

Becsey Zsolt

A közlekedéspolitika belülnézetből

Transport Policy with the Eyes of an Internal Witness



Összefoglalás

A szerző eddigi európai parlamenti képviselői tapasztalatai mellett az elmúlt két évben szerzett közvetlen vezetői munkatapasztalatai alapján elemzi a közép-európai felzárkózó országokra – így Magyarországra – váró általános és speciális közlekedéspolitikai kihívásokat. Megállapítja, hogy hazánk jelentős gazdasági hasznot tud húzni tranzithelyzetéből, különösen akkor, ha viszonylag fejlett infrastruktúráját a piaci igényeknek megfelelően fejleszti. Példákkal indokolja ugyanakkor, hogy a kihasználatlan vagy karbantartás nélküli infrastruktúra gazdasági teher is lehet, de arra is felhívja a figyelmet, hogy az infrastruktúra fejlesztése fontos, de nem egyedül üdvözítő lehet a területi kiegyenlítést célzó kohéziós politikának is, amely a magyar gazdasági kitörés egyik súlypontja lett. Illusztrálja azt is, hogy a közösségi közlekedés és más közszolgáltatás lehet fejlettségünkhöz mérten túlzó is, ha sok a felesleges párhuzamos elem benne, vagy piacilag is teljesíthető elemeket finanszíroz. Mindez a többi nagy szektor – vidékfejlesztés, kohéziós politika – figyelembevételével a költségvetési szempontokon túlnyúló politikai cél is lehet. Felhívja a figyelmet az elmúlt időszak nagy sikereire, így az új elemként megjelenő kínai Budapest–Belgrád-szerződés parlamenti ratifikációjára és a nemzetközi vagy az EU-n kívüli (nyugat-balkáni) légi közszolgáltatás úttörő jellegére.

DR. BECSEY ZSOLT PhD, volt EP-képviselő, külgazdasági államtitkár és közlekedési helyettes államtitkár, a Károli Református Egyetem oktatója (zsolt.becsey@gmail.com).

Summary

Zsolt Becsey, armed with his experiences as former MEP, then State Minister for Foreign Economic relations and for the last two years as Deputy State Secretary for Transport analyses general and country-tailored challenges by transport sector on Central and Eastern European emerging countries. He stated that Hungary can largely profit from her relatively developed transport infrastructure by its transit position especially by improving it in parallel with market demand. Illustrated by concrete examples, he verified, that underutilised or non-maintained transport infrastructure can easily become economic burden. He points out that development of physical infrastructure can be very useful to remedy challenges of the territorial cohesion policy, one of the critical points of the Hungarian economic growth potential. He called the attention of the reader on the fact, that – in light of our concrete needs – overemphasised public transport and public service can be run too expensively if it offers parallel services or services to be provided profitably by market players. These facts can be, on the other hand, subject to political considerations in view of not only the budgetary impacts but aspects related to rural development or territorial development. He showed the success stories of recent months in transport field in Hungary, especially parliamentary ratification of the intergovernmental contract signed by Hungarian and Chinese governments on the reconstruction of the Budapest–Belgrad railway line or rapidly realised pioneer role played by the government on extra EU (targeted to the Western Balkan) air public service provision already this year.

2014 nyarán ért az a megtiszteltetés, hogy átvehettem a kormányzati közlekedéspolitikai fejlesztése irányításának egy szeletét. Az alábbiakban annak a másfél éves tapasztalatnak adom át egy recenzióját, mely révén igyekeztem kollégáimmal együtt sikerre vinni ezt a szakpolitikát.

MAKROGAZDASÁGI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Hazánk gazdaságában, sőt társadalmi életében nagy szerepet tölt be a közlekedés, de tágabban a logisztika is. Évszázadokon keresztül ezzel jól is éltünk, például vámok révén, amelyeknek mai megfelelőjük az EU-n kívüliek útvonalengedélyes díjai, de ez negatív hatással is volt ránk, hiszen a legnagyobb hadifelvonulások terepe voltunk – elég csak a kereszties hadakra, a tatárra, törökre vagy a szovjet seregekre gondolni –, a mai világban pedig idesorolhatjuk a migránshullámokat is.

Történelmileg ez is hozzájárult ahhoz, hogy hazánkban nagy szerepet kapott az infrastruktúra fejlesztése, a kiegyezés utáni hatalmas fellendülés során jelentős vasútfejlesztés történt, ami nemcsak a gigantikus fejlesztési munkálatokra gyakorolt hatást. Létrejött az acélipar erre szakosodott része, a járműgyártás, a mérnökképzés is, és egyáltalán a vasutasszakma. Jelenleg is több mint 7 ezer km aktív vasúthálózattal rendelkezünk, ami európai szinten is kiemelkedő sűrűséget jelent, régióinkban azonban

ez nem ritka; a cseheknél például még nálunk is jelentősebb az örökölt vasúthossz. Közúthálózatunk hossza – több mint 31 ezer km – is jelentős és gazdag örökség.

Fenntarthatóság

Ezeknek a rendszereknek a fenntartása és működtetése óriási, bár kevésbé látványos kihívás. Itt két út áll előttünk: vagy csökkentjük a szolgáltatásba bevont útvonalak hosszát, és ezeken sem karbantartást, sem felújítást, sem szolgáltatást – személyszállítási közszolgáltatás és teherforgalom – nem hajtunk végre (ez az opció is főleg a vasútra értelmezhető), vagy ezeket értékükön kezeljük és karbantartjuk, felújítjuk. Ha a kisebb szolgáltatásleépítéssel járó közbülső úton próbálunk mozogni, akkor annak csak aktív állami vagyonesztés és akadozó személyszolgáltatás lehet a vége. Nem lehet ugyanis a nagy fajlagos rendszerköltségek miatt enyhe csökkentésekkel fenntartani egy rendszert. Azt vagy teljes egészében kezeljük, vagy feladunk bizonyos komplett részeket/rendszereket benne, ami már a kezelés szintjén is érzékelhető megtakarítást hoz. Ez főleg a vasútrendszerre, annak a személyforgalmi közszolgáltatásra vonatkozó részeinek a megtartására vonatkozik, de érvényes ez a közúthálózat mellékútrendszerére vagy például a dunai hajózásra is.

A teherhajózás dilemmái

A dunai hajózás tekintetében alapkérdés, hogy szükségünk van-e egész éves teherhajózásra és az ehhez szükséges 2,5 méter biztosított merülésre, vagy úgy építjük ki és üzemeltetjük a kikötői rendszert, hogy egy naptári évben csak fél évig garantált a teherhajózás, és csak a turisztikai szolgáltatásokat tudjuk egész évben – bár már ez is veszélybe kerülhet a vízszint miatt – biztosítani. Ehhez a Dunán és a Tiszán is biztosítani kell – például mesterséges beépítések, műtárgyak és azok duzzasztási felhasználása nélkül, a medersziclázat áthelyezésével és megfelelő mederkarbantartással egész évben – a teherhajózást, és ezzel a versenyképes ömlesztettáru-szállítást, valamint parti és navigációs beruházásaink megtérülését. (Bár az európai versenyképesség versus környezetvédelem ügyében az Európai Unió nagyon elkötelezett az utóbbi mellett – és alkotmányosan most már mi is –, a Dunánál, sajátos módon, maguk is elfogadnának olyan beavatkozást, mely a leghatékonyabb tömeges áruszállító folyosóként a NATURA 2000-es területként védett Duna használatát segítené a magyar szakaszon, mivel mind az alvízi, mind a felvízi oldalon nagyobb a kihasználtsága a folyónak.)

Komoly fegyverténynek tartom, hogy az elmúlt időszakban a transzeurópai hálózatok – így a Duna – fejlesztésénél szinte minden területen (útkijelölés, digitális alapú révkalauzolás, kikötők környezetvédő üzemenyagtöltési lehetőségei) adtunk be olyan pályázatokat, amelyek a hajózást segítik. Megkezdtük egy olyan engedélyezési rendszer előkészítését is, mely fizikai kivitelezés esetén, a medernél természetes anyagáthelyezésekkel, a folyó bármilyen megváltoztatása nélkül is az állandó hajózást tudja majd segíteni. A kivitelezés megvalósítása természetesen a magyar történelmi távlatok politikai aspektusait is figyelembe kell hogy vegye, de látszik, hogy így bizto-

sítható a teljes hasznosulás a rendszerben. A politikai döntés nemcsak a Bős–Nagy-
maros-építkezés kapcsán megfogalmazott civil és demokratikus ellenzéki szlogenhez
– nem szabad úgy nyúlni a Dunához, hogy az jelentősen megváltoztassa az élővilágot,
amihez viszont most több vízre és a szlovákokkal új kompromisszumra is szükség le-
het –, hanem a hajózás jelenlegi mérsékelt súlyának növeléséhez is szükséges, utóbbi
kapcsán kérdés, ez esetben tud-e a magyar hajózási szektor ebből profitálni.

Visszatérve a nagy fenntarthatósági összefüggésekre, megjegyezném, hogy az
igazi kihívás nem is a főutak és gyorsforgalmi utak fenntartása – ezek a teherforgal-
lom esetében most fizetős szakaszok közel 6500 km-t tesznek ki –, hanem a mintegy
25 ezer kilométeres mellékúthálózaté, melyre nem szedünk használati díjat, és az
európai uniós források is – mivel nem európai tranzitútvonalak – minimálisan hasz-
nálhatók fel. (A következő időszakban csak a megyéknek és megyei jogú városoknak
juttatott ún. TOP-forrásokból¹ lehet alsóbbrendű útfelújításokat vagy kiegészítő épít-
kezéseket folytatni, ami – megyénként néhány milliárd forint – inkább jelképes lesz.)

Ugyanígy az EU-források nem használhatók fel vasúti mellékvonalak felújítása
vagy építése kapcsán (kivéve a jelentős ipari vállalkozásfejlesztések területén belüli
mozgások segítését).

Az Unió és a velük kitárgyalt magyar Partnerségi Megállapodás lényegében csak
az összeurópai folyosók fejlesztését preferálja (vagyis ahol a nagy forgalom vagy a
tranzitigény miatt kimutatható az összeurópai érdek is), és ezenkívül csak kisebb-na-
gyobb összeget fogad el elsősorban városi-elővárosi közösségi közlekedésfejlesztésre,
illetve az összeurópai hálózatokra való közvetlen rákötésre. Ráadásul a jelenlegi, 2014
és 2020 közötti ciklusban csaknem a felére² csökkent a közvetlenül infrastruktúrára
fordítható uniós források mennyisége, és azon belül is nagy a dominanciája a vas-
úti és vízi közlekedésnek – a korábbi közel 50% helyett 70%-os a közúti fejlesztéssel
szemben. Ez azt jelenti, hogy még az összeurópai jelentőségűnek mondott infrastruk-
turális fejlesztéseknél is, hazánknak saját maga által – vagy hitelből – finanszírozott
építkezéseket is meg kell valósítania,³ ha belátható időn belül ezen a területen fel
kíván zárkózni.

A mellékúthálózatokra (vasút, közút, vízi út egyaránt) pedig végképp nem remél-
hetünk sem most, sem a jövőben számottevő brüsszeli forrást, mivel az EU most már
domináns logikája szerint a felújítás nemzeti feladat, a karbantartás pedig mindig
is az volt. Ezt így saját magunknak kell kigazdálkodni, illetve a beszedett használati
díjakat erre felhasználni. Nem véletlen, hogy ha a magyar kormány valamennyi na-
gyobb várost gyorsforgalmi úton szeretné elérni – ideértve a megyei jogúakat és a
lényeges ipari jellegű gócpontokat –, akkor saját útépítési programot kell indítania,
amit 2015 elején 750 milliárd forintos, négyéves programmal meg is tett. Még ez sem
lehet azonban elég ahhoz, hogy a főbb célkitűzésként meghatározott elv – vagyis hogy
a megyeszékhelyeket és az országhatárokat gyorsforgalmi utakkal elérjük,⁴ vagy az
egyik legforgalmasabb tranzit vasúti tehervonalat, a Budapest–Kelebia-szakaszt kor-
szerűsítsük – megvalósuljon, ugyanis ehhez még valószínűleg külső hitelforrásokat⁵ is
keresni kell. Ez azért nehéz, mert a magyar közúti infrastruktúra sem tudja kitermel-
ni a bekerülési tökeköltségét, de sok esetben legalább közelebb áll hozzá.

Működtetés állami megrendeléssel és támogatással

A fejlesztéseken és felújításokon kívül azonban hatalmas kihívás a karbantartás és működtetés kérdése is, amihez még hozzájárul a közszolgáltatási kötelezettség is. Ez utóbbi Magyarországon elsősorban a városi közlekedési szolgáltatások mint önkormányzati feladat mellett a helyközi járatok esetében az autóbusz- és a vonatközlekedést takarja. Mostanában újra felmerült, hogy az állam regionális fejlesztési vagy közszolgáltatási indokokkal támogasson-e légi közlekedési tevékenységet is, sőt a Balatonnál és a fővárosban a belvízi személyközlekedés is megjelent ezen a horizonton. (Ezzel kapcsolatban tisztázandó, hogy milyen közszolgáltatási megrendeléseket, illetve pályázatokat kíván a magyar állam és főleg a költségvetés megrendelni, hiszen így sokszor a piaci teljesítéshez közel álló útvonalakat is szubvencionálnunk kell, amit a kijelölt szolgáltató nagyon ki tud használni.)

Hazánkban a közlekedési közszolgáltatási tevékenység rendkívül veszteséges, elsősorban az alacsony fizetőképes kereslet, valamint a „nyugatosodást” követő egyéni gépkocsi-közlekedés elterjedése miatt. A munkaerőpiaci mobilitás – képzési és lakhatási rugalmasság – serkentő hatása is tradicionálisan alacsonyabb nálunk, mint a jóléti államokban, továbbá a demográfiai helyzet miatt a diákutazások száma is csökken. A Közlekedéstudományi Intézet (továbbiakban: KTI) által 2014-re kiszámolt közszolgáltatási költségre eső díjfedezet a mostani monopolszolgáltatóknál, a MÁV-START és a GYSEV esetében csak 10-11%, a Volánok helyközi járatainál 42,3% volt, de a BKK esetében is csak 26,7% ez a mutató. A főváros elővárosi HÉV-közlekedésénél ez 50%, ami a legjobb érték ebben a műfajban. 2014-ben a közlekedési közszolgáltatások tiszta 600 milliárd forintba – a GDP 2%-ába – kerültek a tulajdonos államnak vagy a fővárosnak.

Felmerül a kérdés, hogy az állam akar-e ekkora GDP-hányadot közlekedési közszolgáltatásra költeni, és ha igen, akkor hogyan tegye ezt úgy, hogy a hamarosan kiírásra kerülő pályázatokon⁶ a győzteseket – akik lehetnek külföldi vagy magáncégek is – csak a legszükségesebb mértékben szubvencionálja. Ezért az is lényeges, hogy a közszolgáltatást ténylegesen a valóban kimutatható szükségletre kell csökkenteni, vagyis ahol megoldható a vasúti fővonalakra ráhordás buszokkal, ott ez valósuljon meg, ahol pedig vasúti fővonalakat kell segíteni a közlekedés szabályozásával – például helyi buszjáratok érintsék a vasúti megállókat –, ott ez érvényesüljön. (Ilyen elvi kérdés lehet az, hogy nem lehetséges megyék/régiók között a vasúti vonalakkal párhuzamosan buszszolgáltatás szubvencionálása.) Külön kérdés, hogy kötelezzük-e a szolgáltatókat ilyenkor is a kedvezményes jegyek árusítására, és azt a kincstár kompenzálja-e ezen esetben, vagy a kedvezmény adása ilyenkor piaci egyedi döntés legyen részükről. Bizonyos buszjáratokat engedélykötelezettséggel és tiltással még a piaci kategóriából is ki lehetne zárni, például a régióközpontok és Budapest vonatkozásában.

A fentiek felvetik azt is, hogy mit értünk kötelező közszolgáltatáson: csak a megyéken belüli ügyintézés érdekében a megyei és járási székhelyekre való eljutást egy típusú (vasúti vagy busz) közszolgáltatással, vagy ebbe beleértjük-e a jövőben a megyéken-régiókon kívüli mozgásokat. Ettől eltérő felfogás lehet például a nemzetpoli-

tikai vagy külpolitikai jellegű közszolgáltatás megrendelése, így a határon a magyar munkaerőpiacra is átnyúló buszközlekedés, vagy a regionálisan elindítandó kisebb légi járatok a környező országokba.

Itt jegyezném meg, hogy a városi közlekedésnél előbb-utóbb meg kellene szüntetni azt a helyzetet, hogy a központi költségvetés automatikusan ad támogatást a városi közlekedés működtetéséhez, mivel ennek a tevékenységnek a hatékonyságába az állam nem tud belelátani már csak a tulajdonos városok autonómiája miatt sem. Így a városi közlekedési vállalatok működésének kalkulált részévé válik a központi költségvetési támogatás, holott jó fenntartó gazdaként a város ezt a ráfordítást is tudná sok esetben racionalizálni. Ezért támogatás helyett fejlesztési segítséget adnék a városi tömegközlekedésnek, mert az a kormány számára is átlátható, kapcsolódhat az országos stratégiákhoz akkor, amikor ez az építkezés felmerül. A működtetés fedezete és hatékonysága pedig legyen a település dolga és finanszírozási felelőssége. Ebben a vonatkozásban előrelépésnek látom, hogy például a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) állami működési szubvencionálása csökkenő, a fővárosé pedig értelemszerűen növekvő tendenciát mutat e logika alapján; 2016-ban ez az állam részéről már csak 18 milliárd forint. Hangsúlyozom, hogy a fejlesztésben ezt a fokozódó fővárosi teherátvállalást más területen mindenféleképpen kompenzálni kell.

Hasonlóképpen az állam részéről homályos képet mutat a többi (nem fő-)városi helyi tömegközlekedésre szánt 2 milliárd forint hatékonysága, ezt fel lehetne számolni, illetve a településre kell bízni, amely ezután a hatékonyságban és indokoltságban érdekeltté válik. (Ehhez természetesen a forrásbeszedési jogot a központi jogalkotással kellene biztosítani.)

Ezzel ellentétes irányt vehet a vidéki légikikötők támogatása, aminek nem a közszolgáltatási, hanem a területfejlesztési jellege a fontos, de a segítség mellett azt is szem előtt kell tartani, hogy a forgalom növekedésével és az állami beruházásokkal működési oldalán a tulajdonosoknak mégiscsak meg kell állniuk a lábukon.

ÖSSZEGRZÉS

Megállapítható, hogy hazánk mind az üzemeltetés, mind a felújítás/karbantartás, mind a közlekedési közszolgáltatás területén nagyon jelentős pénzüsszeget költ a közlekedésre. 2013-ban például a közkiadásokon belül 7,4%-ot szántunk erre, míg az uniós átlag 4% – Németországban és Franciaországban ez az érték még ennél is kisebb –, de ez a magas hányad régióink legtöbb rendszerváltó országát jellemzi. (Az utazási kedvezmények nálunk „szociális kiadásnak” tekinthetők.) Ebből arra következtethetünk, hogy hazánk felzárkózásával ez a hányad évtizedes vonatkozásban csökken majd, de kérdéses, hogy van-e további politikai szándék a racionalizálás – fölösleges párhuzamosságok, piacosítható elemekből való állami kivonulás – folytatására és az esetlegesen feltárható pazarlás elkerülésére. (Szélesebben tekintve: a piacosítható elemeknél természetesen felmerül, hogy az olcsó vagy ingyenes elérhetőség és a garantált minőség magas közráfördítés nélkül is jár-e; szükséges-e az állam finanszírozási belépése. Hasonló a dilemma a televíziózás területén is: az alapsomagoknál

nem elérhető, tematikus csatornák esetében szánjunk-e az állami kategóriába került sport-, hír- és könnyűzenei szolgáltatásra közpénzt, adjunk-e mellette más területekre is ingyen elérhető műsorszolgáltatást, például főző- vagy egészségügyi csatornáknál. Mindez azt veti fel, hogy vajon hol vannak az államilag fizetett alapgondoskodásnak a határai; ez a közlekedés esetében hasonlatos a légi vagy belvízi hajózási személyközlekedési szolgáltatáshoz is: kell-e itt is államilag garantált és pénzügyileg támogatott minőséget adni?)

KOHÉZIÓS ÉS FEJLESZTÉSI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Mivel a közlekedés fejlesztése a fentiek szerint is nagyon drága feladat, és a fenntartás is sok forrást igényel, ezért kérdés, hogyan prioritizáljuk a fejlesztési és üzemeltetési igényeket. A következőkben részletezendő két megközelítésben benne van az is, hogy a térség általános felzárkózási trendjei miatt Közép-Európában nagyobb az igény a relatíve fejletlen gyorsforgalmi közúti fejlesztésekre a már sűrűbb hálózattal rendelkező vasútihoz képest. (Ezt már a csatlakozási tárgyalásaink folyamán és azóta is nehezen értik meg Brüsszelben, azt gondolják, hogy térségünkben megtartható a magasabb és „korszerűbb, zöldebb” vasúti részarány, vagyis nem kell a természetes utolérés negatív vonatkozásait keresni.)

Az *egyik logika* a területi felzárkóztatás mellett tör lándzsát, vagyis úgy adjuk meg a fejlesztéseket és azok fenntartását, hogy az elmaradottabb megyék vagy területek is magas ellátást kapjanak, mert így lehet ellensúlyozni azt a hátrányt, ami a földrajzi és fejlettségbeli különbségek miatt a beáramló működő tőke révén nő. Ez a logika igazolható azzal is, hogy Magyarország – és ez jellemző térségünk legtöbb felzárkózó országára⁷ – úgy érte el az Unió átlagához való felzárkózást, hogy a hét régiójából valójában háromban – a központi egységen kívül még a Nyugat- és Közép-Dunántúl régiókban – történt meg csupán. A többi terület valójában stagnált (például a Dél-Dunántúl), vagy alig zárkózott fel az EU átlagához képest. Ezért az ennél erőteljesebb felzárkózási szándékot jól szolgálja az, hogy valamennyi megyeszékhelyet és ipari központot el kívánjuk érni gyorsforgalmi úttal. Ezen túlmenően, fejlettségtől függetlenül, valamennyi országhatárt autópályával kívánjuk átjárhatóvá tenni a szomszédos országok felé, függetlenül a határ menti forgalom mértékétől. (Az igazi kihívást itt az jelenti, hogy szomszédaink – például az M2-es, M3-as vagy az M6-os, M85-ös autópálya hosszabbítása esetében – ott és akkor valójában kívánják-e vagy tudják-e megépíteni a folytatást, amikor mi ezt tesszük a saját oldalunkon; pozitív példa ugyanakkor az M43-as és M4-es sztrádaépítésünk nem mindig könnyű összehangolása a románokkal.)

A *másik logika* azt mondja, hogy ott kell infrastruktúrát fejleszteni, ahol tömeges piaci igény van rá, vagyis megépítése után a befektetés az amortizálódás mellett gazdaságilag is azonnal, igazolhatóan hasznosulni kezd. Ezzel a logikával készült el nemcsak a budapesti körgyűrű déli részének harmadik sávja, vagy modernizáltuk a Budapest–Hegyeshalom vasúti és közúti szakaszokat, hanem azonnal, viszonylag nagy forgalommal tudjuk használni a Győr és Szombathely közötti új gyorsforgalmi útszakaszokat vagy a GYSEV bizonyos vonalait. Magyarországon nincsenek önfenn-

tartó szakaszok, az M5-ös és M6-os koncessziós utak esetében a kifizetett befektetői díjak most már évente nettó 84 milliárd forintba kerülnek a költségvetésnek, és cserébe csak néhány milliárd forint a bevételünk rajtuk. Ezért csak viszonylagos és áttételes a megtérülés, de ez a befektetett tőke és tényleges zsúfoltság csökkentése miatt lényegesnek tűnik. (Jellemző az eltérő igényekre, hogy 2015 januárjában, amikor még lehetett kapni⁸ gyorsforgalmi útra megyei matricát Vas megyében is, többen vettek ilyen engedélyt a 17 kilométeres Szombathely előtti torzóra, mint a nagy autópálya-rendszerekkel rendelkező keleti megyékben.)

E szerint az utóbbi fejlesztési és fenntartási logika szerint jó lépés az M3-as metró felújítása, mert csaknem annyian utaznak rajta naponta, mint vasúton, vagy az M1-es háromsávossá tétele legalább Tatabányáig, hiszen ezen a bécsi irányultságú szakaszon szedjük be az országos teherautó-útdíj több mint 20%-át. (A vasútnál is ez több mint 14%.) A politika – szerintem helyesen – a két véglet között tud lavírozni, melyben fontos a hálózatosodás és modularitás, vagyis az átszállás vagy átszállítás („ráhordás”) lehetősége, mert anélkül a kezdetben üres infrastruktúránkat sem tudjuk kellően „belakni”. (Erre sajnálatos példa egyik oldalról a „gyűrűs”, nem sugaras, fővárosi bekötésű főútvonalak nélküli Duna-hídjaink évtizedes kihasználatlansága, vagy más szempontból a ferihegyi közvetlen vasúti elérhetőség hiánya.)

Egységes színvonal bárhol az országban – állampolgári jog?

Egyik oldalon a kiegyenlítés mögött a kihasználtságtól és hasznosulástól független, egységes színvonalú állami szolgáltatási igény jelenik meg, és nem a piacra való fejlesztési vagy működtetési reagálás, mely utóbbi jobban hasznosul, de még jobban torzítja a meglévő különbségeket. Ez területfejlesztési és társadalmi szempontból is nagyon egységes szemlélet, amelyet nem a szocializmussal, hanem például a francia vagy finn állami szerepfelfogással⁹ lehetne azonosítani. Ennek persze konkrét pénzügyi felára van a piaci igények követéséhez mint modellhez képest, de ha ehhez van egyszerre társadalmi támogatás, elvárás és politikai hajlandóság, akkor erre lehet költeni még jó ideig kisebb hasznosulás mellett más kohéziós kiadások – például oktatás vagy egészségügy, biztonság, vállalkozásfejlesztés – tükrében is.

A magas szintű, egységes állami közlekedési szolgáltatás elve mögött az a remény áll, hogy a mindig biztosított mennyiség és minőség révén előbb-utóbb növekedni kezd a forgalom nemcsak az egyéni utazásoknál, hanem a közszolgáltatásoknál is. (A KTI előrelátása alapján, a vasúton a következő évtizedben stagnálhat, a buszforgalomban ennél kedvezőbb mértékben nőhet a személyforgalom.) 2030-ig a vasúti szállítások területén kb. 25%-os, a közúti teherforgalom esetében 35%-os teherforgalom-növekedést prognosztizáltunk a Nemzeti Közlekedési Stratégiában.

Az iparfejlesztés ösztönzése

A magyar modell esetében, a gazdasági visszatérülésnél meg kell jegyezni azt is, hogy konkrét iparfejlesztésnél mit tudunk nyújtani az alapvetően hasznos építőipari és az

üzemeltetési foglalkoztatási hatás mellett. Egyre többször merül fel az az igény, hogy a kiegyezés utáni időszakhoz hasonlóan, a magyar járműgyártásnak is adjunk piacot a hatalmas állami támogatású fejlesztésekkel, vagyis kezdjünk el a lengyel modellhez hasonlóan – ahol versenyképes hazai autóbusz-, trolibusz- és villamosgyártást inkubáltak – a hazai gyártásra európai módon stabil és kiszámítható ütemezésű megrendeléseket biztosítani.

A megoldás kulcsa megítélésem szerint nem a szándékban vagy annak hiányában van, hanem abban, hogy a közszolgáltatást végző hazai, főleg állami tulajdonú cégeink anyagi helyzete (főleg likviditása és hitelképessége) nagyon törekeny, nem firtatva a gazdálkodásukat és azok korábbi állami ellenőrzését. Buszcégeink, a Volánok és a Volánbusz állománya 13 évnél is idősebb, és a közelmúltban ez a mutató tovább romlott. Nem tudnak a bankok hitelképességi kalkulációi miatt folyamatosan és ütemezetten új gördülőeszközöket beszerezni, de hasonló gondok vannak – a hitelátvállalások és a hosszabb közszolgáltatási monopóliummal is – a MÁV-nál, sőt még a GYSEV-nél is. Bár a vasutaknál még lehetséges, nagyobb tételben motorvonatok beszerzése útján, az EU-ból kapott vissza nem térítendő összegekkel támogatni vállalatunk fejlesztéseit, de ez sem segít abban a helyzetben, hogy piaci alapon nem tudnak új eszközöket megfizetni vagy gyártani. Ez utóbbiból némileg kitörést jelentenek a MÁV IC+ sorozatgyártásra kész kocsijai esetében az indulás állami részről történő megfinanszírozása. Mivel jelenleg a MÁV-nál és a GYSEV-nél a mostani folyó igényekhez képest állami túlffinanszírozás is történik – a korábban megrendelt, ki nem egyenlített közszolgáltatás kifizetésétől kezdve az adósságvállalásokon át a magas közszolgáltatási díj megfizetéséig –, ezért néhány éven belül talán képesek lesznek nagyobb összegeket mozgósítani.

Középtávon mégis az jelenthetne a hazai megrendelésű járműgyártásnak piacokonform segítséget, ha a tulajdonos állam felállítana egy nagyságrendileg 100 milliárd forint tőkéjű lízingcéget, amelyen keresztül megveszi a vélhetően magyarországi gyártóktól a gördülőállományt, és azt, saját kockázat mellett, fokozatos fizetéssel átengedi a piaci vagy közszolgáltatóknak. (Jelenleg erre a célra magántőke sem jelentkezett be, ők inkább a buszszolgáltatóknál alvállalkozói szerepben mutatkoznak az új járművekkel.) Ha ezt nem tesszük meg, akkor a szorult helyzetben lévő állami szolgáltatók kénytelenek – mint ahogy az az utóbbi időben látható volt – használt külföldi járműveket vásárolni, ami számukra a leglogikusabb vezetői megoldás, a magyar iparpolitikának azonban már kevésbé ad lökést.

EREDMÉNYEINK

Működőképesség

Az elmúlt másfél év egyik legnagyobb vívmánya az, hogy valamennyi háttérszervezetünk és vállalatunk meg tudta tartani működőképességét, sőt erősödtek is. Mára jelentősen stabilizálódott vasúttársaságaink likviditási helyzete, évek összehangolt munkája révén 100 milliárd forint alá süllyedt a MÁV adóssága is.

Talán még nagyobb siker, hogy a három éve aláírt, hosszú távú vasúti közszolgáltatási szerződéseket (2013–2023) követően, most a pályahasználat támogatására is tízéves megállapodás született 2015 decemberében. Mindez nemcsak a cégek anyagi helyzetének javítását eredményezi majd, hanem azt is, hogy a vállalatok jobban tudnak tervezni a több évre biztosított lehetőségekkel, még ha a közvetlen támogatások messze meghaladják a 200 milliárd forintot, amelyben nincsenek benne az utasoknak nyújtandó kedvezmények.

Állami hozzájárulással megteremtettük az induló forgótőkét a szolnoki IC+-kocsik gyártásához is.

Stabilizáljuk a támogatási szempontból kissé mostohagyerekként kezelt Volánok helyzetét is. Éves támogatási igényük mindössze 40 milliárd forint lehet, és néhány év alatt itt is megszüntetjük az állam fizetési hátralékait. Cserébe elvárható lehetne, hogy utasszámaikat a nyugatias egyéni motorizációs felzárkózási trendek ellenére is növeljék. Ezért csökkenthetjük a távolsági buszjáratok közszolgáltatási lehetőségeit, és nagyarányú ún. intermoduláris csomópontok (IMCS) fejlesztésébe kezdünk az idén. Utóbbinak az a lényege, hogy a nagyobb városainkban a vasútállomásokhoz visszük a buszállomásokat, ahol nemcsak az államilag megrendelt helyközi buszjáratoknak, hanem a helyi buszközlekedésnek is meg kell(ene) állnia, emellett még a szükséges P+R-kapacitást is kiépítjük.

Az IMCS hiányától a MÁV és a Volánok is sokat szenvednek. Előrelépés az is, hogy a közlekedési szolgáltatások területén a buszoknak nagy teret hagyunk arra, hogy térítés nélkül, piaci alapon is szolgáltatassanak például turisztikai vagy távolsági járatoknál, de továbbra is piaci szempontokat erősítünk a rövid távú hivatásforgalmi megoldásoknál. Erre jó példa, hogy a magyar szabályozással igyekszünk a pihenőidő egyhetes és nem azonnali biztosítása felé vinni a szolgáltatókat a rövid távú, versenyképességet csökkentő és személyiállomány-növelésre ösztönző megoldásokkal szemben. (Ettől függetlenül az elindított sofőrképzésnél¹⁰ az erre fordított erőforrásokkal itt is igyekszünk a hiányt felszámolni, és elértük a Bizottságnál, hogy már 21 éves kortól hazai célpontú járművekre szállhassanak fiataljaink az eddigi uniós minimum 24 év helyett.)

Előreléptünk az összehangolt vasút-busz utasinformációs és egységes jegyrendszer területén is, bár utóbbinál még vannak lemaradásaink.

Közúti karbantartás

Talán a legfontosabb stratégiai eredménynek tartom, hogy a Magyar Közút Zrt. esetében is biztosítottuk a működési feltételeket ahhoz, hogy a karbantartás az utazóközönség számára is érzékelhető legyen a következő években, hiszen 2020-ra már a jelenleginél 60%-kal magasabb költséget fordíthat erre a célra. Külön öröm, hogy szintén a költségvetés terhére az idén 70 milliárd forintot elérő összeg jut útfelújításra, amellyel a vagyonszerzés visszafordítható, hiszen az utóbbi fél évtizedben lényegi visszapótlás itt nem történt, és csaknem 20%-ot veszített értékéből az állomány. Remélhetőleg a jövőben is megmarad ilyen vagy ezt meghaladó nagyságrendű felújítás – az

ezzel kapcsolatos egyeztetés már megkezdődött. Ez nemcsak az útvagyon értékének megőrzése és természetesen a használat komfortja, hanem a főutaknál az EU által figyelt úthasználati díjszint megtartása miatt is fontos. (A fő veszély itt az lehet, ha a felújításoknál csak a 6500 km-es, teherjárművek számára fizetős szakaszokon végeznénk el az EU miatt a felújításokat, és a mellékutakra, valamint a hidakra nem vagy alig jutna a folyamatos forrásból.)

Ennek kapcsán hívom fel a figyelmet arra, hogy sikeresen zajlott le a matrica- és útdíjrendszer (HD és UD) reformja 2015. január elsején. Valamennyi¹¹ gyorsforgalmi útra vonatkozóan kiterjesztettük a matricás fizetést, sőt a mikrobuszokra heti és havi szinten emelt tarifát vezettünk be, utóbbi konstrukció elsősorban a külföldieket érinti a tranzitjellegű utazásaik miatt.¹² Megjelent a megyei matrica vásárlásának lehetősége, amelyet örömmel fogadtak az autósok, hiszen így mindenki jobban tudja illeszteni saját utazási szokásaihoz a gyorsúthálózat használatát. 2015-ben a személygépkocsikra tarifákat nem emeltünk, a teherforgalomra is csak 5%-os mértékben. 2016-ban, infláció híján, a teherforgalomnál sem emeltünk, és nem áll szándékunkban 2017-re sem. Diplomáciai siker, hogy ezeket a tarifákat eddig megvédtük az EU Bizottság felé, és remélhetőleg az előzőekben jelzett, nagyobb közúti ráfordításoknak köszönhetően már hosszú távon is elfogadja Brüsszel ezeket a tarifákat. (Összehasonlításképpen: korábban a lengyeleknél kérte az EU a teherautóknál szedett díjak csökkentését, mivel nem tudták igazolni a beszedett díjak ugyanazon szakaszokhoz kapcsolódó felhasználását.)

Tavaly mintegy 35 milliárddal több pénz folyt be a területen – főleg a forgalomnövekedésből és a külföldiek tranzitjából –, és a HD-UD-rendszer bevételei megközelítették 2015-ben a 250 milliárd forintot. A rendszer változatlansága mellett idén is – nyilván a természetes növekedés miatt – kissé duzzad a bevétel, ami jelzi, hogy a használók elfogadták a rendszert, és nem térnek le a fizetős utakról, sőt például az M43-as út átadásával, vagy a Pest megyei útszakaszokat használók még az alternatív utakról is alapvetően áttértek a gyorsforgalmi pályaszakaszokra, ami környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági szempontból is nagy előrelépést jelent.

Az útfelújítási és működtetési program (mely idén már 160 milliárd forintos kötelezettséggel kiegészül a költségvetési finanszírozású gyorsforgalmiút-építéssel is) már megadja az útdíjbevétel visszaforgatásának nagy részét. Azt is sikerült elfogadtatni a közvéleménnyel és a szakmával, hogy az új díjasítandó utak fizetőssé tétele a személykocsiknál – ha összefügg az új szakasz az országos hálózattal – mindig január elsején, a teherautók számára pedig a forgalomba adás utáni második hónap első napján esedékes. Figyelemre méltó, hogy a magyar HD-UD-rendszert más országok is tanulmányozzák átültetés céljából, sikeres „hungaricumként” értékelve azt.

Szintén az eredmények között látom azt, hogy a fővárossal, a költségvetésüknek fájdalmakat okozó közvetlen támogatási csökkentésekkel párhuzamosan, elindult egy olyan infrastruktúra-fejlesztés, mely egyszerre lehet hasznos az országnak és a fővárosnak. Össze tudtuk hangolni az olimpiai pályázati felkészülés közlekedési tervezeit a két fél között, és megkezdődött egyes hosszú távú nagyprojektek előkészítése is. Jó, hogy a főváros is a kapcsolódás-hálózatosodás elve alapján szeretne kötőtpályás

fejlesztéseket megvalósítani. Szép példák erre az esztergomi vasúthoz kötődő villamos- és HÉV-állomások megvalósítása, vagy a villamosvonal meghosszabbítása a Kelenföldi pályaudvarig és a P+R-kapacitás ottani növelése, a déli vasúti híd elővárosias közlekedésre is használható korszerűsítése Ferencvárosig, nem is beszélve Ferihegy 2 terminál vasúthálózatba történő bekapcsolásáról.

Talán ennek fényében észrevehető, hogy az M3-as metró újpesti végállomását nem visszük el egy északi vasúti bekötéshez és többezres P+R parkolóhoz, pedig ez lehetne egy nagy forgalmat generáló kapcsolódás, tekintettel ezen jól kihasznált metró magas forgalmára. (A technika mai szintjén persze lehetne 10-12 évig a M3-as vonal korszerűsítésére és meghosszabbítására 10-12%-os jegy- és bérletpótlékot is szedni, ami meggyorsítaná a pénzügyi tárgyalásokat, és enyhíthetné a szűkös EU-s és hazai pénzkeretekre eső nyomást.)

Szintén a várható nagy forgalomra való tekintettel, megvizsgálható a Duna alatti közúti alagút kérdése, ráadásul akkor már lehetne alagutat nyitni a vonatoknak is, felszámolva ezzel a fejpályaudvaraink jelenlegi korszerűtlen rendszerét. Ez nem a rosszul sikerült koncessziós autópálya-építésünk finanszírozási modellje lenne, hanem például a jól sikerült HD-UD-modell által lényegében a majdan szintén fizetős új autópályák megépítése magyar forrású költségeinek jó megelőlegezését példázná.

Az elmúlt időszak sikerei között meg kell említeni az új közlekedésbiztonsági programrendszert és az ehhez részben kapcsolódó kerékpáros eseményeket. A média, a felvilágosító kampányok segítségével eljutottunk az önkormányzatok, iskolások, sőt hamarosan az óvodások közvetlen partnerségéhez, nem beszélve arról, hogy sok kereszteződést és vasúti átjárót a működtetők segítségével sikerült biztonságosabbá tenni.

Több ezer kilométer kerékpárút épült meg az elmúlt években, ami jól példázza a kormányzati és önkormányzati partnerségi felfogások egymásra épülését is. Konceptcionálisan elindítottuk a nagy turisztikai fejlesztéseket is e téren, ilyen lesz az új és kapcsolódó Balaton-fejlesztés, valamint a Dunakanyar kerékpárutas behálózása. Átütő eredménynek tartom azt is, hogy a megfelelő hálózatosodás tervezése és a karbantartás érdekében egy új intézményi rendszert és a külterületi (és országos utak mellett a belterületi) karbantartásokat célzó állandó forrásrendszert is kidolgoztunk a koncepcióhoz, mely a közúti fenntartások mellett ezt a feladatot is a Magyar Közút Zrt.-hez telepítené, mely ugyanazzal a logikával leltározna és minőségileg garantáltan karbantartaná a most már időnként korosodó első generációs kerékpárutakat is. A lakossági pozitív visszacsatolások – hazánk Európában a harmadik legaktívabb kerékpáros nemzet – mellett szintén sokat segítenek a kerékpáros összefüggő rendszerek a levegővédelmi célkitűzéseink elérésében, a turisztikai vonzerő növelésén át a „sportoló nemzet” erősítéséig.

Ehhez kapcsolódóan jegyezném meg, hogy néhány nagy jelentőségű jogszabályalkotás is megtörtént a közelmúltban, így a vasúti törvény módosítása 2015 nyarán, és az azt követő csatolt rendeletek, melyek az európai jog adta lehetőségekre tekintettel, korszerű fogalmi rendszert alkotnak például az iparvágányokra, a pályakapacitások leosztási mechanizmusaira, a vasúttársaságok működési és versenyviszonyaira.

Hamarosan befejeződik a vita az EU-ban a következő vasúti jogszabályi csomagról, amelynek átültetésekor már egy konszolidált vasúttörvénnyel állunk elő, és remélhetőleg ez utat nyit a személyközlekedési versenyre való – vélhetően 2023-ig kitolható – felkészülésre. Az, hogy ekkor a MÁV-START és a GYSEV személyközlekedési ága önállóan is versenyképes legyen, és így viszonylag mérsékeltebb anyagi terhet jelentsen az államnak, magyar államérdek is. Itt csak emlékeztetnék arra, hogy az EU-tagságra csak lassan készülő szerbek teljesen szétválasztották a teher- és a személyszállítási szolgáltató vasúti cégüket az infrastrukturális szolgáltatótól, és feleakkora vasúti hálózataukra harmadakkora létszámot karcsúsítanak rá néhány éven belül, mint mi.

Taxikérdés

Szintén nagy jelentőségű esemény volt azoknak a jogszabályoknak a megalkotása és életbe léptetése 2015-ben (majd korrekciókkal 2016 elején), melyek révén a taxis és más személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan rögzítettük azokat a peremkondíciókat, melyekkel az egyébként örvendetesen új technológiákat alkalmazókat e területen is úgy engedjük be a piacra, hogy ezzel egyenlő feltételeket szabunk minden szereplő részére. Ebbe a verseny tisztasága érdekében beleértjük az önkormányzatok által meghatározott működési feltételeket is (például a tarifákra vonatkozóan), amit a szolgáltatóknak szintén teljesíteniük kell.

NEMZETKÖZI KIHÍVÁSOK ÉS SIKEREINK

EU Közlekedési Tanács kihívásainak kezelése

Az elmúlt időszak legnagyobb sikereit és tényleges eredményeit itt tudtuk könnyen érzékelhetően felmutatni, bizonyítva, hogy a szakdiplomácia kiemelkedően fontos, azt a szakterületen – ahol mélyebben látjuk a versenyképességünket érintő tényezőket – kell integránsan végrehajtani, és ezzel lehet kölcsönösen segíteni a külgazdasági érdekeinket is.

Kormányzati ciklusunk legelején külön gondot jelentett az, hogy a szociális dömpingekre hivatkozva a német törvényhozás – a kormányban a szociáldemokraták javaslatára – meghozta a minimálbérre vonatkozó szabályozást, kiterjesztve azt a közlekedésre is. Ez különösen érzékenyen érintette a közép-európai közúti fuvarozási szektort, melynek fejlődési terepe a nyugat-európai piacon vagy a kelet-nyugati piacon történő szállítmányozás. A visegrádiak vezetésével a közép-európai tagállamok bizonyították, hogy nincs szó dömpingről, a sofőrjeink betartják a vezetési időkorlátokat, fizetésük pedig magasabb, mint a nemzeti átlag, és nincs szó külön munkáltatói bérszubszencióról a nemzetközi fuvarozásukban. Más tagállamok – elsősorban a franciák – is fellépést fontolgatnak szociális dömpingre hivatkozással. Sikernek könyvelhető el, hogy ezeket a fellépéseket eddig vissza tudtuk szorítani, restriktív tagállami gyakorlat a vállalkozóink ellen eddig nem volt.¹³ (Nem kizárt, hogy az esetünkben szintén sikeres, a határon átnyúló vonatközlekedésnél is felbukkannak hasonló vá-

dak, tehát a kérdést elvi síkon és magas szinten kell megvédenünk az EU Tanácsban vagy az Európai Parlamentben.)

A hazai forgalomra szorítva Violeta Bulc asszony (közlekedésért felelős bizottsági tag) beleegyezését megkaptuk arra, hogy az idei évtől kezdve már 18 éves kortól teherautóra ülhetnek a fiatalok, sőt 21 éves kortól ezt a lehetőséget autóbuszra is megteremtettük. (Az egyik vonatkozó EU-irányelv ezt mindkét esetben három évvel későbbi életkorban engedi meg.) Ezzel nagyobb utánpótlást biztosítottunk a piacról hiányzó 6000 teherszáz és 600 buszszáz munkába állásához, melyre – mint jeleztem – egy 5 milliárd forintos egyszeri gyorsított képzést is elindítottunk az NGM pártfogásában, és napirenden van a tehergépkocsi-vezetői szakma képzési presztízsének emelése is, ami további előfeltétele a magyar hivatásos vezetők itthon tartásának.

Szintén fenyegető helyzet volt a Volkswagennél kirobbant ún. Dieseldgate esetleges túlpörgése – melyet európai baloldali és zöldpárti képviselők nagyon szerettek volna elérni –, vagyis a motorgyártás indokolatlan korlátozása és átmenet nélküli szigorú rendszer bevezetése, ami jelentősen visszafogta volna a gépkocsigyártásokat. Szerencsére ebben a visegrádi országok nagyon határozottak voltak, és a Tanács kebelén belül sikerült visszaverni a túlzó korrigáló intézkedéseket, hiszen mi vagyunk a kontinens legnagyobb motorgyártói, és az összeszerelésnek is nagy a nemzetgazdasági szerepe.

Azt is nagy sikernek látom, hogy a negyedik vasúti (liberalizációs) csomagban a lényegében megfeneklett viták kompromisszuma a magyar pozíció körül bontakozott ki, hiszen a vasúti infrastruktúrát üzemeltető társaságok szervezeti-vezetési rendszerében és a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés területén is a mi pozíciónk jelentette a középvonalat és érdekeink érvényesülését.

Hazánk kiemelkedően teljesített az összeurópai hálózatok építését elősegítő ún. CEF-projektek pályázatainál, hiszen már az idén sikerül lekötni a teljes nemzeti keretünket (több mint 1 milliárd euró erre a pénzügyi időszakra), és megkezdődnek a tényleges munkálatok is.

Kétoldalú szakdiplomáciai lépések

Vállalkozásaink külső területen történő megvédése mellett természetesen a belső versenyképességet is növeljük a nemzetközi kapcsolatokban. Ezért olyan kétoldalú fuvarmegállapítást kötöttünk a legfontosabb nem uniós partnereinkkel, amely révén a két fél a paritás felé halad, vagyis akkora kvótákat kapnak a mi közúti fuvarosaink, mint a kétoldalú piacot domináló partnerfuvarosok, akiknek fokozatosan át kell térniük a fizetős útvonalengedélyek felé, amivel a piaci hozzáférésük¹⁴ előnyeit egyensúlyozzuk ki. A legfontosabb partnerek közül az oroszokkal, beloruszokkal már az idei évtől kiépült egy működő új rendszer alapja – csak emlékeztetnék arra, hogy a lengyelek gyakorlatilag fuvarosháborúba keveredtek az oroszokkal –, és a konstruktív tárgyalásokon elindultunk a középtávú rendezés felé a törökökkel és az ukránokkal is. (A nem fizetős engedélyekkel való gyakorlatilag korlátlan magyarországi belépés

rendszerétől a nagyobb számú fizető kontingensek felé mozgunk itt is, természetesen ezzel párhuzamosan egyoldalúan csökkentjük a magas tranzitdíjakat, valamint a visszaélések elkerülésére a fuvarengedélyek és megfelelő fuvardíjak fizetésének ellenőrzését és regisztrálását elektronikus rendszerrel kiegészítve is megkezdjük.) Az idei év átmenetével és folyamatos tárgyalásokkal ki tudjuk alakítani a végleges rezsimet, de ez fuvarosaink védelme érdekében csak a fokozatosság elvével, és nem egyoldalú azonnali önfeladással valósítható meg.

Nemzetközi kapcsolataink sikerei közé tartozik, hogy a CEF-pályázatok révén való autópálya-összeköttetést valósítunk meg Pozsony és Ljubljana irányába azzal, hogy ezeken a határszakaszokon négysávosítunk.¹⁵ Átadtuk az első autópálya-összeköttetést Romániával Nagylaknál, és elindult az észak-erdélyi autópálya-építési folyamat a határ mindkét oldalán. Ehhez kapcsolódó siker az is, hogy szoros magyar–lengyel egyeztetéssel és a szlovákok bevonásával újraterveztük az ún. Via Carpatia-vonalat,¹⁶ melyhez a legnagyobb lökést az adja, hogy a magyar szakaszokon és a románoknál Nagyvárad utánig a finanszírozás garantáltan még ebben az EU-s pénzügyi finanszírozási ciklusban rendelkezésre áll. A határ menti gyorsforgalmi összeköttetések terén viszont kihívást jelent, hogy az ukrán fél Beregdédánál, a szlovák fél Parassapusztánál nem garantálta a nyomvonal folytatását. Szentgotthárd felé is némi késéssel tudjuk elindítani az építkezést, a magyar szakasz kétszer kétsávosra történő – egyébként örvendetes – újratervezésével. A horvátokkal is nehezen lehet elfogadtatni, hogy a kizárólag finanszírozási – és nem elvi – nehézségeikkel együtt is fel kell vonulniuk autópályával a baranyai határra már a következő években, teljesítve a daytoni ígéretet Bosznia-Hercegovina európai folyosókba történő bekapcsolásáról.

A nemzetközi vasútépítések terén reménnyel tölt el, hogy az osztrák szakaszon gyorsul majd a személyvonat-közlekedés Bécsig, és elindult a horvát és szlovén határ felé a magyar gyorsítást célzó korszerűsítés az európai folyosókon. Megadjuk az első, de döntő lépést a temesvári vasút helyreállításához azzal, hogy Szegeden lesz újra vasúti híd a Tiszán. (Az eredetét még az amerikai légierő bombázta le 1944 nyarán.) Megnyitottuk – köszönet érte néhai Berta Krisztina belügyminiszteri államtitkár aszszonynak – a Röske II (rég) közúti átkelőt a nyári csúcsgazdálkodásra, ami lehetővé teszi a napi ingázóforgalom beengedését a Tisza mente két része között, és a külgazdasági tárcát támogatva szorgalmaztuk minden fronton további új határátkelők nyitását a román, horvát vagy a szerb határszakaszon.

Komoly sikernek mondható az is, hogy olyan szerződéseket kötünk Brüsszel tartózkodó magatartása mellett, amelyek révén lehetővé válik Budapestről például Bakuba vagy Aszstanába repülni, ha erre lesz piaci alapon jelentkező. Bakura, úgy tűnik, már van. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre rekordszámú utas, több mint tízmillió személy érkezett tavaly, és újraindul, illetve újraindult a transzkontinentális közlekedés Kínával és Kanadával. Külgazdasági szempontból még talán az USA és Korea/Japán hiányzik, de remélhetőleg ebben is lépni tudunk, a magunk részéről a szükséges szerződéses viszonyt rendeztük.

A légügyi sikereknél külön kiemelném, eddig még nem volt precedens arra, hogy az Uniót bármelyik tagállam is arra kérje, hogy nem tagállamok irányába alkalmaz-

hasson közszolgáltatást. A magyar kormány döntése értelmében most ezt az egyébként az európai szabad repülési övezet részeseként működő nyugat-balkáni desztinációkkal¹⁷ megvalósítjuk. Néhány hónap leforgása alatt azonban nemcsak a vonatkozó öt nyugat-balkáni államtól szereztük be a hozzájárulásukat ahhoz, hogy ezt mi bonyolítsuk le, hanem a légügyekben nagy kompetenciájú Bizottság magához képest – nyomásunkra – nagyon gyorsan, öt hónap alatt megadta írásbeli véleményét ahhoz, hogy milyen – nemzeti, de az uniós irányelveket is figyelembe vevő – jogalappal írjuk ki az erről szóló pályázatot. Politikai szinten véglegesen 2016 márciusában, meghatározott úti célok ismeretében kidolgoztuk az ehhez szükséges dokumentációkat, és így lehetővé vált, hogy meghirdetve a pályázatot, még ez év nyarán elinduljanak az első járatok. Ez nemcsak bravúr, hanem egy jó precedens lesz ahhoz, hogy más célállomásokkal gyorsabban is megvalósítsunk közvetlen légi összeköttetést, olyan utakat szervezhessünk állami monopóliumadással és pénzügyi támogatással, melyeket a piac jelenleg nem visz el, mindezt úgy, hogy Brüsszel erős jogosítványaival feleslegesen vitába nem keveredünk.

Kiemelkedő és megtisztelő feladat volt kinevezett főtárgyalóként a Budapest–Belgrád-vasútvonal rekonstrukciójáról szóló nemzetközi szerződés kitárgyalása néhány hónap alatt úgy, hogy a magyar diplomácia a politikai peremfeltételeket előzetesen a kínaiakkal és szerbekkel magas szinten kidolgozta. Mindezt megfeszített csapatmunkával, a kínaiak más régiós – afrikai és ázsiai – helyzetekhez mért kezdeti tárgyalási formulájával¹⁸ kellett úgy megvalósítani, hogy az a magyar jogrendnek is megfeleljen, és Brüsszelnek is be lehessen nyújtani a kötelező tájékoztatás jegyében.¹⁹ Reméljük, hogy a pénzügyi és kivitelezői szerződéseket az illetékeseink – az NGM és a MÁV – is sikerrel tető alá tudják hozni a kínai partnerekkel, mert a kormányközi szerződés csak így lehet igazán élő megállapodás. A szerződéssel és az építkezéssel hozzájárulhatunk ahhoz, hogy 2030-ra a vasúti összeurópai törzshálózatainkon a megkövetelt új színvonalon és kompatibilitással végezzünk a munkálatokkal. Ehhez nem lesz elegendő az addig vélhetően biztosított európai forrás, vagyis alternatív partnerséggel²⁰ lendítjük elő a határidő teljesítését. A szerződést január első felében parafálva nyújtottuk be a kormánynak, mely azt vita nélkül továbbította az Európai Bizottságnak, majd ratifikálás céljából márciusban a Magyar Országgyűlésnek is benyújtotta, és utóbbi azt áprilisban elfogadta.

A vasúti nemzetközi kooperációk kapcsán nagyszerű eredménynek látom azt, hogy a nyugat-magyarországi GYSEV-hálózatunk egy részének a transzeurópai tehervasút-hálózatba történő bekapcsolása megvalósulhat. (Ez mentesítené az itt bonyolított közúti teherforgalmat, és jó tartaléksatorna lehet a párhuzamos kelet-osztrák vonalnak.) Néhány hónap alatt magyar vezetéssel megindult az egyeztetés a lengyel, szlovák és szlovén partnerekkel, márciusban már benyújtottuk Brüsszelben a közös szándéklevelet, melynek jóváhagyása még idén várható. (Korábban szerettük volna megszervezni Nyugat-Magyarország bekapcsolását egy osztrák érintettségtől tehervasúti folyosóba, de ezt nyugati szomszédjaink – saját szakaszuk piaci védelmére hivatkozva – megghiúsították.) Az új folyosóval lehetővé válik a lengyel–belorusz határtól Szilézián át, Pozsony és Kassa–Miskolc érintésével (két ágon) úgy eljutni Koperig (a

legnagyobb magyar árumennyiséget kezelő adriai kikötőig), hogy ahhoz csupán egy engedélyezésre van szüksége a szállítónak. Továbbá az európai fejlesztési lehetőségekhez is jobban hozzáférhet így a szakasz. A Zalaszentivánig történő villamosítással már az év végétől korszerűen és gyorsan átjárhatóvá tesszük ezt a nyugat-magyarországi részt, így nagyobb tranzit pályabevételeket és Koper még gyorsabb elérését remélhetjük a magyar kormány stratégia céljainak megfelelően.

Az újszerű és szakdiplomáciai értelemben is nagyszerű magyar–szerb kapcsolatok jegyében, az elmúlt évben a szerb kollégákkal kitárgyaltuk és tartalmilag véglegesítettük az új, nemzetközi Tisza Egyezményt, melyet, aláírása esetén, csatlakozásra megnyitunk valamennyi Tisza menti országnak. Ezáltal remélhetőleg könnyebbé válik a forgalom a Tiszán, és ez a fejlesztéseknek²¹ is lökést ad, valamint nemcsak Szegedig lehet része a folyó a transzeurópai hálózatnak.

Az utóbbi sikereket azért emeltem ki, mert – bár tapasztalat híján ezt nem mindenki látja át – az eredményeknek tartósnak kell lenniük mind a magyar, mind az európai jogrend szempontjából, de mindig a magyar érdekek maximális figyelembevételével. Nagy meglepéssel szemlélhetjük, hogy a Budapest–Belgrád vasúti rekonstrukciós megállapodás tárgyalási eredményeiről mind a kínai kormány, mind a szerb fél – akik szintén kidolgozták a vonal szerbiai része kínai segítséggel történő felújításának dokumentumait – elismeréssel nyilatkozott.

Szimbolikusan is nagy vívmány, hogy a magyar–szlovák Duna-szakaszon egy olyan új közúti híd épül Komáromnál – idei kivitelezésbe adással –, mely a legnehezebb teherautó-forgalom kezelésére is alkalmas az M1-es autópályánk és Dél-Szlovákia felé (a Mária Valéria híd ezt nem teljesíti, a vámoszabadi átkelő pedig már korosabb, és több lényeges forgalmi áramlatból is kiesik). Ez mentesíti a vámoszabadi hidat is, a településhez egyébként két éven belül egy újabb győri elkerülő utat fogunk átadni.

Kerékpáros diplomácia

A kerékpározás területén a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi funkciók mellett azt is kiemelném, hogy tovább folyik azoknak az európai bringás folyosóknak a fejlesztése, melyek a szomszédos országok felé szinte helyi népi mozgalomként – „két keréken hét határon” – kapcsolnak össze minket a hét külső határunk mindegyikénél.²² Remélhetőleg ez nemcsak a turizmusban és a sport erősítésében, hanem a hivatásforgalomban is segít majd a jövőben.

ÉS VÉGÜL AZ INDULÓ NAGY FEJLESZTÉSEK

Vasútépítés

Az elmúlt bő másfél évben sikerült lezárni több száz kilométer útépítést, vasútfelújításokat fejeztünk be például Vác, Békéscsaba vagy a Balaton déli partja felé. Újdonság, hogy a személyközlekedésben a biztonsági rendszerek átépítésének befejezése után –

remélhetőleg 2018-tól – már lehetővé válik több szakaszon is a 140, sőt a 160 km/h sebesség elérése is, ami nemcsak Magyarországon példa nélküli, hanem már gyorsabb és vonzóbb is a gyorsforgalmi utakkal szemben.

Az eddig sok sebből vérző esztergomi vasúton is megindult a forgalom azzal, hogy két év múlva, már új típusú motorvonaton történő közlekedéssel, gyorsabb és kényelmesebb forgalom lesz a villamosítás befejeztével. Ez lesz az első olyan 21. századi elővárosi prototípusú közlekedés, melynél az összes lehetséges moduláris kapcsolódást – P+R-villamos, HÉV, metró, helyi buszpályaudvar Esztergomnál – felvonultatjuk a korszerű biztonsági és tájékoztatási rendszerekkel együtt, amely vonzóvá teszi ezen rendszer használatát. (Az utasforgalom már most emelkedett a felújítás előtti helyzethez képest.)

A vasúti felújításoknál, a már említett belgrádi vonal magyarországi szakasza mellett, a százhalombattai elővárosi vonal rekonstrukciója elindul idén, de reményeink szerint gyorsan követi a gödöllői–hatvani felújítás is, és hazai újdonságként megjelenik a villamosvonal- (ún. tram-train) fejlesztés is Szeged és Hódmezővásárhely között. Néhány hónapon belül meglesz a Ferihegyi repülőtér fővonalai bekapcsolásának tervdokumentációja, és kezdhetjük a kivitelezést. Hamarosan elkészülhet a déli összekötő híd elővárosi közlekedésbe vonásának terve is. Lezártuk a GYSEV két közlekedésbiztonsági projektjét; reméljük, a MÁV is hamarosan követi majd ezt.

Közúti fejlesztések

Közúti fejlesztéseink egyik nagy velejárója (újdonsága), hogy megalkottuk az ún. gyorsút olyan műszaki paramétereit, melyet felhasználva jóval olcsóbban, és így a várható forgalomhoz is jobban igazítva tudjuk több szakaszon bekötni majd a megyeszékhelyeket és fontos ipari városokat a gyorsforgalmi rendszerbe. Kétszer háromsávós lett az M0-s déli szakasza, és idén Szombathely is bekapcsolódik a magyar gyorsforgalmiút-hálózatba.

Emellett azonban sikerült olyan megállapodásokat is véglegesíteni, melyek révén hamarosan letesszük az első alapkövet a keresztirányú tranzitforgalmat is segítő gyorsforgalmi utakra (M8-as és M4-es), különös tekintettel a nagy tranzitigényt és bevételt hozó román vagy osztrák viszonylatra. Bár a gyorsforgalmiút-fejlesztések eleinte értelemszerűen erősítik a Budapest-centrikusságot, de a hetvenes évek Benelux modelljét követve megvalósul a legfontosabb csillag formájú összeköttetés-rendszer, és 2020 után elindulhat a jelentősebb vidék–vidék keresztirányú összeköttetés (például M9-es és M8-as), amely enyhíti a főváros-központúságot. Ebben már most segít a vidéki életképes nemzetközi repülőterek – Hévíz, Debrecen – állami fejlesztése a Modern Városok Programon belül. (Hamarosan meglesz a debreceni repülőtér autópályához történő rákötése is.) Remélhetőleg idővel minderre működési fenntarthatósággal válaszolnak ezek üzemeltetői. Hasonlókat remélhetünk a buszos és vasúti tömegközlekedés találkozásával az előbbieken említett intermoduláris csomópontokban, melyek egy része a közeli időszakban már átadásra is kerülhet.

JEGYZETEK

- ¹ A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program összesen 1,8 milliárd eurót kapott 2020-ig, ehhez jön hozzá a Versenyképes Közép-Magyarorszáért Operatív Program 545 millió eurós teljes összege, de ebből csak néhány százalék jut közvetlen infrastruktúra-fejlesztésre, a Vidékfejlesztési Programban (4,066 milliárd euró) pedig csak a tanyai bekötések jöhetnek szóba.
- ² Mintegy 2300 milliárd forintról 1200 milliárdos nagyságrendre az új Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban, aminek magyarázata (szerintem helyesen) az, hogy nagyobb szerepet kapott a közvetlen vállalati fejlesztés a magyar programozásban. Ez a magyarázata többek között annak is, hogy az 1010/2015. számú kormányhatározat elindította a költségvetési fedezetű gyorsforgalmiút-fejlesztést.
- ³ Az EU 2013. decemberi rendeletei alapján 2030-ig magasabb szintre kell hozni nemcsak a területünkön átmenő folyosókat és az ott kijelölt törzshálózatot, hanem új építkezéseket is meg kell valósítanunk főleg a gyorsforgalmi útszakaszokon, amire nem biztos, hogy az EU forrásai elegendők lesznek a magas költségek miatt.
- ⁴ A Nemzeti Közlekedési Stratégiának a kormány által 2014 augusztusában elfogadott változata rögzítette a jelenlegi ciklus végéig a megyeszékhelyek és néhány nagy ipari centrum (Szentgotthárd, Ózd, Záhony) gyorsforgalmi úttal való elérését, illetve az autópályák országhatárig történő megnyújtását.
- ⁵ A kormány 2016. március 23-án benyújtotta a parlamentnek az erről szóló magyar–kínai kormányközi keretmegállapodást.
- ⁶ Az EU elfogadott vagy véglegesítés előtt álló jogszabályai szerint, a helyközi buszos és vasúti személyszállításnál néhány éven belül versenyeztetni kell a pályázókat, nem lehet a szolgáltatást monopóliumban hagyni.
- ⁷ Jellemző, hogy 1999-ben és 2014-ben is, az egy főre jutó reál-GDP alapján, mind a négy magyar fejletlen régió – Dél-Alföld, Dél-Dunántúl, Észak-Magyarország és Észak-Alföld – az uniós átlag 50%-a alatt maradt, de itt található még néhány lengyel, hosszabb távon több román és bolgár régió is.
- ⁸ A kormány az új rendszer bevezetésének tényleges tapasztalatai alapján 2015 januárjában döntött úgy, hogy csak az országos hálózattal összefüggő és alternatív nem matricás főúti összeköttetés esetén teszi fizetővé a pályákat, így Vas megyében csak 2017. január elsejétől várható a matricarendszer bevezetése, de most nincs ilyen szakasz Nógrád, Jász-Nagykun-Szolnok és Békés megyében sem.
- ⁹ Itt csak annyit említenék, hogy függetlenül attól, hogy valaki hova születik, vagy hol él, az állam ugyanazt az oktatási, egészségügyi, ügyintézési vagy közlekedési szolgáltatást nyújtja állampolgári alapon.
- ¹⁰ 2015 szeptemberében Varga Mihály miniszter úr és Wáberer György MKFE-elnök 5 milliárd forintos képzési programról írt alá szerződést.
- ¹¹ Kivéve az M0-ás déli szakaszát, ahol ezt az uniós finanszírozási konstrukció miatt még öt évig nem tehetjük meg, illetve az M0-ás keleti szakaszát, melyet akkor vonunk be a HD-UD-rendszerbe, ha az EU-val lezártuk a díjszint egyeztetését, legkésőbb 2017. január elsejével.
- ¹² A legalább négygyermekes családoknál és a korlátozott mozgásképességűek mikrobuszos utazásánál viszont visszatérítjük az emelés mértékét, a vállalkozók pedig elsősorban a változatlan árú éves bérletet használják mikrobuszos személyszállításra.
- ¹³ Valamennyi 2004-ben és később csatlakozott tagállamot, valamint Görögországot is sikerült közös fellépésre bírni egy magyar–lengyel összefogással, és a Bizottság 2015-ben konkrét lépéseket tett a német kormány ellen indítandó kötelezettségszegési eljárásra, ami fegyelmezően hatott nemcsak Berlinre, de más tagállamokra is azért, hogy egyoldalú nemzeti szabályozási lépéseket ne léptessenek életbe, ugyanakkor az uniós szintű szociális szabályozásnál ez a gond a következő időszakban még előbukkan majd.
- ¹⁴ Általában a kétoldalú piaci szállítások 70-80%-át a partnerek uralják ezen országok esetében.
- ¹⁵ A Vácig tartó M2-es szakasz négy-sávossá tételével – melyet Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Operatív Programunkból tervezünk megvalósítani a következő években – valamennyi matricás szakaszunk biztonságos kétszer kétsávos lesz.

- ¹⁶ Már 2000 és 2010 között is felmerült a litván határtól a kelet-lengyel határ menti területeken dél felé húzódó gyorsforgalmiút-összeköttetés megteremtése, de ez most az új lengyel kormány hivatalba lépésével kapott igazán nagy lendületet. Magyarországot a Rzeszow–Kassa–Miskolc–Debrecen–Nagyvárad vonal érinti, de az új lengyel kormány szeretné a vasúti összeköttetést is megerősíteni Kassa és Miskolc felé.
- ¹⁷ A kormány márciusi határozatával vált egyértelművé, hogy Podgoricába, Tiranába, Prištinába, Szarajevóba, Szkopjéba indítunk állami támogatással légi járatokat, melyet a győztes pályázó négy évig köteles üzemeltetni úgy, hogy nem lesz vetélytársa a vonalon.
- ¹⁸ A kínai kormány először tárgyalt ilyen típusú kormányközi szerződésről EU-tagállammal.
- ¹⁹ Mivel az alapvető háromoldalú – magyar–szerb–kínai – politikai egyezség alapján, a magyar szakasz építését is a fővállalkozói közbeszerzés meghirdetése nélkül fogjuk lebonyolítani – a tényleges részmunkákra kell majd pályázni –, a kormányközi szerződést mind az EU Bizottságnak tájékoztatásul, mind a Magyar Országgyűlésnek jóváhagyásul be kellett nyújtani.
- ²⁰ Eddig minden lényeges vasúti építkezést uniós forrásból finanszíroztunk.
- ²¹ Számunkra nagyon lényeges a teherszállítás legalább Szegedig, de az már nagyon sokat segíthet, ha egészen Tokajig lehetővé válik a kis merülésű turistahajók felhajózása azzal, hogy minden EGT-ország hajójának ingyenes lesz a folyóhoz való hozzáférés.
- ²² Délen és nyugaton az ún. Vasfüggöny-kerékpárút kiemelkedő, de nagy európai szerepe lehet a római limessel párhuzamosan a Duna folyó mellett futó 6. kerékpáros folyosónak is, valamint a Tisza-tó hasonló bekapcsolásának.