

Budapest, 2007. október 2.

Dr. Kóka János
gazdasági és közlekedési miniszter
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Budapest

Tárgy: Közérdekű bejelentés a magyar gazdaság szállítási igényességéről

Tisztelt Miniszter Úr!

A magyar gazdaság szállítási igényessége az utóbbi időszakban évről évre növekedett, ami nagy valószínűséggel kedvezőtlenül hat országunk versenyképességére. Kérem, hogy szíveskedjék a helyzetet megvizsgálni, és amennyiben szükséges, a megfelelő intézkedéseket mielőbb megtenni.

A témával kapcsolatos részletesebb elemzésünket mellékelem.

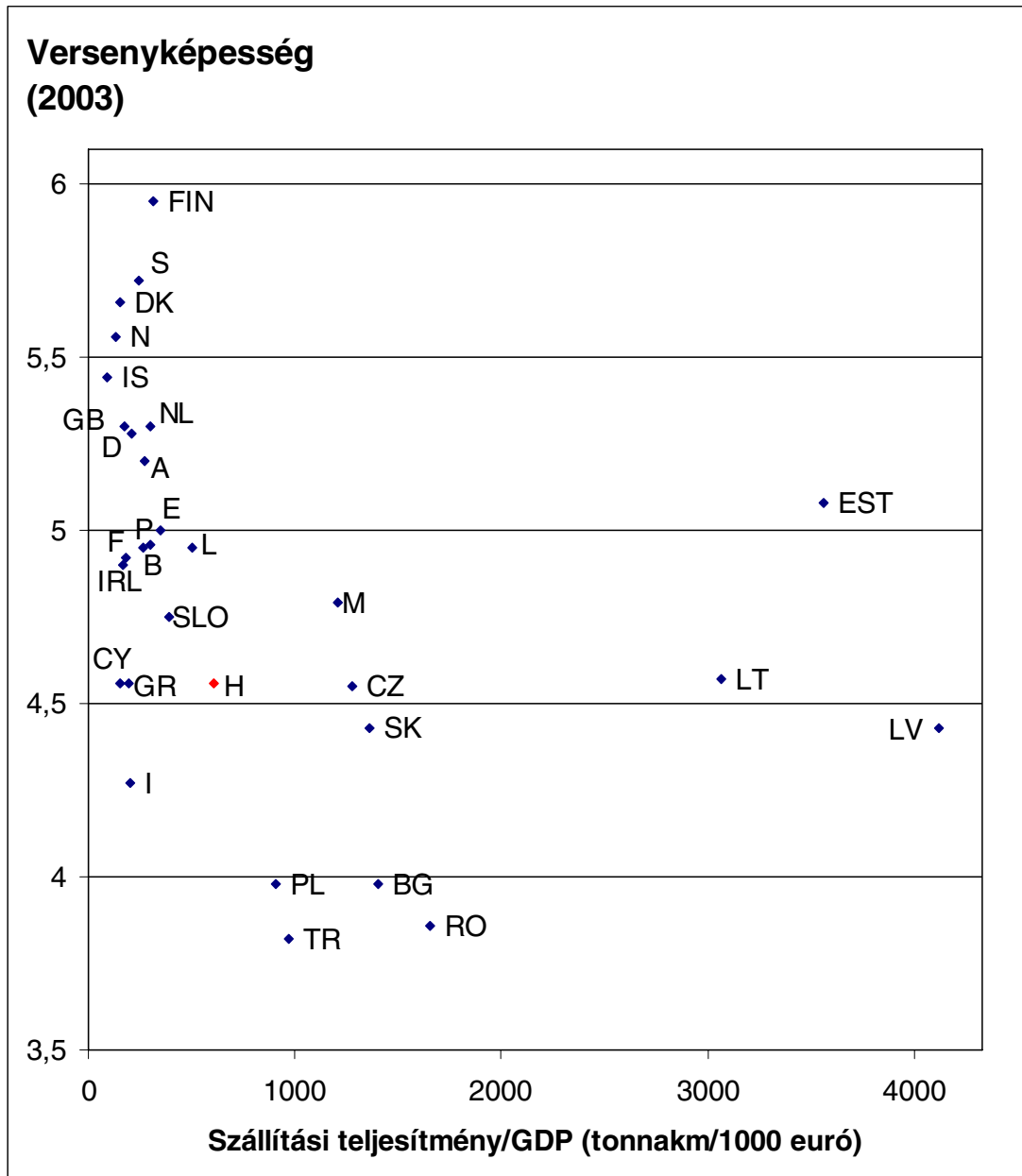
Kérem, hogy a vizsgálat eredményéről és döntéséről tájékoztatni szíveskedjék.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök

A versenyképesség és a szállítási igényesség kapcsolata

Vizsgálatunkban 30 európai ország versenyképességét és gazdaságának szállítási igényességét hasonlítottuk össze a 2003. évre vonatkozóan. Továbbá megvizsgáltuk Magyarország szállítási igényességének alakulását az elmúlt 5 évben.*

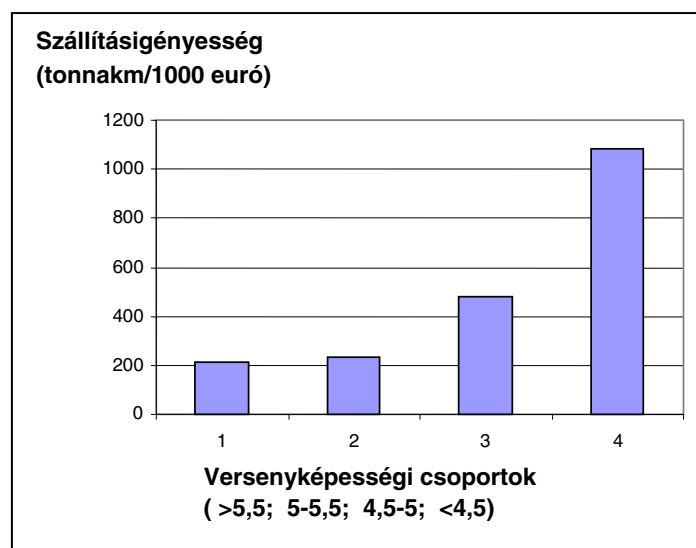


1. ábra: 30 európai ország szállítási igényességének és versenyképességének kapcsolata

* A szállítási teljesítményre és a GDP-re vonatkozó adatok forrása az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (www.eea.europa.eu), illetve az Európai Statisztikai Hivatal (ec.europa.eu/eurostat), valamint a Központi Statisztikai Hivatal (www.ksh.hu). A gazdasági versenyképességi besorolás forrása a Világgazdasági Fórum (www.weforum.org) Globális Versenyképességi Jelentése (Global Competitiveness Report, GCR).

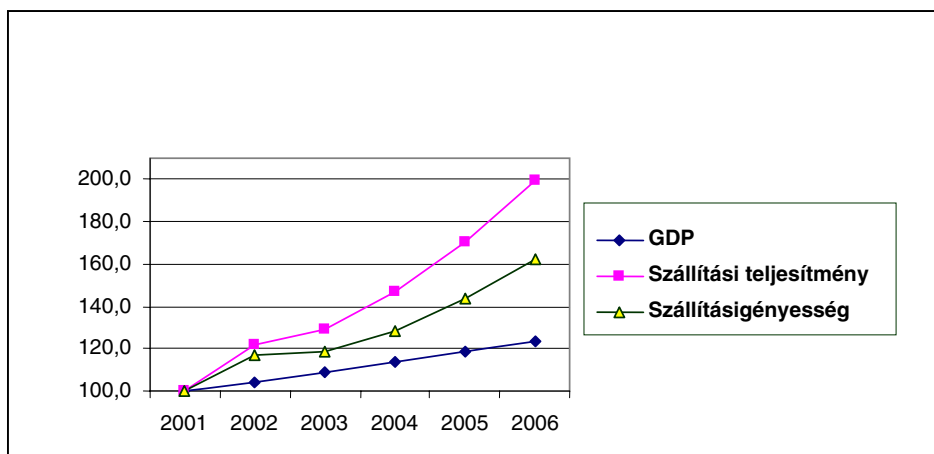
A Magyarországnál magasabb versenyképességgel rendelkező országok 84 százalékában kisebb a bruttó hazai termékre (GDP-re) vetített szállítási teljesítmény, mint hazánkban (ld. az 1. ábrát!). Ha a különleges gazdaságpolitikai, földrajzi adottságokkal bíró, egységesen kiugróan magas szállítási igényességű kis balti államokat nem vesszük figyelembe, akkor már csak a szintén egyedi adottságokkal rendelkező Málta az egyetlen ország, mely nálunk magasabb versenyképességű és ehhez nagyobb szállítási igényesség társul. A hazánkhoz közel azonos versenyképességű országok közül pedig csak Csehországnak és Szlovákiának magasabb a szállítási igényessége, mint Magyarországnak. A Magyarországnál alacsonyabb versenyképességű országok 87,5 százalékának viszont magasabb a szállítási igényessége, mint nekünk.

A negatív összefüggést igazolják az azonos versenyképességi osztályba tartozó országok átlagos szállítási igényességi értékei is, melyeket a 2. ábra mutat be. (Az ábra különleges gazdaságföldrajzi adottságú három kis balti állam, Észtország, Lettország és Litvánia adatai nélkül készült.)



2. ábra: A hasonló versenyképességű országok szállítási igényessége

Hazánk gazdaságának szállítási igényessége az elmúlt években egyre növekedett. A KSH adatai szerint a közúti, vasúti és vízi teherszállítás (tonnakilométerben kifejezett) teljesítménye 2001 és 2006 között a kétszeresére nőtt (3. ábra). A növekmény döntően a környezetet nagyobb mértékben terhelő és energiaigényesebb közúti áruszállítás 144 százalékos (azaz csaknem két és félszeres) bővüléséből adódik. Ebben az időszakban a GDP 23 százalékkal emelkedett. Az ország szállítási igényessége (az egységnyi termék előállításához szükséges szállítási teljesítmény) tehát 62 százalékkal nőtt.



3. ábra: A szállítási teljesítmény (tonnakm), a bruttó hazai termék és a szállításigényesség alakulása Magyarországon 2001 és 2006 között (2001=100)

Bár egy ország gazdaságának szállításigényessége több tényezőtől is függ, a fentiek alapján megkockáztatnánk két következtetés levonását. Az egyik az, hogy minél versenyképesebb egy ország, annál kisebb gazdaságának a szállításigényessége. A másik pedig az, hogy hazánk szállításigényessége az elmúlt 5 évben jelentősen növekedett, ami a gazdasági versenyképességünk viszonylagos romlására utal.

Következtéseink helyességének alaposabb alátámasztására (esetleg megcáfolására) további elemzések szükségesek. Ezeknek elvégzését viszont sürgetőnek tartjuk, hiszen amennyiben feltevéseink helyesnek bizonyulnak, a kormánynak haladéktalanul cselekednie kell a kedvezőtlen folyamatok visszafordítása érdekében.

Budapest, 2007. szeptember 28.

*Lukács András – Pál János – Pavics Lázár
Levegő Munkacsoport*