtek. [46]

### **Második vasúti csomag**

A második vasúti csomag keretében a teljes vasúti hálózatot meg kellett nyitni a közösségi vasútvállalatok előtt. Az EU megfogalmazta továbbá az „átjárhatósági” irányelv rendszerének összehangolására, konkretizálására való igényét is, valamint ezzel párhuzamosan létrehozta az Európai Vasúti Ügynökséget.

(Magyarországon a derogáció engedélyezése következtében 2006. december 31-ig az elméleti kapacitás 20%-ára lehetett korlátozni a külföldi vasutak hozzáférését.)

### **Harmadik vasúti csomag**

A harmadik vasúti csomag keretében 2010. január 1-től bevezették a nemzetközi személyszállítás liberalizációját. A szabályok megfelelő engedéllyel rendelkező vasúti vállalkozások számára hozzáférési jogot biztosítanak a tagállamok vasúti infrastruktúrájához személyszállítási szolgáltatások céljából. Lehetővé teszik, hogy nemzetközi szolgáltatás végzése során bármely, a nemzetközi szállítások útvonalába eső állomáson utasokat vegyenek fel, még akkor is, ha ezek az állomások egy tagállamon belül találhatóak (kabotázs engedély). Hangsúlyozzák az utasjogoknak a nemzetközi forgalomban történő szigorúbb alkalmazását, mint például az utasok tájékoztatása, jegyek hozzáférhetősége, kártérítések (utas sérülése, halála, késések, csatlakozásvesztés), csökkent mobilitású személyek jogai, biztonsági intézkedések, panaszok kezelése. Meghatározzák az árutovábbítás minőségi minimumkövetelményeit, amivel részletes szabályok megállapítása az áruk és a szállítási körülmények és adottságok sokfélesége miatt csak a felek közötti szerződések keretében történhetnek meg. Több minőségi tényező megsértése esetén írják elő a vasúttársaság felelősségét és kártérítési kötelezettségét (késés, értesítés hiánya, vonat lemondás, árukár, áru elvesztése stb.).

Ezen túlmenően egységes engedélyhez kötik a mozdonyvezetők tevékenységét. Egységesítik és minden tagállamban kölcsönösen elfogadhatóvá teszik a nemzetközi forgalomban részt vevő mozdonyvezetők képzési, vizsgáztatási feltételeit, a mozdonyvezetői engedély megszerzésének hatósági folyamatát és követelményrendszerét. A követelmények tekintetében minimum feltételeket szabnak meg (életkor, képzettség, egészségi állapot, nyelvtudás stb.).

(Magyarországon a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások vonatkozásában 2010. január 1-én történt meg a piacnyitás, 2017 pedig a teljes belföldi személyszállítási piacnyitás dátuma.)

**Magyar viszonylatban** a szabályok jogharmonizáció keretében átvételre kerültek, de sajátos, nemzeti specifikumokkal érvényesültek. Az I. vasúti csomagban lefektetett követelmény, amely szerint „*az állam kivonul a nemzeti vasúttársaságok finanszírozásából, hogy azok pénzügyi függetlenséggel bírjanak*” érvényesítése érdekében hazánkban a kormányzatok több alkalommal is (pl. a válságkormány idején, vagy azt megelőzően a GYURCSÁNY-kormány idején) a MÁV Zrt.-től nagy mértékű (utoljára 40 Mrd forint) elvonást helyezett kilátásba. Az elvonások viszont a vállalat további eladósodásához vezettek.

A veszteséges üzletágak kiszervezésével, a működés és az infrastruktúra-üzemeltetés racionalizálásával igyekeztek az előző kormányzatok kiutat keresni.

A hatékonyság növelését célozta a mellékvonalak megszüntetése, illetve működésük szüneteltetése. Az első ütemben 2007 márciusában 14 vonalat, a tervezett második ütemben 2009-ben 38 vonalat akartak megszüntetni. Azonban a többször is fölizzó sztrájkok, illetve a politikai nyomás hatására a kormány 2010 végéig morató-

riumot hirdetett a második ütem végrehajtására. A közlekedési tárca az alacsony kihasználtságú vonalakat távolsági autóbusszokkal pótolta (illetve pótolta volna), főleg az olyan „zsáktelepüléseken”, ahol a párhuzamosan a két közlekedési mód együttes használata szükségtelennek tűnt, illetve az autóbusz közlekedés hatékonyabban megoldható volt. Valójában az elsődleges cél a mellékvasutak átszervezése lett volna térségi vasúttá, amelyre a lehetőséget a vasúti törvény már 2006 óta biztosította, azonban a vonalak üzemeltetését az új rendszerben az önkormányzatoknak kellett volna magukra vállalni és közszolgálati szerződés alapján a feladatot ellátni, amit részben az infrastruktúra, részben a járműpark leromlott állapota, valamint a saját szűkös anyagi helyzetük mellett nem tudtak megtenni. A mellékvonalak bezárása azért is fájó pont volt a lakosságnak, mert az első szakasz vonatkozásában tett intézkedéseket nem előzte meg társadalmi szintű egyeztetés és nem született benne társadalmi konszenzus. Tény, hogy a tervezett intézkedések szélesebb körű társadalmi hatással járhattak volna, mint a MÁV Zrt. anyagi helyzetének alakulása, hiszen urbanizációs, regionális, gazdasági és szociális vonatkozásai is vannak a problémának. Különösen érzékenyen érintette a vasutas dolgozókat, akik a több évtizedes közszolgálati státuszban biztonságban érezhették magukat a munkájukban, nem magas keresettel, de biztos megélhetéssel számolhattak mindaddig.

Szociális szempontok érvényesülése, a foglalkoztatás biztosítása, az EU-ban is fontos kérdés, és bár ilyen kiéleződve nem jelentkezett a probléma, de más országokban is megszűntettek mellékvonalakat hatékonysági, racionalizálási céllal. A kérdés súlyát jól szemléltetik azonban a számok: 2005-ben a közlekedésben 8,8 millió fő dolgozott az EU-ban, ebből 10% a vasútnál, 50% közútnál (ennek kétharmada az áru fuvarozásban, egyharmada a személyszállításban), 2% tengeri szállításban, 5% légi közlekedésben, 0,4% belvízi szállításban, 30% közlekedést segítő, kiszolgáló tevékenységben. Összehasonlításként Magyarországon a közlekedésben teljes munkaidőben foglalkoztatottak átlagléttszáma 2000-ben 152,7 ezer fő volt, ebből a vasúti szállítás 57,0 ezer fő (37,3%), az egyéb szárazföldi szállítás 69,5 ezer fő (45,5%), a vízi szállítás 2 ezer fő (1,3%), a légi szállítás 3,4 ezer fő (2,3%), a szállítást kiegészítő tevékenység 20,8 ezer fő (13,6%).<sup>1</sup>

A kormányváltást követően, napjainkban a bezárt vasútvonalak ismét megnyílnak és folytatják működésüket.

A kívánt változások elérése érdekében a MÁV Rt.-t átszervezték, számos vállalati egység kiszervezésre került és önálló vállalatként (illetve többségük a MÁV Csoport leányvállalataként) működött tovább.

Elsőként a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE Kft.) átalakítása vált szükségessé, amely nem leányvállalatként, hanem állami tulajdonú szervezetként vált függetlenné, ezzel biztosítva, hogy a kapacitáselosztást befolyás-mentesen végezhesse. A MÁV pályavasúti üzletágtól való szervezeti leválasztása két lépcsőben történt:

- 2004-ben a pályahasználati díj meghatározásával, a kapacitás elosztásával kapcsolatos feladatok kerültek át;
- 2008. július 1-től pedig a menetrend tervezési és menetrend szerkesztési feladatok is.

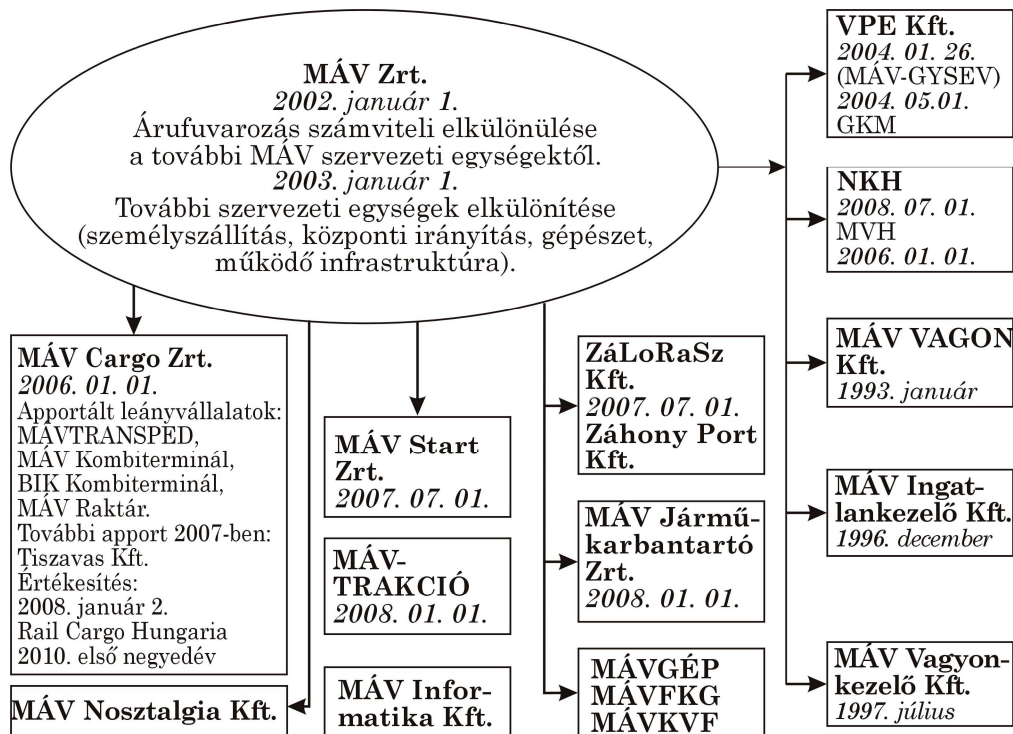
Az áru fuvarozással foglalkozó MÁV Cargo Zrt. 2006. január 1-én alakult meg. Ma Rail Cargo Hungaria Zrt. néven külön vállalatként működik. A következő változás a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. megalakulása volt, amely 2007. július 1-jén

---

<sup>1</sup> A MÁV vállalatcsoport létszáma 2009. december 31-én 38 288 fő volt. Ez a szám nem tartalmazza a Cargo Zrt., a GYSEV és a magánvasutak létszámát. [48]

a Magyar Államvasutak Zrt. Személyszállítási Üzletág külön cégbe szervezésével jött létre. 2008. január 1-jével a MÁV Zrt. önálló társaságba szervezte vontatási tevékenységét MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zrt. néven, és 2008. január 1-jén kezdte meg működését a MÁV-GÉPÉSZET Vasúti Jármű Fenntartó és Javító Zrt., ahol a vasúti járművek teljes körű karbantartását, javítását és modernizációját végzik.

Az átszervezés kapcsán felmerült a dilemma, hogy az ingatlanhasznosítási üzletág, illetve a záhonyi átrakóközvet infrastruktúrája hova kerüljön. A pályavasútnál lett volna a helye szakmai megfontolásokból, mégsem oda került. A záhonyi átrakóközvet Magyarország legnagyobb árumennyiséget átbocsátó vasúti komplexuma<sup>1</sup>, mely évente mintegy 4-5 millió árutonna forgalmat bonyolít le. Az eltérő nyomtávú vasúti rendszerek találkozásánál (ukrán széles nyomtáv) kiépített tevékenység a kelet felé irányuló, illetve a kelet felől vasúton érkező áruk kölcsönös továbbítása szempontjából nélkülözhetetlen. A probléma oldásaként a vállalat vezetése úgy döntött, hogy a szervezetet 2007. július 1-től külön vállalatként működik ZáLoRaSz Kft. néven, amely később Záhony-Port Zrt.-vé alakult át.



3. ábra

A MÁV Zrt. áttérése a többszereplős piacmodellre

<sup>1</sup> Problémát jelent az eltérő műszaki adottságokkal rendelkező keskeny nyomtávú- (ipari, mezőgazdasági, idegenforgalmi igények), illetve a széles nyomtávú vasutak (pl. Ukrajna irányában történő áruszállítás) kompatibilitása. (Magyarország fordítókorong szerepet tölt be, hiszen a keleti és nyugati áruforgalom a Záhonyi csomóponton találkozik és itt történik meg az áruk átemelése.)

Az EU direktívái bizonyos feladatok függetlenségét, egyes területek szétválasztását írták elő, de nem kötelezték a nemzeti vasútállalatokat, hogy minden egyes tevékenységet külön vállalatba szervezzenek ki, mint ahogy ez Magyarországon történt. Mivel a jogi entitásokon belüli elkülönítés korábban is megvolt, kérdéses, hogy kisebb változtatások nem elégítették volna-e ki az EU igényeit. Az új vállalatokkal a MÁV Zrt-nek, sok esetben pedig az új vállalatoknak egymással és az új vállalatoknak az állammal (pl. közszolgálati szerződés Állam-MÁV Start Zrt. között) szerződéseket kell/ett kötniük. Ez megnövekedett bürokráciát (pl. számlázás, többlet adófizetés), megsokszorozódott háttér szervezetek (pl. külön-külön irányítás, gazdálkodás, kontrolling) létrehozását jelentette, továbbá valamennyi cég saját teljesítmény rendszert fejlesztett és fejleszt folyamatosan, azaz párhuzamos kapacitások épülnek ki. Ez pedig lényegesen nagyobb koordinációt kíván meg az egyes területek közötti együttműködés során, hiszen a leányvállalatok ma is kapcsolatos vállalkozásként működnek, egymástól folyamatos függőségben vannak.

A vállalat<sup>1</sup> pénzügyi helyzetét jelentősen befolyásoló másik probléma a jegybevételek elmaradásával, a kedvezményrendszer átalakításával függ össze.

A közösségi közlekedés igénybevevői között nagyszámban találhatók ugyanis a különböző kedvezmények és mentességek élvezői. Magyarországon ezek száma rendkívül magas, hiszen a diákok, és az időskorúakon kívül pl. a közösségi közlekedésben dolgozó<sup>2</sup>, (vagy korábbi dolgozó) és annak családtagjai, a közszférában dolgozó alkalmazottak és kormánytisztviselők is részesülnek a kedvezményekből, sőt egyéb kedvezményezettek (pl. fogyatékosok, hadirokkantak, határon túli magyarok) is ingyen vagy olcsóbban utazhatnak. Erre vonatkozóan pontos statisztikai adattal nem szolgálhatok, hiszen pontos kimutatás nem készült.<sup>3</sup> Az ingyenesen utazók száma is nehezen becsülhető meg. A 2010 májustól bevezetett regisztrációs jegy a közeljövőben közelebb visz majd bennünket a tények ismeretéhez, de addig csak becsült adataink lehetnek. A regisztrációs jegy kapcsán problémát jelent, hogy a váltás elmulasztásához – a hatályos szabályozás bár előírja, de – a gyakorlati alkalmazás során nem kapcsolódik szankció. Így a nyilvántartások tényszerűsége továbbra is megkérdőjelezhető lesz. Célszerű lenne, valamilyen névleges, alacsony bírság meg szabásával a megváltást ösztönözni. És bár ez a mindenidők legdrágább utasszámlálási rendszere (éves becsült költsége 1,5 Mrd HUF), még ha meg is hozná a várt eredményt, ez csak az elemzésekhez biztosítana adatokat, információt. A problémát, hogy a kedvezményrendszert meg kell változtatni, nem oldja meg. Már pedig a közösségi szolgáltatást folytató vállalatok és az állam nem képes ekkora terhet cipelni évről évre. A korábbi években a kedvezmény rendszer szűkítésére voltak próbálkozások, de diák kedvezményekben holmi csekély, az egyéb kedvezményezettek körében sem sokkal jelentősebb változást sikerült elérni.<sup>4</sup>

A legfőbb problémát az okozza, hogy a két nagy kedvezményezett kör (óvodások, iskolások és az idősek) utazásai az összes kedvezményes utazás mintegy 90%-át teszik ki, és ha ezeket a kedvezményeket nem változtatjuk meg, az így megmaradó egyéb kedvezmények teljes megvonása<sup>5</sup> sem jelentene számottevő bevétel többletet.

1 Ez a probléma egyformán érinti a közösségi személyszállítással foglalkozó közlekedési vállalatokat (MÁV Zrt, GyeSEV, BKV és vidéki Volán vállalatok, sőt a magán kézben lévő vállalatokat/vállalkozókat is.)

2 Külön kezelendő, munkáltató természetbeni juttatásként és viszonyossági szerződések alapján a munkavállalói érdekképviselők bevonásával létrejött juttatás, amely kb. 300 ezer embert érint.

3 Jelenleg a befolyt jegybevételekből következtetnek vissza a becsült adat számításokor.

4 Pl. EU parlamenti képviselők, sportbírók kerültek ki.

5 Nem javaslat, csak hipotézis.

Külön súlyosbítja a problémát az árkiegészítés<sup>1</sup> számítási és finanszírozási módszere – amelyet a költségvetés nehéz helyzete indukált – nem fedezi a közlekedési vállalatok költségeit.

Az egyetlen járható útnak a rászorultság alapján történő szűkítés kínálkozik, de itt a rászorultság megállapítása, az ahhoz kapcsolódó adminisztratív feladatok kezelése, és ellenőrzése lehet kritikus kérdés.

A rendszer a szocialista államiség idején került bevezetésre, melyet részben örökölt a mai állam, részben szerződés keretében rögzítésre került, melyet a lakosság politikai szenzitivitása következtében nem módosítottak. Ezt tetézi, hogy az érintett közlekedési vállalatok (MÁV Zrt., BKV és a vidéki Volán társaságok) jelentős pénzügyi nehézségekkel küszködnek, veszteséggel működnek, jelentős adósságállományt görgetnek maguk előtt. Ebből adódóan el lehet mondani, hogy az elmúlt évtizedekben az említett vállalatok személyszállítási tevékenységét a kisszámú teljes árú jeggyel utazó lakosság<sup>2</sup> mellett, részben a tényleges utazási költségeik töredékét fizető utasok, részben a kedvezményrendszer miatti kompenzáció (árkiegészítés) és egyéb támogatás (pl. tőkeinjekció, adósságátvállalás) útján az állam finanszírozta<sup>3</sup>. Pontosan ebből adódott az alulfinanszírozottsága is.<sup>4</sup> Megfigyelhető itt a vasút kapcsán egy örökké tartó antagonisztikus ellentét, amelyben a vasúttársaság elvárna, hogy szerződés alapján megfizessék neki az általa – jogszabályi hivatkozással - közszolgáltatásnak ítélt tevékenységet, az állam pedig költségvetési alkatárgyaláshoz hasonló módon dönti el, mennyit és mit fizet. És bármennyit fizet, a közvélemény és az őket képviselni szándékozó politika azt mindig soknak fogja tartani és a döntést támadja, a vállalat pedig mindig kevesli<sup>5</sup> és hitelfelvételre kényszerül. Pont ezért van jelentősége az EU által követelményként előírt pénzügyi függetlenség megteremtésének, amely a szolgáltatásokat megrendelő állam és a MÁV közötti szerződésekkel biztosítható. Ez részben a már hatályos személyszállítási közszolgáltatási szerződésekkel, részben a vasúti pálya működtetéséről szóló szerződések 2011. évi bevezetésével realizálható. A szerződések révén az állam azonban ténylegesen csak a tevékenységből származó veszteségét kompenzálja, ugyanakkor hosszabb távon a közlekedési ágazatnak minden szegmensében egyre inkább önfinanszírozóvá kell válnia.

A teljes pénzügyi függetlenség megteremtése érdekében mindkét félnek tenni kell: a vállalatnak racionalizálnia kell a tevékenységét, a körülményekhez képest hatékony működést kell biztosítani, egy fenntartható szolgáltatási színvonal biztosítása mellett és az EU rendelkezéseinek betartására figyelemmel, a fellelhető források bevonásával egy fenntartható fejlődési szintet kell produkálnia, ugyanakkor az államnak a költség-

---

1 Az állam a közlekedési vállalatoknak a kedvezményezettük után a teljes árú és a kedvezményes ár közötti különbözet után árkiegészítést (utólag, valorizáltan, de csak a 70-80%-át) fizet.

2 A jövőben ez még nagyobb problémát jelent a lakosság előrecedési tendenciájának következtében. (Kevesen viselik sokak költségeit.)

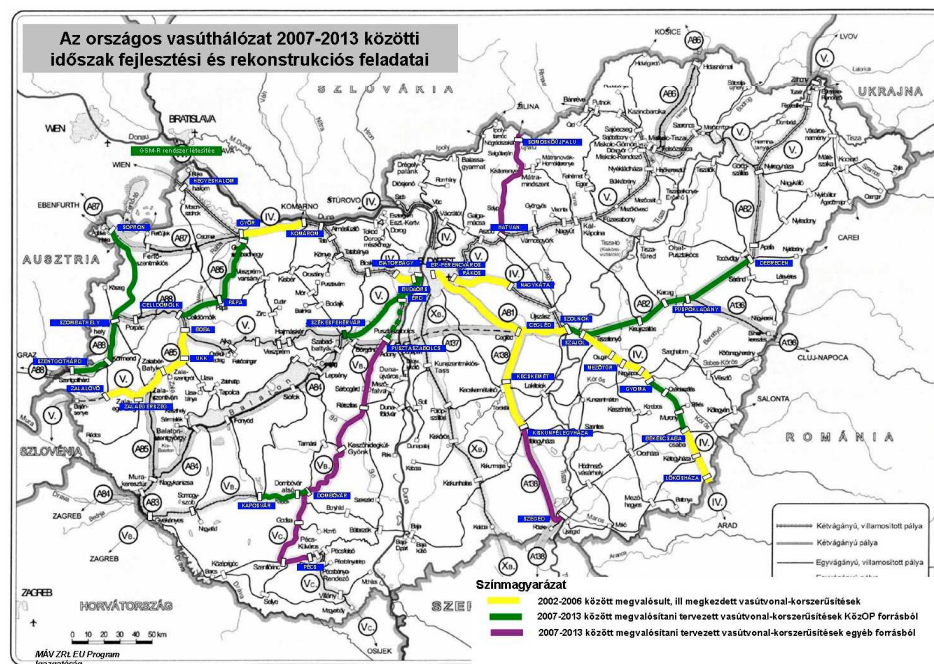
3 Azaz vitathatatlan az állam felelőssége az alulfinanszírozottságban is.

4 Bár a vasút alaptermészeténél fogva drága üzem, és még teljes kapacitáskihasználtságnál is veszteséges.

5 A vállalat menedzsmentje több alkalommal felvetette, hogy legyen nevesítve jogszabályban egy külön pályavasút termelési támogatás (amely azonban csak hivatkozásként szerepel a hatályos együttes miniszteri rendelet szövegében és a vasúti törvényben is csak, mint lehetőség, fogalmazódik meg). Ezt később az adó jogszabályok szóhasználatához igazítva pályavasút költségtérítésére módosították.

vetési korlátok függvényében (illetve annak ellenére<sup>1</sup>) biztosítani kell a szolgáltatások ellátásához kötődő veszteségek korrekt rendezését és a fejlesztésekhez szükséges uniós források hazai társfinanszírozását. Ki kell alakítani továbbá egy olyan szabályozást, amely a vállalat(csoport), a lakosság (utazóközönség) és önmaga (az állam) számára is biztosítja a konszenzust. Magyarországon a közlekedésben az önfinanszírozás bevezetésére az EU által elvárt 2013 és 2020 közötti időszak nem tűnik reális célkitűzésnek, azonban törekedni kell arra, hogy minél közelebb kerüljünk az eléréséhez.

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség tájékoztatása szerint az ÚMFT Nemzeti Stratégiai Referenciakerete (NSRK) 2007 és 2013 között lehívható 22,4 Mrd eurós támogatásból a fenntartható közlekedést célzó támogatás aránya több mint 50%. A KözOP ehhez olyan módon járul hozzá, hogy a KözOP-ban a téma szerinti kategorizálás alapján fenntartható közlekedés tervezett aránya az OP teljes közlekedési fejlesztéseiben 58,21%. KözOP forrás: 7091 M EUR, ebből: vasút 27,6%, közút 41,7%, vízi út 1%. (A projektcélok: az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti, vasúti, vízi elérhetőségének javítása; térségi elérhetőség javítása; közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése; városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése; technikai segítségnyújtás.)



4. ábra  
Az országos vasúthálózat 2007-2013 közötti időszak  
fejlesztési és rekonstrukciós feladatai [50]

1 A költségvetés kedvezőtlen helyzetére hivatkozni évtizedeken át egy ágazat finanszírozása kapcsán nem lehet, hiszen akkor az állam saját jövőbeni közszolgálati feladat-ellátási kötelezettségét lehetetleníti el. Ez kétélű fegyver, amely egyszer visszaüt és az újraélesztés hatalmas befektetéseket követel.

2007 és 2013 között a MÁV saját forrásból további 197 milliárd forintot szán fejlesztésre. Az Európai Unió forrásaiból elsősorban a fővonalakat újítja fel a vasúttársaság, de az ezekhez a vonalakhoz kapcsolódó pályák megújítása is fontos célja. (Vasúti pályahálózat építési hossza 7511 km, nemzetközi törzshálózat hossza 2622 km.) Továbbá a vállalat felgyorsította a járműfejlesztési programját, a személyszállítás területén a fókuszban álló budapesti elővárosi és városközi távolsági vonalakon pedig a szolgáltatások minőségi javítását tervezi (hálózat és állomások elővárosi célú fejlesztése, járművek felújítása, használt, illetve új járművek beszerzése). [49]

Mindezekon túl egyre nagyobb jelentősége van a nagysebességű vasutak (a legalább 250 km/óra sebesség) elterjedésének, főleg a nemzetközi, transzeurópai hálózatok vonatkozásában. Magyarország nagy sebességű vasútvonallal nem rendelkezik, de nagy ováció fogadta a hírt, hogy a román és a magyar közlekedési minisztérium képviselői a 2008. novemberi nagyszabású kormányülés keretében aláírták a megállapodást a nagysebességű, az európai vasúti közlekedési hálózathoz kapcsolódó vasútvonal jövőbeni megvalósításáról a Budapest–Bukarest–Konstanca vonalon. A vonal része lesz a Párizs–Strasbourg közlekedési folyosónak, építése körülbelül 12 évig tart majd, és mintegy 8 milliárd eurós költséget igényel. A projekt teljes végrehajtása 2020-ra várható. [51]

A megállapodás érvényességéről, éppúgy, mint számos, évekkel, évtizedekkel ezelőtt kötött vasúti tárgyú szerződésről, megállapodásról nem sokat hallani. Némelyikük hatályban van és kedvező, mások kedvezőtlen befolyást gyakorolnak a fejlesztésekre és működésre. Felülvizsgálatuk időszerű lenne.

A közelmúltban foglalkoztam a szakágazati és ehhez kapcsolódó szervezeti szétválasztások, elkülönítések témakörével. [11] Tapasztalataim rávilágítottak arra, hogy bár a vállalat (MÁV Zrt.) szakemberei igyekeznek precízen betartani az EU említett előírásait, de ezek a változások az EU irányelvek más célkitűzéseivel is szerves kapcsolódást mutatnak. Például most, amikor már elértük a piaci liberalizáció bevezetésének határidejét (pl. árufuvarozás tekintetében, vagy a nemzetközi személyszállításban), fontos, hogy a díjtételek megállapításakor Magyarországon éppúgy, mint valamennyi tagállamban azonos, megtisztított tartalmú önköltség elemekkel tudjunk számolni. A tiszta, piaci verseny érvényesülésének feltétele az egységes metodika, az azonos számbavételi módszer. A kérdés azonban az, hogy az EU vasútfejlesztésről szóló egységes szabályai vajon nem fogják-e befagyasztani a tagországok közötti egyenlőtlen fejlettségi szintet vagy éppen még jobban kiélezni a versenyt a gyengén fejlett nemzeti vasúttársaságok kárára. A gazdag költségvetésű országok, éveken át milliárdokat „pumpáltak” a nemzeti vasúttársaságaikba, és bár látszólag minden ország kormánya menekülne ki az ágazatból, de az elmúlt évtizedek alatt befektetett tőkéjüket még sem kérik számon, nem kérik vissza, ezzel helyzeti előnyt biztosítva az övéiknek egy „egyenlő piaci versenyben”. A kérdés ezek után csak az, hogy valóban egyenlő lesz-e az így kialakuló piaci verseny.

#### **II.4. Vízi közlekedés**

Az EU külkereskedelmének több, mint 90%-a tengeren zajlik. (Ennek az az oka, hogy a nagy ipari és kereskedelmi központok a kedvező tengeri közlekedési szolgáltatások elérhetősége érdekében a népesség jelentős hányadával egyetemben a tengerpartra települtek és így az Unió lakosságának mintegy 45%-a a tengerparti városokban és megacentrumokban él és dolgozik.) Az uniós kikötőkben évente több, mint 3,7 Mrd tonna árut rakodnak ki, illetve be. A tengeri kereskedelmi forgalom az

utóbbi 40 évben megnégyszereződött. A konténeres árufuvarozás 2000 óta egyre elterjedtebb, és forgalma 2020-ra várhatóan megháromszorozódik.

A személyszállítás területén a jellemző adat 350 millió utas, [52] amely európai kompjáratok és az utasszállító hajók éves forgalmát jelöli.

Az Európai Unió három tengerbiztonsági csomagot fogadott el, amelyek tartalmukban a tengeri balesetek kivizsgálására, megfigyelő és információs rendszerre, kikötői ellenőrzésekre, hajófelügyeleti és vizsgáló szervek kijelölésére, polgári felelősség meghatározására, és az állammal szembeni követelmények lefektetésére fókuszáltak.

Mivel Magyarországot ez csak korlátozott mértékben érinti, nem kívánok vele részletesebben foglalkozni, viszont fontos említést tenni a Belgrádi Egyezmény felülvizsgálatáról, illetve az Európai Közösségnek a Duna Bizottsághoz való csatlakozásáról<sup>1</sup>.

2007. június 6-án az Európa Tanács úgy határozott, hogy felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy tárgyalásokat folytasson az Európai Közösség Duna Bizottságba való belépéséről. Ennek érdekében elkészítették a Belgrádi Egyezményt módosító jegyzőkönyvet. A módosításra az Egyezmény évek óta tartó felülvizsgálatával összefüggésben kerül sor. A felülvizsgálat fő célja a Duna Bizottság korszerűsítése annak szabályozási és működési kapacitásának megerősítésével, végső célja pedig a dunai belvízi szállítás előmozdítása, melynek lehetőségei nincsenek kellő mértékben kihasználva. Az Európai Közösség Duna bizottságbeli tagsága jelentősen meg fogja könnyíteni a dunai belvízi szállítással kapcsolatos harmonizált szabályok elfogadását. A módosítást azonban az egyezmény Duna-deltára érvényes területi hatálya körül kialakult ukrán-román vita jelentősen hátráltatja. [20]

**Magyarország** a vízi közlekedésben a folyami hajózás lévén érdekelt, amelyet nagyrészt a MAHART PassNave Személyszállítási Kft. bonyolít le és forgalma főként a Duna víziútjára koncentrálódik. A magyar külkereskedelem éves víziúti áruszállításainak volumene mintegy 5,5–6 millió tonnát tesz ki, s ezen felül jelentkezik a hazánkon áthaladó tranzit áruforgalom, ami további 6–8 millió tonnát tesz ki. A nemzetközi forgalomban közlekedő szállodahajókkal évi mintegy 300 ezer vendég érkezik Magyarországra, s ezzel a forgalommal összefüggésben heti 45–50 szállodahajó érinti Budapestet. [53]

A céltudatos ipar- és kereskedelemfejlesztésnek köszönhetően Európa területén a Rajnán fejlődött ki a legnagyobb volumenű és intenzitású belvízi hajózás. A rajnai hajózás jogrendje a Közösség legrégebbi szabályainak egyike.<sup>2</sup> Már a XIX. század eleje óta születtek intézkedések<sup>3</sup>, amelyek elsősorban a szabad hajózás eszméjét<sup>4</sup> hirdették (eltörölték a vízi út használati díjat, lehetővé tették a kabotázs-forgalmat, a Rajna-menti államokat kötelezték folyamszakaszuk karbantartására). 1831-től a mainzi törvény alapján

1 Az Európai Unió Duna Bizottsághoz való csatlakozása nemcsak közlekedési szempontból bír jelentőséggel, hanem precedens értékű a tekintetben is, hogy ezzel az aktussal az EU szuverenitást szerez, amely jogi értelemben az eddigi eljárásoktól eltérő más megközelítést eredményez (pl. harmadik állammal szembeni fellépés esetén).

2 1804-ből származik az Octroi du Rhin.

3 1792-ben a jakobinusok mondták ki, hogy a nemzetközi kereskedelem élénkítése érdekében a nemzetközi jelentőségű folyókon a hajózást az adóktól, illetékektől és más terhektől mentesíteni kell.

4 1815-ben, Napóleon legyőzését követően a Bécsi Kongresszus tűzte ki célul, hogy a nemzetközi kereskedelem fejlesztése érdekében a nemzetközi jelentőségű folyókon folyami bizottságokat kell felállítani, s ezeknek kell gondoskodniuk a hajózás kiteljesedését szolgáló feltételek biztosításáról. 1831-től létezik a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága, s az 1856-os párizsi egyezmény létrehozta a Duna Bizottságot. Az Elbán, a Moselen és más folyókon sorban alakultak a bizottságok, amelyek a további évtizedekben jelentős fejlődésnek voltak központjai.

a rajnai szabad hajózás csak a Rajna-menti államok részére volt biztosított. 1868-ban a Mannheimi Egyezmény<sup>1</sup> már lehetővé teszi a nem Rajna-menti államok hajózását is, azonban bizonyos kiváltságokat továbbra is szűk körben tart (pl. kabotázs), ezeket ugyan a Versailles-i Békeszerződés próbálja oldani, de nem ért el teljességet. A második világháború után újjáalakult a Rajna Bizottság és lefektette a hajózás feltételeit. A Moselen történő hajózást ezzel egyidejűleg a Moseli Egyezmény szabályozta. Mindkettő tekintetében a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (CCNR) volt az illetékes. A kereskedelmi hajózás szabályait nem tagállamok lobogójával közlekedő hajók számára pedig kétoldalú kormányközi egyezmények határozták meg. Ezek az egyezmények viszonyosság alapján működtek, különösen szigorú kapacitásrendelkezéseket tartalmazva mind a szerződő felekre, mind harmadik országra vonatkozóan, azaz a Rajna-menti kabotázs forgalomra. Kis-kabotázs forgalmat, azaz egy adott országon belüli két rajnai kikötő közötti forgalmat pedig nem Rajna-menti országok nem bonyolíthattak le. (A kabotázs gyakorlatilag a mai célkitűzésként megfogalmazott egységes piac megteremtésének ellenpólusaként is értelmezhető, egy mára már túlhaladott törekvés volt.)

Tekintettel a régről megörökölt rajnai hajózási szabályokra az Európai Unió először csak 1989-ben hozott rendelkezést (1101/89). Ez a rendelkezés a strukturális válságot okozó túlzott kapacitás kínálat megszüntetését célozta. A nyolcvanas években drasztikusan visszaesett belvízi forgalom oka a hajózás rendkívüli konjunktúra érzékenységből eredt, amelyet a rendelkezés két alap (a hajók bezúzását támogató alap, az új hajók építését késleltető alap) létrehozásával orvosolta. Az alapok működésével lehetett elérni, hogy nem épült több hajó, mint amennyit bezúztak.

Persze az Európai Bizottság a belvízi hajózás kereslet-kínálati egyensúlyának központi támogatása mellett törekszik a piaci liberalizáció mind teljesebb bevezetésére. Ezért piaci szabályozó-rendszerként az Unióban egyidejűleg a rajnai hajózási jogrend, a nemzeti szabályok és a dunai szabad hajózás jogrendje mellett a kétoldalú egyezmények előírásai<sup>2</sup> is érvényesülnek. A rajnai szabályozás egésze ugyanakkor magas szakmai színvonalat képvisel, ami egyben a gyakorlatias szabályozás jó alkalmazhatóságát is jelenti. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy az Európai Bizottság a belvízi hajózás tekintetében éppen a magas színvonalú szabályozás eredményeként a CCNR erős befolyása alatt áll, számos kérdésben mozgástere meglehetősen korlátozott [43], ugyanakkor az uniós szabályozás kialakítása során támaszkodik a rajnai hajózási jogrendre.

Mindenképpen megemlítendő azonban, hogy az 1992-ben átadott Duna-Majna-Rajna (DMR) csatornának<sup>3</sup> a megnyitásával fizikailag egyesült az európai belvízi hajózási rendszer. Ugyan a különböző folyók mentén eltérő szabályok (különösen a piacra jutás, az áruhoz való hozzájutás és általában a kereskedelmi hajózás kapcsán) eleinte hátráltatták a környezetbarát közlekedési mód növekedését, napjainkra ez a probléma azonban már némiképp enyhült, amiben szerepe volt az 1991-ben az EU, az ENSZ EGB, a Duna Bizottság, a Rajna Bizottság és az érintett tagországok részvételével rendezett össz-európai miniszteri konferenciának, amelynek Magyarország adott otthont. Nem sokkal a miniszteri konferenciát követően jelentős sikerként volt elkönnyelhető a belvízi áruszállítás szabályait megállapító Budapest egyezménynek

1 Vagy más néven a Mannheimi Akta.

2 Például képesítéssel és műszaki szabályozással összefüggő rendelkezések.

3 Transzeurópai víziút, amely egyben a világ leghosszabb belvízi útja, hossza 3483 km, a hozzá kapcsolódó folyószakaszokkal együtt 12 000 km.

az ENSZ EGB, Rajna Bizottság és a Duna Bizottság támogatásával történő létrehozatala és budapesti aláírása.

Jelenleg a DMR legproblémásabb szakasza **Magyarországon** van, mivel a magyar szakaszon a DMR ma még sokszor (az év bizonyos időszakaiban) csak jelentős korlátozásokkal hajózható. A fejlesztéshez viszont Magyarország nem rendelkezik elegendő forrással, ezért uniós forrást igényelt. Az EU kiemelt helyen kezeli a csatornához kapcsolódó Duna-szakasz hajózhatóságát, annak érdekében, hogy a Duna legalább évi 300 napon át hajózható legyen teljes hosszában. Az EU-támogatás tehát azt célozza, hogy 2014-re hajózható legyen a Duna Mohácsig. Jelenleg tengerjárók fogadására alkalmas kikötőink a Csepeli Szabadkikötő, Baja, Dunaújváros, Győr-Gönyű kikötői, melyek kapacitását a csatorna kiépítésével az új Mohácsi kikötő befogadó kapacitása egészíti ki. A mohácsi határkikötő jelentősége azért is nagy, mivel egyben a schengeni határlétesítmény.

Így az Unió tengeri szállítási stratégiai elképzelései – amelyeket 2018-ig tűztek ki célul megvalósítani – már Magyarországot is fokozottabban érinthetik. Ennek keretében a globalizáció, a növekvő verseny, a tengerészeti szakember hiány problémái (képzés, egész életre szóló pályafutás), a minőségi tengeri áruszállítás (környezetkímélőbb hajózás, biztonság javításának) kérdései, a rövidtávú tengeri hajózásban rejlő lehetőségek, és a tengerészeti kutatás és fejlesztés (hajók energiahatékonyságának javítása, e-tengerészet) kap szerepet.

A már korábban bemutatott számok<sup>1</sup> beszédesek. Európa lakossága az idők során azért települt olyan mértékben a tengerpartra vagy annak közelébe, mert a tenger az olcsó szállítással a termelés jövedelmezőségét, a versenyképesség növekedését, a jobb profitot és a könnyebb megélhetést biztosítja a lakosságnak. Tehát az az ország, amelyik ezzel a lehetőséggel élni tud, szerencsés és helyzeti előnnyel indul a versenytársakkal szemben a piacon. Magyarországnak<sup>2</sup> a DMR kapcsán a lehetősége megvan a tengeri hajózásba történő bekapcsolódásra, hiszen ez költséghatékony szolgáltatás, amellyel távolabbi piacokon is versenyképes tud lenni a vízi úton, olcsón szállítandó hazai termék. Ez megnöveli az ország külkereskedelmének hatékonyságát, közelebb hozva a világot Magyarországhoz. Nem jelent ez számunkra új, vagy ismeretlen feladatot, hiszen 2004-ben szűnt meg hazánkban a tengerhajózás.

Ezzel párhuzamosan persze a folyami hajózás fejlesztésére is szükség van. A vízi úton történő áruszállítás ösztönzése elengedhetetlen mind a hazai, mind a külföldi befektetők és gazdasági szereplők vonatkozásában. Ezért fontos az is, hogy az ipari parkokat, logisztikai központokat vízkapcsolattal kell megépíteni a jövőben. A gazdasági válságból kiutat az ilyen lehetőségek észrevétele és kiaknázása jelentheti, ezeket a gazdasági növekedés fellendítése és a környezetszennyezés csökkentése<sup>3</sup> miatt szükséges szem előtt tartani.

---

1 Az EU külkereskedelmének több, mint 90%-a tengeren zajlik. Az Unió lakosságának mintegy 45%-a a tengerparti városokban és megacentrumokban él és dolgozik. A közlekedésben foglalkoztatottak – mint láttuk a 18. oldalon – két százaléka (kevesebb, mint 200 ezer fő) dolgozik a tengeri hajózás területén és ez az arányaiban kis foglalkoztatotti létszám évente több, mint 3,7 Mrd tonna árut mozgat meg.

2 Nem Magyarország lenne az egyetlen tengerparttal nem rendelkező ország e tevékenységben. Svájc a konténeres tengeri áruszállításban a második a világon.

3 Sőt az útjaink sem romlanak az eddigi gyakorlatnak megfelelően.

## **II.5. Csővezetékes szállítás**

A felsorolásba látszólag nem illő, ugyanakkor az áruszállítás kapcsán mégis megemlítendő a csővezetékes szállítás. Az alábbiakban ennek három formájára térek ki röviden: a földgázvezetésekre, a kőolajvezetésekre, illetve a víz és csatorna rendszerekre.

### **II.5.1. Földgázvezetékek**

A csővezetékes szállítás földgáz szállítására leginkább alkalmas szállítási forma, azáltal, hogy rövid idő alatt nagy mennyiség folyamatos, megbízható szállítására alkalmas, a lehető legkevesebb környezetszennyezés és balesetveszély mellett. Kiépítése ugyan nagy beruházási igénnyel jár, de az az évek során többszörösen megtérül.

Az Európai Bizottság 2008. november 13-án mutatta be az Energiapolitika Második Stratégiai Felülvizsgálatát. A dokumentum arra figyelmeztet, hogy Európa 2020-ig rá lesz szorulva az olaj és a gáz importjára, minden erőfeszítés ellenére, melyet az Unió az alacsony szénigényű gazdaság megalapozásáért tesz. [59]

Európa érdekében áll, hogy a globális olajpiac jól működjön és átlátható képet adjon. Az árak pedig indokoltak és kiszámíthatóak legyenek. A gáz esetében azonban a vezetékekhez kötöttség erős, és ez ellátási láncon alapuló, kölcsönös függőséget okoz.

Nézzük meg most a napjaink aktuális fejlesztési kérdéseként megismert Nabucco és Déli Áramlat gázvezetékek főbb jellemzőit:

#### *A Nabucco gázvezeték*

A Nabucco gázvezeték a törökországi Ahiboz (Ankara) állomással indul, és Törökországon, Bulgárián, Románián és Magyarországon át az ausztriai Baumgartenbe vezet. Az ahibozi állomáson csatlakozik a meglévő törökországi betápláló vezetékhez, amely két irányból kaphat gázt (Grúzia felől, vagy Iránból). A Nabucco vezeték maximális szállítóképessége 31 Mrd m<sup>3</sup>/év lesz. A gázvezeték teljes hossza: 3300 km, amelyből a magyarországi szakasz 383,43 km hosszan átlósan szeli át az országot. [54] A vezetéken a földgáz szállítás várhatóan 2014-2015-ben kezdődik meg. A tervek szerint maximális kapacitását 2020-ra éri el, akkor 31 Mrd m<sup>3</sup> földgázt fog szállítani.

2010 februárjában felmerült, hogy a transzarab gázvezeték a tervek szerint továbbépül Törökorszáig, s itt kapcsolódhatna majd a Nabucco gázvezetékhez, ami lehetővé tenné, hogy csővezetéken keresztül esetleg az egyiptomi gáz európai uniós tagállamokba, köztük Magyarországra is eljusson.

#### *A Déli Áramlat gázvezeték*

A Déli Áramlat tervezett csővezeték a Földközi-tenger alatt szállítana orosz földgázt Bulgárián keresztül Délkelet-Európába. A 900 kilométeres tenger alatti szakasza az orosz Fekete-tenger-parti Beregovaja kompresszorállomástól indulna és a bulgáriai Várnába érkezne meg. A vezeték keresztülhaladna az ukrán és a román területeken. Várnából a délnyugati ág Görögországon és a Jón-tengeren keresztül Dél-Olaszországba tartana.

Az északnyugati ág Szerbián és Magyarországon keresztül az ausztriai Baumgarten gáztárolóig futna. Egy másik lehetőség, hogy az északnyugati ág Szlovénián keresztül Észak-Olaszországba tarthatna. Lehetséges, hogy két ág a bosznia-hercegovina Ploče kikötőbe, illetve a horvát Fiumébe fut és ez utóbbi az olasz Triestben ér véget. Folytak tárgyalások arról is, hogy a Déli Áramlatot bekössék a Wingas haidachi gáztárolójába, ami Közép-Európa második legnagyobb tározója. [55]

A Déli Áramlat nem lesz vetélytársa az EU által preferált Nabucco vezetéknek, nem lehetetleníti el egymást a két projekt. A Nabucco csővezeték ugyan prioritást élvez Magyarországon, de minél több forrásból, és minél több úton jön gáz, annál kisebb a jövőre nézve az ellátási kockázat. Hosszú távon szükség lesz mind a Nabucco, mind a Déli Áramlat gázvezeték megépítésére, mert a recessziós időszak után Európának újra megnövekszik a gázigénye.



5. ábra  
Az európai gázvezetékek tervei [56]

Hasonló gondolatok vezethettek ahhoz is, hogy Azerbajdzsán, Grúzia és Románia 2010 áprilisában írt alá megállapodást egy projektvég létrehozásáról. Szeptember közepén pedig Bakuban aláírták a szándéknyilatkozatot az Azerbajdzsán-Grúzia-Románia gázszállító rendszer (AGRI) megvalósítását előkészítő azeri-grúz-román vegyesvállalat létrehozását célzó projekt megvalósításáról. A Magyar Villamos Művek Zrt.-t (MVM) jelölte ki a magyar kormány a vegyesvállalathoz való csatlakozásra.

### II.5.2. Kőolajvezetékek

#### *Barátság kőolajvezeték*

A Barátság csővezeték a világ leghosszabb kőolajvezetéke. A Szovjetunió építtette az 1960-as években. A vezeték 1964-ben helyezték üzembe. Üzemeltetője ma az orosz állami tulajdonú Transznyefty cég.

Oroszországból halad nyugati irányba több, mint négyezer kilométert. Neve arra utal, hogy eredeti rendeltetése a Szovjetunió nyugati területeinek, illetve a közép-európai „baráti” szocialista országok kőolajjal való ellátása volt. Ma az orosz (és kazah) olaj európai szállításainak fő artériája.

A csővezeték a délkelet-oroszországi Szamara városnál kezdődik, ahol a Nyugat-Szibériából az Uralból és a Kaszpi-tengertől érkező olajat táplálják bele. A belarusz Mazir városnál északi és déli ágra szakad. A Belaruszba lépő csővezeték szállítókapa-  
cитета évi 70 millió tonna.

Ukrajnában, a magyar és a szlovák határ közelében a vezeték két irányba ágazik el. Az egyik Magyarországra halad, a másik Szlovákiába. Ez utóbbin kapja az orosz kőolajat Csehország is. A szlovákiai ágon évi mintegy 20 millió tonna kőolaj halad át. [57]

A vezeték éves kapacitása Magyarország felé mintegy 12 millió tonna, az érkező mennyiség azonban ennél jóval kevesebb, mintegy 8 millió tonna. A délről, Fiuméből érkező Adria-vezeték kapacitása 10 millió tonna. Többször felmerült, hogy az oroszországi kőolajszállítások akadozása esetén az Adria-vezetéken megfordítható a szállítás iránya (az Adriai-tengerről ebben az esetben vízi úton szállított kőolaj érkezne), erre azonban még sohasem került sor.

Az ellátási zavarok áthidalására Magyarországnak a Nemzetközi Energia Ügynökség előírásai alapján minimum 90 napos kőolajtartalékot kell tartania. A készletezést az összes importórt tömörítő szervezet, a Kőolaj- és Kőolajtermék Készletező Szövetség (KKKSZ) végzi.

#### *Adria-kőolajvezeték*

Az Adria-kőolajvezeték a jugoszláviai Krk szigetén levő Omišalj kikötőjétől Százhalombattáig épített kőolajvezeték, amely a tengeri úton szállított arab olajat továbbította Magyarországra, továbbá az egykori Jugoszlávia és Csehszlovákia számára.

Az 1974-ben aláírt Adria-kőolajvezeték Egyezmény értelmében 1978-ra épült meg az évi 10 millió tonna kapacitású vezeték. A tervek szerint jugoszláviai szakasza 750 km, a magyar-csehszlovák közös beruházással épült magyarországi szakasz 200 km hosszú lett. A vezeték magyarországi fogadóállomása a Somogy megyei Berzence határában épült meg.

Az Adria-kőolajvezetéken az első szállítmány 1980-ban érkezett Magyarországra. A délszláv háború idején a vezeték üzemeltetése szünetelt, azóta a szállítások rendszertelenek. Tranzitdíjai magasabbak voltak a szovjet (orosz) olajénál. Kapacitása évi 10 millió tonna, ezzel egymagában is alkalmas lenne kielégíteni Magyarországra éves kőolajszükségletét. [58]



6. ábra

*A Barátság vezeték, kiegészítve a horvátországi Adria csővezetékkel [57]*

### II.5.3. Víz- és szennyvíz rendszerek

Tágabb értelemben a csővezetékes szállításhoz sorolható a víz- és szennyvíz vezetékek fogalomrendszere, azonban a kapcsolódó vízművek, víztisztító- és csatorna-rendszerek struktúrája, működése, tulajdoni szerkezete olyan változatos, ugyanakkor egyedi (az EU tagországaitól eltérő) formában fordul elő Magyarországon, hogy az külön tanulmány formájában történő vizsgálatot igényelne, így jelen cikknek nem képezheti tárgyát.

## III. A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA FEJLŐDÉSÉNEK EGYÉB ASPEKTUSAI

### III.1. Új szervezetek kialakulása

Az EU közlekedéspolitikájának kialakulásával világossá vált, hogy európai szintű hatóságokra, szervezetekre is szükség lesz, amelyek a szabályozás alkalmazásának koordinációját és az ellenőrzését is elvégzik. A következő szervezetek jöttek létre, amelyeket a tagállamok nemzeti szervezeteikben leképeztek és biztosítják a folyamatos együttműködést:

- Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA)
- Európai Vasúti Ügynökség (ERA)
- Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA)
- A Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala (TEN-T EA) (A DG MOVE /Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság/ háttérszervezete.)
- Magyarországon a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) 2007. január 1-től (Jogutódja a Közlekedési Főfelügyeletnek, a Központi Közlekedési Felügyeletnek, a Polgári Légi Felügyeletnek, 2007. július 1-től integrálódott a Katonai Légügyi Hivatal, majd 2008. július 1-től a Magyar Vasúti Hivatal is.)

### **III.2. Együtt vagy külön? Partner vagy konkurencia?**

Főleg az utóbbi négy évben (2007-2010) a politikai döntések hatására többségi állami tulajdonban lévő MÁV Zrt. és a Volán vállalatok, mintha kéz a kézben járnának. A döntések háttérében szintén az EU egységes törekvései állnak. A gazdaságtalanul működő mellékvonalak távolsági autóbusz járatokkal történő kiváltása, éppúgy tükrözi a két vállalat partneri kapcsolatát, mint az ütemes menetrend bevezetése és a menetdíjak egységesítése (illetve ehhez kapcsolódóan a kedvezményrendszer felülvizsgálata). A kérdés azonban az, hogy a piac törvényeibe történő ezen durva beavatkozás valóban abba az irányba tereli a folyamatokat, amely felé a stratégiai elképzelésekben megfogalmazták. A jelenlegi gyakorlat más eredményt tükröz. A piac semmibe veszi, az állam, vagy a közösség elképzeléseit. Nem törődik a korlátokkal, felülírja a szabályozási célokat.

Magyar viszonylatban a közúti infrastruktúra a vasútit meghaladó gyorsabb fejlesztése a piaci keresleti viszonyok változásához vezetett. Az autópályák, és gyorsforgalmi utak kiépítése a vasutakról a közutakra terelte az utazóközönséget. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy miután elkészül például egy autópálya, a Volán társaságok – nem törődve a környezetvédelmi szempontokkal – gyorsjáratokat indítanak, amelyek ugyanazért az árért, de sokkal rövidebb menetidővel szállítják az utasokat, mint a vasút.

A közúti közlekedés térnyerését eredményező kedvezőtlen irányú folyamatot tovább erősítették a sztrájkok, amelyek a vasutaknál igen, de a vidéki Volán vállalatoknál nem voltak jellemzőek a 2005-2010-es években.

Versenyt alakult ki a közlekedésen belül az egyéni és a közösségi közlekedés között is. Itt a legfontosabb szempontok az ár, a menetidő, a kényelem, a távolság, a szállíthatóság, a biztonság és a környezetvédelem. Leginkább a közösségi közlekedésről az egyéni közlekedés felé történt elmozdulás, ami főként a közösségi közlekedés árnövekedése következtében az utazóközönség gazdaságossági megfontolásaival függ össze<sup>1</sup>, de szerepet játszik benne a népesség elkényelmesedési folyamata is, ami világjelenség. Persze ezt kompenzáló a gazdasági válság okozta hatások is érvényesülnek, főleg az utazások gyakoriságának és a kevés utassal közlekedő személygépkocsik számának némi csökkenése kapcsán.

### **III.3. Magánosítás**

A közösségi közlekedést vagy közforgalmú személyszállítást végző cégek gazdálkodásának hatékonyabbá tétele érdekében több ország is számításba vette a magán szektor részvételét a szolgáltatásban. Az EU piaca ebből a szempontból rendkívül heterogén, hiszen vannak olyan tagországok, ahol a vasúti és közúti személyszállítást állami tulajdonú vállalkozások végzik (pl. Magyarország), vannak olyanok, ahol mindkettő privatizált (pl. Egyesült Királyság), illetve ahol a vasúti személyszállítás egy állami vállalat, a közúti személyszállítás pedig egy magántársaság feladata (pl. Franciaország). A magán szektor bevonása számos esetben különféle megállapodások, szerződések útján realizálódik.

Az Unióban a menetrend szerinti személyszállítást és közszolgáltatást is ellátó társaságok szinte mindegyike sajátos egyedi jegyeket tükröz. A társaságok tulajdonformáját tekintve lehet magán, vagy állami. A társaságok által üzemeltetett au-

---

<sup>1</sup> Már három ember olcsóbban utazik személygépkocsival (egy autóban), mintha vonattal, vagy távolsági autóbusszal mennének.

tóbuszok száma, illetve a vállalatok tevékenységi köre pedig nagyon eltérő vállalatonként, illetve egy-egy országon belül.

A személyszállítási közszolgáltatást végző vállalkozásokban a magántőke egyre nagyobb szerepet játszik, bár térhódítása egyelőre nem tekinthető gyorsnak. [16]

#### IV. KONKLÚZIÓ, JÖVŐKÉP

A közlekedés globális vizsgálata során azt a következtetést lehet levonni, hogy elsődleges prioritást kell kapnia a vasúti és vízi közlekedésnek. A személyszállítás vonatkozásában hangsúlyozni kell a lakosság számára a gazdaságosabb és hatékonyabb működést biztosító tömegközlekedésre való át-, illetve visszatérés fontosságát a tömegközlekedés szolgáltatási szintjének emelésével<sup>1</sup>, az áruszállítás kapcsán pedig a modális eljárások, illetve a kombinált fuvarozás kiterjedtebb alkalmazását kell sürgetni.

Nem vitás az sem, hogy a környezetvédelmi szempontok időről-időre nagyobb hangsúlyt kapnak, és lassan szembesülnünk kell azzal, hogy a többi tagországgal szemben fennálló gazdasági hátrányunk legésszerűbb leküzdési módja az lehet, hogy mindenképp elé helyezve, elsődleges szempontnak tekintjük a környezetkímélő technikák és eljárások alkalmazását.

A transzeurópai hálózatok finanszírozásának szűkítését végzetes hibának tartom, amely a kevésbé fejlett régiók még erőteljesebb leszakadásához vezetne, egyúttal a gazdasági növekedést is megbéklyózná.

A vasúti közlekedés területén eddig az EU a nemzetközi hálózatok felújítását, bővítését célzó fejlesztéseket támogatta, ezzel determinálta a tagországok költségvetési költségeit azáltal, hogy előírta a társfinanszírozás követelményét. Azaz a hazai döntéseket ez a rendszer az EU által előírt irányba orientálta, mivel a társfinanszírozás által megkövetelt pénzüsszegen túl vasútfejlesztésre alig állnak, álltak rendelkezésre források. Más, gazdaságilag fejlettebb tagországokban – ahol az önrész nem viszi el a források csaknem egészét – a költségvetésből lehet más területekre, például a regionális hálózatokra is fordítani és az uniós pénzekből pedig a nemzetközi hálózatokat fejleszteni, de erre a szegényebb országokban – mint amilyen hazánk is – nincs lehetőség. Nehézkesen halad éppen ezért, a regionális vasúti közlekedés-átstrukturizálásának folyamata, hiszen az önkormányzatok forráshiányosak, a költségvetés leterhelt, az EU pedig nem támogatja – csak eszmeiségében – az átalakulást.

Mindenek előtt kiemelten kellene kezelni az olyan közlekedési fejlesztéseket, amelyek az ország gazdasági teljesítményének gyors növelését célozzák meg, például a víziközlekedés fejlesztését (DMR, tengeri hajózás), az ipari parkok, logisztikai központok vízkapcsolatú építését, vagy a turizmus fellendítése érdekében a Balaton helyközi közlekedési nehézségeinek megoldását.<sup>2</sup>

Stratégiai döntést kell hozni a közlekedési vállalatok önfinanszírozóvá válásának megteremtése érdekében, amely az átszervezéseken és racionalizálásokon túlmutatóan rendszerbeli módosítást jelent. A kedvezmények odaítélését rászorultsági elv alapján kell biztosítani, majd ki kell emelni a közlekedési ágazatból és a szociális ellátó rendszer keretében, valamennyi szociális juttatással együtt, egy a rászorultság vizsgálatára leginkább hivatott szervezet útján eljuttatni a rászorulóknak.

1 Az utasok biztonságának növelése és az utasjogok betartása mellett.

2 Erre valamennyi környező ország is nagy hangsúlyt fektet/tett az elmúlt években (pl. horvát tengerpart).

A közlekedés jövőjét tekintve számottevő és gyors fejlődésre számíthatunk, hiszen manapság már egyértelműen látható, hogy a jelenlegi gyakorlat nem tartható tovább. Ez alapvetően a környezeti katasztrófával fenyegető környezeti szennyezés, a halálcsapdaként is aposztrófálható autópálya hálózatok kiépítése<sup>1</sup> és az energiaárak rendkívül gyors növekedésének következményeként fog várhatóan változni. ERDŐSI FERENC „*Felzárkózás, lépéstartás vagy leszakadás?*” című írásában [9] a személy- és áruszállítás alágazatok szerinti specializálódásának térnyerését valószínűsíti. Egyetértek azzal, hogy az áruszállítást alapvetően vasúton, illetve vízi úton kellene megvalósítani, sőt azzal is, hogy a személyszállításban szükségzerű a közösségi szolgáltatás térnyerése az egyéni közlekedéssel szemben, vagy azzal, hogy elengedhetetlen a különböző közlekedési módok együttes, egymást kiegészítő alkalmazása, de úgy gondolom, hogy a jelenlegi szabályozás ösztönző ereje a kívánt gyors változások megvalósításához nem lesznek elegendőek. Véleményem szerint az Európai Unió támogatását nemhogy csökkenteni kellene, hanem céljait tovább kellene bővíteni új stratégiai célokkal, amelyek például a vasúti közlekedés terén a mellékvonalak térségi/regionális vasutakká történő átszervezését, vagy a közúti közlekedés fejlesztése kapcsán az alternatív üzemanyagok alkalmazásának gyártási, fogyasztási és kiszolgáló tevékenységének egységes támogatását, vagy a környezetkímélő, gazdaságos, innovatív megoldások gyors bevezetésének támogatását jelenthetné.

## IRODALOMJEGYZÉK

- [1] ANSOFF H. I.: *Corporate Strategy*. McGraw-Hill New York (1965).
- [2] ANTAL ANDRÁS: *Logisztikai központok Magyarországon* (2001) 73-77o.
- [3] CSIBA JÓZSEF et al.: *A vasút közelmúltja, jelenlegi helyzete és perspektívái, Európai tükrő Műhelytanulmányok* (70.szám, Budapest, 2000).
- [4] CSOHÁNY CSABA: *A közlekedés helyzete Magyarországon*. Szakdolgozat (2001).
- [5] DEMENDY NÓRA, ÉLTETŐ ANDREA: *Spanyolország és Portugália az EU strukturális és támogatási rendszerében*, MTA Világgazdasági Kutatóintézet: Műhelytanulmányok.
- [6] DOMANOVSKY HENRIK: *Megújuló energiafajták a magyarországi közlekedési hajtóanyagok között 2020-ig* (Közlekedéstudományi Szemle LX. évf. 1. szám).
- [7] ECSEY ZOLTÁN, FELCZÁN MARGIT, SZEDLÁK ZSOLT: *A regionális vasúti közlekedés fejlesztése Közlekedéstudományi szemle* (2003. május).
- [8] ERDŐSI FERENC: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés* Dialog Campus Kiadó (2004).

---

<sup>1</sup> Az autópályák építése során az egyszerűség, a gyors és kombináció-mentes haladás a cél. Egységes megjelenés, a földrajzi, urbanizációs és egyéb helyi sajátosságok elfedése mind-mind a figyelem elterelés lehetőségének megakadályozása irányába hatnak és az utazási cél mielőbbi elérését szolgálják. Az autópályákhoz telepített infrastruktúra is már nemzetközileg nagy hasonlóságot mutat. A jelzőrendszer egységes és könnyű tájékozódást tesz lehetővé. Mindezek biztosítják a nagy sebességgel történő gyors haladás lehetőségét, miközben a gépjárművezetők többsége több órát vezet, ami monoton figyelem koncentrációt igényel. Ilyen körülmények mellett az emberi agy eltompul, a figyelemkoncentráció csökken különösen éjszaka vagy meleg, napsütéses időben. A koncentráció feletti kontroll akár pár másodpercnyi elvesztése pedig tragikus balesetekhez vezethet.

- [9] ERDŐSI FERENC: Felzárkózás, lépéstartás vagy leszakadás? I. A légi közlekedés fejlődésének alapvető problémái és területi különbségei Európában Közlekedéstudományi Szemle (2008. 58.évf. 1. szám).
- [10] ERDŐSI FERENC: Kelet-Európa közlekedése Dialog Campus Kiadó (2009).
- [11] GALAMBOS ÉVA: A vasutat érintő számviteli jogharmonizáció a magyar gyakorlatban, Számvitel, adó, könyvvizsgálat 2010/7-8.
- [12] FRED R. DAVID: Strategic management, 5<sup>th</sup> edition, (1995).
- [13] G. SZŰCS LÁSZLÓ: Szigorúan ellenőrzött (motor) vonatok. Magyar közlekedés, 2003. február 12.
- [14] GEDEON ANDRÁS: Az EU közlekedéspolitikája, hatása, adódó hazai feladatok KHEM (2008) <http://www.maut.hu/magyar/akademia/16/2/01.pdf>
- [15] HAX A. C., MAJLUF N. S.: The Strategy Concept and Process. Prentice Hall. Upper Saddle River NJ (1996).
- [16] JÁSZBERÉNYI MELINDA, PÁLFALVI JÓZSEF: Nemzetközi közlekedés és turizmus (Aula Kiadó, 2009).
- [17] JOHNSON G., SCHOLLES K. (2005): Exploring Corporate Strategy. FT Prentice Hall, 7<sup>th</sup> edition.
- [18] KAZATSAY ZOLTÁN: Az EU új környezetvédelmi koncepciója, 2002.
- [19] KENNETH BUTTON: Transport Policy – Ways into Europe’s Future (Bertelsmann F. P).
- [20] KESKENY ERNŐ nagykövetnek, a Duna Bizottság alelnökének „A Duna a nemzetközi egyezményekben” című előadása, 2008. április 25-én, Budapesten, az MTA által, „A Duna hajózhatósága” címmel rendezett konferencián.
- [21] LOVAS JÓZSEF, SZTRÁNYAINÉ DR. KOHÁNKA CSILLA: Az Európai Közösség új irányelvei a vasúti közlekedésben. Az EU és Magyarország, Európai tükrő Műhelytanulmányok 85. szám, Budapest, 2001.
- [22] NILS DANKLEFSEN, PIERO SOAVE: Gyakorlati útmutató Közlekedés és idegenforgalom, az Európai Közösségek Kiadványainak Hivatala, 2009.
- [23] OLÁH FERENC: Galileo, az új európai műholdas helymeghatározó rendszer. Közlekedéstudományi Szemle, 2003. május.
- [24] PÁLFALVI JÓZSEF: Egyéni közlekedési szokások Magyarországon és az EU-ban. Közlekedéstudományi Szemle, 2003. május.
- [25] UDVARI LÁSZLÓ: A vasúti reformkonceptiót megalapozó tézisek. Közlekedéstudományi Szemle, 2003. május.
- [26] Az Állami Számvevőszék 0815 számú jelentése a vasúti közlekedés korszerűsítésének ellenőrzéséről, 2008. [www.asz.hu](http://www.asz.hu).
- [27] Auf neuen Gleisen in die Zukunft, Internationales Verkehrswesen (738/98)
- [28] Átadás várhatóan ősszel. Navigátor, XI. évf. 3. sz.
- [29] Az EU közlekedési rendszere. EU füzetek, 7. sz.
- [30] Az EU különböző alapjainak felhasználásából adódó tapasztalatok összehasonlító elemzése, MTA Világgazdasági Kutatóintézet.
- [31] A Tanács irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (91/440/EGK)
- [32] Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni, Európai Közösségek Bizottsága, KVM (2002)
- [33] Fehér Könyv: Az EU közlekedéspolitikája 2010-ig Vasúti, vízi, légi, városi közlekedés (Közlekedéstudományi Szemle 2002. 52. évf. 12. szám)
- [34] Az infrastruktúra helyzete az Európai Unió hat tagországában, Európai Műhelytanulmányok.

- [35] Kell a verseny a vasutaknak? Magyar Közlekedés, 2003.
- [36] Magyar Vasúti Almanach 2009.
- [37] Russia wins Hungary for South Stream gas project. Reuters: "Hungary officially joins South Stream project" RIA, 2008. február 18.
- [38] A szakmai fórum egyszerűsített jegyzőkönyve (www.gkm.gov.hu)
- [39] Az Unió szállítási infrastruktúra hálózatának szomszédaival való összekapcsolása – egy együttműködő páneurópai szállítási hálózati politika felé, Európai iparpolitika, Integrációs tájékoztató (IV évfolyam 5. szám).
- [40] Uniós támogatások - Felzárkózó Magyarország: Mi várható a lakóhelyemen és a szűkebb régióban? Európai Unió Kommunikációs Közalapítvány kiadványa, 2003.
- [41] A vasút viszi el a konvergencia programot Gazdaság, 2007. március 12.
- [42] Tartsuk mozgásban Európát! Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata. Európai Bizottság Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság, Európai Közösségek, 2006, ISBN 92-79-02317-9.
- [43] Zsolnai Tamás: A közlekedéspolitika szabályozása az Európai Unióban (A postai ágazat és az Európai Unió – Integrációs füzetek – Magyar Posta Rt. Vezérigazgatósága Oktatási Központ) Budapest, 1999.
- [44] Az Országos Területrendezési Terv módosításának 2008. évi háttéranyaga.
- [45] „A közlekedés fenntartható jövője: egy integrált, technológia által irányított és felhasználóbarát rendszer felé” bizottsági közleményhez, KHEM 2009. szeptember.
- [46] Futurisztikus BuszHÉV a pekingi turistáknak. <http://www.origo.hu/utazas/20100810-futurisztikus-buszhev-a-pekingi-turistaknak.html>, 2010. 08. 10.
- [47] KOVÁCS FERENC: Közlekedéstan. A közlekedés ágazati szerkezete és nemzetgazdasági súlya. 2002. <http://eki.sze.hu/ejegyzet/ejegyzet/kozlekedestan/4whtml.htm>
- [48] MÁV Zrt. 2009. évi konszolidált mérlegbeszámolója.
- [49] [nfu@nfu.gov.hu](mailto:nfu@nfu.gov.hu)
- [50] [www.nfu.hu/umft/KÖZOP-090722\\_végleges\\_1.pdf](http://www.nfu.hu/umft/KÖZOP-090722_végleges_1.pdf)
- [51] Gyorsvasút épül 2020-ra a Fekete-tengerig. <http://www.origo.hu/uzletinegyed/magyar gazdasag/20080702-budapest-konstanca-bukarest-2020-nagysebessegu-vasutvonal.html>
- [50] Számvitel, Adó, Könyvvizsgálat ma 2010/7-8.
- [51] EU tengerészeti politika (2008) <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>
- [52] [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
- [53] <http://hirdetmeny.magyarorszag.hu/hirdetmeny?id=201969>
- [54] Déli Aramlat. [http://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li\\_%C3%81ramlat](http://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9li_%C3%81ramlat)
- [55] Újabb egyezség a Szeged-Arad gázvezetékéről. <http://www.origo.hu/uzletinegyed/hirek/20080902-fgsz-mol-es-transgaz-uj-megallapodas-szerzodes-a-szegedarad-gazvezetek.html>
- [56] Barátság kőolajvezeték. [http://hu.wikipedia.org/wiki/Bar%C3%A1ts%C3%A1g\\_k%C5%91olajvezet%C3%A9k](http://hu.wikipedia.org/wiki/Bar%C3%A1ts%C3%A1g_k%C5%91olajvezet%C3%A9k)
- [57] Új magyar lexikon VIII.: Kiegészítő kötet (A–Z, 1962–1980). Szerk. Maros Istvánné et al. Budapest: Akadémiai. 1981. ISBN 963-05-3852-0
- [58] [http://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2008/08/04/1977\\_megkezdodik\\_az\\_adria\\_koolajvezetek\\_magyar\\_szakaszanak\\_epitese/](http://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2008/08/04/1977_megkezdodik_az_adria_koolajvezetek_magyar_szakaszanak_epitese/)
- [59] EP Belső politikák Főigazgatósága: Közlekedés és idegenforgalom - Gyakorlati útmutató. Az EK Hivatalos Kiadványainak Hivatala, 2009.