

Az áruszállítás közútról vasútra történő átterelésének lehetőségei Magyarországon

**A tanulmány a Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet
(Institute for Transportation & Development Policy, ITDP, New York)
megbízásából készült**

Szerzők:

***Kiss Gyula (1., 2. és 3. fejezet)
Lukács András (4. és 5. fejezet)***

Szerkesztette: Lukács András

2010. június

Levegő Munkacsoport

1465 Budapest, Pf. 1676 • Telefon: +36-1-411-0509 • Fax: +36-1-266-0150 •
www.levego.hu

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Helyzetelemzés	4
1.1. Áruszállítási teljesítmények és irányok	4
1.2. A közúti és vasúti áruszállítási versenyhelyzet elemzése	16
1.3. A vasúti árufuvarozás szereplői Magyarországon	20
1.4. A vasúti teherszállítást meghatározó egyes tényezők	21
2. A vasúti fuvarozásra áttérrelhető áruféleségek	29
2.1. A belföldi forgalom	29
2.2. Export-import forgalom	31
2.3. A vasúti fuvarozásra áttérrelhető árumennyiségek összefoglalása	35
2.4. A közútról vasútra terelés feltételei a vasútfejlesztés tekintetében	36
2.5. Példák a vasúti fuvarozást gyengítő, hibás intézkedésekre	39
2.6. A vasúti fuvarozást elősegítő további fejlesztések	40
3. Javaslatok a vasúti áruszállítás versenyhátrányát csökkentő intézkedésekre	44
3.1. A vasúti közlekedésről szóló törvény (Vtv.) módosítása	44
3.2. A pályavasúti közszerződés megkötése	45
3.3. A Vasúti Áruszállítás Szerződési Feltételeire vonatkozó rendelet megszüntetése	45
3.4. A vasútfejlesztési program elemeinek meghatározása	45
3.5. Az állami támogatással megvalósuló új termelőegységek támogatási feltételeinek módosítása	46
3.6. A logisztikai központok vasúti kapcsolata	46
3.7. A meglévő logisztikai központok, illetve a fuvarmegbízók és/vagy -fogadók konténerkezelési képességének megerteremtése	46
3.8. A kombinált fuvarozásnak juttatott állami támogatási keret bővítése	46
3.9. A vasúti pályahasználati díjak csökkentése	46
3.10. Használatarányos útdíj-rendszer bevezetése	47
3.11. A hálózatok szűk keresztmetszeteinek megszüntetése	47
3.12. A nehéz tehergépjárművek hétvégi forgalomkorlátozása	48
3.13. Az adócsalások, adóelkerülések csökkentése a közúti áru fuvarozásban	49
3.14. A közlekedésbiztonsági és hasonló szabálysértések csökkentése a közúti áru fuvarozásban	50
3.15. Az állam által megrendelt szolgáltatások kifizetése	50
3.16. Az autópálya-építéseknek nyújtott jogszabályi előnyök eltörlése	50
3.17. A vasúti teherszállítás kötelezővé tétele bizonyos esetekben	50
3.18. A vasútigazgatási, vasúthatósági adminisztrációs terhek csökkentése	51
3.19. A közutak uniós forrásokból történő finanszírozásának megszüntetése	51
Az 1-3. fejezetekhez felhasznált irodalom	52
4. A közlekedési ágazat európai uniós finanszírozása	53
5. A kommunikáció fontossága	57
6. Következtetések	65

Vezetői összefoglaló

Ez a tanulmány a magyarországi teherszállítás közutakról vasútra való áttérelésének lehetőségeit vizsgálja. (A közúti árufuvarozás hatékonyságának javítása és környezeti hatásainak csökkentése is igen fontos kérdések, ezeket azonban jelen tanulmányunk nem tárgyalja.)

A közúti fuvarozás egységnyi teljesítményre vetítve tízszer annyi energiát és hatszor annyi terület igényel, mint a vasúti, miközben több százszor annyi személyi sérüléssel járó balesetet okoz. Ezért az áruszállítás közutakról vasútra történő áttérelése előnyösen befolyásolná Magyarország környezeti és közegészségügyi állapotát.

A közúti és a vasúti alágazat adja a teherfuvarozási összteljesítmény mintegy 85 százalékát, vagyis a magyarországi áruszállítási szektorban a közúti és a vasúti szállítás közötti verseny a meghatározó. Az elmúlt évtizedeket a közúti alágazat részesedésének folyamatos növekedése jellemezte. Ennek fő oka, hogy egyrészt az állam jelentősen fejlesztette a közúti infrastruktúrát, miközben a vasúti infrastruktúrát hagyta leromlani, másrészt pedig igen jelentős (főleg közvetett) támogatást nyújtott a közúti árufuvarozásnak, miközben a vasúti árufuvarozástól komoly összegeket vont el.

Ez a politika a vasúti gördülőállomány és a vasúti pályák leromlásához vezetett. A MÁV hálózata – jellemzően 210 kN engedélyezett tengelyterhelésével – a leggyengébb láncszem Közép-Európában, szemben a szomszédos országokkal és Nyugat-Európával, ahol a fő szállítási útvonalakon biztosított a 225 kN tengelyterhelés alkalmazása.

Ezen kívül a rendszerváltást követően a nehézipar és a hagyományos kereskedelem jórészt összeomlott Közép- és Kelet-Európában, valamint a (volt) Szovjetunióban, ami jelentősen csökkentette a nagy tömegű áruszállítás iránti igényt.

A közúti fuvarozás igénybevevői tevékenységeik összes költségének még ma is csupán töredék részét fizetik meg. Magyarországon például a nehéz tehergépkocsik minden évben több milliárd euró összegű olyan költséget okoznak, amelyeket nem e haszonjárművek üzemeltetői fizetnek meg, hanem a társadalom egésze. Mindezeket a költségeket be kellene építeni az árakba, az Európai Unió Alapszerződésben lefektetett, „a szennyező fizet” elvnek, valamint a piacgazdaság elveinek megfelelően. Ez egyebek mellett azt jelenti, hogy az új utak építését is ilyen módon kellene finanszírozni, ahelyett, hogy további terheket rónának az Unió adófizetőire. Ezen elvek ellenére az Európai Unió közlekedési támogatásainak jelenlegi szerkezete azokat a magyarországi folyamatokat erősíti, amelyek társadalmilag, gazdaságilag és környezetileg sem fenntarthatóak. Környezetvédő civil szervezetek már jelezték az Európai Bizottság, az Európai Parlament és a magyar kormány részére ezeket a problémákat – érdemi eredmény nélkül. Ismeretes, hogy az Európai Bizottság számos alkalommal megpróbálta elutasítani a nemzeti kormányok azon igényeit, amelyek csupán bizonyos üzleti körök rövid távú érdekeit veszik figyelembe, és amelyek hosszú távon nem fenntarthatóak. A Bizottság végül azonban túlságosan engedékenynek bizonyult a nemzeti kormányok nyomásával szemben, jóllehet ezek az igények sértik az Európai Unió piacgazdaságra, környezetvédelemre és fenntarthatóságra vonatkozó alapelveit, sőt, jogszabályait is.

A jelen tanulmány részletesen elemzi a különböző áruféleségek közútról vasútra való áttérelésének lehetőségeit, és arra a következtetésre jut, hogy rövid távon – jelentős átalakítások (ideértve az árki alakítás megváltoztatását is) és beruházások nélkül – a közutakon szállított árumennyiségnek 2-3 százaléka terelhető át vasútra. Megfelelő intézkedésekkel azonban ez az arány 12 százalékra emelhető. Mivel ez az átcsoportosítás elsősorban a nagyobb távolságú fuvarokat érintené, tonna-kilométerben ez jóval nagyobb mértékű átcsoportosítást jelent, és elérheti a 25-30 százalékot. Ez pedig már jelentősen hozzájárulna közlekedés okozta környezetterhelés mérsékléséhez. Ennek a célnak az eléréséhez mindenképp megfelelő árazási rendszert kellene kialakítani, ahol a közúti fuvarozás megfizetné tevékenysége minden költségét, a vasutat pedig kárpótolnák azokért a veszteségekért, amelyek a magyar kormányok elmúlt évtizedekben folytatott hibás árki alakítási és beruházási politikája miatti piactorzulásból erednek.

1. Helyzetelemzés

1.1. Áruszállítási teljesítmények és irányok

Magyarországon – viszonylag kis területen – 4 páneurópai vasúti és 2 ERTMS (Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer, European Rail Traffic Management System) folyosó halad át, amelyek Nyugat-Európa–Balkán, illetve Délnyugat-Európa–FÁK összeköttetéseket tesznek lehetővé.

Magyarország közlekedési hálózata Budapest központú, sugaras elrendezésű. Mind a vasúti, mind a közúti hálózatban hiányoznak vagy gyenge színvonalúak a keresztirányú összeköttetések. Az alaphálózat sűrűsége megfelelő, azonban műszaki kiépítése, állapota a legtöbb esetben nem felel meg a forgalmi igényeknek, és jelentősen elmarad az EU-15 (a régi tagállamok) átlagától.

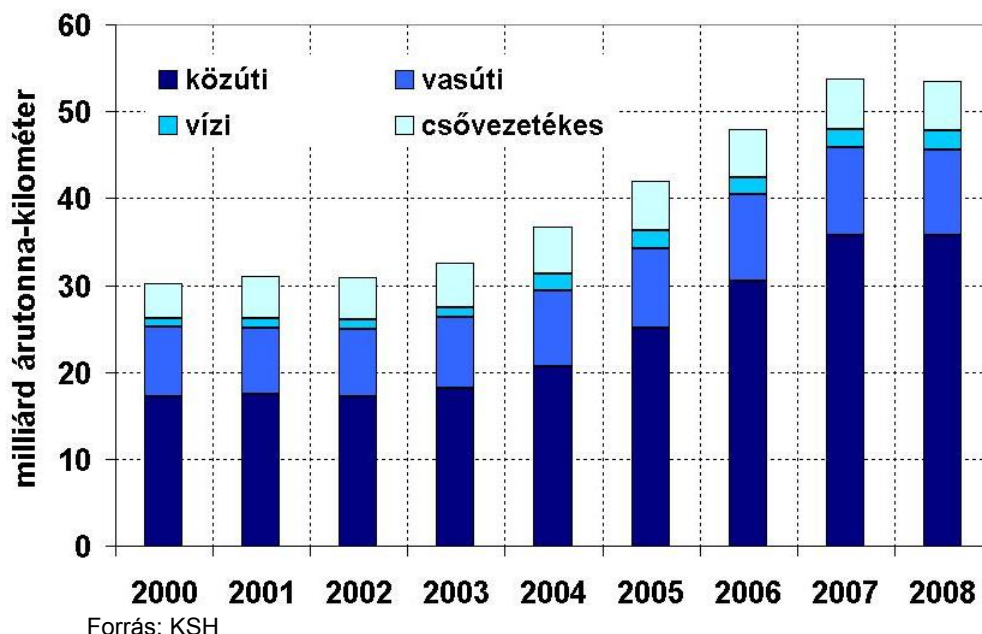
Az áruszállítási teljesítmények a rendszerváltás utáni jelentős visszaesést követően az ezredfordulótól 2007-re közel 80 százalékkal, 53,8 milliárd tkm-re nőttek. 2008-ban – az általános gazdasági recesszió következtében – ezek a teljesítmények minimálisan csökkentek. Az áruszállítás közel 67 százaléka közúton, 18 százaléka vasúton, 11 százaléka csővezetéken, 4 százaléka pedig vízi úton valósult meg (1. és 2. ábra). A növekedés az elmúlt években a közúti szállítás esetében volt a leggyorsabb. (Ezek a volumenek nem feltétlenül jelentenek Magyarországon realizálódó gazdasági teljesítményt.)

1. ábra: Az áruszállítási teljesítmények változása közlekedési módoként Magyarországon (1980-2007)



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., KSH, 2008

2. ábra: Áruszállítási teljesítmények Magyarországon közlekedési módoként (2000-2008)

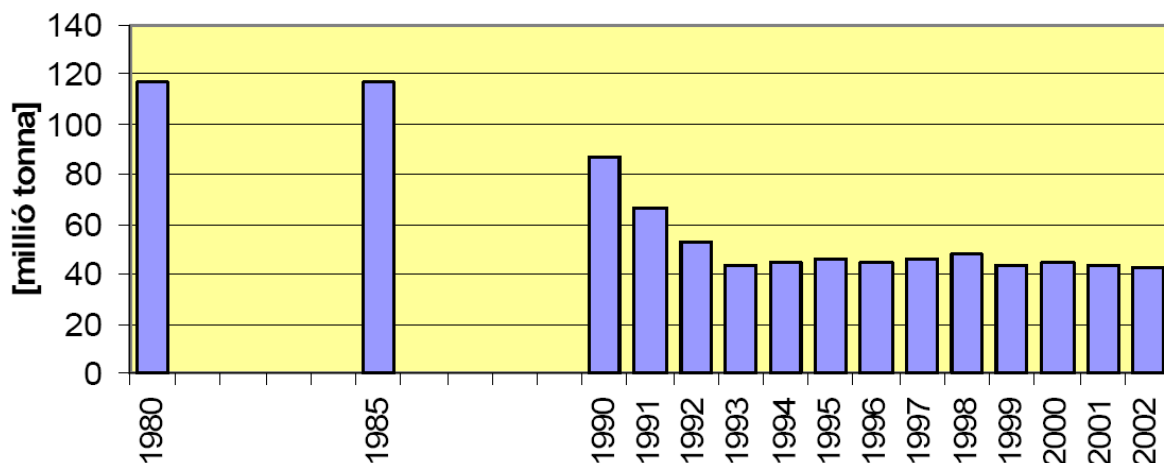


Összességében a megtett árutonna-kilométerek mennyisége sokkal gyorsabban növekedett, mint a szállított áruk (tonnában mért) tömege. Ez azt jelenti, hogy az elszállított áruk mennyisége csak viszonylag kisebb mértékben emelkedett, viszont ezeket az árukat egyre nagyobb távolságra fuvarozták (3. ábra).

3. ábra: A magyar áruszállítási teljesítmények alakulása tonna-kilométerben és tonnában mérve (1990-2007)



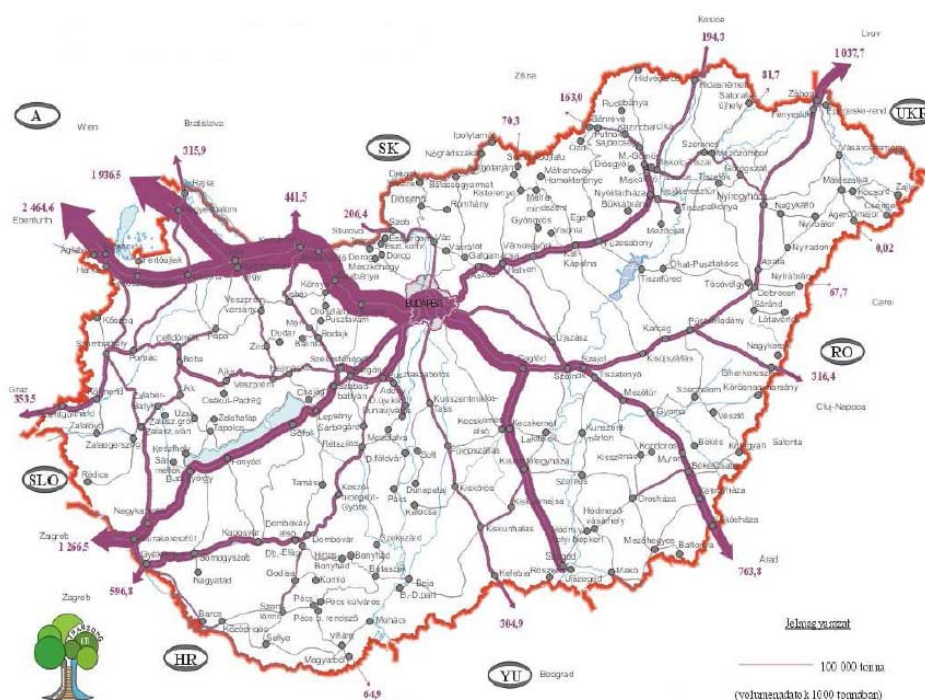
Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., KSH, 2008



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Transorg

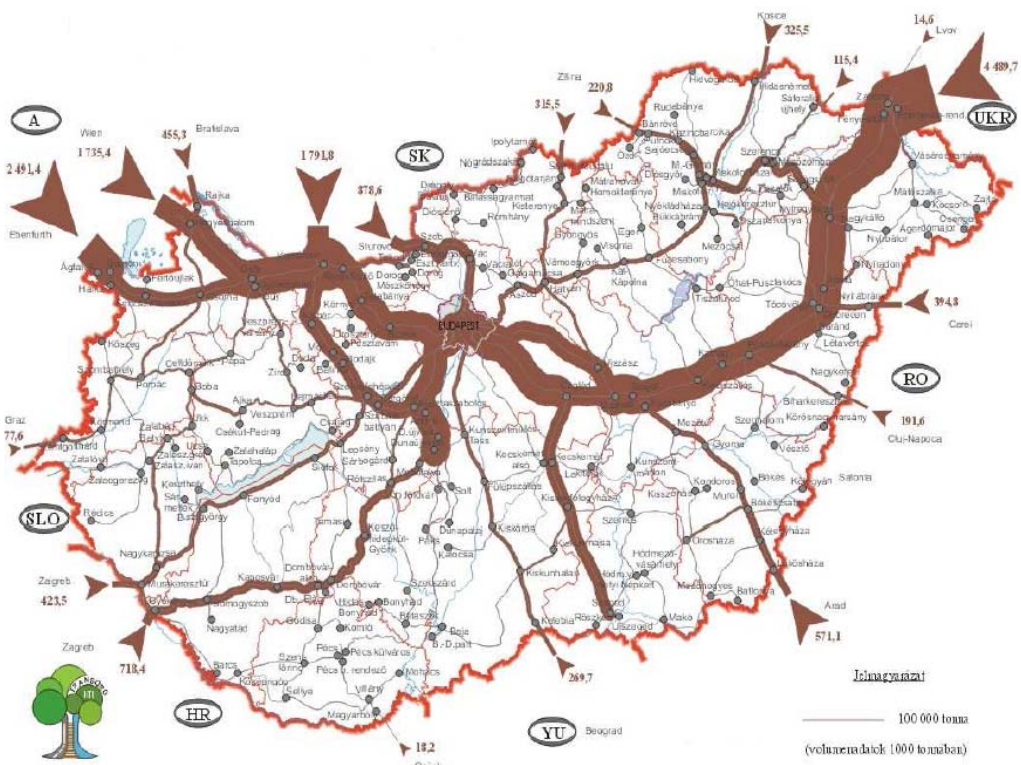
A vasúti áruáramlatok irányát tekintve elmondható, hogy az exportforgalom főként az ország középső és északnyugati részéhez köthető (5. ábra), míg az importforgalomban az északnyugati és a délkeleti irány a meghatározó (6. ábra). A tranzitforgalomban az északnyugat-délkelet irány dominál. A tranzitforgalom volumene – a vasúti import kivételével – jelentősen meghaladja az export és import forgalmakat.

5. ábra: A vasúti export áruáramlatok 2001-ben



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Transorg

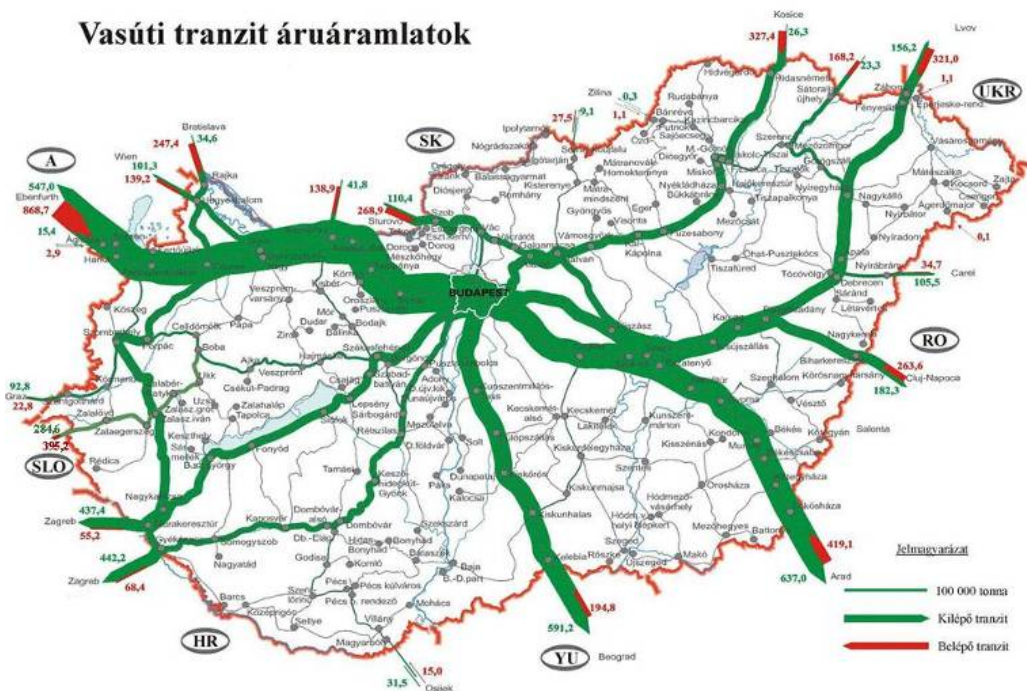
6. ábra: A vasúti import áruáramlatok 2001-ben



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Transorg

7. ábra: A vasúti tranzit áruáramlatok 2001-ben

Vasúti tranzit áruáramlatok



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Transorg

A vasúti importforgalmat (8. és 9. ábra) zömmel alacsony értéksűrűségű áruk (pl. nyersanyagok), az export áruforgalmat (10. és 11. ábra) főként közepes-magas értéksűrűségű termékek határozzák meg.

Az anyagcsoportok tekintetében az elmúlt 15 évben szignifikáns változás nem következett be a közúti és a vasúti fuvarozás tekintetében. A legutóbbi – 2001. évi – rendelkezésre álló adatok tehát a mai arányokat is tükrözik.

Az éves teljesítményt összehasonlítva azt láthatjuk, hogy a közúti export volumene mintegy 24%-kal haladta meg a vasútét. A vasúti volumenben azonban két sajátos elem is benne van:

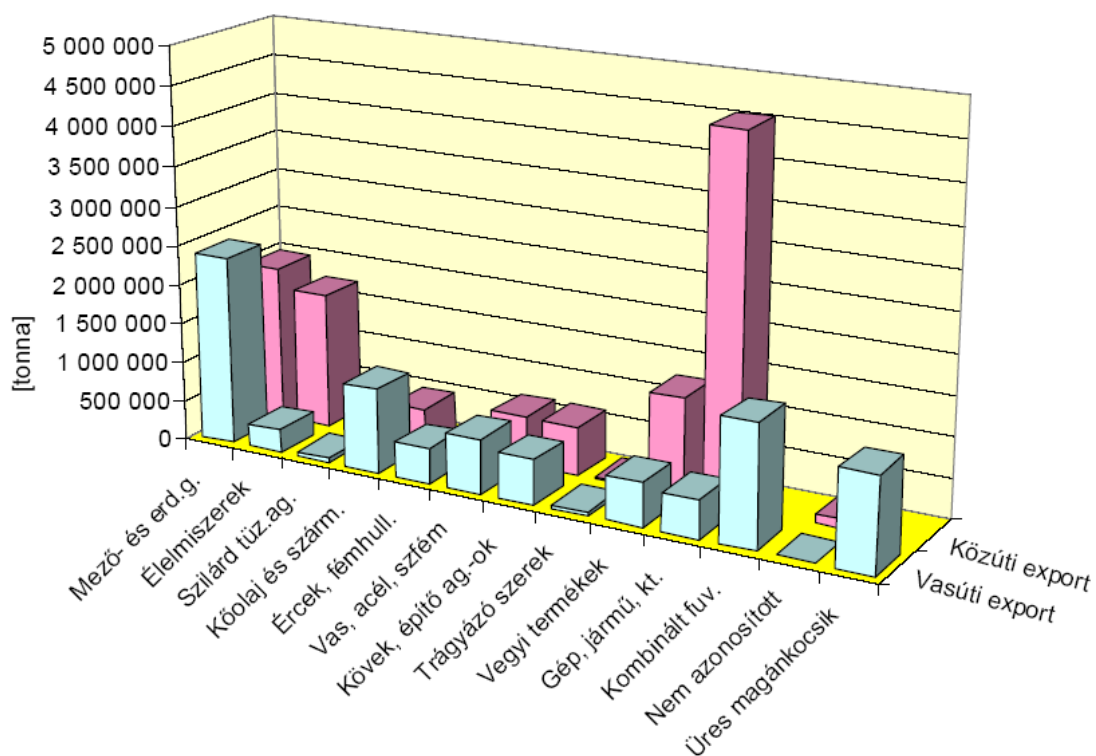
- (1) a kombinált áruszállítás, amely a két alágazat közös produktuma a közúti el- és felfuvarozás, valamint a részleges vasúti árutovábbítás révén; ez tartalmazza továbbá a ROLA szállításokat is¹;
- (2) a magánkocsik², amelyek valójában nem áruk, de továbbításuk a vasútnak az áru fuvarozással egyenértékű bevételt eredményez.

E teljesítményeket nem számítva a közúti export 75%-kal lenne magasabb a vasúténál.

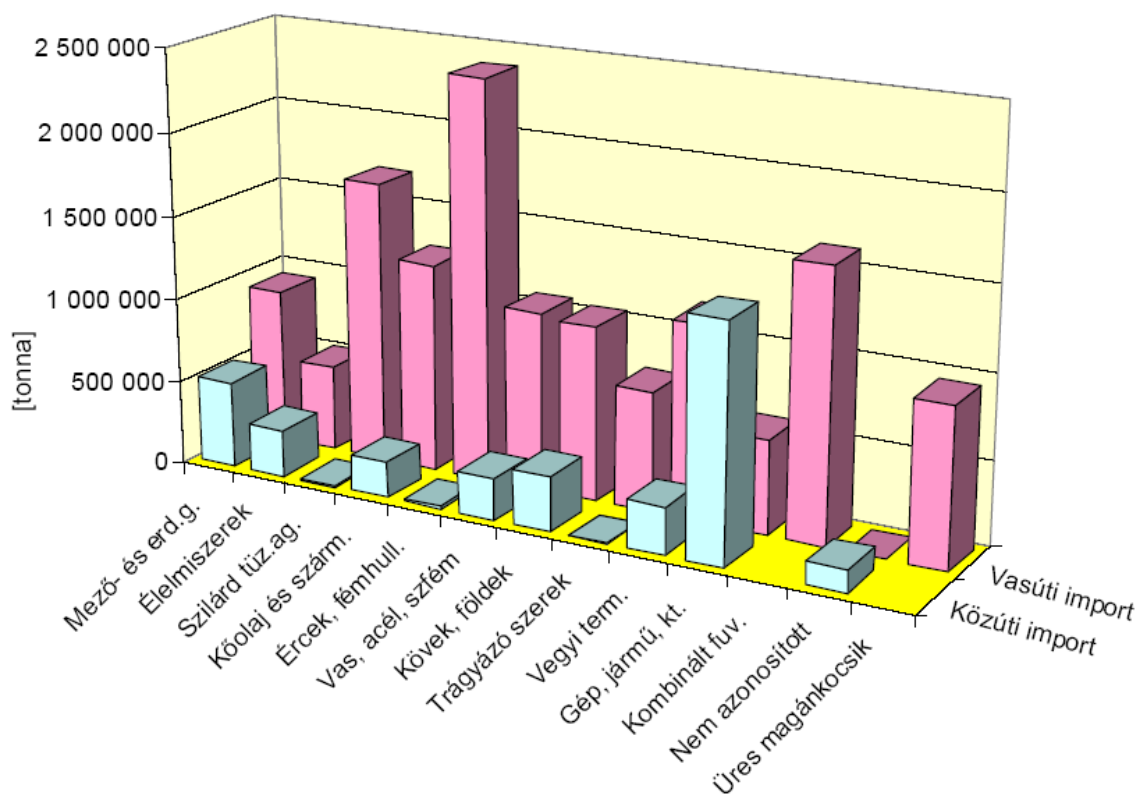
1 A **gördülő országút** (németül: *Rollende Landstrasse*, amelynek rövidítése – RoLa – terjedt el a nemzetközi használatban) a kamionok vasúton történő szállítását jelenti. A fuvarozott árukat a tehergépkocsikban lezárják. A kamionsofőrök ugyanazon a vonaton utaznak, ülésekkel és ágyakkal felszerelt külön vasúti kocsiban.

2 A **magán tehervagonok** (rövid angol elnevezésük: **P-Wagons**) magán üzemeltetők által kifejlesztett, megépített és menedzselt vasúti teherkocsik. A magán tehervagonok tulajdonosai – a fuvaroztatókkal és a vasutakkal szoros munkakapcsolatban – folyamatosan reagáltak a testreszabott áruelosztási szolgáltatások iránti igényekre a XX. század teljes időszakában. Ezek a tulajdonosok a saját forásaikból finanszírozzák és tartják fenn igen nagy méretű tehervagon-flottájukat, jelentős beruházási és karbantartási költségektől mentesítve a vasutakat. Az európai országokban a magán tehervagonok fejlesztése komoly innovációkat eredményezett. Ilyen, egyéni igények szerint kialakított vasúti teherkocsik nélkül elképzelhetetlen lenne a vegyipari termékek, kőolajtermékek és élelmiszerek nagyarányú tömegszállítása. Az innovatív vagon típusok teljesen új piacokat nyitottak meg a vasúti áru fuvarozás számára. (Forrás: http://www.uiprail.org/private_wagons.php)

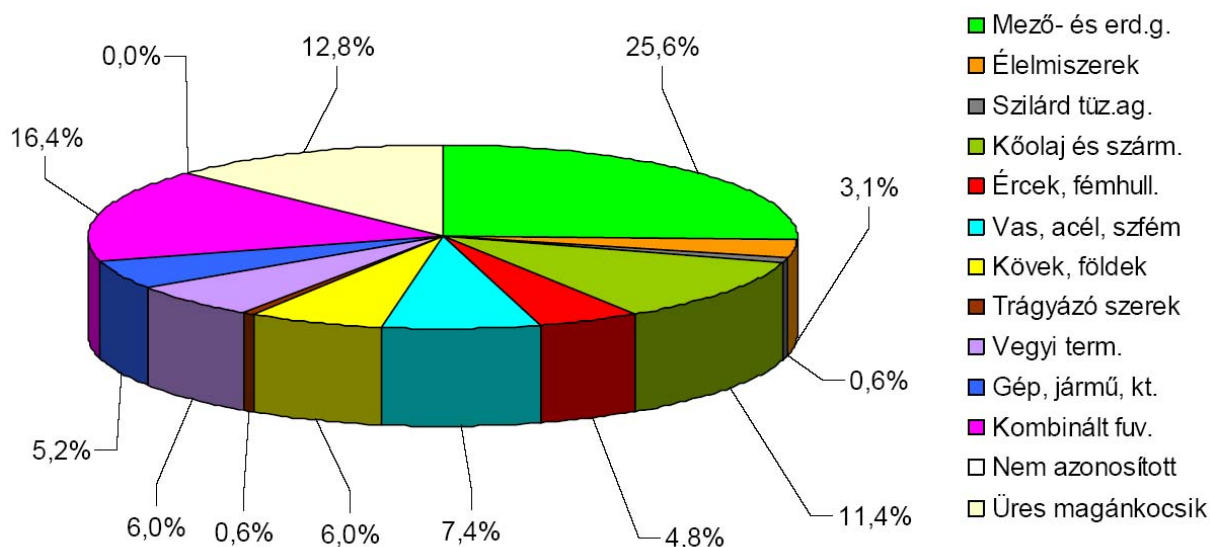
8. ábra: A közúti és vasúti import áruforgalom anyagcsoportonként 2001-ben (tonna)



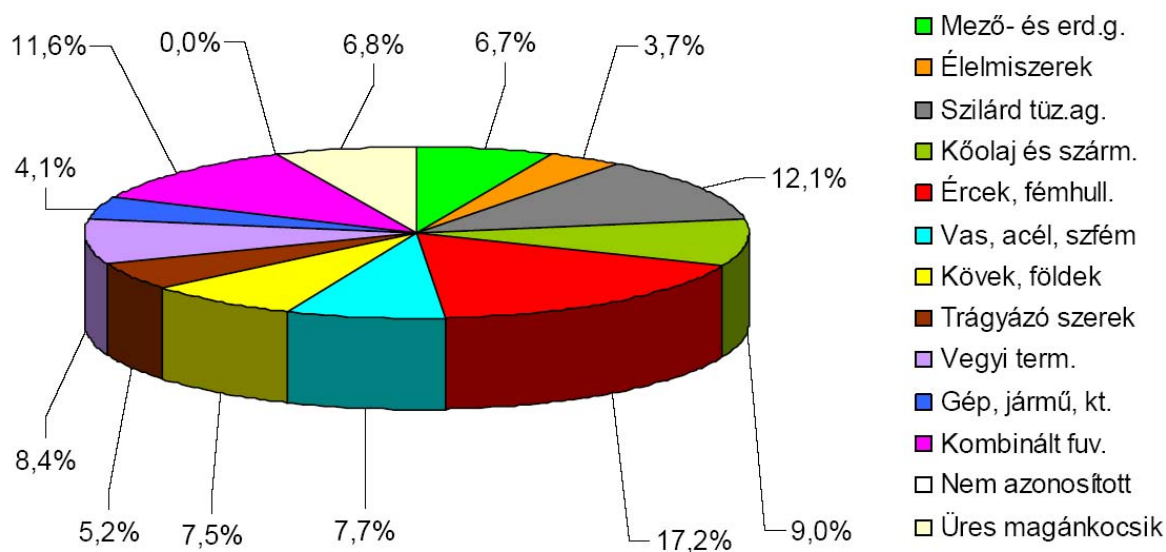
9. ábra: A vasúti import áruforgalom anyagcsoportonként 2001-ben (tonna)



10. ábra: A közúti és vasúti export áruforgalom árucsoportonkénti megoszlása 2001-ben (tonna)



11. ábra: A vasúti export áruforgalom árucsoportonkénti megoszlása 2001-ben



A rendszerváltozás előtti időszakban központi ellátórendszereken keresztül történt a termékek eljuttatása az ellátási láncon keresztül a vevőkhöz. Ezek az elosztó vállalatok általában Budapesten működtek. Ez az elosztási rendszer nagy, koncentrált árumozgást indukált, és lehetővé tette a belföldi árutovábbításban a vasúti kocsirakományú és konténeres (közepes és nagykonténer) fuvarozást. Erősítette a vasúti potenciált a közúti úthálózatban az autópálya-hálózat elmaradott volta, valamint a közúti járműpark mennyiségének és korszerűségének alacsony szintje is.

Ebben az időszakban jelentős volt a feldolgozatlan alapanyagok szállítási mennyisége, különösen a kohászatban, a bányászatban, a cukorgyártásban, a malomiparban és az építőanyag-gyártásban.

A piacgazdaság kialakításának, a privatizációs folyamatok lezárásának eredményeként jelentősen csökkent a feldolgozatlan alapanyagok szállítási igénye. A kohászat jóval kevesebb alapanyagot igényel, a malmok kiszolgálása csaknem teljes egészében közúton bonyolódik, az építőiparban a házgyárak megszűntek, a cukorgyárak közül jelenleg csak egy működik, és a lakossági szénfelhasználás is a töredékére esett vissza a háztartások gázellátási programjának köszönhetően. Ez a folyamat törvényszerűen növelte a magasabb feldolgozottságú, nagyobb értékű áruk arányát az összes szállítási igények között. Az autópálya-hálózat jelentős fejlesztése, a korszerű közúti járművek számának ugrásszerű növekedése is hozzájárult a nyugat-európai tendenciáknak megfelelően a közúti fuvarozás részarányának növeléséhez.

Az utóbbi években a vasút-közúti, vasút-vízi kombinált fuvarozási forgalomban egyre jobban növekszik az igény a nagy értékű termékek szállítására. Ezt tovább erősítette az elektronikai, ruhaipari termékek távol-keleti gyártása.

Közúton sem kisebb a kockázata annak, hogy útközben megdézsmálják a szállítmányt, ahogy ez vasúton is előfordul. A Rail Cargo Hungaria biztosítja a kombi vonatok vagyonvédelmi kíséretét.

Nem tudjuk pontosan meghatározni, hogy az értékesebb áruk arányának növekedése mennyivel csökkentette a vasúton fuvarozott áruk mennyiségét, erre vonatkozó kutatásokról nincs tudomásunk. Az biztosan mondható, hogy szignifikáns volt a magyar vasúton ennek a hatása.

A vasúti forgalomra kedvezőtlen hatása volt, hogy a magyarországi multinacionális kereskedelmi vállalatok (Tesco, Auchan, Cora stb.) áruelosztó központjai nem vasút mellé, hanem közúti csomópontok mellé települtek, vasúti kiszolgálási lehetőség nélkül.

A vasúti import a teljes áruösszetételt tekintve mintegy 4-szer volt magasabb a közúténál. Ha a kombinált szállításokat és az üres magánkocsik volumenét nem vesszük figyelembe, akkor is 3,3-szeres a szorzó a vasúti árumennyiség javára az országos adatokban.

A vasúti export árucsoportonként való összehasonlításában a közúti megoszláshoz képest két új kategória jelentkezik:

- (1) a kombinált áruszállítás, amely a konténerek, csereszekrények és félpótkocsik forgalmát, valamint a ROLA forgalmat foglalja magában; és
- (2) az üres magánkocsik forgalma, amely (jelentős volumene ellenére) nem minősíthető áruforgalomnak.

A vasúti importforgalomból a kombinált fuvarozás és az üres magánkocsik részaránya 18,4%-ot tesz ki, amely nettó áruforgalommal számolva 1,5 millió tonnával lenne kevesebb.

A konténerek, csereszekrények és félpótkocsik vasúti szállítása az ezredfordulótól közel 50 százalékkal nőtt, és 2007-ben 3,6 millió tonnát ért el.

Magyarország elhelyezkedése a Nyugat-Európa–Balkán, illetve Nyugat-Európa–FÁK árutovábbítási áramlatok tekintetében logisztikailag kedvező, de komoly verseny alakult ki a szomszédos országok vasútvonalaival (lásd a 12. ábrát). Ezekkel az útirányokkal kell verse-

nyezni a forgalom megtartása, illetve a részarány növelése érdekében. Megfelelő hozzáadott értékű szolgáltatásokkal és díjazással erősíteni lehet a magyar vasút versenyhelyzetét.

A balkáni viszonylatban (Nyugat-Európa–Délkelet-Európa) a Magyarországot délről elkerülő útirány (Graz–Zágráb–Belgrád–Isztambul/Thesszaloniki) kínál megfelelő alternatívát.

A FÁK (kelet-nyugati) relációban pedig a Szlovákián áthaladó (Uzsgorod–Kassa–Zsolna–Bécs) útirány jelent erős konkurenciát. Meg kell jegyezni, hogy a közelmúltban (2010. április 6-án) írta alá az Orosz Vasutak (RZD) azt a négyoldalú megállapodást (Ausztria, Ukrajna, Szlovákia, Oroszország), amely a Kassát és Bécset összekötő széles nyomtávú vasútvonal pénzügyi megvalósíthatósági tanulmányát készíti elő (a Roland Berger Strategy Consultants kivitelezésében).

A széles nyomtáv Pozsonyig, illetve Bécsig tartó meghosszabbításának célja versenyképes, közvetlen vasúti összeköttetés létrehozása a FÁK-tól nyugatra eső európai országok és Oroszország, illetve az ázsiai országok között. Az átrakás vagy áttengelyezés kiküszöbölésével a szállítási idő a felére csökkenhet Európa és a kikötők között: 30 napról 14 napra. A várakozások szerint a Kassa–Pozsony vonalon 2025-re a szállítási volumen elérheti a 23,7 millió tonnát, a Pozsony–Bécs vonalon pedig a 15,5 millió tonnát.

Lengyel–román relációban normál nyomtávon az Ukrainán keresztül történő árutovábbítás is komoly konkurenciát jelent a magyar vasúti tranzit számára.

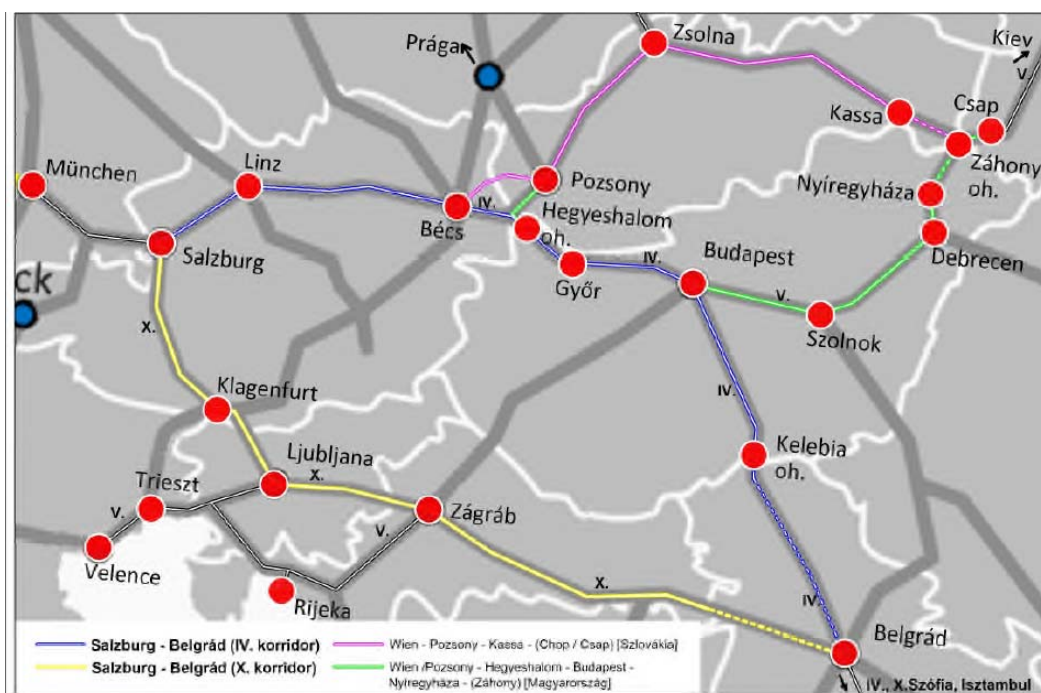
A magyar vasúttal versenyző útvonalak:

- FÁK–Ausztria/Nyugat-Európa: Szlovákián keresztül. A szlovák vasút pályahasználati díja (PHD) alacsonyabb, mint a magyarországi, és további csökkentést terveznek (a szlovák közlekedési minisztérium képviselője 2010. március 25-én az UIC projektülésén Bécsben bejelentette, hogy drasztikusan csökkentik a pályahasználati díjat a közeljövőben). A vasúti pálya Szlovákiában nagyobb teherbírású (D-vonalosztály = max. 22 tonna tengelyterhelés), mint Magyarországon (C-vonalosztály = max. 20 tonna tengelyterhelés). A záhonyi intermodális átrakó szlovák megfelelője, Cierna nad Tisou (Tiszacsernyő) megfelelő átrakási és raktározási kapacitással rendelkezik (most bővítették a tömegáru-átrakási kapacitást). Erős ügyfélkapcsolatokat építettek ki, elsősorban a faforgalomban.
- Ausztria/Nyugat-Európa–Balkán: Szlovénián, Horvátországon és Szerbián keresztül (X. korridor) kínál megfelelő eljutási lehetőséget. A görög, török és bolgár rendeltetésű vonatok 2/3-ad része Magyarországon keresztül, míg 1/3-ad része a X. korridoron bonyolódik le.
- Olaszország/Szlovénia–Románia: Szlovénián, Horvátországon és Szerbián keresztül. Általában irányvonalas forgalmak továbbítása történik, versenyképes feltételekkel.
- Lengyelország/Csehország/Szlovákia–Románia irányú forgalom: Ukrainán keresztül, normál nyomtávon. Az utóbbi években ezen az útvonalon egyszerűsödött a továbbítás, ezzel együtt növekedett a forgalom.

Az uniós csatlakozások nyomán, a gazdaság 2008-ig bekövetkezett fellendülésével párhuzamosan a vasúti forgalom növekedett általában mind Magyarországon, mind az elkerülő útirányokon. A tranzit forgalomban nagyobb forgalomelterelődésekről nincs információnk.

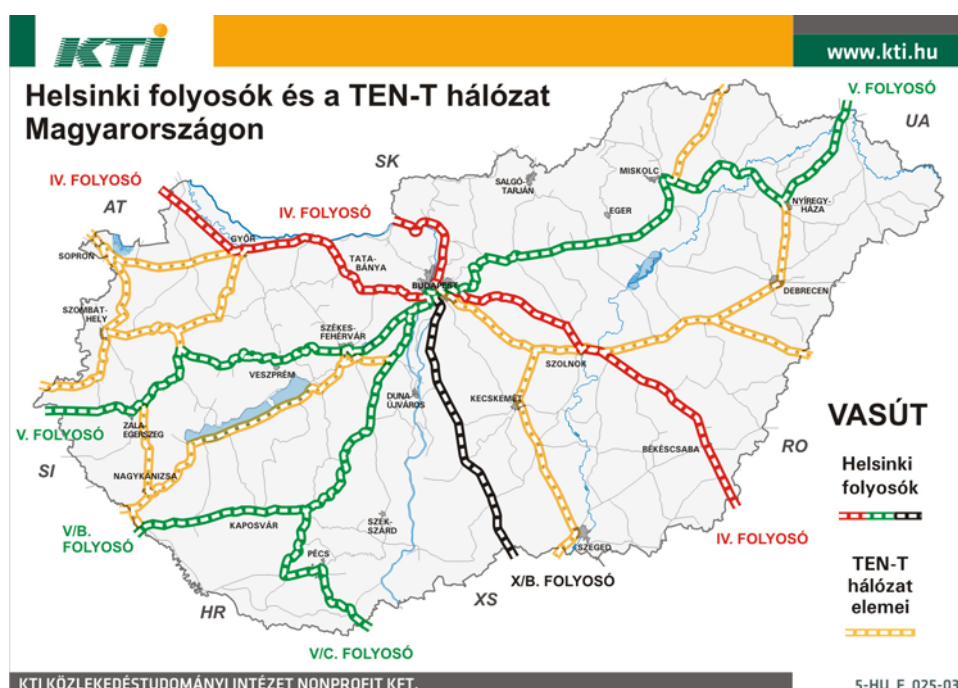
Intermodális forgalomban továbbra is jelentős a Magyarországon átmenő görög és török irányú tranzit forgalom, de szintén nagyfokú érdeklődés mutatkozik a Magyarországot délen elkerülő X. korridorban történő vonatközlekedésre.

12. ábra: A magyar vasúttal versenyző útvonalak a nyugat-kelet relációkban



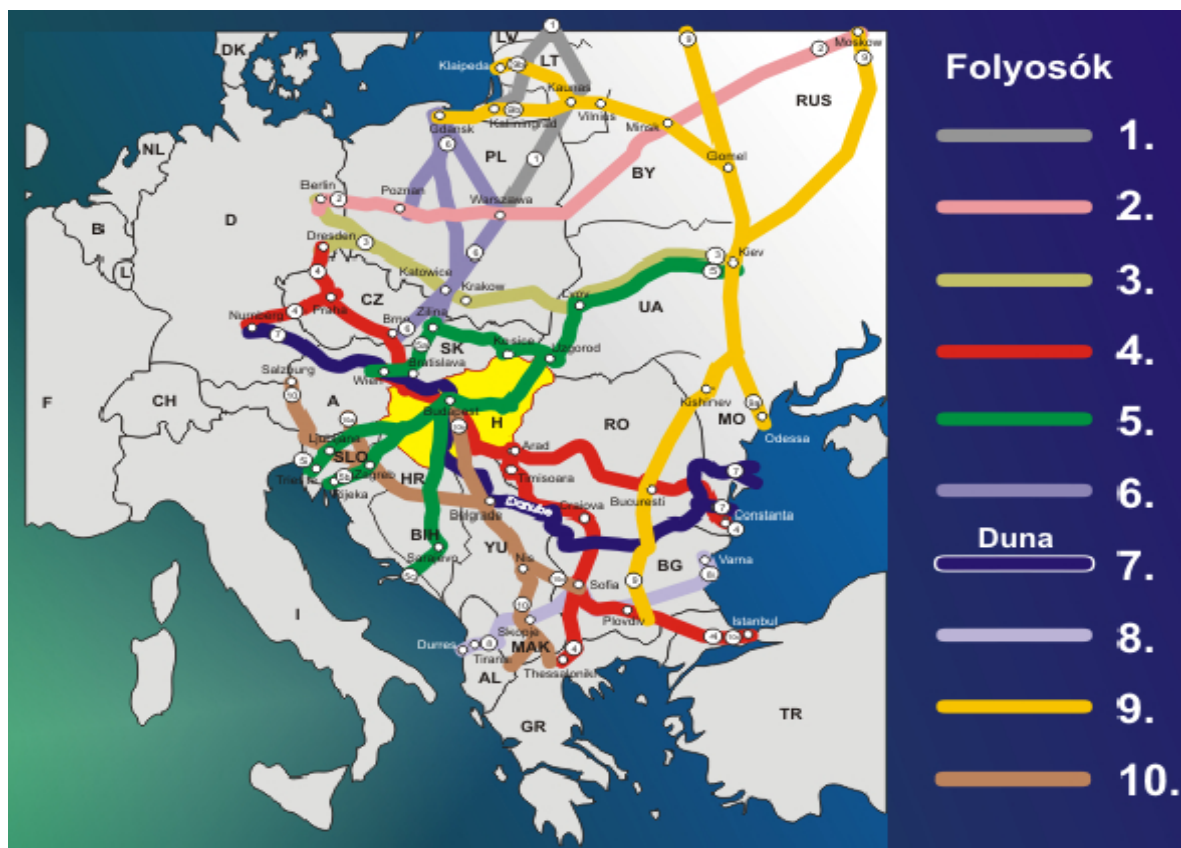
A fentebb hivatkozott folyosók az úgynevezett Helsinki folyosók (lásd a 13. és 14. ábrát).

13. ábra: A Helsinki folyosók és a TEN-T³ hálózat Magyarországon (vasutak)



³ Trans-European Network – Transport (Transzeurópai Hálózat – Közlekedés)

14. ábra: A Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat Magyarországon európai perspektívában (vasutak)



2008-ban a ROLA vonatok közel 37 ezer kamiont szállítottak, aminek köszönhetően közel 1 millió tonnával kisebb terhelés érte az utakat. A ROLA vonatok forgalma az EU-csatlakozás után, vagyis 2004-től kezdve jelentősen csökkent, majd Románia és Bulgária csatlakozása nyomán, 2007-ben újabb komoly visszaesés következett be (15. ábra). Ez annak az eredménye, hogy az uniós tagállamok fuvarozóinál nem lehet a közúti fuvarozást engedélyhez kötni. Így az új tagállamokban megszűntek ezek a korlátok, amelyek korábban komoly költséget jelentettek a fuvarozók számára, akiknek így megérte igénybe venni a fuvarengedélyhez nem kötött ROLA-fuvarozást. Most már a ROLA jelenlegi szintje is csak a működéséhez nyújtott állami támogatásokkal tartható fenn. Azonban ezeknek a támogatásoknak a csökkenése rövid időn belül a ROLA teljes megszűnéséhez vezethet Magyarországon.

A hazai közlekedéspolitika célja ezzel a támogatással az, hogy a Ro-La forgalmat versenyképesé tegye olyan módon, ahogy azt más tagállamok is teszik az EU-ban. A Ro-La fenntartásához szükséges költségvetési források bőségesen megtérülnek a közutak fenntartási költségeinek csökkenéséből, valamint a balesetek és torlódások költségeinek elmaradásából.

Az állami támogatás a magyar Ro-La részére négyéves futamidejű, és évente csökkenő mértékű. Ezt a támogatást évente a költségvetési törvényben határozza meg az Országgyűlés: 2008-ra 900 millió forint összegű támogatást biztosított, a 2009. évi 730 millió forintos támogatási előirányzatot év közben 500 millió forintra csökkentette a gazdasági válság miatt, a 2010. évi támogatás előirányzata 700 millió forint, 2011-ben pedig 650 millió forint.

Az Európai Bizottság – a Brüsszelben 2008. július 2-án kelt, N 78/2008.; C(2008)3185 számú határozatával – jóváhagyta a támogatási programot.

A kombinált fuvarozás egész Európában kiemelt jelentőséggel bír. Az Európai Unió és több állam számos jogi intézkedést vezetett be a kombinált áru fuvarozás feltételeinek javítása érdekében.

Támogatásra jogosult bármely Magyarországon, az Európai Gazdasági Térség területén, illetőleg nemzetközi szerződés vagy viszonyosság esetén az egyéb államokban székhellyel rendelkező, a Magyar Köztársaság területén vasúti árutovábbításra jogosult, a 95/18/EK irányelvvel összhangban kiadott működési engedéllyel rendelkező olyan vasúti társaság, amely a támogatás igénybevétele érdekében szerződést köt a MÁV Zrt.-vel, az abban meghatározott feltételeknek eleget tesz, és a támogatás felhasználását hitelt érdemlően dokumentálni tudja.

Támogatási összeg csak az adott költségvetési időszakban a Magyar Köztársaság területén igénybe vett vasúti pályaszakaszra vonatkozóan, magyarországi indítású vagy fogadású gördülő országúti (Ro-La) vonatok támogatására használható fel.

A MÁV Zrt. a támogatási összeget az igények beérkezésének sorrendjében teljesíti.

A legmagasabb támogatási összeg 6,00 euró vonatkilométerenként, de vonatonként legfeljebb 2500 euró, amelynek összege az adott támogatási időszakban nem haladhatja meg a KHEM által az adott támogatási időszakra átutalt – valamint az előző támogatási időszakról áthozott – támogatás összegét.

A támogatáskezelő által továbbadott támogatás összege az egyéb forrásokból származó támogatásokkal együttvéve (ideértve a más tagállam által nyújtott támogatást is) tehergépkocsinként nem haladhatja meg a teljes kombinált fuvarozással érintett relációra vonatkozó költség 30%-át.

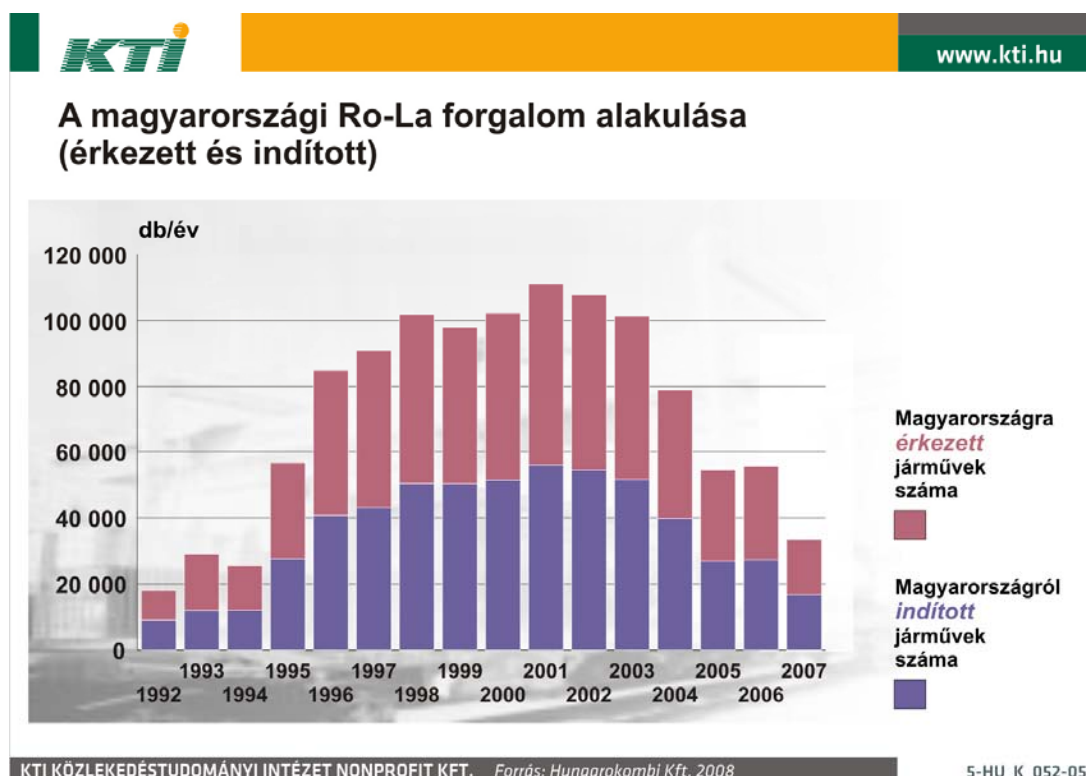
A legmagasabb összeget abban az esetben kell teljes mértékben továbbadni, ha az elszámolási időszakban átlagosan vonatonként legalább 15 tehergépkocsit továbbítanak. Amennyiben a számított átlagos tehergépkocsi szám ennél kevesebb, a legmagasabb összeg arányosan csökkentett részét kell továbbadni.

Az elmúlt években a Ro-La támogatási pályázatokat a MÁV Cargo Zrt./RCHUN tudta igénybe venni, hiszen ez a társaság végzett Ro-La kombinált vasúti fuvarozást, a forgalom szervezését a Hungarokombi Kft. végezte.

Az állami tulajdonú MÁV értékesítette áru fuvarozói társaságát, a MÁV Cargo Zrt.-t, amelyet az osztrák állami tulajdonban lévő RCA vásárolt meg, és a társaság jelenleg Rail Cargo Hungaria (rövidítve RCHUN) néven fut. A Hungarokombi tulajdonosi köre többször változott, jelenleg az RCA csoport többségi, 72%-os tulajdonában van. A támogatási összeget gyakorlatilag a fuvardíj-kedvezményen keresztül közvetlenül a kamionos cég kapta meg. A Ro-La támogatást elvileg bármely vasúti társaság igénybe tudja venni, amely magyar relációjú vasúti kamion fuvarozást végez.

A Kiskundorozsma–Wels relációjú Ro-La forgalomban ma már csak kizárólag külföldi kamionok vesznek részt. A forgalomban a török kamionok aránya 90%, míg a többi (román, szerb, bolgár) 10%-ot tesz ki.

15. ábra: A magyarországi ROLA forgalom alakulása (érkezett és indított) 1992 és 2007 között



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Hungarokombi Kft., 2008

A tengerparttal nem rendelkező Magyarország főként az északnyugat-európai kikötőkön keresztül bonyolította le tengerentúli forgalmát. E kikötők telítődésével és az EU bővítésével az adriai, fekete-tengeri kikötők is felértékelődnek. A kapcsolódó közlekedési infrastruktúra-fejlesztések, illetve megfelelő infrastruktúra-használati díjak révén hazánk e kikötők egyik háttországává válhat. A magyar tengerentúli külkereskedelemben Hamburg, Koper, Rotterdam, Bréma és Trieszt szerepe jelentős; ezek hatékony működése a magyar áruk versenyképességét és piaci rádiuszát befolyásolja. A transzszibériai és az alternatív vasútvonalak is egyre jelentősebb szerepet kapnak, mivel ezek Ázsia és Európa között a hajóknál gyorsabb árueljutást tesznek lehetővé. Ez a Záhonyhoz hasonló, tartós schengeni határokon lévő átrakóközetek növekedési lehetőségei erősíti.

Az 5., 6. és 7. számú ábrák szemléltetik a magyar export-import és tranzit áruszállítás irányait az elmúlt évtizedben, és jelenleg is ezek a fő áramlatok.

1.2. A közúti és vasúti áruszállítási versenyhelyzet elemzése

A közúti és a vasúti szektor adja a szállítási teljesítmények mintegy 85 százalékát, vagyis a szállítási szektorban a közúti és a vasúti szállítás közötti verseny a meghatározó. Az elmúlt évtizedeket a közúti alágazat részesedésének folyamatos növekedése jellemezte. Ennek fő oka, hogy egyrészt az állam jelentősen fejlesztette a közúti infrastruktúrát, miközben a vasúti infrastruktúrát hagyta leromlani, másrészt pedig igen jelentős közvetlen és közvetett támogatást nyújtott a közúti áru fuvarozásnak, miközben a vasúti áru fuvarozástól komoly összegeket vont el. Ezen kívül a rendszerváltást követően a nehézipar és a hagyományos kereskedelem

jórészt összeomlott Közép- és Kelet-Európában, valamint a (volt) Szovjetunióban, ami jelentősen csökkentette a nagy tömegű áruszállítás iránti igényt.

Az áruszállítási szektorban folyó verseny a következő szegmenseket érinti:

- (1) alágazatok (áruszállítási módok) közötti verseny: ennek szabályozása nemzeti és európai uniós feladat, a szabályozás középpontjában az ellátásbiztonság, az energiahatékonyság, a környezetvédelem és az externális költségek viselésének kérdése kell, hogy álljon; és
- (2) alágazaton belüli verseny: ez az azonos alágazatban működő, különféle méretű, székhelyű és szolgáltatási minőséget nyújtó szolgáltatók versenye, ami az általános piaci verseny szabályai szerint folyik.

A verseny azonban nem csupán egy-egy szállítási alágazat között zajlik, hanem országok, régiók, nemzetgazdaságok között is. A szállítási szektor hatékonysága jelentősen befolyásolhatja egy-egy ország gazdaságának versenyképességét, a struktúrája pedig – különösen a szennyező alágazatok részarányát, illetve a közutak zsúfoltságát tekintve – az adott ország élhetőségét is. Ezért is kell összetetten közelíteni a szállítási szektor valamennyi problémájához, nem szabad azokat külön kezelni. A vasúti áruszállítás költségszerkezetét összevetve a közúti áruszállításával, jelentős különbségek adódnak abból, hogy Magyarországon:

- A közúti áruszállítást jelenleg nem terheli a megtett úttal és az út igénybevételeének mértékével arányos úthasználati díj, a gyorsforgalmi és egyes egyéb főút-szakaszok kivételével egyáltalán nincs úthasználati díjfizetési kötelezettség. Az úthasználati díjak (ahol egyáltalán vannak ilyenek) időalapúak (vásárolhatóak matricák 4 napra, 10 napra, egy hónapra vagy egy évre). Ezek a díjak igen alacsonyak: messze nem fedezik még azon utak útfenntartási költségeit sem, amely utakra a díjakat kivetették.
- Az üzemanyagok jövedéki adója a közúti teherfuvarozás részéről az általuk használt infrastruktúra építési, fenntartási és üzemeltetési költségeit sem fedezi (különösen vonatkozik ez a 12 tonna megengedett összsúly feletti járművekre. Az utak elhasználódása ugyanis a tengelysúly hetedik hatványának függvénye, ezért a nehéz tehergépkocsik sokkal több kárt okoznak az utakban, mint a könnyű haszonjárművek.) A járműveikkel okozott környezeti és egészségi költségeket (levegőszennyezés, zaj, klímaváltozás, zsúfoltság, balesetek) pedig egyáltalán nem térítik meg a közúti fuvarozók.

Az egyes alágazatok infrastruktúráinak fejlesztése és fenntartása is jelentős eltérést mutat: az elmúlt időszakban jelentősen bővült a gyorsforgalmi úthálózat, illetve a közúthálózat elérhetősége és minősége. Ezzel szemben a vasúti pályahálózat összkapacitása – az eddig ténylegesen befejezett uniós beruházások ellenére – alig változott, illetve a hálózat minősége, átbocsátóképessége a pályafenntartási források bizonytalansága, folyamatos szűkülése révén jelentősen romlott. Az uniós fejlesztési források nagysága kapcsán elmondható, hogy a 2007 és 2013 közötti időszakban azonban a vasúti projektek lényegesen kedvezőtlenebb arányban kapnak EU-forrásokat, mint a közút (a közútra 3200 millió euró, kb. 860 milliárd Ft, míg a vasútra nagyjából 2500 millió euró, kb. 550 milliárd Ft jut).

A fentieken túlmenően megállapítható, hogy a PPP-konstrukciók révén jelentős mennyiségű magántőke áramlott be a közúti infrastruktúra-beruházásokba (új gyorsforgalmi utak építése és üzemeltetése), míg a vasút magántőke-vonzó képessége minimális. Ez az alábbi okokkal magyarázható:

- A közúti PPP-konstrukciók Magyarországon tulajdonképpen egy rendkívül drága állami hitelfelvételnek felelnek meg. Mindeddig azt a módszert alkalmazták, hogy az ál-

lam jogot adott valamely magántársaság részére az új autópálya megépítésére és üzemeltetésére. A vállalat hitelekkel (többnyire nemzetközi pénzintézetektől, mindegyik az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banktól kapott hitelekkel) megépítette az autópályát. A magyar Kormány garanciát vállalt a hitel visszafizetésére. Az autópálya megépítését követően a magántársaság az úthasználati díjakból szerzett bevételre. A Kormány továbbá kötelezte magát arra is, hogy megfizeti a vállalat részére mindazokat a költségeket, amelyeket az úthasználati díjak nem fedeznek, beleértve a társaság nyereségét is. Az ilyen PPP-konstrukciók valójában a Kormány által felvett rendkívül drága hitelnek felelnek meg.⁴

- A magyar Kormány évtizedek óta rendel személyszállítási szolgáltatásokat a Magyar Államvasutaktól, és a jegyárakat is meghatározza. A jegyekből származó bevételek soha nem fedezték a szolgáltatások összes költségét, azonban hosszú ideig az állam kifizette a különbözetet. Az 1980-as évek elejétől azonban megváltozott a helyzet. Akkor a Kormány nem fizette ki a különbözet teljes összegét, hanem arra utasította a MÁV-ot, hogy a személyszállításhoz eredő veszteségeit fedezze az áruszállítási tevékenységei nyereségéből. Ez a MÁV teljes leromlásához vezetett, mivel a vállalat nem rendelkezett a vasútpályák és gördülőanyagok fenntartásához és korszerűsítéséhez szükséges eszközökkel. Bár a MÁV teherszállítási részlegét 2008-ban privatizálták, a helyzet gyakorlatilag a mai napig változatlan. Mivel többé már nem volt lehetséges, hogy az áruszállítási szolgáltatások nyereségét közvetlenül átcsoportosítsák a személyszállításhoz eredő veszteségek fedezésére, a Kormány egy trükköt alkalmazott: jelentősen megemelte a vasúti infrastruktúra-használati díjakat. Jelenleg ez a díj a legmagasabbak közé tartozik Európában. Az intézkedés tovább gyengítette a vasúti áruszállítás versenyképességét.
- Európában számos különböző vasút létezik, egymástól földrajzi, műszaki és jogi szempontból többé-kevésbé eltérő nemzeti sajátosságokkal, amelyek rendszerint az adott ország határánál végződnek. Ez egyebek mellett műszaki inkompatibilitást is jelent a különböző vasutak között, valamint strukturális és szervezeti eltéréseket. Számos esetben ez meglehetősen nehézkessé teszi a határokon átnyúló tevékenységeket. A közúti fuvarozásnál gyakorlatilag nem léteznek ilyen problémák az Európai Unión belül. Ez a helyzet gyakran azt eredményezi, hogy a vasút éppen ott nem képes versenyezni a közúti fuvarozással, ahol (elvileg) a leginkább versenyképes: a nagy távolságokra történő áruszállításnál.

Ugyanakkor egyes vasúti területek, például a villamosítási projektek és az állomási ingatlanfejlesztések kapcsán található a magántőke számára is vonzó lehetőségek. Meg kell vizsgálni, hogy a vasúti alágazat fentebb említett tulajdonságainak javításához milyen előfeltételek teljesülése szükséges. Indokolt, hogy a pályavasút számára legyen egy átgondolt forrásallokáció-koncepció, amely bemutatja a meglévő forráslehetőségeket és azok javasolt felhasználását.

Tény, hogy a vasúti közlekedésben valóban teljesül a „használó fizet” elv, azáltal, hogy a vasúti pályahasználat díjai a ténylegesen megtett távolsággal, valamint a pályainfrastruktúra és a kapcsolódó létesítmények igénybevételeivel arányosak. Ezzel szemben – amint fentebb már említettük – a teljes közúthálózatnak csupán kis része díjköteles, ráadásul annak mértéke is gyakorlatilag jelképes.

⁴ A magyarországi PPP-ket részletesen ismerteti a Levegő Munkacsoport angol nyelvű tanulmánya: **Public-Private Partnership: Trick or Opportunity?** (PPP: trükk vagy lehetőség?) (2006), http://levego.hu/kiadvanyok/ppp_public_private_partnerships_trick_or_opportunity Lásd különösen a IV. fejezetet: „A magyarországi autópálya-építések PPP-modellje – elmélet és gyakorlat”.

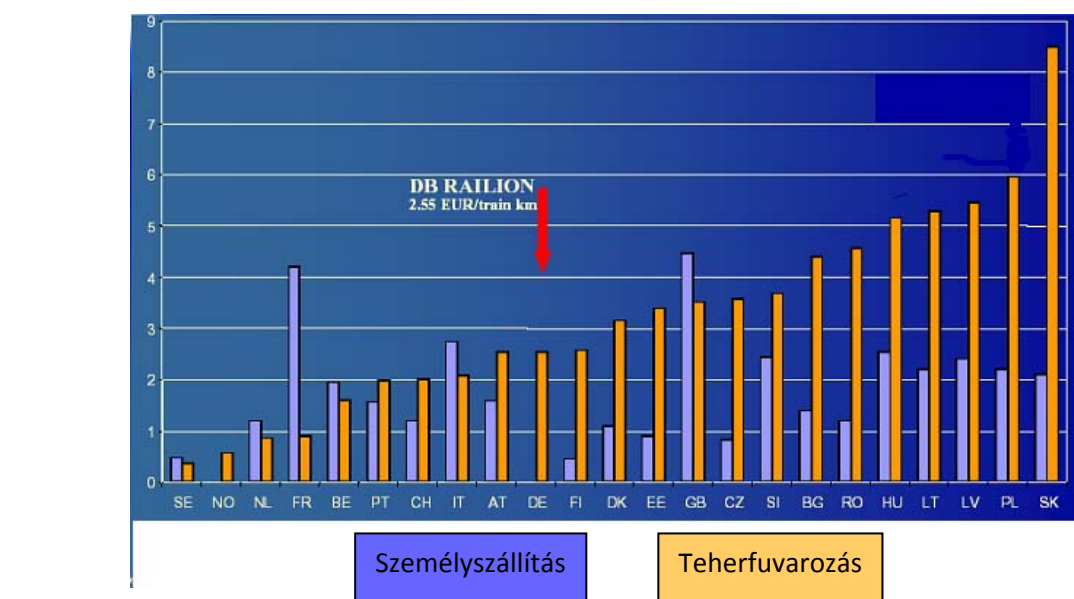
Számos tanulmány bemutatja, hogy a vasúti közlekedés során keletkező externáliák mértéke alig ötöde a hasonló közúti teljesítménynek, míg a lokális légszennyezés terén a villamos vasúti vontatást összehasonlítva egy „Euro 4” besorolású teherautó károsanyag-kibocsátásával tizenötszörös különbséget kapunk.⁵

A vasúti és a közúti áruszállítás valódi költségeinek és kiadásainak összehasonlítása igen bonyolult feladat. Nemrégiben a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium megbízta a Közlekedéstudományi Intézetet és a Levegő Munkacsoportot azzal, hogy végezzen részletes számításokat e számadatok meghatározására. A munka várhatóan 2010 júniusában fejeződik be.

Fontos látni azt is, hogy a Magyarországon áthaladó, de az országban üzemanyagot nem vásároló közúti járművek üzemeltetői szinte semmilyen térítést nem fizetnek. Ez általában jellemző a külföldi kamionokra, valamint azokra a magyar teherautókra is, amelyek az országhatáron áthaladó szállítást végeznek, ugyanis a szomszédos országok alacsonyabb üzemanyagárai miatt ezek a tehergépkocsik ott tankolnak.

Miközben a szolgáltatás színvonalát alapvetően meghatározó vasúti pályainfrastruktúra állapota leromlott, az EU egyik legmagasabb pályahasználati díja érvényes Magyarországon (16. ábra), továbbá a vasúti pályához való hozzáférés nehézkes. A vasút magántőke-bevonási képessége, színvonala és kínálata így eleve determinált, szolgáltatásai iránt a kereslet jelenleg ezért is viszonylag alacsony. Ez egyaránt igaz az áru fuvarozásra és a személyszállításra.

16. ábra: Vasúti teherszállítási pályahasználati díjak az Európai Unióban 2006-ban (EUR / vonatkilométer)⁶



⁵ Az Európai Unióra vonatkozó legalaposabb tanulmány: IMPACT (Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport – Politikák és intézkedések a közlekedés összes külső költségének internalizálásához), CE Delft, 2008, http://www.ce.nl/publicatie/deliverables_of_impact_%28internalisation_measures_and_policies_for_all_external_cost_of_transport%29/702. Lásd még: Are trucks taking their toll? The environmental, safety and congestion impacts of lorries in the EU. (Megfizetik-e a tehergépkocsik az általuk okozott költségeket? A teherautók környezeti, közlekedésbiztonsági és forgalomtorlódási hatásai az Európai Unióban) CE Delft, 2009, http://www.ce.nl/publicatie/are_trucks_taking_their_toll/874. Magyarországra vonatkozóan lásd: Tiltandó támogatások. Környezetvédelmi szempontból káros támogatások, L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2006, www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatask.pdf.

⁶ Forrás: Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája (ECMT) Vasúti Csoport, 2006

A vasúti pályához való nehézkes hozzáférés azt jelenti, hogy jóval több hatósági engedély szükséges, és ezek az engedélyek jelentősen költségigényesebbek és időigényesebbek, mint a közúti árufuvarozás esetén. Csupán a tevékenység megkezdéséhez szükséges vasútvállalati engedély és biztonsági tanúsítvány megszerzésének a költségei elérik a 20 millió forintot, és hosszú, akár évtizedes a megtérülés.

A másik okot pedig a hazánkban fennálló rendezetlen, kiforratlan jogszabályi környezetben kell keresni. A 2005. évi vasúti törvénynek a közeljövőben már a második módosítása jelenik meg, és ezek egyike sem az újonnan alakult vállalkozásoknak kedvez. A törvény végrehajtását szabályozó jogszabályok megjelenése viszont késik, például még csak előkészületben van a vasúti dolgozók képzését, oktatását, vizsgáztatását szabályozó jogszabály.

1.3. A vasúti árufuvarozás szereplői Magyarországon

A rendszerváltoztatás (1989) előtt gyakorlatilag mind a közúti, mind a vasúti közlekedési alágazat állami tulajdonban volt. Elenyésző volt a közlekedésben a magántulajdon részaránya: a közúti fuvarozásban néhány gépkocsival rendelkező magánfuvarozók vettek részt az áru- és személyszállításban.

A rendszerváltozást követően a közlekedésben is részben sor került a privatizációra. A közúti árufuvarozás a privatizációs folyamat részeként magánkézbe került, nem koncessziós eljárással.

A vasúti áruszállításban a 2005. évi piacnyitás óta az állami tulajdonú vasúti pályát – az előírt feltételekkel – ún. vállalkozó vasúti társaságok is igénybe vehetik. Ettől az időponttól kezdve sorra léptek be az iparágba újonnan alakult, és már meglévő, de eddig más tevékenységet végző vállalkozások. Fontos állomás volt a MÁV árufuvarozási üzletágának önálló cégbe való kiszervezése, amelynek keretében 2005-ben létrejött a MÁV Cargo Zrt. A piacnyitás után közvetlenül csak néhány vállalkozás lépett piacra a vasúti árufuvarozási szektorban.

A MÁV Zrt. 2008. januárjában értékesítette árufuvarozási üzletágát, a MÁV Cargo Zrt.-t (ma RCHUN), ezzel gyakorlatilag majdnem a teljes magyar vasúti árufuvarozás magánkézbe került. Bár itt meg kell jegyezni, hogy a nemzetközi tenderen nyertes szakmai befektető, a Rail Cargo Austria (RCA) az osztrák állam tulajdonában van. A GYSEV (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút, Raaberbahn) részvénytársaságban lévő magyar állami tulajdon képviseli már csak a közvetlen magyar állami részesedést a hazai vasúti árufuvarozásban.

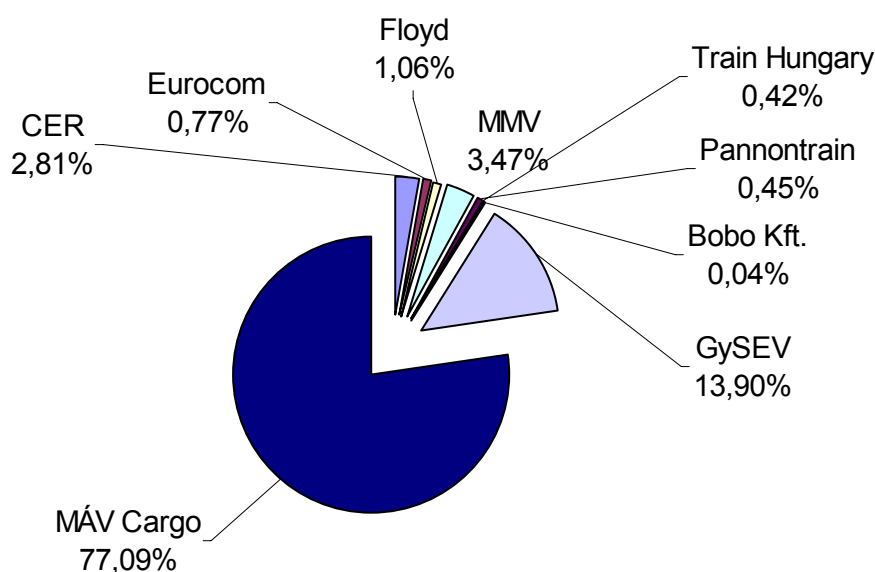
A Nemzeti Közlekedési Hatóság 25 vasútvállalat részére adott ki országos áruszállítási működési engedélyt.⁷ Közülük a MÁV Cargo Zrt. tevékenysége adja az árutonna-kilométerben mért teljes magyarországi fuvarozási teljesítmény 77 százalékát.

⁷ Ezek az alábbiak (zárójelben az engedély kiadásának időpontja): Balatoni Iparvasút Szolgáltató Kft. (2007. október 28.), Bobo Kft. (2008. május 30.), BSS 2000 Energetikai Szolgáltatóipari és Kereskedelmi Kft. (2008. december 3.), CER Zrt. (2007. július 30.), Colas Építő Zrt. (2008. augusztus 4.), Eurocom Rail Cargo Zrt. (2007. december 21.), FLOYD Kft. (2007. július 17.), G&G Növényvédelmi Kft. (2006. december 21.), GySEV Zrt. (2007. június 30.), JÁSZ-VASÚT Műszaki, Tervező Kft. (2008. június 18.), Logistic Center Hungaria Kft. (2009. május 26.), Mased Rail Cargo Zrt. (2008. január 15.), Mátrai Erőmű Zrt. (2007. július 24.), MÁV Cargo Zrt. (2007. június 27.), MÁVÉPCELL Zrt. (2008. június 18.), MÁV FKG Felépítmény-karbantartó és Gépjavító Kft. (2008. szeptember 10.), MÁV-GÉPÉSZET Vasúti jármű Fenntartó és Javító Zrt. (2009. május 11.), MÁV Nostalgia Idegenforgalmi és Kereskedelmi Szolgáltató Kft. (2007. július 25.), MMV Magyar Magánvasút Zrt. (2007. június 28.), MTMG Logisztikai Zrt. (2009. május 25.), Pannontrein Zrt. (2007. június 6.), Szentesi Vasútépítő Kft. (2006. november 14.), Train Hungary Magánvasút Kft. (2007. június 30.), Vasútépítők Kft. (2007. augusztus 3.), Záhony Port Logisztikai és Rakománykezelési Szolgáltató Zrt. (2008. március 31.).

Az árutovábbításra jogosult, vasútvállalati engedéllyel rendelkező társaságoknak csak egy része vesz részt az áru fuvarozási piaci versenyben. A vállalkozások egy része saját maga részére végez árutovábbítást, nem pedig külső megrendelő partner áruját fuvarozza. Más vállalatok csak személyszállítási szolgáltatást végeznek, egyes vállalkozások pedig vontatási szolgáltatást nyújtanak.

A 17. ábra a tényleges árutovábbítási tevékenységet folytató vasútvállalatok piaci részesedését mutatja be.

17. ábra: A magyar vasúti áru fuvarozási piac szereplői



Forrás: NAVIGÁTOR, 2010. február

1.4. A vasúti teherszállítást meghatározó egyes tényezők

A magyarországi vasúti teherszállítási szolgáltatások gyenge színvonalának, alacsony fokú megbízhatóságának, összességében kisebb versenyképességének főbb okai, meghatározó tényezői a következők:

(1) Szűk keresztmetszetek

Egyes pályaszakaszokon szűkek a keresztmetszetek. Gondot jelent a fővároscentrikus hálózat. Budapesttől délre gyakorlatilag hiányzik a kelet-nyugati átjárhatóság lehetősége, és emiatt gazdaságosan nem oldható meg Budapest elkerülése sem a Balkán–Nyugat-Európa irányú tranzitok esetében. Ilyen vasúti pálya megvalósítása jelenleg nem szerepel a MÁV rövid és középtávú (2008-2013) terveiben.

(2) Tengelyterhelés

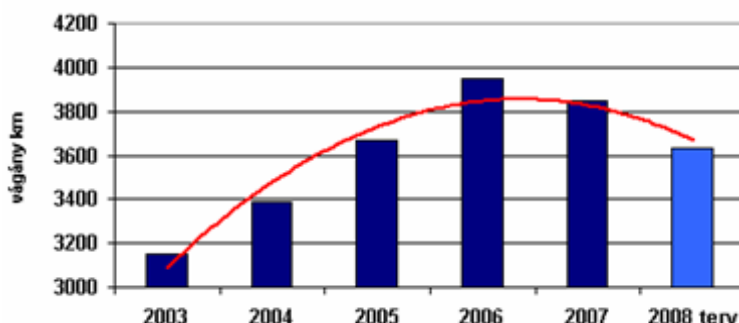
A vasúti pályahálózat UIC⁸ kategóriák szerinti besorolása azt mutatja, hogy a MÁV hálózata – a jellemzően 210 kN engedélyezett tengelyterheléssel – a leggyengébb láncszem Közép-Európában, szemben a szomszédos országokkal és Nyugat-Európával, ahol a fő szállítási útvonalakon biztosított a 225 kN tengelyterhelés alkalmazása.

A tengelyterhelés fontos versenyképességi és hatékonysági kritérium az árufuvarozás számára. A magyar vasúti hálózaton az engedélyezett tengelyterhelés ugyan átlagosan 210 kN, azonban a mellékvonali hálózatrészekben (közel 1600 km hosszon) csak ennél is kisebb tengelyterhelés lehetséges. Az Európában megkövetelt tengelyterhelés ezzel szemben 225 kN, amelynek csak a hazai hálózat töredéke felel meg (a teljes hálózat 4,5%-a, és a TEN-T hálózat 13%-a). A hálózat további 78%-án külön engedéllyel, csökkentett sebességgel lehet 225 kN tengelyterheléssel közlekedni.

(3) A pályára engedélyezett sebesség, a vasúti pályahálózat általános műszaki állapota

A magyar vasúthálózat az engedélyezett sebesség szempontjából messze elmarad az európai fejlett vasutaktól. A hazai főbb pályaszakaszokon 100-160, az egyéb fővonalakon 60-100, míg a mellékvonalakon 40-60 km/h-s kiépítési sebességgel rendelkezik a hálózat. Magasabb sebességű szakaszok csak a hegyeshalmi vonalon találhatók. (Ez a Budapest és az osztrák határ közötti mintegy 170 km hosszúságú vasútvonal az egyik legfontosabb teherszállítási útvonal.) További emelt sebességű szakaszok az ISPA⁹ projektek és más uniós finanszírozású projektek révén fognak megvalósulni. Ez a magyarországi helyzet élesen elüt a régi EU-tagországokétól, ahol a fővonalai hálózat 160-200 km/h sebességre engedélyezett. Mindezeket az építési paramétereket tovább rontja, hogy az elmúlt két évtizedben a karbantartási költségek is minimalizálódtak, ami az állandó sebességhatárolások bevezetésében, valamint a különféle korlátozások növekvő számában és hosszában jelentkezik. A karbantartások elmaradása miatt jelentős sebességhatárolások vannak a MÁV vonalhálózaton (18. és 19. ábra). A nemzetközi vonatkozásban alacsony engedélyezett sebesség és a karbantartási elmaradások okozta üzemeltetési korlátozások tovább rontják a vasúti szállítás hatékonyságát és versenyképességét.

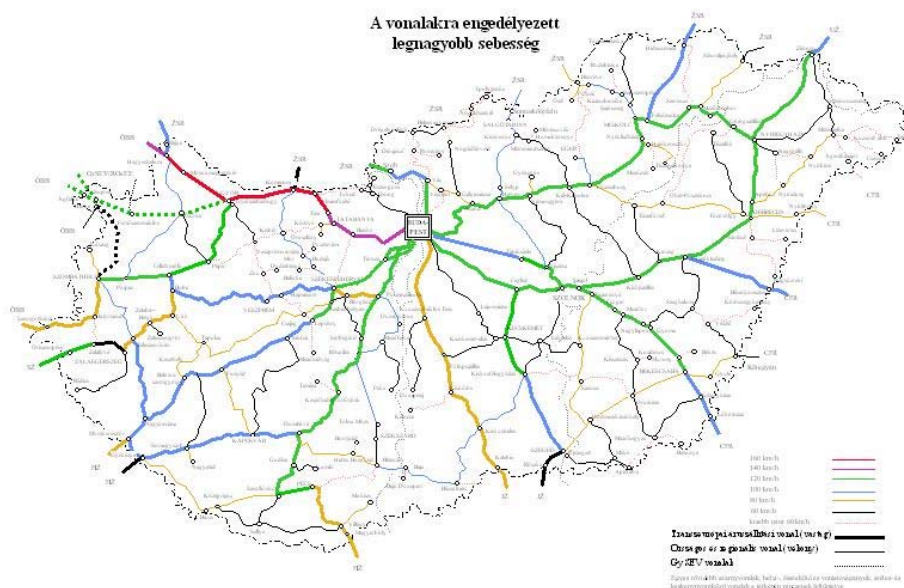
18. ábra: Az állandó és ideiglenes sebességhatárolások a MÁV 7600 km hosszú hálózaton



⁸ Nemzetközi Vasúti Szövetség (UIC), www.uic.org

⁹ Az ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession – Előcsatlakozási Strukturális Politikai Eszköz) uniós pénzügyi támogatás Közép- és Kelet-Európa tagjelölt országait segítette a 2000-2006 közötti időszakban az Európai Unióhoz történő csatlakozás előkészítésében, valamint közvetlenül a csatlakozást követően.

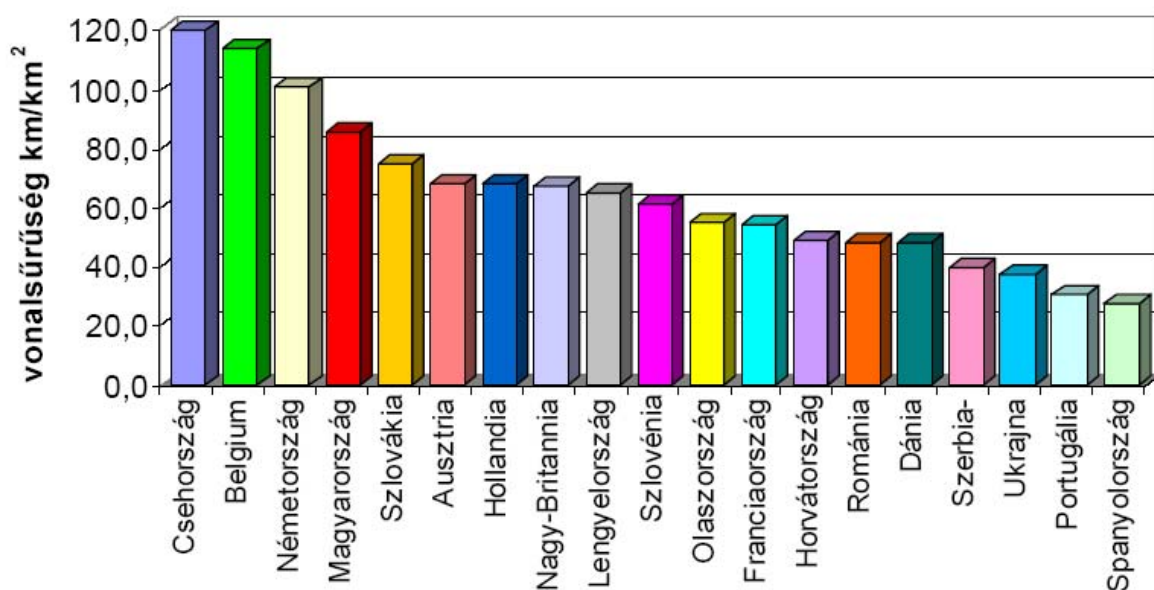
19. ábra: Legmagasabb engedélyezett sebességek a magyarországi vasútvonalakon



(4) Hálózatsűrűség

Magyarország vasúthálózatának sűrűsége európai szinten is kedvező. Az építési hossz alapján számítva 85,5 km/1000 km², ami a fejlett európai vasutak többségének hálózatsűrűségét meg is haladja (20. ábra), ugyanakkor a minőségi mutatók tekintetében már komoly elmaradás tapasztalható.

20. ábra: A vasúti hálózat sűrűsége egyes európai országokban 2001-ben

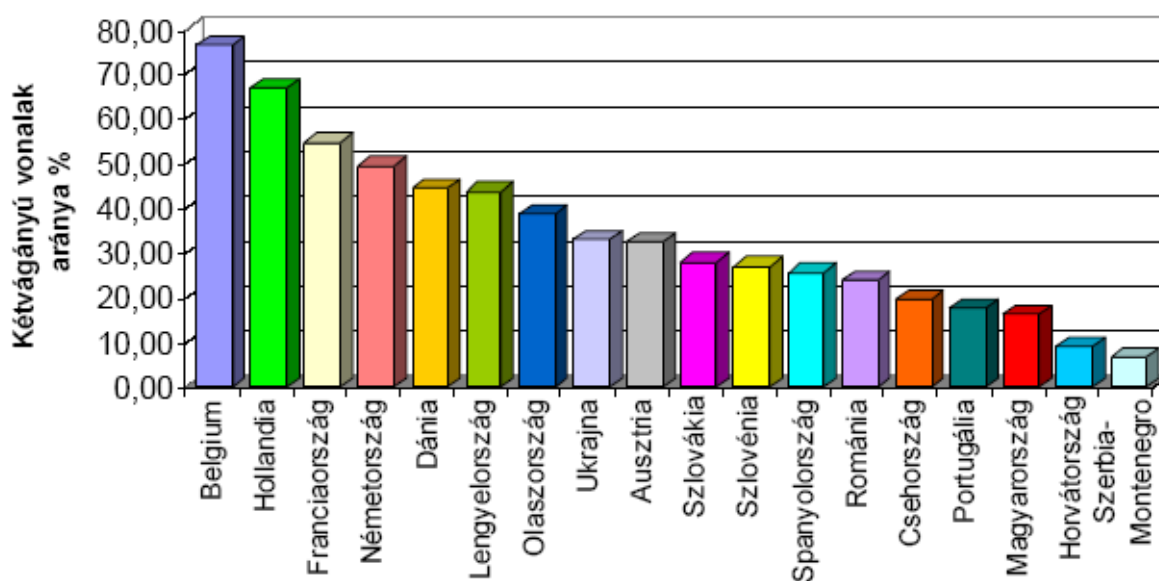


A 7727 km normál nyomtávú vasúti hálózatból a TEN-T hálózat 2727 km-t tesz ki, amelyből a IV., V., V.B., V.C. és X.B korridorok hazai szakaszaiból álló alaphálózat vonalossza 1619 km-t képvisel.

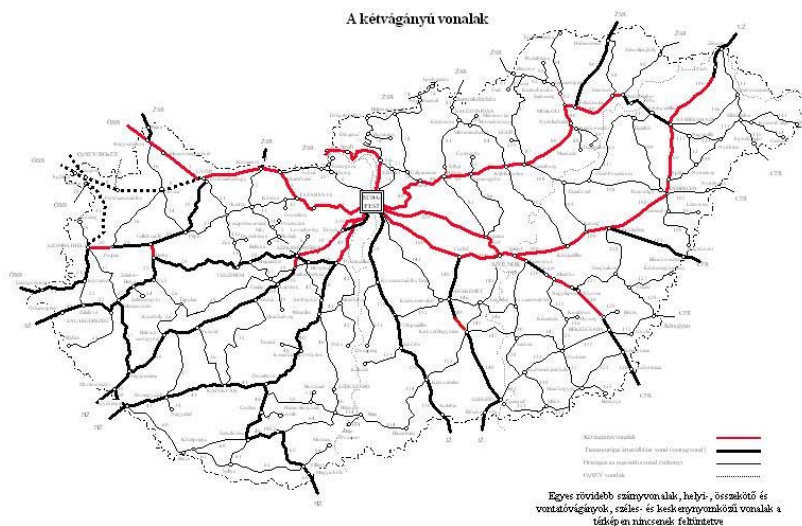
(5) A kétvágányú vasútvonalak aránya

A kétvágányú vasútvonalak arányát tekintve hálózatunk jelentősen elmarad az európai átlagtól. Amint a 21. és 22. ábrán látható, 2001-ben Magyarországon a teljes építési hosszak mindössze 16,3%-a volt kétvágányú. (Ez az arány 2008-ban 15,4%-ra csökkent egy új egyvágányú vasútvonal megépítése következtében.) A 15. ábrán szereplő országok vasútjainak összes építési vágányhosszából a kétvágányú vonalak aránya 39,4% (2008-ban 41%). Ezt az átlagot a magyar vasút belátható időn belül nem fogja utolérni, ezáltal rugalmatlanabbak a lehetőségek a menetrendi szerkezet korszerűsítésére és a karbantartások elvégzésének optimalizálására. Emiatt hosszabb eljutási idők, felesleges vonatvárakoztatások, fajlagosan kisebb hatékonyság és bevételszerző képesség jellemzik a hálózatot.

21. ábra: A kétvágányú vasúti vonalak aránya egyes európai országokban 2001-ben



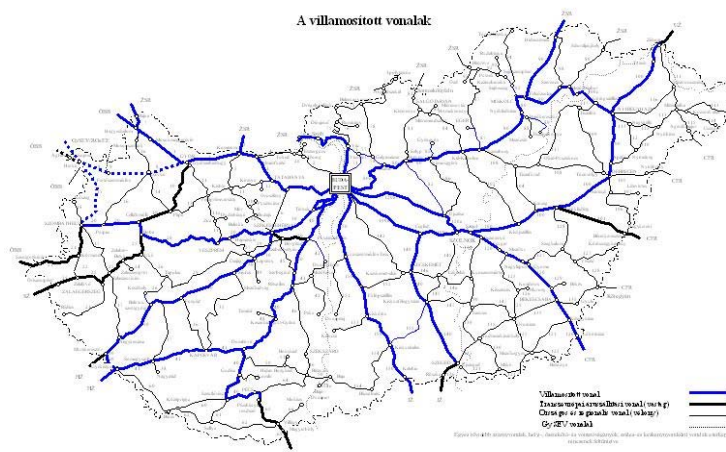
22. ábra: Kétvágányú vasútvonalak Magyarországon



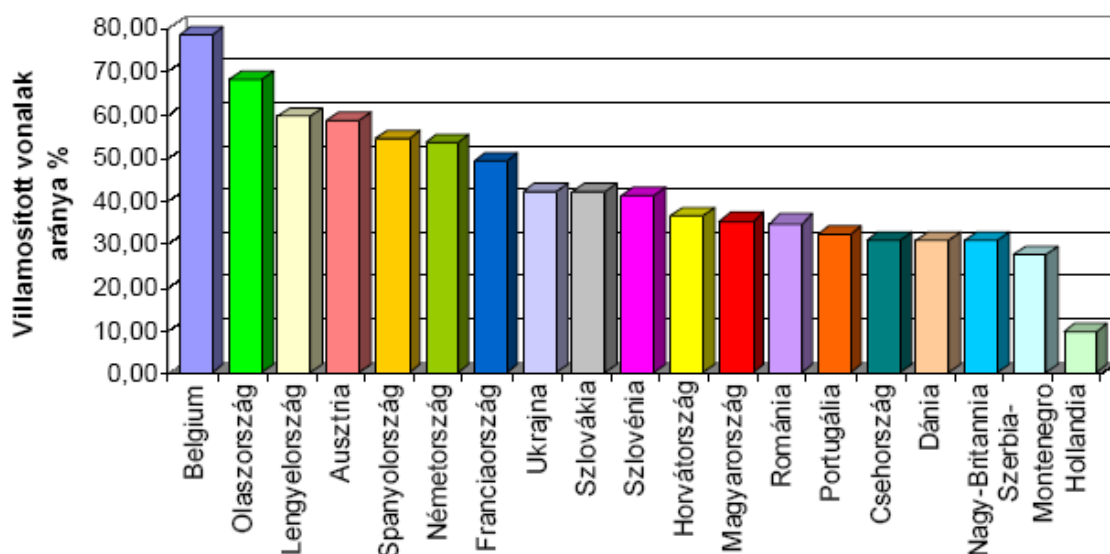
(6) A villamosított vasútvonalak aránya

A magyar vasúthálózatból jelenleg 2784 km villamosított, ami 34%-os aránynak felel meg (23. ábra). Ugyanez az arány a 24. ábrán szereplő vasutak esetében átlagosan 46%. Ahhoz, hogy elérjük ezt az Európai Unióra jellemző átlagértéket, Magyarországnak még további mintegy 1000 km vasútvonalat kellene villamosítania. A jelenlegi hazai arány elsősorban az 1970-80-as években végrehajtott fejlesztések eredménye. Míg az 1999 és 2008 közötti tíz évben az EU-országokban a villamosított vonalszakaszok hossza 18%-kal növekedett (11 000 km), addig nálunk mindössze 4%-kal. Ezáltal több vonalszakaszon csak az indokoltnál magasabb költséggel és környezetszennyezőbb vontatási technológiával szolgálhatók ki a megrendelői igények.

23. ábra: Villamosított vasútvonalak Magyarországon



24. ábra: A villamosított vasútvonalak aránya egyes európai országokban 2001-ben



Forrás: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Transorg

(7) Állomássűrűség

A magyar vasutak állomássűrűsége a mintegy 11 km-es átlagos állomástávolsággal (645 állomás, 942 megállóhely) az európai vasutak között magasnak mondható.

Az európai vasutakhoz viszonyítva magas magyarországi állomássűrűség magas hálózati lefedettséget, jobb elérhetőséget és hozzáférést jelent a vasúti szolgáltatásokhoz. Ez azonban nem párosul minden esetben színvonalas kiszolgálással, például a Kormány 2009. december 13-tól kezdődően 27,5 vasúti mellékvonalon szünetelteti a vasúti személyszállítási közszolgáltatást, ami természetesen hátrányosan hat az áruszállítási szolgáltatásokra is.

(8) Szintbeni úttájrók száma

A közel 5900 egyszintű közúti-vasúti kereszteződés Portugália után Magyarországon a legmagasabb arányú az európai vasutak között. Ezek 46%-a sorompóval biztosított (fényorompó: 32,8%; félsorompó: 7,4%; teljes sorompó: 6,6%).

(9) Biztosítóberendezések

A biztosítóberendezések tekintetében a magyar vasút az európai középmezőnybe tartozik. Viszont a korszerű állomási biztosítóberendezések és a központi forgalomirányítás terén az elmaradás rendkívül jelentős. A hálózat vasútállomásainak mindössze 65%-a biztosított. A meglévő biztosítóberendezések többségében korszerűtlenek és élőmunka igényesek, a biztonsági követelményeknek pedig egyre kevésbé képesek megfelelni. Az előregedett, erkölcsileg és technikailag elavult berendezések működésében gyakran tapasztalható üzemzavar, amely tervezhetetlensége miatt a forgalom lebonyolítását fokozatosan gátolja. Napjainkban még a budapesti főpályaudvarokon is működik mechanikus biztosítóberendezés, amely nem csak szolgáltatási, hanem biztonsági színvonalban sem eltűrhető.

(10) Az alacsony forgalmú állomások ellehetetlenülése

A MÁV Cargo 2008. december 31-ig jórészt gyakorlatilag közszolgáltatási tevékenységet végzett. Valamennyi olyan vonalon biztosított szolgáltatást, ahol ezt igényelték. Rugalmas és nyitott volt arra, hogy vasúti áruszállítást végezzen akár azokban az esetekben is, amikor ez nem volt nyereséges (vagy legalábbis nem olyan mértékben, mint általában). Arra törekedett, hogy megfeleljen az áruszállítás környezetbarátabbá tételét célzó közlekedéspolitikai elvárásoknak.

Azonban 2009 elején a MÁV drasztikusan megemelte a pályavasúti és vontatási díjakat a vasúti mellékvonalakon. Azóta a MÁV Cargo (hatályos Árufuvarozási Üzletszabályzata 4. sz. módosítása értelmében) csak külön megállapodás alapján végez vasúti áruszállítást és kapcsolódó szolgáltatásokat azokon a MÁV pályaudvarokon, ahol az áruforgalom kiszolgálása alacsony szintű vagy időszakos. Ez lényegében azt jelenti, hogy olyan magas költségeket ró az ügyfelekre, amelyeket azok már képtelenek kifizetni. Emiatt a korábban ilyen állomásokon bonyolított áruforgalom nagy része a közúti fuvarozóknál jelenik meg, tovább növelve a közutak forgalmát.

A változás a MÁV Cargo által kiszolgált 700 árukezelési helyből 329-et érint, amelyek jellemzően alacsony forgalmú mellékvonalakon találhatóak. Bár ezeken az állomásokon a MÁV Cargo összes áruforgalmának eddig is csak viszonylag kis része (1-2 százaléka) bonyolódott, az emiatt megnövekvő közúti szállítás komoly többletterhelést jelent a főúton, és különösen a mellékutakon, amelyek egyébként is igen rossz állapotúak.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény, és a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X.6.) GKM-PM együttes rendelet a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető integrált (nem független, azaz a pályavasútat és az áru-, illetve személyfuvarozást is magukban foglaló) vasúti társaságok által alkalmazandó hálózat-hozzáférési díjak vonatkozásában díjmegállapító szervezetként a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezetet (VPSZ) jelöli ki.

A díjképzési rendeletben rögzítettek szerint a díjmegállapító szervezet feladata, hogy a hálózat-hozzáférési díjak meghatározásának módszertani dokumentumaként ötévenként elkészítse a Díjképzési Módszertant (DM).

A díjmegállapító szervezet az adott menetrendi évre vonatkozó konkrét hálózat-hozzáférési díjak megállapítását a DM, a pályahálózat-működtető utolsó üzleti évének tényadatai, a DM-ben meghatározott egyéb adatforrások, valamint a várható központi költségvetési támogatás (költségtérítés) mértéke alapján végzi el, és a hálózat-hozzáférési díjak meghatározására vonatkozó részletes számításokat és a számítások alapjául szolgáló adatokat a Díjszámítási Dokumentumban rögzíti.

Nincs ismeretünk arról, hogy készült-e költség-haszon elemzés vagy környezetvédelmi hatástanulmány a hálózat-hozzáférési díjak legutóbbi módosításáról szóló döntés előtt. Az NKH, illetve VPSZ feladata lenne az elemzések elvégzése a hivatkozott törvények alapján.

A Logisztikai Egyeztető Fórum (a logisztikai szakma legfontosabb magyarországi szervezeteinek közös platformja) a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) kezdeményezésére és a Magyar Vasút Egyesüléssel (Hungrail) egyeztetve levélben hívta fel a közlekedési minisztérium figyelmét az intézkedés vasúti forgalomra gyakorolt hatásának kedvezőtlen voltára. Nem történt változás.

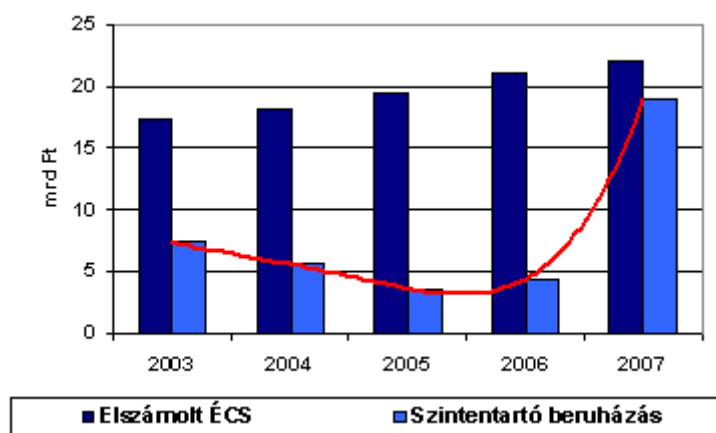
(11) A fejlesztési elmaradások

Az Állami Számvevőszék 2008. júliusi jelentése szerint a feltétlenül szükséges, azonban nem finanszírozott (és ezért meg nem valósult) vasúti fejlesztések értéke „a 2001. évi 1320 milliárd Ft-tal (4,9 milliárd euró) szemben a MÁV Zrt.-nél 2006-ra elérte a 2100 milliárd Ft-ot (7,8 milliárd euró).

Jellemző továbbá, hogy a beruházások elkészülte után a szükséges fenntartási munkák elmaradnak a megfelelő finanszírozási háttér hiányában. Így például a 2007-2008-ban felújított hegyeshalmi vasútvonalon Budapest és Bécs között a menetidő 2 óra 40 perc volt a felújított vonal átadása után, azonban mára ez az út a pálya állapota miatt már 3 órát vesz igénybe.”

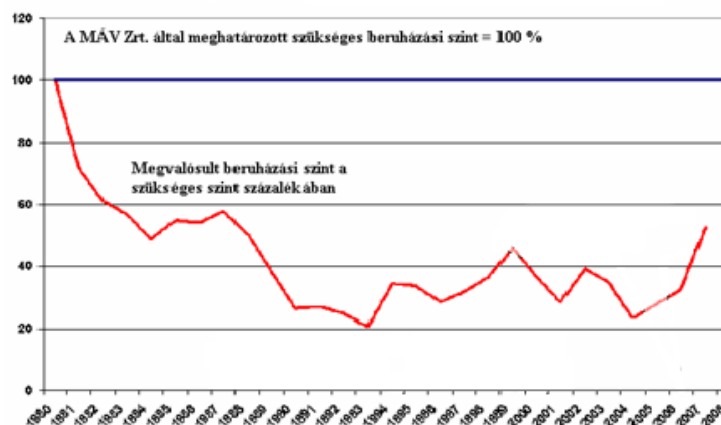
A 25. ábra azt mutatja, hogy a MÁV az elszámolt értékcsökkenésnek csak kis hányadát forgatta vissza beruházásokba és a vasúti eszközök fenntartásába.

25. ábra: Az elszámolt értékcsökkenés, valamint a szinten tartó beruházások és felújítások értéke



A fejlesztési igények és a tényleges fejlesztések arányát mutatja a 26. ábra.

26. ábra: A MÁV tényleges fejlesztéseinek aránya a fejlesztési igényekhez képest



2. A vasúti fuvarozásra átterelhető áruféleségek

Az alábbiakban elemezzük vasúti és közúti szállítás közötti versenyben meghatározó főbb áruféleségek helyzetét, és a vasútra történő átterelés lehetőségeit. A konkrét szám adatok a MÁV Cargo Zrt.-től származnak, amely a témában részletes számításokat végzett és előrejelzéseket készített. Utóbbiak azonban nem nyilvánosak.

A tömegáruk szállításában a vasút jelentős szerepet játszik a legtöbb európai országban, és ezt az Európai Unió is támogatja (Fehér Könyv – „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni”, Marco Polo¹⁰ stb.). A környezet védelme egyre erősebb az uniós országokban, de egyúttal gyakran a vasúti és belvízi szállításokkal érhető el a legnagyobb gazdasági hatékonyság is ezen a téren.

Magyarországon azonban gyakorlatilag ezzel ellentétes folyamat ment végbe, hiszen jelentős belföldi tömegáru-szállítás terelődött át közútra az elmúlt két évtizedben, miközben az állam szabályozási oldalon semmit sem tett ennek megakadályozása érdekében (példa erre a kilométer-arányos úthasználati díj bevezetésének folyamatos elhalasztása).

A gazdasági válság időszaka alatt a vasúti áruszállítási volumeneket illetően a magyarországi vasutak teljesítménye nem követte a kialakult trendeket, és kisebb visszaesést könyvelhetett el 2009-ben, mint a környező országok társvasútjai.

2.1. A belföldi forgalom

(1) Mezőgazdasági termékek

A közelmúltban döntően állami források felhasználásával jelentős kapacitású (1,7 millió tonna) gabonátároló kapacitás épült ki, szinte kizárólag a termelőterület mellett, vasúti kapcsolat nélkül. E gabonátárolók építése nem volt összehangolva a magyar közlekedéspolitikai elvárásokkal.

A termőterületről a gabona döntően közúton kerül a gabonátárolókba, keverőtelepekbe és malmokba. Két meghatározó cég (a győri és a szabadegyházi szeszgyár) feldolgozó kapacitása meghaladja a régiók termelőképességét. A távolabbi termelő régiókban történő termelés egy részét vasúton szállíthatnák a szeszgyárakba. Ez kb. 300-400 ezer tonna vasúti fuvarozást eredményezhet.

A rendszerváltozás előtti kilenc cukorgyárból jelenleg már csak egy cukorgyár működik Magyarországon (Kaposváron). A termelőterületről 100 kilométer távolságon belül közúton, ennél nagyobb távolságról pedig döntően vasúton kerül beszállításra a cukorrépa. A vasútra átterelhető mennyiség kb. 300 ezer tonna cukorrépa.

(2) Építési anyagok

A magyarországi kő- és kavicsbányákból (Nyékládháza, Hegyeshalom, Adony, Délegyháza, Gyékényes, Uzsabánya, Tálya, Nógrádkövesd) a mintegy 3,5-4 millió tonna áru felét közúton, felét vasúton szállítják a felhasználókhoz.

¹⁰ A „Marco Polo” az Európai Unió finanszírozási programja olyan projektek támogatására, amelyek célja, hogy a teherszállítás a közutak helyett vasúton, valamint tengeri és belvízi hajózás révén valósuljon meg.

A magas vasúti pályahasználati díj, valamint a vasúti el- és felfuvarozási költségek miatt a vasúti fuvarozás költsége magas, nem kellően versenyképes a közúti fuvarozással szemben. Az autópálya-építések lassulása miatt mintegy 4000 nagy (40 tonna feletti) teherbírású közúti jármű szabadul fel, ami tovább ronthatja a vasút versenyképességét.

A vasút kizárólag zárt vonatokkal végzi a kő és kavics fuvarozását. Az ellátatlan területeken (ahol nincs kavics- vagy kőbánya) az Alföld és Közép-Magyarország forgalmából legalább évi 630 ezer tonnát lehetne a vasútra visszatéríteni. Ennek érdekében vasúti elosztó depókat kellene kialakítani, ami jelentős szemléletváltást igényel a kő- és kavicsértékesítésben.

Kétféle depó képzelhető el: a fix keverőtelepek közelében kialakítható, és a folyamatosan változó helyű. Mivel a nagyobb útépitések és beruházások mindig az ország más-más területén zajlanak, célszerű ezek figyelembevételével az év elején meghatározni az esetleges depóhelyeket. Erre célszerűen a beruházásokhoz legközelebb eső, nagy kapacitással és kiszolgáló létesítményekkel rendelkező állomások alkalmasak, ahonnan az építési területre történő kiszállítás a települések minimális érintésével megoldható. A depók kialakítását bárki végezheti, azonban – mivel változó helyű depókról van szó – célszerű, hogy azokat mindig a beruházó, illetve annak alvállalkozói üzemeltessék.

A vasút adottságai miatt jelenleg egy-egy beruházáshoz gyakran jelentősen nagyobb távolságú fuvarozás szükséges, mint közvetlen közúti szállítás esetén. Ehhez még hozzáadódik az állomásra/állomásról történő fel- és elszállítás, ami csökkenti a versenyképességet. Viszont ha a beruházók hajlandóak minimális többletköltséget vállalni a környezetet kímélőbb szállítási mód javára, akkor a vasúton szállított mennyiség növekedhet. Ehhez az is elengedhetetlen, hogy a fajlagos vasúti és közúti szállítási költségek közeledjenek egymáshoz.

(3) Fa

A fa belföldi fuvarozása alapvetően erőművi fára terjed ki, ami évi mintegy 3 millió tonnás forgalmat jelent; ebből kb. 1,2 millió tonna fuvarozása történik vasúton. Megfelelő vasúti szolgáltatás és versenyképes díjak mellett 500 ezer tonna terelhető át közútról vasútra. Megvalósíthatóak lennének azonban olyan jellegű pályafelújítási beruházások is, amelyekkel ez a mennyiség jelentősen növelhető lenne.

(4) Nem kísért kombinált fuvarozás (konténer, csereszekrény, félpótkocsi)

Az ország területi mérete miatt belföldi kombinált fuvarozásról nem beszélhetünk, a termelőegységek elhelyezkedése és az áruösszetétel nem teszi lehetővé ezt a forgalmat.

A közelmúltig létezett a konténerek gyűjtő és elosztó forgalma, ami azt jelentette, hogy a konténerek a külföldi kikötőkből (döntően az észak-német és az adriai kikötőkből) irányvonatokkal Budapestre érkeztek, és azután azokat a vidéki regionális terminálokba (Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szolnok, Szombathely) szintén vasúton osztották szét. (Hasonló rendszer működött az ellenkező irányban is, azaz a regionális termináloktól a külföldi kikötők felé.) A regionális terminálokból a konténereket tehergépkocsikkal szállították a végső célállomásukra (és ez az ellenkező irányban is így történt). Ez a forgalom azonban az elmúlt évek során fokozatosan csökkent, és mára gyakorlatilag megszűnt. A jelentős vasúti díjemelés, a vasúti szolgáltatás megbízhatatlansága, a korszerűbb közúti járműpark és az autópálya-hálózat kiépítése miatt ez a jelentős forgalom a közútra terelődött.

Megfelelő, versenyképes díjakkal és vasúti szolgáltatással évente kb. 10 ezer konténer vasúti elő- és utófuvarozása terelhető vissza a vasútra. Ez a jelenlegi teljes vasúti konténerforgalom 5-7 százalékának felel meg.

2.2. Export-import forgalom

(5) Mezőgazdasági termékek

Az évi átlagos magyar gabonaexport általában 3 millió tonnát tesz ki. Ennek egyharmada Koper (Szlovénia), Rijeka (Horvátország) és Rotterdam (Hollandia), valamint kisebb részben Konstanca (Románia) kikötőkön keresztül tengerentúli forgalom, kétharmada pedig európai forgalom (lásd a 27. ábrát). Az európai gabonaexport túlnyomó része Németországba, Olaszországba és Franciaországba kerül ipari felhasználásra.

27. ábra: A Magyarország számára legfontosabb nagy európai kikötők elhelyezkedése



Vasúti forgalomban kb. 1,2-1,4 millió tonna, közúton kb. 1 millió tonna, hajóval pedig 0,6 millió tonna gabona kerül kiszállításra.

A gabonát Rotterdam, Rijeka és Észak-Olaszország irányába alapvetően vasúton szállítják. A koperi kikötőn keresztül bonyolódó forgalomban már jelentősebb a közúti szállítás.

Nyugat-Magyarországról évi 200-300 ezer tonna repce kerül kiszállításra Burgenlandba (Ausztria), kizárólag közúti járművekkel. Ennek oka, hogy nincs megfelelő vasúti berakóhely és megfelelő mennyiségű vasúti kocsi a szállításhoz.

A gabonaexport tekintetében mintegy 500 ezer tonna áru vasúti fuvarozását lehetne megvalósítani.

A gabonaimport alapvetően szójára terjed ki, amelyet elsősorban a rotterdami és a koperi kikötőkön keresztül hozunk be Magyarországra. Mivel Magyarországon nincsen regionális elosztó központ, a zártvonatos fuvarozás nem alkalmazható. A szójaimport így közúton kerül a felhasználókhoz, kis mennyiségekben.

Összességében mintegy 500 ezer tonna szója vasútra terelése lehetséges.

A vasúti depók kialakításánál két fő szempont alapján kell a depók helyét kiválasztani:

- a felhasználási terület, ahol a berakási/felhasználási igények jelentkeznek,
- vasúti fővonal, lehetőleg már meglévő iparvágánnyal, amely megfelelő közúti kapcsolattal rendelkezik.

Gabonaszállítás terén már vannak erre vonatkozó kezdeményezések magánvállalkozások részéről. Egy erre alakult társaság Ács, Nagyrécse és Kaposvár térségében iparvágányos területen gabona be- és kirakó agrárlogisztikai központot tervez. Ezek a logisztikai központok a térségből közúton beszállított gabonát átmenetileg tárolják, és a vasúti kocsikat nagykapacitású rakodó-berendezéssel rakják meg. Ugyanakkor elvégzik a vasúton érkező gabona és szója közúti kiszolgálását is.

A beruházó tájékoztatása szerint egy-egy gabonalogisztikai rakodóközpont bekerülési költsége kb. 200 millió forint (750 ezer euró), iparvágány nélkül. A tervek szerint legalább 400 méteres vágányokra lesz szükség. A finanszírozást részben saját forrásból, részben EU forrásból, pályázat útján tervezik.

(6) Fa

A korábbi évekhez képest a tűzifa exportja jelentősen csökkent, jelenleg kb. 200 ezer tonna. A forgalom döntően közúton bonyolódik le Délnyugat-Magyarország területéről Észak-Olaszországba.

Export faáruból kb. 100-120 ezer tonna terelhető át vasúti fuvarozásra.

Az import faáru Romániából és Ukrajna irányából érkezik Magyarországra. Romániából kb. 600 ezer tonna fa jelenleg kizárólag közúton érkezik a MOFA (Mohács), illetve az Interspan (Vásárosnamény és Szombathely) részére, mivel a román vasút jelentősen megemelte a díjait, és így nem versenyképes a közúttal szemben. Ez a forgalom elsősorban a román vasúti díjemelés miatt került át a közutakra.

A román vasúti fuvardíjak jelentős emelése 2008. január 1-jén következett be, feltehetően a magyarországihoz hasonló okok miatt.

Romániában a vasúti teherszállítás 1998-ig állami monopólium volt, a CFR (Román Államvasutak) egyik üzletágaként működött. A vasúti privatizációt követően, a 2000-es évek elején jelentek meg az árufuvarozásra szakosodott első magántulajdonú vasúttársaságok. Az áruszállítás nagy részét még napjainkban is a CFR Marfa, a CFR erre szakosodott vállalata végzi.

A magán vasúttársaságok többségét elsősorban nagy iparvállalatok alapították, saját termékeik szállítására. Napjainkban 14 magántulajdonú vasúttársaság van jelen a romániai vasúti teherszállítás piacán, közülük az áruszállítás terén a legnagyobb a GFR (Grup Feroviar Roman).

- **CCCF** – a CCCF S.A. építőipari vállalat üzemelteti (a cég alaptevékenysége elsősorban a vasúti infrastruktúra karbantartása)
- **CC 33 ICIM** – a Căi Ferate 33 Intreprinderea Construcții Industriale și Montaj építőipari konglomerátum üzemelteti
- **CF** – Clasfer
- **CTF** – Compania de Transport Feroviar

- **CTV** – Cargo Trans Vagon (vegyipari termékek szállítására szakosodott)
- **GFR** – Grup Feroviar Roman (a legnagyobb magántársaság teherszállítás terén)
- **LCR** – Logistics Center Romania (a Railion romániai leányvállalata)
- **MIS** – M.I.S. Grup Transport Feroviar
- **RPL** – Rompetrol Logistics (a Rompetrol SA kőolajipari vállalat vasúttársasága)
- **SEFER** – (a konstancai kikötő és finomító között szállítja a kőolajtermékeket)
- **SI** – Servtrans Invest SA
- **ST** – Softrans (MÁV mozdonyokat bérel)
- **TGF** – SC Transferoviar Grup SA
- **UT** – SC Unifertrans SA (a konstancai kikötő és finomító között szállítja a kőolajtermékeket)

Az Ukrajna irányából Záhony határállomásra széles vasúti kocsikon érkező rönkfaáru alapvetően vasúton kerül a felhasználóhoz (Interspan – Vásárosnamény).

Import faáruból kb. 100 ezer tonna terelhető át vasúti fuvarozásra.

(7) Kombinált fuvarozás

A magyar nem kísért (konténeres, csereszekrényes, félpótkocsis) export-import döntő része az észak-német (Hamburg, Bréma) és az adriai (Koper, Trieszt, Rijeka) kikötőkön keresztül kerül lebonyolításra vasúti forgalomban.

Konténeres irányvonati forgalomban Koper a legjelentősebb kikötő. Nemcsak a magyar, hanem a szlovák, cseh, lengyel és ukrán piacokat is kiszolgálja. A magyar piacra éves szinten 40-50 ezer TEU forgalom érkezik vasúton, ez közúton ugyanennyi kamionnak felelne meg, ami a közutak szűk kapacitása miatt lehetetlen.

A konténervonatok a budapesti terminálokra (BILK, Csepeli Kikötő, kis részben Törökbálinti Depó) érkeznek, és onnan indulnak. Budapestről a vidéki felhasználók részére ma már teljes egészében közúton kerülnek kiszolgáltatásra a konténerek a vasúti szolgáltatások alacsony színvonala és megbízhatatlansága, a magas vasúti fuvardíjak, valamint a közúti szállítás alacsony fuvardíjai és kedvező eljutási idői miatt.

Ez mintegy 10-15 ezer konténert jelent. Székesfehérvárra a Philips céghez érkeztek vasúton konténerek, azonban a válság miatt ez a forgalom megszűnt. A Samsung részére Szolnokra továbbra is vasúton érkeznek a konténerek, és innen közúton kerülnek kiszállításra.

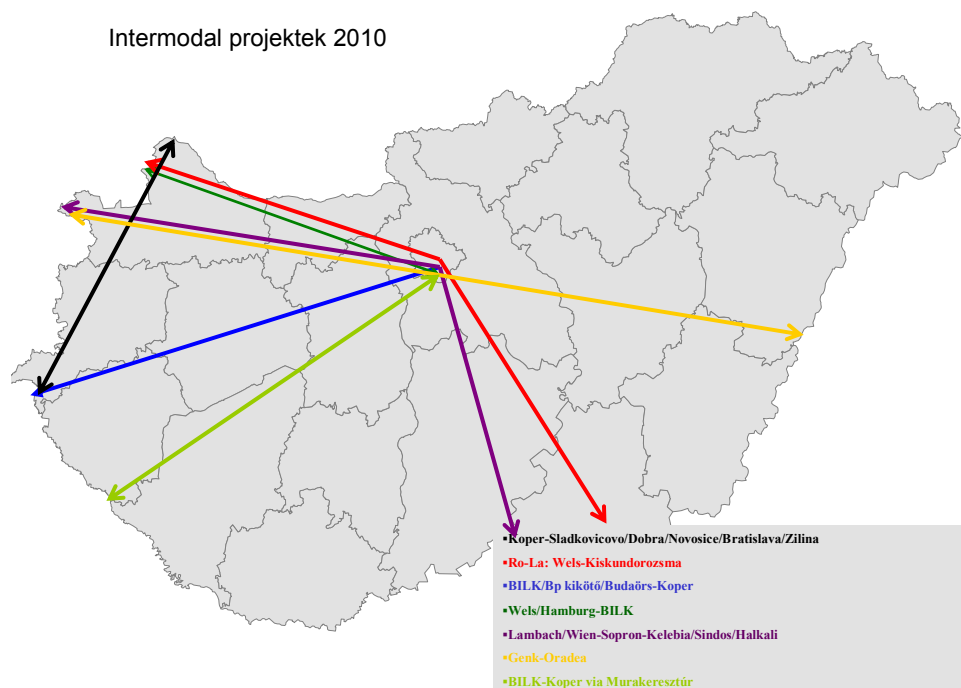
Meg kell említeni, hogy a szlovákiai Dunaszerdahely termináljáról évi kb. 35-40 ezer konténert terítenek közúton magyarországi felhasználók részére. Ennek számottevő része, kb. 10 ezer konténer a budapesti terminálokról optimálisan kiszolgálható lenne – egy megfelelő színvonalú és árazású Dunaszerdahely-Budapest vasúti összeköttetéssel. Így jelentős közúti fuvart lehetne kiváltani.

A kísért (ROLA) forgalomban Kiskundorozsma–Wels viszonylatban évi 55-60 ezer kamiont, Sopron–Wels viszonylatban pedig 50 ezer kamiont fuvaroztak vasúton az EU bővítése előtt. Ma – állami és Marco Polo támogatás mellett – 35 ezer kamion kerül elszállításra. Az igénybevevők 90 százaléka török kamion. Ennek alapvető oka a vasúti és a közúti úthasználati díjak jelentős (kb. 5-szörös) különbsége, valamint Románia és Bulgária 2007. évi EU-csatlakozása. Az úthasználat arányos közúti díj bevezetése tehát jelentősen növelhetné a kamionok vasúti fuvarozását. A kiskundorozsmai ROLA terminál kapacitása napi 6 pár vonat lebonyolítására alkalmas, ami évi 70 ezer kamion vasúti fuvarozásának felel meg.

A kísért forgalomban jelentős a FÁK-országok irányából érkező kamionok mennyisége, itt adott a kamionok vasútra terelésének a lehetősége, így évente mintegy 30-50 ezer kamionnal lehetne tehermentesíteni a magyarországi közutakat.

Összességében 75 ezer kamion vasútra terelésére van lehetőség versenyképes feltételek biztosítása esetén.

28. ábra: Magyarországot érintő intermodális projektek



2010. március 25-én az UIC vasúti teherfuvarozással foglalkozó DIOMIS (Developing Infrastructure Use and Operating Models for Intermodal Shift, azaz a Vasúti Infrastruktúra-használat Fejlesztése és Működési Modellek Kidolgozása Intermodális Közlekedésre) munkacsoportja „Az intermodális közlekedés növelése a közép- és kelet-európai országokban” címmel tartott projektülést Bécsben. A résztvevők megosztották egymással tapasztalataikat a kombinált szállítás e térségbeli lehetőségeiről. A projektülésen bemutatott UIC tanulmány a vasúti áruforgalom 8%-os áttérőldését valószínűsíti az észak-dél tengelyről a kelet-nyugat irányú tengelyre.

A résztvevők ismertették meglátásaikat arra vonatkozóan, hogy egy ilyen forgalomművekedés biztosításához milyen infrastrukturális fejlesztésekre és beruházásokra lesz szükség (lásd a 28. ábrát). Nehezebb vonatokkal kell számolni, hozzá kell látni a koordinált terminál-és eszközfejlesztéshez, meg kell teremteni a határátmenetek interoperabilitását. A piac elsődleges elvárásai: a terminálokhoz való diszkriminációmentes hozzáférés, megbízható szolgáltatások és kiszámítható hálózat-hozzáférési díjak. Az utóbbit illetően a szlovák közlekedésügyi minisztérium képviselője hivatalosan is bejelentette, hogy a közeljövőben országuk drasztikusan csökkenteni fogja a hálózat-hozzáférési díjakat.

Oliver Sellnick, a UIC áruszállítási igazgatója szerint a gazdasági válság ugyan negatív hatással volt a 2009-es év eredményeire, de pozitív hozadékaként értékelhető, hogy lehetőséget adott az üzlet újragondolására. A fellendülés már érzékelhető, a kombinált fuvarozás

növekedésében pedig hatalmas potenciál rejlik, amelynek kiaknázása a szektor valamennyi szereplőjének érdeke.¹¹

2.3. A vasúti fuvarozásra átterelhető árumennyiségek összefoglalása

Az alábbiakban összefoglaljuk, hogy megfelelő feltételek biztosítása mellett milyen fajta árukból mennyi terelhető át elfogadható költséggel a vasútra 1-2 éven belül.

1. táblázat: A vasútra 1-2 éven belül elfogadható költséggel átterelhető áruféleségek és mennyiségek

Az áru jellege	Átterelhető éves mennyiség
belföldi gabona	300 ezer tonna
belföldi cukorrépa	300 ezer tonna
belföldi kő és kavics	630 ezer tonna
belföldi dolomit és műtrágya	250 ezer tonna
belföldi gépkocsik (Suzuki)	20 ezer tonna
belföldi konténerek elő- és utófuvarozása	100 ezer tonna
belföldi cement	80 ezer tonna
export-import ROLA, 75 ezer kamion	1500 ezer tonna
export gabona	500 ezer tonna
export vegyi áruk	400 ezer tonna
export gépkocsik	125 ezer tonna
export-import konténerek	200 ezer tonna
import műtrágya	100 ezer tonna
export-import fa	250 ezer tonna
import szója	500 ezer tonna
belföldi fa	500 ezer tonna
Összesen	5755 ezer tonna

Amint az 1. táblázatból látható, évi közel 6 millió tonna árut lehet átterelni vasútra viszonylag kis költségű és egyszerű intézkedésekkel. Ez a jelenleg közúton szállított mennyiség 2,5 százalékának felel meg.

Fizikailag azonban nincs akadálya annak, hogy évi akár 30 millió tonna áru kerüljön át közútról vasútra, ami a jelenlegi közúti szállítás 12 százalékának felel meg. Mivel ez az átcsoportosítás elsősorban a nagyobb távolságú fuvarokat érintené, tonna-kilométerben ez jóval nagyobb mértékű átcsoportosítást jelent, és elérheti a 25-30 százalékot. Ez pedig már jelentősen hozzájárulna közlekedés okozta környezetterhelés mérsékléséhez. Ennek a célnak az eléréséhez megfelelő gazdasági feltételekre és szabályozásra van szükség, amelyeket részletesen tárgyalunk majd az alábbiakban. Mindenekelőtt megfelelő árazási rendszert kellene kialakítani, ahol a közúti fuvarozás megfizetné tevékenysége minden költségét, a vasutat pedig kárpótolnák azokért a veszteségekért, amelyek a magyar kormányok elmúlt évtizedekben folytatott hibás árki alakítási és beruházási politikája miatti piactorzulásból erednek.

¹¹ Forrás: UIC Sajtóközlemény (9/2010. szám), 2010. március 29.

2.4. A közútról vasútra terelés feltételei a vasútfejlesztés tekintetében

Annak érdekében, hogy megvalósuljon a közúti teherszállítás tonnában mért 12 százalékos átcsoportosítása a vasútra, számos vasúti fejlesztést kell megvalósítani. Ilyen fejlesztésekre egyaránt szükség lenne a személyszállításban és a teherfuvarozásban.

A MÁV forgalmi-műszaki igények alapján meghatározott fejlesztési javaslatainak összértéke meghaladja az 5500 milliárd Ft-ot (20 milliárd eurót), amelyből a 2007-2013 közötti időszakra 2500 milliárd Ft (9 milliárd euró) tehető.

A Közlekedési Operatív Program (KözOP) egyeztetése alapján az EU támogatással tervezhető vasúti projektek a 2007-2013 közötti időszakra a következők (lásd még a 2. sz. táblázatot és a 29. ábrát is):

- Infrastruktúra fejlesztésére: 753 milliárd Ft (2,8 milliárd euró),
- Elővárosi fejlesztésre: 110 milliárd Ft (400 millió euró).

A vasúti fejlesztési igények jelentősen meghaladják a forráslehetőségeket, ezért fontos a prioritások meghatározása:

- az érintett tranzitútvonal nemzetközi és belföldi forgalmi terhelése, forgalmi prognosztizáció,
- az infrastruktúra meglévő állapota, a rekonstrukció megvalósítási időpontjának sürgőssége,
- a közelmúlt kiemelt fejlesztési projektjeihez való illeszkedés (ISPA, EIB),
- a projekt műszaki-finanszírozási előkészítettségi szintje,
- a megvalósítás ütemezését befolyásoló vasútüzemi szempontok.

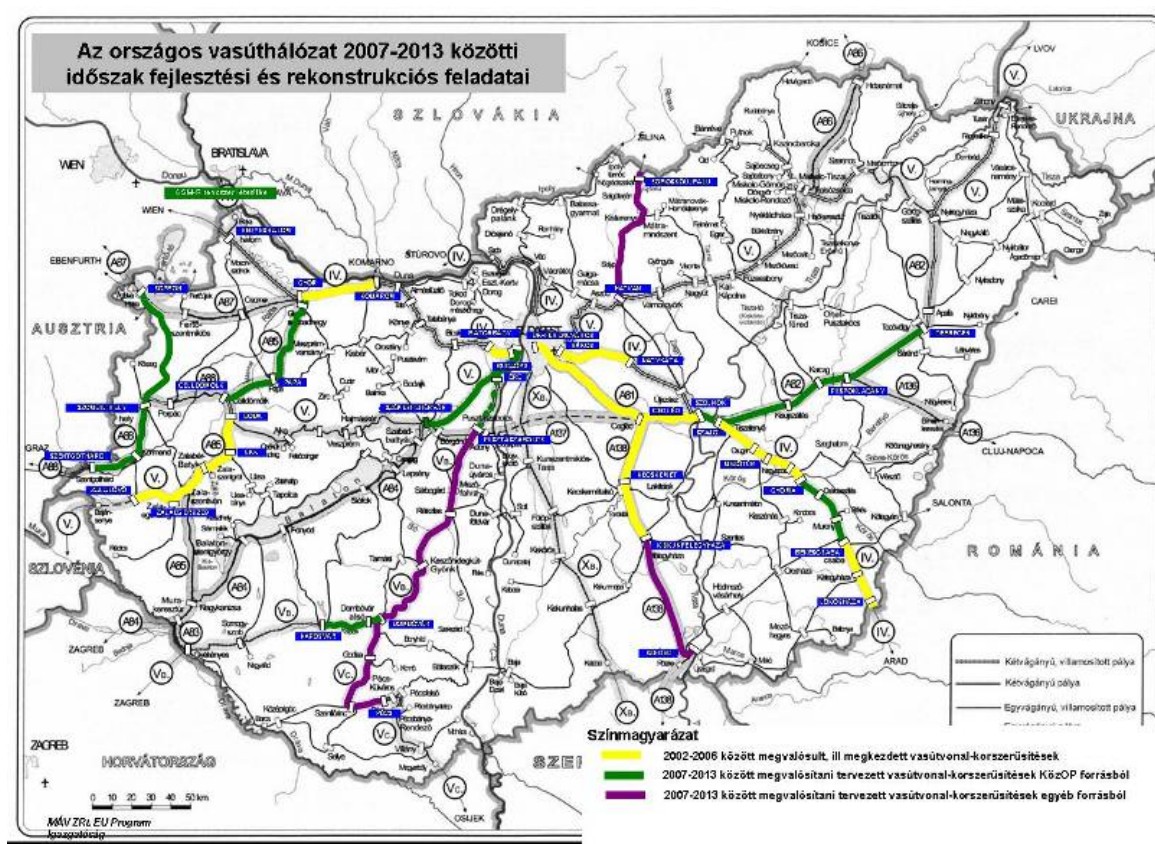
2. táblázat: KözOP vasúti fejlesztések a 2007-2013 közötti időszakban

Megnevezés	Paraméter			A MÁV javaslata	Felülvizsgált költségterv	Átépítési
	vágány	sebesség	kN	(2006. IX.)	Mrd Ft	időszak
IV. korridor						
Szolnok – Lőkösháza III. ütem	2,1	120-160	225	111	105	2008-2012
V. korridor						
Szolnok – Püspökladány	2	160	225	180	120	2008-2013
Budapest – Székesfehérvár (+ állomásrekonstrukció)	2	120-160	225	123	154	2008-2012
Győr – Pápa – Celldömölk – Boba	1	160	225	99	6	2009-2013
V.B korridor						
Budapest – Pusztaszabolcs	2	120-160	225	111	0	2014-2020
Dombóvár – Kaposvár	1	120	225	44	0	2014-2020
Hálózati fejlesztés						
GSM-R rendszer kiépítése				85	58	2008-2010
Összesen:				753	458	
Budapest elővárosi projekt				110	98	2008-2013
Mindösszesen:				863	550	

Forrás: MÁV

Az egyeztetett projektekkal ellentétben az állam felülvizsgálta a szükséges projekteket, és forráshiány miatt 550 milliárd Ft-ra (2 milliárd euróra) csökkentette a 2007-2013 közötti időszak vasúti fejlesztéseit. Időarányosan még ehhez a csökkentett beruházási összeghez képest is elmaradás mutatkozik.

29. ábra: Az országos vasúthálózat fejlesztési feladatai a 2007-2013 közötti időszakban



A jelenlegi kombinált fuvarozási terminálhálózat mennyiségileg kiszolgálja a magyarországi és a nemzetközi intermodális forgalmakat. A terminálok műszaki színvonalát, kapacitását kell a folyamatosan fejlődő intermodális forgalomnak megfelelően biztosítani, amihez a saját erő mellett az Új Magyarország Fejlesztési Terv (2007-2013) nyújthat fedezetet.

Az állomási szűk keresztmetszetek feloldására példák:

- Budapest-Ferencváros központi rendező pályaudvar: Rossz műszaki állapot és elavult technológia jellemzi az állomást.
- BILK (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ): Az állomás vonatfogadó kapacitása nem megfelelő.
- Miskolc-rendező: Az állomás rendező-pályaudvara elavult és műszakilag rossz állapotban van. A vágányhálózat egy része 5 km/h sebességgel járható, ami jelentősen csökkenti a gurítódomb teljesítményét.
- Kelebia: A rendelkezésre álló vágányhálózaton a jelenlegi és a folyamatosan növekvő vonatforgalom nem bonyolítható le jelentős torlódások nélkül.
- Dunaújváros: A vasmű folyamatosan növelné az áruforgalmát, de ezt az állomás vágányhálózata és elavult biztosító berendezése nehezíti.

Vonali szűk keresztmetszetek feloldására példák:

- A V/0 vasútvonal (a Budapestre becsatlakozó vonalak szűk kapacitása miatt): A Budapestet elkerülő vasútvonal megépítése (2020-ig nem szerepel a MÁV terveiben).

- 2. sz. vasútvonal: Az esztergomi Suzuki gyár kiszolgálásának megoldása. Rövidek a vágányok, más állomásokról több részletben kell az üres szerelvényeket rakodáshoz beállítani.
- 100a sz. vasútvonal, Kőbánya-Kispest–Vecsés (Ferihegy 1 Repülőtér): A ferihegyi gyorsvasúton a vonal ütemes menetrendi leterheltsége miatt a tehervonati forgalomban jelentős torlódások alakultak ki.
- 150. sz. vasútvonal, Budapest-Soroksári út–Soroksár/Kelebia: Az egyvágányú pályán a BILK kiszolgálása és a kelebiai fővonal forgalomnövekedése miatt torlódások alakultak ki. Meg kell oldani a BILK csatlakozását Kelebia irányából. Az utóbbi években ugyanis jelentősen megnövekedett a vonal tranzitforgalma, melyet csak torlódásokkal képes lebonyolítani.
- 49. sz. vasútvonal, a Dunaújváros–Dunai vasmű szakaszon az átbocsátóképesség javítása: a trakcióváltás megoldása.
- 1-100-140. sz. vasútvonal: A Ro-La forgalmakra engedélyezett vonalszakaszokon a Ro-La vonatok keresztezési lehetőségeinek bővítése. A közlekedési útvonalba eső váltókat alkalmassá kell tenni a vonatok sebességcsökkentés nélküli kitérőbe történő közlekedtetésére.
- 80. sz. vasútvonal, Bükkábrány–Mezőkeresztes, Nagyút–Visonta vonalszakasz: A helyenként 30 km/h-s pályasebesség felemelése legalább 80 km/h-ra, és az ideiglenes lassúmenetek megszüntetése.

2.5. Példák a vasúti fuvarozást gyengítő, hibás intézkedésekre

Az elmúlt években sok olyan eset fordult elő, amikor a vasúti szállítás kivitelezhető lett volna, mégis a közúti fuvarozást választották. Erre sorolunk fel néhány példát az alábbiakban. (Az utolsó két példa a vízi közlekedést érinti, ami jelzi, hogy nem csupán a vasúti, hanem a vízi szállítás is indokolatlanul háttérbe szorul a közúti fuvarozással szemben.)

- A budapesti agglomerációban az elmúlt 10 évben megépült logisztikai központok (összesen mintegy 500 ezer négyzetméter alapterülettel) vasúti kapcsolat nélkül kerültek kivitelezésre.
- Dunaújvárosban a Hankook gyár esetében (amely 2007-ben kezdte meg a termelést) a jelentős fuvarozási igényű gumigyártás ellenére a tervezett iparvágány nem épült meg, így minden be- és kiszállításra kerülő, vasúti fuvarozásra alkalmas árut közúton szállítanak.
- A dunai Gönyű Kikötő vasúti kapcsolata 2008 augusztusában jelentős állami forrásból megépült, azonban kivitelezési problémák miatt máig sem adtak ki használati engedélyt az iparvágány részére, így a létesítmény nem tud vasúti fuvarozást végezni.
- A Mátrai Erőműből évente mintegy 100 ezer tonna pernyét szállítanak a 380 kilométerre lévő Beremendre közúton, miközben ez vasúton is megoldható lenne.
- A Recsk környéki kőbányákból nehéz tehergépkocsikkal szállították – és szállítják ma is – a követ az autópályák és az egyéb utak építéséhez, miközben a kőbányák mellett ott halad a vasútvonal.
- Az Ukk és Zalaszentiván közötti vasúti pálya felújításához hatalmas mennyiségű követ szállítanak közúton Uzsabányából, annak ellenére, hogy a bánya mellett is van vasúti pálya.
- Nagy mennyiségben szállították Pozsonyból közúton a budapesti Etele térre a metróépítéshez szükséges hatalmas beton tübbingeket, pedig a pozsonyi felrakóhely közelében és az Etele térnél is van vasút.
- A Balaton mellett az M7-es autópálya építéséhez Ordacsehiből közúton szállítottak követ, pedig ott is végig megvan a vasúti kapcsolat.

- Tatabányán 16 kilométeres távolságon évi 100 000 tonna mészkövet szállítanak közúton – lakott területen keresztül – a Vértesi Erőműből, miközben rendelkezésre áll egy párhuzamos vasúti pálya.
- A Szentendrei HÉV átépítése során Békásmegyer és Szentendre között a teljes vasúti pályát és az alépítményt is kicserélik. A földet, a zúzott követ és a síneket mind Budapest és az agglomeráció túlszűfolt útjain tervezik szállítani, annak ellenére, hogy van lehetőség a vasúti szállításra is ezen a területen.
- A Gellért téri és Fővám téri metróépítésnél közúton szállítják el a kitermelt földet, pedig hajóval is meg lehetne ezt tenni, és a Duna mentén akad olyan terület, ahol ezt a – szennyezésektől gyakorlatilag mentes – földet fel lehet használni.
- A budai rakparton folyó építkezésekhez a Dunából kitermelt követ és kavicsot közúton fuvarozták az egyébként is túlszűfolt 11-es főúton, az ottani településeket átszelve, miközben nem lett volna technikai akadálya annak, hogy a szállítás vízi úton történjen.

A közúton történő szállításokat a megrendelők (a legtöbb esetben kormányzati intézmények) minden esetben azzal indokolták, hogy így olcsóbb, mint vasúton, illetve vízen fuvarozni. Ugyanakkor az önkormányzatok százmillió, esetenként milliárd forintos összegeket követelnek a településeiken átbogó nehéz tehergépkocsik által tönkretett útjaik rendbetételére. A lakók ingatlanjaik károsodása, egészségük romlása, korábbi nyugodt életkörülményeik elvesztése miatt panaszkodnak. A helyben lakók és a közlekedők egyaránt megnövekedett balesetveszélyről számolnak be, ami szintén rontja az életfeltételeiket. Tehát végeredményben mindennapos gyakorlat, hogy nemzetgazdasági szinten sokkal többbe kerül a közúti szállítás, mint a vasúti vagy vízi, azonban ez nem tükröződik a közúti fuvarok áraiban.

Itt kell megemlíteni, hogy az iparvágány-hálózat tekintetében a rendszerváltozást követően jelentős rendezetlen kérdések alakultak ki. A saját célú vasúti pályák és azok földterületeinek tulajdonviszonyi rendezetlensége alapvető gátja az iparvágányos forgalom fellendülésének. A jogilag tiszta tulajdonviszonyok megléte előfeltétele az engedélyek beszerzésének és a pályázati jogosultságnak. Össze kell hangolni a különböző jogszabályokat és hatósági rendeleteket, és egységes terminológiákat, definíciókat kell alkalmazni. A MÁV-kezelésű vontatóvágányok és iparvágányok fenntartásában jelentős elmaradások vannak.

2.6. A vasúti fuvarozást elősegítő további fejlesztések

Ugyanakkor léteznek jó példák is, amelyek alátámasztják, hogy Magyarországon még a jelenlegi körülmények között is van létjogosultsága a vasúti áru fuvarozás fejlesztésének.

- A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) jó elhelyezkedése, megfontolt kialakítása elősegítette, hogy itt jelentős vasúti áru forgalom alakuljon ki. Megépült egy önálló MÁV vasúti pályaudvar, amely a logisztikai központot szolgálja ki. Mind a konténerterminál és depó, mind a logisztikai központ önálló vasúti vágányhálózattal rendelkezik. Az intermodális logisztikai központ évente 120 ezer TEU¹² konténer és több ezer vasúti kocsis konvencionális vasúti forgalmat bonyolít le.
- A vidéken megépült, nagyobb forgalommal rendelkező regionális logisztikai központok (Székesfehérvár, Debrecen, Szolnok, Miskolc, Kecskemét stb.) vasúti csatlakozással kerültek kivitelezésre, és jelentős kombinált fuvarozást bonyolítanak le.

¹² TEU (Twenty-foot Equivalent Unit – Húsz lábbal egyenértékű egység): az a szabványosított egység, amely a 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO konténer adatain alapszik, és amelyet a forgalmi áramlás vagy kapacitás mérőszámaként használnak a konténerfuvarozásban

- Az 1993-ban megépült kiskundorozsmai ROLA-terminálról 2010 márciusáig 746 ezer kamiont szállítottak vasúton.
- **Az Audi Hungaria Motor Kft. vasúti kiszolgálása**

A győri Audi autógyár szállításai jelentős részét vasúton bonyolítja le, és komoly iparvágány-hálózattal rendelkezik. A Győr és Ingolstadt között 1997-ben megindult forgalomban 16 ezer vonat közlekedett 2008 első félévé végéig.

Az Audi Hungaria Motor Kft. gyártja az Audi konszern csaknem egész motorválasztékát, és szállítja a motorokat a Volkswagen, Seat és Skoda márkák számára. A világon egyedül az Audi Hungariánál folyik az Audi TT sportkocsik és az Audi A3 Cabriolet-k összeszerelése a Győr és Ingolstadt közötti kooperációs gyártás keretében.

A gyártás vasúti kiszolgálása alapvetően a kooperációs gyártásra épül. Az ingolstadti anyavállalat és Győr között a zártvonatos közlekedés 1997 októberében indult meg a DB, RCA és MÁV Cargo (jelenleg RCHUN) vasutak közreműködésével.

28. ábra: A tizenötezredik Audi-vonat megérkezik Győr előrendező pályaudvarra



Kezdetben hetente 6 vonatként közlekedett, később ezt a forgalmat heti 18 vonatra fejlesztették. Az eddig eltelt időszakban 17 ezer vonat közlekedett le, ami azt jelenti, hogy az Audi Hungaria beszállításainak több mint 50%-a vasúton történt.

A vonatok 650 méter hosszúak, bruttó 1400 tonna terhelésűek. A vonatoknak nagyon feszes a menetrendje, a Győr és Ingolstadt közötti távolságot 11 és fél óra alatt teszik meg mozdonycseré és határtartózkodás nélkül. Az Audi Hungaria győri vasúti logisztikáját a DB leányvállalata, az LCH Hungaria végzi.

29. ábra: Az LCH Hungaria az iparvágányra állítja az Audi-vonatot



Ingolstadtból az Audi TT és Audi A3 Cabriolet gépkocsik összeszereléséhez karosszéria és egyéb autóalkatrészek, valamint a motorgyártáshoz szükséges alkatrészek érkeznek, Győrből pedig a kész gépjárműveket, továbbá a VW konszern többi autógyárába a beépítendő részegységeket szállítják a németországi anyavállalat logisztikai központjába.

30. ábra: A kész gépkocsikat az Audi-vonatra rakják



Az Audi Hungaria beszállítása a „percre kész” („just in time” – JIT) elv szerint történik. Az üzem raktárkészletet nem tart, közvetlenül a vasúti kocsikból kerül az alkatrész a gyártósorra.

31. ábra: A JIT elv alapján a gyártócsarnokban rakják a vasúti kocsikat



- A Kecskemétre tervezett Mercedes autógyár is vasúti kiszolgálást tervez.

3. Javaslatok a vasúti áruszállítás versenyhátrányát csökkentő intézkedésekre

Elengedhetetlen, hogy a kormányzat dolgozzon ki programot, amellyel a vasúti fuvarozáshoz képest a közúti fuvarozói alágazatnak jelenleg egyoldalúan biztosított kedvező versenyfeltételeket fokozatosan kiegyenlíti, és ezzel megteremti a korrekt verseny-környezetet, igazodva az uniós és a hazai stratégiai célokhoz. A program kidolgozásába szükséges bevonni a szakmai szervezeteket is. A szállítási alágazat képviselőinek részvételével kidolgozásra kerülhetne a hazai fenntartható közlekedés modellje, illetve az ennek megvalósításához szükséges intézkedések és azok ütemezése.

3.1. A vasúti közlekedésről szóló törvény (Vtv.) módosítása

A vasúti törvény célja a nemzeti közlekedéspolitikában meghatározott elvek érvényesítése, a magyar vasúti közlekedésnek az egységesülő nemzetközi vasúti közlekedési rendszerekbe illesztése, a vasút által végzett környezetkímélő közlekedési szolgáltatások iránti igények növekedésének elősegítése, valamint a vasúti közlekedés biztonságának megteremtése.

A törvény hatálya a Magyar Köztársaság területén található vasúti rendszerekre, a belföldi vasúti közlekedésre és a belföldön végzett vasúti közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre, továbbá a Magyar Köztársaság területén folytatott vasúti közlekedést irányító, működtető, illetve abban részt vevő természetes személyekre és szervezetekre terjed ki.

A 2009-ben az Országgyűlés újabb törvényt fogadott el a vasúti közlekedésről. Ez 2009 decemberétől hatályos, és egyetlen célja, hogy megfeleljen az európai uniós jogharmonizációnak.

A vasúti törvény módosításával, infrastruktúra-jogszabállyá alakításával célszerűen megte-
remthetők a pályavasút szolgáltatási színvonalának javítását és a pályadíjak csökkentését
ösztönző hálózat-hozzáférési díjrendszer feltételei, és egyben deklarálható a pályavasút
szolgáltatásainak színvonaláért történő felelősségvállalásra vonatkozó kötelezettség. Ehhez
elsősorban a következő módosításokra van szükség:

- A vasúti közszolgáltatás fogalmát pontosítani kell a mennyiségi és minőségi paraméterek meghatározásával annak érdekében, hogy a teljesítmény és a költséghatékonyság – a külső költségek figyelembevételével – mérhető és nyomon követhető legyen, és így alapul szolgálhasson a finanszírozási források és a beruházások allokálásához.
- A fejlesztési közreműködő a vasúti pályalétesítések, fejlesztések, felújítások műszaki tartalmát a vasúti működési engedéllyel rendelkező társaságok véleményét figyelembe véve kell, hogy meghatározza.
- A vasúti pályainfrastruktúra egyes elemei műszaki paraméterei, valamint a forgalom lebonyolításával kapcsolatos szolgáltatások vonatkozásában meg kell határozni a minimálisan elvárható minőségi színvonalat.
- Az országos pályahálózat működtetőjének az éves üzleti tervében biztosítani kell a szolgáltatás megfelelő színvonalát és annak fejlesztését, valamint az ahhoz tartozó eszközöket.
- Az országos, elővárosi és térségi pályahálózatok működtetésére vonatkozó vagyonkezelési szerződésben meg kell határozni a pályainfrastruktúra-elemek fenntartandó minimális műszaki színvonalát.
- Vasúti áruszállítási közszolgáltatási szerződést kell kötni, illetve ennek fogalmát meg kell határozni. Ez a kombinált fuvarozás vasúti részének állami finanszírozására vonatkozik.

- A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörök képzését, oktatását és vizsgáztatását akkreditációt szerzett oktatási intézménynek kell végeznie.
- A vasúti pályahálózat működtetője köteles legyen naprakészen közzétenni a jogosultak számára elérhető szabad vasúti pályakapacitásokat, aminek alapján a vasúti társaságok elkészíthetik megrendeléseiket.
- A vasúti közlekedés forgalmi szabályait jogszabályban kell rendezni. Jelenleg ezek a MÁV Zrt. belső utasításaiba (F1, F2) foglalva találhatók meg, és ezek vonatkoznak a nem MÁV Zrt. tulajdonú és üzemeltetésű vasúti pályahálózatokra is.

3.2. A pályavasúti közszerződés megkötése

Legalább öt évre szükséges megkötni a vasúti pályainfrastruktúra-működtetési (köz)szerződést, amellyel kiszámíthatóvá válik a pályavasút finanszírozása. Ezzel megkezdődhet a vasúti operatív tevékenységek versenyképességét alapvetően meghatározó hazai pályavasút felfogásának átállása a „mindenáron költségmegtakarítás” szemléletről – a „legnagyobb társadalmi hasznosság elérése” szellemében – a „szolgáltató” mentalitásra. A szerződésben rendezni kell:

- az országos, illetve az állami tulajdonú vasúti pályát tartalmazó térségi és elővárosi vasúti pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, indokoltnak elismert költségek állam általi megtérítésének szabályait;
- az országos vasúti pályahálózat fejlesztésének, illetve megszüntetésének szabályait.

3.3. A Vasúti Áruszállítás Szerződési Feltételeire vonatkozó rendelet megszüntetése

A vonatkozó rendelet megszüntetése – vagy igen jelentős lerövidítése – szükséges, tekintettel arra, hogy a liberalizált vasúti árufuvarozásban nincs szükség részletes önálló szabályozásra (hasonlóan a közúti árufuvarozáshoz). A Ptk. fuvarozási szerződésekre vonatkozó előírásai megfelelő szabályozást tartalmaznak, amelynek alapján minden vasúti társaság elkészítheti – ha szükségesnek tartja – a saját általános szerződési feltételeit. A közút esetében sincs ilyen különleges (részletes) jogi szabályozás.

A vasúti személyszállítás jelenlegi abszolút előnyét meg kell szüntetni az alacsony prioritású vonatknál, és biztosítani kell a korszerű kombinált szállítás prioritását a vasúti árufuvarozási menetrend-tervezésnél. Az elsőbbséget élvező árufuvarozási menetvonalak számára megfelelő mennyiségű pályakapacitást kell fenntartani az előzetes menetrend-tervezés során.

3.4. A vasútfejlesztési program elemeinek meghatározása

A vasútfejlesztési program finanszírozása jelenleg az uniós támogatások által valósul meg. Az Unió és egyben hazánk érdeke is, hogy a beruházások megfeleljenek az uniós célkitűzéseknek, és a legnagyobb társadalmi-gazdasági hasznosságot eredményezzék. Indokolt tehát, hogy a program összeállításakor a vasúti szolgáltatásokat ténylegesen igénybe vevők véleményét is figyelembe vegyék. Fontos, hogy a vasúti projektek előkészítésére is álljon rendelkezésre forrás, és hogy az előkészítés időben kezdődjön meg.

3.5. Az állami támogatással megvalósuló új termelőegységek támogatási feltételeinek módosítása

Amikor valamely új termelőegység beruházását az állam támogatja, a támogatás előfeltételül kell szabni, hogy a létesítmény vasúton megközelíthető legyen, és hogy vasúti szállítást alkalmazzanak minden olyan esetben, amikor ez műszakilag lehetséges és gazdaságilag ésszerű. Ezen kívül megfelelő állami ösztönzésről kell gondoskodni. Már a fejlesztési terület kiválasztásakor legyen szempont a jó vasúti kiszolgálás.

3.6. A logisztikai központok vasúti kapcsolata

A jövőben építendő logisztikai központok esetében legyen alapkövetelmény a központ vasúti kiszolgálásának biztosítása.

3.7. A meglévő logisztikai központok, illetve a fuvarmegbízók és/vagy -fogadók konténerkezelési képességének megteremtése

Annak érdekében, hogy ne kizárólag az újonnan létesülő vállalkozások részesülhessenek a korszerű logisztikai rendszerek előnyeiből, állami támogatási programot kell indítani, amelynek segítségével a már működő logisztikai központok alkalmassá tehetnék magukat a konténerek fogadásra és kezelésre. Ez uniós támogatással valósulhatna meg az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében.

3.8. A kombinált fuvarozásnak juttatott állami támogatási keret bővítése

A magyar Kormánynak és az Európai Bizottságnak elő kellene segítenie a kombinált vasúti fuvarozás kiterjesztését (amely a vasúti áruszállítás legfejlettebb, Nyugat-Európában is legnagyobb potenciállal bíró típusa), beleértve a félpótkocsik, csereszekrények, konténerek és kamionok szállítását is. A kombinált fuvarozás az egyetlen olyan vasúti fuvarozási forma, amelynek állami támogatását az EU engedélyezi, tekintettel arra, hogy fontosnak tartja annak szerepét a közlekedéspolitikában megcélzott közlekedési módváltásban. A pályahasználati díjkedvezményeken keresztül évente nyújtott állami támogatás mértékét jelentősen – legalább a mai szint háromszorosára, azaz 2,7 milliárd Ft-ra – indokolt növelni mindaddig, ameddig a közúti úthasználati díjak mértéke nem éri el a szükséges mértéket. Ezzel lehetővé válik a budapesti terminálok és a vidéki terminálok közötti antennaforgalom ismételt biztosítása. Amint fentebb említettük, ez a forgalom jelenleg közúton bonyolódik le.

3.9. A vasúti pályahasználati díjak csökkentése

Adminisztratív intézkedésként a vasúti fuvarozás helyzetbe hozható bizonyos árukra vonatkozó pályahasználati díjkedvezmény bevezetésével mindaddig, ameddig a kilométerarányos úthasználati díj bevezetésre nem kerül:

- tranzit forgalomban, zárt vonatok esetében: 20%
- kombinált forgalomban: 50%
- nemzetközi gabona- és faexport forgalomban: 20%

Versenyképessé kell tenni a vasúti kombinált fuvarozás szállítási díjait a kevésbé környezetbarát fuvarozási móddal, a közúttal szemben, olyan piacképes szabályozással, amely az externális költségeket is figyelembe veszi. Meg kell teremteni az egészséges együttműködést a közúti és a vasúti alágazatok között.

Nem magasabb kombinált fuvarozási díjakról van szó, hanem inkább a környezetkímélő szállítási mód versenyképességének javítása érdekében a vasúti tarifák támogatásáról, kedvezmények adásáról, nemcsak a kísért Ro-La forgalomban, hanem a kíséretlen konténerfuvarozásban is. Erre Európában van példa: Ausztriában mind a kísért Ro-La, mind a nem kísért konténerforgalom állami támogatásban részesül.

3.10. Használatarányos útdíj-rendszer bevezetése

Magyarország valamennyi közútján be kellene vezetni a nehéz gépjárművek számára a használatarányos útdíj-fizetési rendszert. Ezzel egyidejűleg jogszabályban kellene rendelkezni arról, hogy a bevételek bizonyos hányadát a fenntarthatóságot szolgáló vasúti fejlesztésekre kell fordítani. (A magyarországi útdíj-fizetési rendszer részletesebb ismertetése az 5. fejezetben olvasható.) Az ilyen intézkedések magyarországi bevezetését alátámasztó érvek megtalálhatóak a Levegő Munkacsoport más tanulmányaiban.¹³

3.11. A hálózatok szűk keresztmetszeteinek megszüntetése

Jelentősen javulna a vagonkihasználás, ha kiküszöbölnék azt a hatékonyságvesztést, amely a (fentebb már ismertetett) sebesség- és súlykorlátozásokból, valamint a villamosítottág hiányosságai miatti gyakori mozdonycserékből adódnak. Ez csökkentené a további vagonok bérlésének és beszerzésének szükségességét, s így mérsékelné a vasúttársaságok üzemi költségeit.

A MÁV Cargo (ma: RCHUN) mint piacvezető magyarországi teherfuvarozó vasúttársaság a privatizáció óta folyamatosan elemzi eszközei hatékonyságát. A teherkocsik hatékonyságának javítására alapvetően használható mutató az adott időintervallumban végzett megrakások száma. Ez ugyan nem tökéletes mutató, mivel számos tényező befolyásolja, arra azonban rávilágít, hogy a kocsisorozatokat hányszor használták fel. Az előző évet tekintve ez a mutató elmaradt a várttól, mivel a válság következtében csökkentek a fuvaroztatói igények, a vasúti kocsik viszont már korábban fővizsgáztatásra kerültek.

A MÁV Cargónál (RCHUN) a kapacitás-optimalizálás részben már megtörtént, ami hatékonyságjavulást eredményezett. A kapacitáson felül ennek mértékét befolyásolja a kocsiforduló idő is, amelynek egyik eleme a futással eltöltött idő. Itt szükség van az elvárt fejlesztések megvalósítására: például a 100 km/h sebességgel való közlekedés lehetőségére, amely zárt vonatoknál eredményez előnyt, szórt küldemények esetében viszont nem feltétlenül.

Az utóbbi 3-5 évben a vasúti árufuvarozás az egyedi kocsikról döntően a kocscsoportos és irányvonatos forgalom felé tolódott el, ami szintén jelentősen hozzájárult a hatékonyság javításához.

Nemzetközi összehasonlításhoz nem rendelkezünk adatokkal, és nehéz is lenne ilyen összehasonlítást készíteni, mivel mások a környező országok adottságai, mint Magyarországiéi.

Az elmaradt karbantartási munkák pótlására és a szükséges felújítások elvégzésére a MÁV Zrt.-nek legalább évi 5-7 milliárd Ft (19-26 millió euró) értékben kellene címzett támogatásokat kapnia.

¹³ E tanulmányok és más anyagok megtalálhatóak a <http://www.levego.hu/kamionstop/> honlapon

Ez az összeg a hálózat szűk kapacitásának oldásához és a vasúti lassújelek fővonalai csökkentéséhez szükséges. Természetesen nem pótolja a jelentős karbantartási és fejlesztési elmaradásokat, de jelentősen hozzá tudna járulni a pálya átbocsátási kapacitásának növeléséhez.

A vasúti fejlesztések tegyék alkalmassá az állomási infrastruktúrát az intermodális szolgáltatások biztosítására. Meg kell vizsgálni a kelet-nyugati irányú vasúti tranzit haladási sebességét nagymértékben javító, a fővárost délről elkerülő új pályaszakasz megvalósíthatóságát: készüljön erről döntéselőkészítő tanulmány.

3.12. A nehéz tehergépjárművek hétvégi forgalomkorlátozása

A hétvégi forgalomkorlátozásra kiadott miniszteri rendeletet („kamionstop-rendelet”) vissza kell állítani az eredeti célkitűzésnek megfelelően, ugyanis 2009-ben a rendeletet jelentősen meggyengítették, és a korábbinál sokkal nagyobb hétvégi kamionforgalmat engedélyeztek.

A nehéz tehergépkocsik (a 7,5 tonnánál nagyobb összsúlyú járművek) hétvégi közlekedésének korlátozása a legtöbb európai országban általánossá vált az 1990-es években. Az intézkedést a közlekedésbiztonság javítása, illetve a lakosság szabadidős forgalmának szabad biztosítása indokolta. Magyarországon erre a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 111/1995. (IX. 21.) Korm. rendelet kihirdetésével került sor. A szabályozás megalkotásakor hazánk (egyebek mellett a tranzit utak nem kielégítő műszaki állapota miatt) fő szempontként a lakosság hétvégi nyugalmanak megőrzését és a szabadidős forgalom szabad biztosítását helyezte előtérbe. A korlátozás tartama összességében nem csökkenti jelentősen a nehéz tehergépkocsik forgalmát és az általuk okozott környezetszennyezést, mivel a korlátozási időszak előtt és után ez a forgalom jórészt amúgy is végbemegy. Másfelől azonban a hétvégi forgalomkorlátozás bizonyos mértékig hozzájárul a RoLa forgalom növeléséhez.

Ugyanakkor a közúti fuvarozók folyamatosan nyomást gyakoroltak (és gyakorolnak) a Kormányra a hétvégi forgalomkorlátozások enyhítése érdekében. Ennek eredményeként – a Magyar Vasúti Egyesülés és a Levegő Munkacsoport tiltakozása ellenére – a hétvégi korlátozást 2008-ban enyhítették a korábbiakhoz képest.

A korábbi szabályozáshoz képest a legfontosabb változások a következők:

- *a korlátozási időszak módosítása:* a nyári hétvégi korlátozás július 1. és augusztus 31. között érvényes, miközben korábban ez az időszak június 15-én kezdődött; a korlátozás minden szombaton 15 órakor kezdődik (a korábbi reggel 8 óra helyett), és vasárnap 22 óráig tart;
- *telephelyre történő közlekedés:* a korlátozás nem vonatkozik a magyarországi telephelyre érkező gépkocsikra, biztosítva részükre a korlátozás nélküli hazatérést (erre korábban nem volt lehetőség).

Továbbra is érvényben van a korlátozás egész évben vasárnap és ünnepnap 22 óráig, a megelőző nap 22 órától kezdődően.

Felmentés a legalább 7-es /EURO 3-as/ környezetvédelmi osztály besorolású tehergépkocsira az alábbiakban meghatározott szállítási tevékenységek végzése esetén adható:

- más közlekedési eszközzel nem végezhető szállítások,
- termelési és kereskedelmi ellátórendszerek folyamatos áruellátásban,
- jelentkező zavarok elhárítása,
- a folyamatos üzemű termelési technológiákhoz kapcsolódó szállítások,
- egyedi jellegű, különleges szervezést igénylő szállítások.

A közlekedési korlátozás nem vonatkozik:

- a Magyar Honvédség, a rendőrség, a nemzetbiztonsági szolgálatok, a büntetés-végrehajtás, a tűz-, polgári és katasztrófavédelem, valamint a Vám- és Pénzügyőrség szervezete által üzemben tartott,
- a külön jogszabályban meghatározott kombinált áruszállítást
 - az átrakó állomás (kombiterminál) és a le-, illetve felrakóhely között, vagy
 - a határátkelőhelyhez legközelebb lévő átrakó állomás és a határátkelőhely között végző,
- a katasztrófa- és vízkárelhárítást, illetve -megelőzést, valamint segítségnyújtást végző,
- a műszaki, baleseti és rakománymentést végző,
- a kommunális feladatot ellátó (ideértve a településtisztasági szolgáltatásokhoz, települési hulladékok kezeléséhez, köztisztasági tevékenységhez, valamint közüzemi hibaelhárításhoz használt),
- az út-, vasút- vagy közműépítéshez, illetve az út, vasút vagy közmű fenntartásához, javításához vagy tisztításához használt,
- a termény betakarításhoz kapcsolódó áruszállításhoz, takarmányszállításhoz, mezőgazdasági munkagép vagy lassú jármű áttelepítéséhez használt,
- a külön jogszabályban meghatározott élő állatot, friss tejet, tejterméket, friss és fagyasztott húst és hústerméket, friss pékárut, gyorsan romló élelmiszert, tojást, friss zöldséget (árut) szállító,
- az államhatár és a közlekedési hatóság által erre a célra kijelölt legközelebbi parkoló között közlekedő,
- az államhatártól a magyarországi telephelyig, lerakóhelyig – a 2. § (1) bekezdésének a) pontja szerinti időszakban a 4. mellékletben megjelölt útvonalak igénybevétele nélkül – közlekedő,
- a kulturális, gazdasági és sportrendezvényekhez berendezések és állatok szállításához használt (ideértve a rádió, televízió és a külső filmfelvételekkel összefüggő szállításokat is),
- a humanitárius szervezet kezdeményezése alapján humanitárius jellegűként kezelt küldemények szállítását végző,
- a lakossági költöztetéshez használt,
- a vasúti, hajóállomási és repülőtéri el- és felfuvarozást (a feladó, illetve fogadó cég telephelyéhez legközelebb eső állomás viszonylatában) végző, a korlátozás ideje alatt érkező, illetőleg továbbításra kerülő árut szállító,
- a friss virágrakományt vagy élő növényekből álló rakományt szállító,
- a postai levelek, csomagok és újságok szállítását végző,
- a h) pontban meghatározott szállítási célból üresen közlekedő,
- a vontatmány nélkül közlekedő, 7,5 tonnát meg nem haladó össz tömegű nyerges vontató kialakítású, legalább 7-es /EURO 3-as/ környezetvédelmi osztály besorolású,
- a külön jogszabályban foglaltak szerint a közút kezelője által kiadott hozzájárulás alapján a 2. § (1) bekezdésében meghatározott időszakban közlekedő,
- forgalmazásra és fogyasztásra szánt folyékony vagy gáznemű üzemanyagok és tüzelőanyagok szállítását végző, legalább 7-es /EURO 3-as/ környezetvédelmi osztály besorolású tehergépkocsira.

3.13. Az adócsalások, adóelkerülések csökkentése a közúti áru fuvarozásban

A közúti áru fuvarozásban általánosan elterjedt az adócsalás, illetve adóelkerülés. A vasúti áru fuvarozásban ez a jelenség elenyésző (illetve, ami létezik, az inkább éppen a vasút számára hátrányos). Nyilvánvaló, hogy roppant kedvezményes helyzetben van egy olyan alágazat, amelynek nem kell megfizetni az adók és vámok jelentős részét, szemben a konkurens alágazatokkal, amelyeknek viszont meg kell fizetniük mindezen terheket. Ezt a hely-

zetet haladéktalanul meg kell változtatni a jogszabályok módosításával és az ellenőrzések fokozásával.¹⁴

3.14. A közlekedésbiztonsági és hasonló szabálysértések csökkentése a közúti árufuvarozásban

A közlekedésbiztonsági és egyéb jogszabályok megsértése szintén széles körben elterjedt a közúti fuvarozásban (sokkal inkább, mint a vasútinál). Ez részben a nem megfelelő jogszabályok következménye, azonban a fő ok a meglévő jogszabályok betartatásának hiányosságai. Ez szintén jelentős kedvezmény a közúti fuvarozás részére. A rendőrségnek, a közlekedési hatóságnak és más illetékes szerveknek fokozniuk kell az ellenőrzéseket a szabálysértések és bűncselekmények megelőzése érdekében. Szigorúan büntetést kell hogy maga után vonjon a gyorshajtás, a megengedettnél nagyobb súlyterhelés, gépjármű-műszaki előírások megsértése, a pihenőidőre vonatkozó előírások megszegése valamint a jogszabályokba ütköző egyéb cselekedetek.

3.15. Az állam által megrendelt szolgáltatások kifizetése

További kedvezményt jelent a közúti fuvarozás részére, hogy a MÁV Rt. árufuvarozásának a nyereségét több mint két évtizeden keresztül minden évben elvonták, így gyakorlatilag lehetlenné tették nem csak a fejlesztését, de a szükséges fenntartási, szintentartási munkákat is. Az állam ugyanis arra utasította a saját tulajdonában lévő MÁV-ot, hogy veszteségesen végezze a személyszállítást, és az így keletkező hiányt a vasúti árufuvarozás nyereségéből próbálja fedezni. Ez a gyakorlat gyökeresen ellentétes nemcsak a piacgazdaság elveivel, hanem az Európai Unió jogszabályaival is. Bár az utóbbi években történt bizonyos javulás ezen a téren, ez nem mentesítheti az államot attól, hogy az így felgyülemlett adósságát törlessze a vasút felé. Ez jelentős felújításokat, fejlesztéseket tenne lehetővé, ami vasúti személy- és áruszállítás versenyképességét egyaránt komoly mértékben javítani.

3.16. Az autópálya-építéseknek nyújtott jogszabályi előnyök eltörlése

További jelentős és indokolatlan kedvezményt jelent a közúti fuvarozás számára, hogy a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (az ún. autópálya-törvény) életbe lépése óta a gyorsforgalmi utak építésére sokkal enyhébb jogszabályi előírások vonatkoznak, mint egyéb beruházásokra. A környezetvédelmi és építési engedélyezési eljárást gyorsított ütemben kell lefolytatni, a civil szervezetek beleszólási lehetőségeit nagy mértékben korlátozták – ilyen és más hasonló előnyökben részesülnek az autópálya-építések, amelyeket mások – például a vasúti beruházások – nem élvezhetnek. Ezért az autópálya-törvény vonatkozó előírásait el kell törölni.

3.17. A vasúti teherszállítás kötelezővé tétele bizonyos esetekben

Amint a 2.4. fejezetben rámutattunk, számos esetben előfordul, hogy a teherfuvarozás közúton történik, miközben különösebb nehézség nélkül vasúton is elvégezhető lenne a szóban forgó szállítás. Ezért kötelezően elő kell írni minden esetben annak a lehetőségét, hogy je-

¹⁴ Részletesebben ld.: **A sínek tovább bírják**, <http://levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>; **Díjazzuk a kamionokat?** http://levego.hu/kamionstop/kamion_2010.pdf

lentősebb szállítások esetén az építő- és egyéb anyagokat út teljes hosszán vagy legalább egy részén vasúton szállítsák. Amennyiben van ilyen lehetőség, akkor állami megrendelések esetén – például útépitéseknél – kötelezően azt kelljen alkalmazni. Magánberuházások esetén pedig alaposan a beruházás engedélyezésének legyen feltétele, hogy a beruházó alaposan megindokolja, miért nem a vasutat használja. (Nem lehet szempont, hogy a részbeni vasúti szállítás – a többlet átrakódások miatt – látszólag költségesebb az állam részére. Egyrészt, amennyiben tehergépkocsik szállítják az anyagot, az érintett települések lakói sokkal több kárt szenvednek, mint amekkora összeget az állam esetleg megtakarít. Másrészt – amint azt a Legfelsőbb Bíróság 1999. május 13-án kelt, Gf.IV.30.879/1998/17. számú ítéletében megállapította – környezetveszélyeztetés esetén a gazdasági érdekek nem mérlegelhetők.)

3.18. A vasútigazgatási, vasúthatósági adminisztrációs terhek csökkentése

A vasúti alágazatban példa nélküliesen magasak a működési engedély megszerzéséhez és megtartásához kapcsolódó költségek. Szintén indokolatlan, hogy a vasúthatóság bejelentési kötelezettséget ír elő alvállalkozói szerződések módosításakor, illetve vasútigazgatási díjat szab ki.

Felül kell vizsgálni a jelenleg alkalmazott vasútigazgatási díjak rendszerét, tekintettel arra, hogy a közúti és a vízi közlekedésben nincsenek hasonló természetű díjak, és hogy ezek indokolatlan adminisztrációs terhet és költségeket rónak a vasúti operátorokra.

Ez éles ellentétben áll a közúti fuvarozás helyzetével, ahol a díjak száma sokkal kisebb, és a díjak mértéke is jóval alacsonyabb, mint a vasútnál.

3.19. A közutak uniós forrásokból történő finanszírozásának megszüntetése

Teljes egészében le kellene állítani az útépitések és útkarbantartások uniós forrásokból történő finanszírozását. A közúti infrastruktúra használatának valamennyi költségét az igénybevevőknek kell megfizetniük. Az e javaslatot alátámasztó érvek részletes kifejtése a 4. fejezetben található.

Az 1-3. fejezetekhez felhasznált irodalom

1. Jelentés a vasúti közlekedés korszerűsítésének ellenőrzéséről. Állami Számvevőszék, 2008. július,
[http://www.asz.hu/ASZ/jeltar.nsf/0/D5DD9110B187BD35C12574860051E62B/\\$FILE/0815J000.PDF](http://www.asz.hu/ASZ/jeltar.nsf/0/D5DD9110B187BD35C12574860051E62B/$FILE/0815J000.PDF)
2. KözOP, GOP-2009-3.2.1, KMOP-2009-1.4.2
3. Logisztikai akcióterv (Kormányhatározat, 2009.június 17),
http://www.nfgm.gov.hu/data/cms2013580/LogisztikaiAT_090617.pdf
4. Záhonyi térség komplex gazdaságfejlesztési program (2090/2007. (V.23.) Kormányhatározat)
5. Marco Polo II. (1692/2006/EK rendelet)
6. A kombinált fuvarozás (RO-LA) üzemeltetési támogatása (2008-2011),
<http://www.khem.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozutikozle/rola.html>
7. Az új EU-tagállamok belépésének várható hatása a magyar Ro-La forgalomra – KTI, 2006
8. A vasúti áru fuvarozás versenyképessége – KTI, 2005
9. MÁV Zrt. – Pályavasúti stratégia, 2008. szeptemberi prezentáció
10. HUNGRAIL javaslatok, 2008. szeptember
http://www.hungrail.hu/upload/KTI_HUNGRAIL%20Javaslatok%2020091106.pdf
11. Az Iparvágányhasználók Szövetségének javaslatai, 2008. április
12. NAVIGÁTOR, 2010. február
13. CFR:http://hu.wikipedia.org/w/index.php?title=Speci%C3%A1lis:K%C3%B6nyv&bookcmd=book_creator&referer=C%C4%83ile+Ferate+Rom%C3%A2ne
14. UIC Sajtóközlemény (9/2010.), 2010. március 29.
http://palyavasut.mav.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=895:noevekedni-fog-a-kelet-nyugat-iranyu-vasuti-aruszallitas-forgalma-
http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0800009.KHE &catid=906:nemzetkoezi-hirek
15. Széles nyomtávú vasútvonal terv (Kassa-Bécs)
http://palyavasut.mav.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=900:a-becsig-nyulo-szeles-nyomtavu-vasut-orosz-szemszoegbl-&catid=906:nemzetkoezi-hirek
16. <http://www.hungrail.hu/upload/vasutpalyahasznalijrendszer.pdf>
17. NAVIGÁTOR <http://www.magyarkozlekedes.hu/>
18. Ro-La üzemeltetési támogatás
<http://www.khem.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozutikozle/rola.html>

4. A közlekedési ágazat európai uniós finanszírozása

Az Európai Bizottság weboldalán az alábbi összefoglalás olvasható a Magyarország részére nyújtott közlekedési célú uniós finanszírozásról¹⁵:

Közlekedés Operatív Program

A „konvergencia” célkitűzés keretében megvalósuló, az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) és a Kohéziós Alap által társfinanszírozott program

2007. augusztus 1-jén az Európai Bizottság elfogadta Magyarország 2007–2013-as időszakra vonatkozó Közlekedés Operatív Programját. Az operatív program a „konvergencia” célkitűzés keretében valósul meg, mintegy 7,3 milliárd euró összköltségvetéssel. Az Európai Regionális Fejlesztési Alapon (ERFA) és a Kohéziós Alapon keresztül nyújtott közösségi támogatás hozzávetőlegesen 6,2 milliárd euró, amely a 2007–2013-as időszakra vonatkozó kohéziós politika keretében Magyarország részére elkülönített közösségi összberuházás körülbelül 24,5%-át teszi ki.

1. A program célja

Az operatív program a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére irányul, amelynek kulcsfontosságú szerep jut a gazdasági versenyképesség növelése és a munkahelyteremtés fellendítése – az EU növekedést és foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégiájának két fő célkitűzése – szempontjából.

A jó közlekedési összeköttetések révén az emberek könnyebben közlekedhetnek otthonuk és munkahelyük között. Minél jobbak az összeköttetések, annál nagyobb távolságokat lehet egyre hatékonyabban megtenni, ami már magában elegendő ahhoz, hogy egyre több ember lépjen be a munkaerőpiacra. Ezenkívül pedig a közlekedési összeköttetések fejlesztése nyomán erősebbé válhat a társadalmi és területi kohézió is.

A program egyedi célkitűzései az alábbiak:

- az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével;
- Magyarország régiói (belső és egymás közötti) elérhetőségének javítása;
- Magyarország közlekedési rendszerei intermodalitásának fejlesztése a gazdasági versenyképességet támogató módon;
- hozzájárulás a közösségi közlekedési rendszerek fenntartható és gazdaságos fejlesztéséhez.

2. A beruházás várható hatása

A program hatása számos, többek között az alábbi infrastrukturális fejlesztésekben fog megmutatkozni:

- mintegy 330 km gyorsforgalmi út megépítése;
- kb. 500 km vasúti pályaszakasz felújítása, ideértve az informatikai, biztonság- és irányítástechnikai eszközök modernizálását;
- Mintegy 1100 kilométernyi út pályaszervezetének 11,5 tonnás tengelyterhelés elviselésére szolgáló megerősítése.

A program számos új városi közlekedési rendszerrel – Budapesten például elővárosi vasúttal – látja el Magyarországot. Ezenkívül Magyarország nagyobb régióközpontjaiban is fejleszteni fogják a városi közlekedést, mégpedig villamosokba, trolibuszokba, intermodális csomópontokba történő infrastrukturális beruházások útján. A budapesti 4-es metró építésére is különítenek el pénzt.

3. Prioritások

Az operatív program az alábbi prioritásokra épül:

1. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása [az össztámogatás mintegy 19,0%-a]

15

http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=HU&gv_reg=ALL&gv_PG=1183&LAN=7&gv_per=2&gv_defL=7, frissítve: 2009. szeptember 6.

Magyarország nemzetközi közúti elérhetőségének javítása elengedhetetlen fontosságú az ország gazdasági kilátásainak szempontjából. A régióközpontok közötti hálózatokon keresztül megközelíthetőségét ezért javítani kell. Az e célból folytatott munkához tartozik Magyarország azon autópályáinak és gyorsforgalmi útjainak fejlesztése is, amelyek az EU transzeurópai közlekedési hálózatának (TEN-T hálózat) részét képezik. A program nyújtotta támogatásból megépítendő új autópályák javítani fogják az ország elérhetőségét, csökkentik a környezetterhelést, és növelik a közlekedés biztonságát.

2. prioritás: Az ország nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása [az össztámogatás mintegy 27,7%-a]

A cél Magyarország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe, valamint a fejlődő piacok adta lehetőségek maximális kihasználása az ország vasúti és vízi úti infrastruktúrájának fejlesztésével.

A tevékenységek a következőket foglalják majd magukba:

- a magyar vasúthálózat a TEN-T vasúti hálózat részét képező szakaszainak fejlesztése;
- a kapcsolódó információtechnológia és telematika fejlesztése, biztonsági beruházások, valamint
- a dunai vízi út fejlesztése, amely az EU közlekedési hálózatának egyik kiemelt belföldi vízi folyosója.

3. prioritás: A térségi elérhetőség javítása [az össztámogatás mintegy 24,5%-a]

Ez a prioritás arra összpontosít, hogy Magyarország régióközpontjainak javuljon az elérhetősége. Gyakorlatilag ez a főutak fejlesztésében fog megnyilvánulni, hogy fejlődjön a régiók és a TEN-T hálózat közötti összeköttetés. A program nyújtotta támogatást részben a főutak teherbíró képességének fokozására fogják fordítani, hogy azok megfeleljenek az uniós normáknak.

4. prioritás: A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése [az össztámogatás mintegy 2,4%-a]

Az országos és regionális közlekedési rendszerek intermodalitásának fejlesztése kulcsfontosságú prioritás. A program segít megteremteni az intelligens közlekedésszervezés infrastruktúráját, és ennek révén gazdaságos és környezetbarát módon javítja az elérhetőséget. Terveket fognak készíteni az ország főbb közlekedési hálózatairól és az olyan fontos kereskedelmi csomópontokról, mint a kikötők vagy az ipari parkok infrastrukturális összeköttetésének fejlesztésére.

5. prioritás: A városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése [az össztámogatás mintegy 25,0%-a]

Ez a prioritási tengely arra irányul, hogy Magyarország városai könnyebben elérhetővé és átjárhatóvá váljanak az emberek számára. A hangsúly a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítésén van, amelynek köszönhetően a felhasználóra vonatkozó közlekedési feltételek és szolgáltatások is javulni fognak. Mindezeket a változtatásokat hatékony és gazdaságos városi közlekedési rendszer kialakításával lehet elérni.

6. prioritás: Technikai segítségnyújtás [az össztámogatás mintegy 1,3%-a]

A program megvalósításához technikai segítségnyújtás is jár. Az adminisztrációra, a monitoringra és az ellenőrzésre pedig pénzügyi támogatás áll rendelkezésre.

Pénzügyi bontás prioritási tengelyenként

Prioritási tengelyek	EU támogatás	Nemzeti állami hozzájárulás	Összes állami hozzájárulás
Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása (Kohéziós Alap)	1 182 619 139	208 697 495	1 391 316 634
Az ország nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása (Kohéziós Alap)	1 721 106 773	303 724 725	2 024 831 498
A térségi elérhetőség javítása (ERFA)	1 526 986 617	269 468 227	1 796 454 844
A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának	152 074 457	26 836 669	178 911 126

<i>és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése (ERFA)</i>			
<i>A városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése (Kohéziós Alap)</i>	1 558 804 069	275 083 071	1 833 887 140
<i>Technikai segítségnyújtás (Kohéziós Alap)</i>	81 838 094	14 442 017	96 280 111
<i>Összesen</i>	6 223 429 149	1 098 252 204	7 321 681 353

Amint látható, az Unió magyarországi közlekedési támogatásainak 43,5%-a (1. és 3. prioritás) közvetlenül útépitéseket finanszíroz. További mintegy 2%-ot közvetett módon szintén a közutakra fordítanak (4., 5. és 6. prioritás). Ezen kívül bizonyos kisebb közlekedési (többnyire közúti) beruházásokat nem a Közlekedés Operatív Programból, hanem a Regionális Operatív Programokból finanszíroznak. Összesen tehát az Unió magyarországi közlekedési támogatásainak több mint 50%-a közúti projektekre irányul. A vasút a támogatás körülbelül 25%-át kapja, és hasonló összeget fordítanak a városi közösségi közlekedésre is. (Itt meg kell azonban jegyeznünk, hogy az utóbbi források csaknem teljes összegét egyetlen 7 km hosszúságú budapesti metróvonal finanszírozására költik. Ez a metróvonal jelenleg óriási költséggel épül, azonban alig gyakorol majd hatást a közlekedési iránti keresletre és a gépkocsi-forgalomra. Sőt, még ösztönözni is fogja a gépkocsi-forgalmat azzal, hogy felszíni területeket szabadít fel, ugyanis a jelenlegi felszíni közösségi közlekedés egy részét megszüntetik majd az új metróvonal üzembeállása után. Más megoldások, például az autóbuszok és villamosok közlekedési elsőbbségének fokozott érvényesítése, valamint az igen elavult autóbusz-flotta megújítása sokkal kisebb költséggel járt volna, és sokkal több hasznot eredményezett volna, mint az új metróvonal megépítése.)

Az Európai Unió által finanszírozott útépitések egy része környezetvédelmi szempontból is hasznosnak tekinthető. Például hozzájárulhatnak a sűrűn lakott területeken áthaladó utak tehermentesítéséhez. Vannak azonban olyan utak is, amelyek építése folyamatban van, vagy amelyeket megterveztek, de semmiképpen nem szabadna megépíteni. (Ebbe a csoportba tartoznak például azok az utak, amelyek jórészt a városi terjeszkedést, az új városszéli bevásárlóközpontokat és az ingatlanspekulációt szolgálják, azok minden káros következményével együtt.)

Ennek ellenére a Levegő Munkacsoport és más civil szervezetek azon a véleményen vannak, hogy útépitési és útkarbantartási célokra semmilyen uniós finanszírozást sem szabadna biztosítani. Álláspontunk szerint a közutak használóinak kellene megfizetniük az általuk okozott költségeket. (Senki nem gondolná például azt, hogy az Uniónak kellene finanszírozni a villamos távvezetékek építését és javítását. Ezeket a költségeket az áramfogyasztóknak kell megfizetniük. Semmi sem indokolja, hogy a közúti közlekedés esetében ez másként történjen.)

A közúti fuvarozás igénybevevői még ma sem fizetik meg maradéktalanul a tevékenységeik költségeit. Magyarországon például a nehéz tehergépkocsik minden évben több milliárd euró összegű olyan költséget okoznak, amelyeket nem e haszonjárművek üzemeltetői fizetnek meg, hanem a társadalom egésze. Másik példa, hogy a személygépkocsik magáncélú használatát törvénytelenül céges használatként számolják el, ami körülbelül a GDP 3 százalékának megfelelő bevételtől fosztja meg a magyar állami költségvetést. Mindezeket a költségeket be kellene építeni az árakba, az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 174. cikkében lefektetett „szennyező fizet” elvnek, valamint a piacgazdaság elveinek (az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 3. és 4. cikke) megfelelően. Az új utak építését is ilyen módon kellene finanszírozni, ahelyett, hogy további terheket rónának az Unió adófizetőire.

Magyarország Közlekedési Operatív Programjának stratégiai környezeti vizsgálata arra a megállapításra jutott, hogy ez a program – amennyiben megvalósul – környezetileg fenntarthatatlan tevékenységeket fog elősegíteni. Ezért ha ilyen célokra további uniós pénzügyi támogatások nyújtanak, azzal megszegik azokat az EU-jogszabályokat, amelyek csak környezetileg fenntartható projektek uniós támogatását engedélyezik.

Az Unió közlekedési támogatásainak jelenlegi szerkezete azokat a magyarországi folyamatokat erősíti, amelyek társadalmilag, gazdaságilag és környezetileg sem fenntarthatóak. Környezetvédő civil szervezetek már jelezték az Európai Bizottság, az Európai Parlament és a magyar kormányok részére ezeket a problémákat – érdemi eredmény nélkül. Ismeretes, hogy az Európai Bizottság számos alkalommal megpróbálta elutasítani a nemzeti kormányok azon igényeit, amelyek csupán bizonyos üzleti körök rövid távú érdekeit veszik figyelembe, és amelyek hosszú távon nem fenntarthatóak. A Bizottság végül azonban túlságosan engedékenynek bizonyult a nemzeti kormányok nyomásával szemben, jóllehet ezek az igények sértik az Európai Unió piacgazdaságra, környezetvédelemre és fenntarthatóságra vonatkozó alapelveit, sőt, jogszabályait is.

5. A kommunikáció fontossága

Az elmúlt néhány év során a Levegő Munkacsoport országos kampányt folytatott a nehéz tehergépkocsik kilométeralapú útdíjának bevezetéséért. A kampány részeként 2006-ban egyebek mellett hirdetésekkel jelentettünk meg a televízióban és az újságokban, 300 plakátot helyeztünk ki Magyarország egész területén, leveleket írtunk számos politikusnak, és egy sor rendezvényt szerveztünk. A kampány célja azt volt, hogy felhívjuk a magyar lakosság és a politikusok figyelmét a teherautók által okozott károkra és költségekre annak érdekében, hogy a közúti fuvarozás külső költségeit a távolságarányos útdíj révén maradéktalanul beépítsék az árakba, és hogy az ebből nyert bevételeket a környezetbarát közlekedési módok fejlesztésére fordítsák. Kampányunkat – amely fontos szerepet játszott a Kormány azon döntésében, hogy érdemben foglalkozni kezdjen a kérdéssel – két éven keresztül az Oak Foundation finanszírozta. Azonban további források hiányában 2008-ra gyakorlatilag leállt a kampány, ami igen komoly gondot okozott, mivel az útdíj bevezetésének a távoli jövőbe történő elodázásában érdekelt csoportok aktivizálódtak, és sikerült megakasztaniuk a folyamatot, miközben a Levegő Munkacsoport alig rendelkezett eszközökkel ennek elhárítására. Mindez jól mutatja, mennyire fontos a civil szervezetek gondosan megtervezett, hatékony kampánymunkája, valamint az ezt szolgáló források rendelkezésre állása. Rávilágít az eset arra is, hogy megbízható, hosszú távú finanszírozás nélkül az erőfeszítések nagy része kárba vesztet. Ezt egyebek mellett az magyarázza, hogy jóval nehezebb többéves szünet után újratekinteni egy kampányt, mint folyamatosan végezni azt. Például a kampányban dolgozók egy része – akik hasznos tapasztalatokat szereztek és fontos kapcsolatokat alakítottak ki – időközben más munkába kezdhet (amint az a Levegő Munkacsoporttal is történt).

A kampány során az útdíj bevezetését ellenzők (többnyire közúti fuvarozók) számos ellenérvet juttattak el a Levegő Munkacsoporthoz. Ezeket összegyűjtöttük, és megválasztottuk. Az alábbiakban a nehéz tehergépkocsik távolságalapú útdíjának bevezetésével kapcsolatos főbb érveket és ellenérveket ismertetjük.

1. **„Nyugat-Európában sokkal nagyobb a tehergépjármű-forgalom, mint hazánkban, az utak mégis bírják. Ha itthon is európai minőségű utak lennének, a kamionok nálunk sem okoznának annyi kárt!”**

Magyarországon tényleg nincsenek olyan jó állapotban az utak, mint általában a nyugat-európai országokban, de még a legjobb minőségű út is tönkremegy 10-12 év alatt, ha nagy rajta a nehéz tehergépjármű-forgalom. Nem véletlen, hogy Európa egyre több országában a fuvarozóknak a megtett úttal arányos módon kell fizetniük az úthasználatért. Németországban például az útdíj bevezetését a következőkkel indokolták: *„Az Európa szívében fekvő Németország a nemzetközi közúti áruszállítás egyik csomópontja. A közúti fuvarozás gyors növekedése hatalmas terhet ró a német autópályákra, amely megnövekedett karbantartási és útbővítési költségeket eredményezett. A német szövetségi kormány úgy határozott, hogy e költségeket a 12 tonnával megegyező, vagy annál nagyobb megengedett összsúlyú tehergépjárművek részére bevezetett, a megtett út használatával arányos útdíjjal fogja fedezni. Az útdíj a német és a külföldi úthasználókra egyaránt vonatkozik.”*¹⁶

Tehát a leggazdagabb országok sem bírják már közpénzből fedezni a közúti fuvarozással járó költségeket, és egyre inkább „a használó fizet”, illetve „a szennyező fizet” elvet alkalmazzák.¹⁷

2. **„Hogyan jutna el a kenyér, a tej, a mosópor a boltba, ha nem lennének kamionok? Nem lehet mindent, mindenhova vasúttal vagy vízi úton szállítani!”**

¹⁶ <http://www.toll-collect.de> (angol nyelven: English / Truck toll system / Introduction)

¹⁷ A svájci és a német útdíj-rendszerről részletes tájékoztatás a következő weboldalakon található:
<http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html>
<http://www.toll-collect.de>

Európa-szerte évtizedekkel ezelőtt is volt kenyér, tej és mosópor az üzletekben, pedig akkoriban a kamionforgalom a mainál jóval kisebb mértékű volt. Az üzletekbe (a nagy bevásárlóközpontokat kivéve) különben sem kamionokkal szállítják a tejet és más termékeket, hanem kisebb teherautókkal.

2007-ben Magyarországon jármű-kilométerben számolva az áru fuvarozás 71 százalékát, árutonna-kilométerben számolva pedig a 88 százalékát a 10 tonnánál nagyobb teherbírású tehergépkocsik bonyolították le. Tehát ilyen arányú a nagy távolságú, nagy tömegű közúti fuvarozás, vagyis olyan szállítás, amelyre a vasút leginkább alkalmas. Hasonló adatokat találhatunk az Európai Unióra vonatkozóan is: jármű-kilométerben számolva a közúti áruszállítások csaknem 70 százaléka 150 kilométernél nagyobb távolságra történik.¹⁸

A kilométerarányos útdíj bevezetése nem a közúti fuvarozás megszüntetését célozza, hanem annak ésszerű mederbe terelését. Az áruszállítást ugyanis nem szabad olyan mértékben a közútra alapozni, amennyire az ma történik – ez különösen vonatkozik a nagy távolságú és nagy tömegű szállításokra. Ez a mód ugyanis súlyosan terheli a társadalmunkat és környezetünket. A közúti fuvarozás egységnyi teljesítményre vetítve tízszer annyi energiát és hatszor annyi terület igényel, mint a vasúti, miközben több százszor annyi személyi sérüléssel járó balesetet okoz. A társadalomra rótt terhek azonban még ennél is nagyobbak: gondolkunk csak a nehéz tehergépjárművek által megrongált utakra, a szétrázott közművekre, a forgalmas utak mentén megrepedezett házakra, a forgalom által okozott zajra, az ellehetlenült lakókörülményekre, a lakóházak elértéktelenedésére...

Igaz, hogy a teherautókkal történő fuvarozás gyakran az áruszállítás egyetlen, a gyakorlatban kivitelezhető módja, különösen olyan javak esetében, amelyeket egymástól távol eső célállomásokra kell rövid időn belül eljuttatni. Az ilyen jellegű, magas színvonalú teherárumobilitás költségeit azonban a fuvaroztatók felé megfelelően internalizálni kell, hogy e tevékenység nemkívánatos hatásait enyhítsék és minimálisra csökkentsék. Nagyobb erőfeszítésekre lenne szükség annak érdekében, hogy fokozott hatékonyságú, környezetileg fenntartható logisztikai és árumozgatási rendszert alakítsanak ki. Menedzselni és ésszerűsíteni kellene a nehéz tehergépjárművek forgalmát. A teherszállítási és logisztikai ágazatot olyan módon kellene korszerűsíteni, hogy a települések és a környezet megóvása mellett legyen képes megfelelni a gazdaság igényeinek. A közúti fuvarozás valamennyi költségét fedező, a megtett távolsággal arányos útdíj erőteljes ösztönzőként szolgálná e célok elérését.

3. „A teherfuvarozók rengeteg pénzt fizetnek be az államnak, de cserébe szinte semmit nem kapnak. Miért fizessenek még többet?”

A közúti fuvarozás összességében sokkal többbe kerül a társadalomnak, mint amennyi bevételt hoz az államkasszájának. 2004-ben az üzemanyagok jövedéki adójából, a gépjárműadókból, különböző illetékekből és díjakból (túlsúlydíj, autópályadíj, termékdíjak stb.) összesen 81 milliárd forint (320 millió euró) bevételhez jutott az állam, míg a tehergépjármű-forgalomhoz kapcsolódó társadalmi költségek több mint 1000 milliárd forintra (4 milliárd euróra) becsülhetők. A bevételek és a költségek megoszlását az 1. és 2. táblázat mutatja be.¹⁹

1. táblázat: A közúti fuvarozásból származó állami bevételek megoszlása Magyarországon (2004)

	Tétel	Összbevétel százaléka
1.	Üzemanyagok jövedéki adója	66,7

¹⁸ Lásd: <http://www.foes.de/pdf/London-GBE0907-Lukacs.pdf> (39. oldal)

¹⁹ **Környezetvédelmi szempontból káros támogatások a magyar gazdaságban.** Levegő Munkacsoport, 2004. <http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/tiltandotamogatask.pdf>. A Levegő Munkacsoport és a Közlekedéstudományi Intézet együttműködésében jelenleg készül egy új tanulmány, amely pontosabb, naprakész számadatokat tartalmaz majd. A tanulmány várhatóan 2010 júniusában készül el.

2.	Éves járműadó (magyar járművek után)	14,8
3.	Jármű-átruházási díj	1,2
4.	Környezetvédelmi termékdíjak	6,2
5.	Túlsúlydíj	1,2
6.	Autópályadíj	7,4
7.	Járműadó (külföldi járművek után)	3,7
8.	ÖSSZESEN	100,0

2. táblázat: A közúti fuvarozáshoz kapcsolódó állami kiadások megoszlása Magyarországon (2004)

	Tétel	Összköltség százaléka
1.	Útépités és útkarbantartás	8,3
2.	Környezeti és egészségügyi károk, beleértve a baleseteket is	34,0
3.	Kapcsolódó gazdasági tevékenységek környezeti kárai	3,6
4.	Torlódások	0,8
5.	Utakban, épületekben és közművekben keletkező károk	7,9
6.	Az útkárok miatt más járművekben keletkező károk	23,7
7.	Jövedelemadó-fizetés illegális elkerülése	4,3
8.	Egyéb adók és vámilletékek megfizetésének illegális elkerülése	7,1
9.	Közlekedésbiztonsági és egyéb szabályok megszegése	5,1
10.	Kedvezményes külföldi napidíj	0,4
11.	Ingyenes parkolás	0,8
12.	A vasúti teherfuvarozással szembeni piactorzító intézkedések	4,0
13.	ÖSSZESEN	100,0

Megjegyzések a 2. táblázathoz:

1. Csak azokat a kiadásokat tartalmazza, amelyeket az állam és a helyi önkormányzatok közvetlenül megfizettek 2004-ben.
2. „A közlekedés külső költségei Közép- és Kelet-Európában – zárójelentés” című OECD-tanulmány (2003) alapján számítva. A „szennyező fizet” elvnek megfelelően az államnak adók és díjak alkalmazásával internalizálnia kell ezeket a külső költségeket. Amennyiben ezeket nem internalizálják – mint ahogyan jelenleg sem teszik –, akkor állami támogatásoknak tekinthetők.
3. Járműgyártás, útépités, használt járművek elhelyezése stb.
4. Ausztriai adatok alapján számítva.
5. Azon útkárok költségeit vettük itt figyelembe, amelyeket 2004-ben és 2005-ben nem javítottak ki. Magyarországon óriásiak az elmaradások az útkarbantartás terén.
6. A rossz állapotú utak miatt más járművekben okozott károk sokkal nagyobbak, mint a nehéz tehergépkocsik által közvetlenül az utakban okozott károk. Bár ezek a károk a közlekedés belső költségei, azonban nem belső költségei a nehéz tehergépkocsikkal történő áruszállításnak: itt tehát a közlekedési ágazaton belüli keresztfinanszírozásról van szó.
7. A Központi Statisztikai Hivatal és az APEH felmérései szerint az adócsalás sokkal elterjedtebb a közúti teherfuvarozásban, mint a legtöbb más gazdasági ágazatban.
8. A Vám- és Pénzügyőrség adatai alapján.
9. Ez a számadat részben németországi és ausztriai adatokon alapul. A tényleges magyarországi számadat még magasabb lehet.
10. A magyar teherautó-sofőrök sokkal magasabb összegű adómentes napidíjat kaphatnak külföldön, mint az egyéb ágazatokban (például a vasútnál) dolgozók.
11. Közterületek ingyenes elfoglalása parkolási célból.

12. Egyebek mellett ilyen intézkedés a vasúti árufuvarozás nyereségének átcsoportosítása a vasúti személyszállítás támogatására.

Ezek a költségek a közúti fuvarozás térhódításával egyre növekszenek. A folyamatot úgy lehet megállítani, ha a szállítási ágazatban fokozatosan felszámoljuk ezt a hatalmas rejtett állami támogatást, és „a szennyező fizet”, illetve „a használó fizet” elveket alkalmazva arra törekszünk, hogy aállítás árai annak tényleges költségeit tükrözzék.

Egy neves holland kutatóintézet 2009-ben készült tanulmánya²⁰ szerint a tehergépkocsik üzemeltetői az Európai Unióban mintegy 50 milliárd eurót kitevő adót és díjat fizetnek évente járműveik után. Ez az összeg gyakorlatilag fedezi a tehergépkocsik által használt infrastruktúra megépítésének és fenntartásának költségeit. Azonban ezen felül a tehergépkocsik évi 90 milliárd eurónak megfelelő környezeti és egészségi kárt is okoznak, amelyet az üzemeltetők egyáltalán nem fizetnek meg.

4. „Egy modern gazdaság fejlődéséhez hozzátartozik, hogy a közúti fuvarozás folyamatosan növekszik.”

A közúti szállítás gyors növekedése nem szükséges velejárója egy ország gazdasági fejlődésének. Sőt, az Európai Unió tagországainak adatait vizsgálva megállapítható, hogy az elmúlt években azokban az országokban fejlődött a leginkább a gazdaság, ahol a legkisebb volt a közúti szállítás növekedése! Az egységni gazdasági tevékenységhez kapcsolódó igen magas szállítási igény éppen azt mutatja, hogy alacsony a szállítás hatékonysága, ami elkerülhetetlenül forrásokat von el a gazdaság egyéb területeiről.

Amint fentebb már említettük, a közúti szállítás gyors növekedésének egyik fő oka az, hogy a piaci ára sokkal alacsonyabb, mint a valódi költségei. Másképpen fogalmazva: költségeinek jó részét jelenleg nem a szolgáltatás megrendelői, hanem az egész társadalom állja, így a szállítási kereslet a torz piaci viszonyok miatt aránytalanul nagyra vált. Ezt az Európai Unió különböző intézményei és az OECD is elismerik, és a külső (társadalomra hárított) költségeknek az árakba való beépítését szorgalmazzák. Az EU 2001-ben megjelent közlekedéspolitikája erről a kérdéssel a következőket állapítja meg: *„... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett. Megfelelő árképzéssel és infrastruktúrapolitikával ezek a hiányosságok idővel nagyrészt kiküszöbölhetők lennének.”*²¹ (Megjegyzendő, hogy negatív külső költségek minden gépjármű-közlekedési alágazatban léteznek, azonban kiemelkedően magasak a nehéz tehergépkocsik vonatkozásában.)

5. „A vasúti szállítás nem versenyképes, még hosszú távon is drágább, mint a közúti, így nem csoda, hogy háttérbe szorul.”

A vasúti szállítás jelenleg sok esetben valóban nehezkesebb, mint a közúti, de megfelelő szervezéssel és fejlesztésekkel, valamint helyes árviszonyok kialakításával a jelenleginél sokkal versenyképesebbé tehető. Az Európai Unió célja is ez, amit a már említett közlekedéspolitikájában így fogalmaz: *„A vasúti közlekedés szó szerinti értelemben az a stratégiai ágazat, amelyen a közlekedési munkamegosztás átrendezését célzó erőfeszítések sikere múlik, elsősorban az áru fuvarozás esetében.”*

Magyarországon a kormány elhibázott gazdaságpolitikája különösen sújtja a vasúti áru fuvarozást. Csak egyetlen példa: az állam az elmúlt 20 évben rendszeresen elvonta a MÁV áruszállítási üzletágának a nyereségét, hogy a személyszállítási üzletág veszteségeit enyhítse,

²⁰ **Are trucks taking their toll? The environmental, safety and congestion impacts of lorries in the EU** (Megfizetik-e a tehergépkocsik az általuk okozott költségeket? A teherautók környezeti, közlekedésbiztonsági és forgalomtörldási hatásai az Európai Unióban). CE Delft, 2009. január, http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:525

²¹ **FEHÉR KÖNYV. Európai közlekedéspolitiká 2010-ig: itt az idő dönteni**

így gyakorlatilag lehetetlenné tette a vasúti teherfuvarozás fejlesztését, de még a szükséges fenntartási, szinten tartási munkákat is. A közúti fuvarozás ezen felül olyan állami támogatásokat és kedvezményeket is kap, amelyeket a vasúti nem.

A helyzet azonban nem reménytelen. Az elmúlt években több európai ország is lépéseket tett azért, hogy a közlekedési rendszer költségeit „a használó fizet” alapon fedezzék – hazánkban mindössze ezeket a jól működő példákat kellene követni.

Svájcban 2001-ben vezették be a tehergépkocsik útdíját, amelyet az ország teljes úthálózatán (beleértve még a földutakat is!) minden 3,5 tonnánál nehezebb tehergépjármű után fizetni kell. Az útdíj a megtett út hosszától, a jármű megengedett összsúlyától és légszennyezőanyag-kibocsátásától függ. Az útdíjból származó bevételek túlnyomó részét a vasutak fejlesztésére fordítják. Ausztriában 2004-től kell a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépjárművek után fizetni az autópályákon, szintén a megtett út függvényében.

Németország 2005-ben vezette be a 12 tonnánál nehezebb tehergépjárművek részére az úthasználati díjat. A díj mértéke a megtett út hosszától, a tengelyek számától és a gépjármű légszennyezőanyag-kibocsátásától függ – szintén az autópályák és egyes további fő közlekedési utak használatáért kell fizetni. Csehország 2007-ben a németországihoz hasonló rendszert vezetett be, Szlovákia pedig 2010-ben kezdte meg a kilométerarányos útdíj alkalmazását. Franciaország és Hollandia is döntött a bevezetésről, és további európai országok, köztük Svédország és az Egyesült Királyság tervezik követni ezeket a példákat.

6. „A közúti fuvarozás folyamatos növekedése munkahelyeken teremt, elengedhetetlen a gazdaság és a jólét növekedéséhez.”

A mesterségesen olcsóvá tett közúti szállítás miatt nagyon sok hazai munkahely szűnik meg (illetve létre sem jön), hiszen a közúti fuvarozásnak nyújtott támogatás hatalmas forrásokat von el azokról a területekről, ahol egységnyi ráfordítással sokkal több munkahelyet lehet teremteni. (A közúti fuvarozás és a hozzá kapcsolódó tevékenységek, mint például az autópálya-építés, fajlagosan sokkal kevesebb emberi munkaerőt igényel, mint sok más gazdasági ágazat.) Ezt számos tanulmány igazolta:

- A GRACE projekt (Generalisation of Research on Accounts and Cost Estimation – Elszámolási és Költségbecslési Kutatások Általánosítása)²² kimutatta, hogy jelentős közjólét-növekedés érhető el a legtöbb európai országban azzal, ha az árakba beépítik a közlekedés külső költségeit, és ha az ilyen módon keletkező bevételeket az élől munka adóterheinek csökkentésére fordítják.
- A petrE projekt (Productivity and environmental tax reform and sustainable growth in the EU-27 – Termelékenység, környezetvédelmi adóreform és fenntartható növekedés az EU-27 országokban)²³ a széndioxid-kibocsátás meghatározott csökkentési célértékeinek eléréséhez szükséges széndioxid-adó hatását modellezte. A modellezés azt mutatta ki, hogy bár az uniós csökkentési célértékek eléréséhez magas széndioxid-ár szükséges, azonban ez a GDP 0,2-0,8%-ának megfelelő pozitív hatást gyakorol a növekedésre, a GDP 1,8-6,2%-a közé tehető nagyságú bevételeket teremt, és 1,1-2,7%-os foglalkoztatás-növekedést eredményez.
- Hasonlóképpen, az Egyesült Királyság Zöld Költségvetési Bizottsága is arra a megállapításra jutott, hogy a széles körű környezetvédelmi adózás bevezetésével az Egyesült Királyság teljesíthetné az üvegházgáz-kibocsátás 2020-ra meghatározott csökkentési célértékeit. Az ebből eredő munkaerőköltség-csökkenés mintegy 455 ezer új munkahelyet teremtené 2020-ig, miközben a gazdasági növekedést alig befolyásolná.²⁴
- A COMETR projekt (Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms – A Környezetvédelmi Adóreformok Versenyképességi Hatásai)²⁵ ex post vizsgálta és model-

²² További információkért lásd: <http://www.grace-eu.org/>

²³ További információkért lásd: <http://www.petre.org.uk/>

²⁴ The Case for Green Fiscal Reform (A zöld költségvetési reform ügye)
http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/GFC_FinalReport.pdf

²⁵ További információkért lásd: <http://www2.dmu.dk/cometr/>

lezte a környezetvédelmi adózás hatásait a versenyképességre és a növekedésre. Azokban az országokban, amelyek bevételsemleges környezetvédelmi adóreformot valósítottak meg, a széndioxid-kibocsátás átlagosan 3-4%-kal csökkent. A vizsgált hét ország közül öt esetében a modellezés 0,5%-os GDP-növekedést mutatott ki tisztán a környezetvédelmi adóreform hatásaként. Igazolást nyert az energiaadók gazdasági teljesítményre gyakorolt mérsékelt pozitív hatása, amely abból fakad, hogy az energiaadók a versenyképességet javító energiatakarékosságra, valamint termék- és folyamatfejlesztésre ösztönöznek. (A bevételsemleges környezetvédelmi adóreform azt jelenti, hogy a környezetszennyező tevékenységekre kivetett többletadókból származó bevételeket az élők munkája adóterheinek csökkentésére fordítják.)

- Az Európai Szakszervezeti Szövetség (European Trade Union Confederation – ETUC), a Spanyol Munkaügyi, Környezetvédelmi és Egészségügyi Szakszervezeti Intézet (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud – ISTAS), a Társadalmi Fejlesztési Ügynökség (Social Development Agency – SDA), a Syndex és a Wuppertal Intézet által készített, „Éghajlatváltozás és foglalkoztatás – az éghajlatváltozás és a széndioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló intézkedések hatása a foglalkoztatásra az EU-25 országokban 2030-ig” című tanulmány kimutatta, hogy amennyiben piaci alapú eszközöket alkalmaznak az éghajlatváltozás elleni küzdelemben, akkor az energiahatékony iparágakban több munkahelyet teremtenek, mint ahány munkahely az energiaigényes ágazatokban megszűnik.²⁶

Azt is figyelembe kell venni, hogy a közúti fuvarozás nemcsak a hazai termelést segíti elő, hanem azt is, hogy egyes termelési központok, üzemek (például az élelmiszer ágazatban) elköltözzenek hazánkba, hiszen sokszor olcsóbb azokat másutt megtermelni és alacsony áron ide fuvarozni.

Érdemes elgondolkozni azon is, hogy a munkanélküliségi mutatók sok helyütt igen rosszak még a rendkívül sűrű autópálya-hálózattal és hatalmas közúti szállítással rendelkező Nyugat-Európában is. Magyarországon pedig az utóbbi évek autópálya-építései alig járultak hozzá a hosszú távú munkanélküliség csökkentéséhez.

Ami a gazdaság növekedését illeti, 1990 és 2008 között a gyorsforgalmi utak hossza 346 kilométerről 1113 kilométerre, vagyis 222 százalékkal emelkedett; a közúti áru fuvarozás teljesítménye 10,8 milliárd árutonna-kilométerről 35,7 milliárdra, vagyis 230 százalékkal nőtt. A GDP növekedése pedig ugyanezen időszak alatt 40 százalékot tett ki, és az életminőség-mutatók sok területen romlottak. (Például az ismert magyar pszichológus, Kopp Mária által vezetett vizsgálatok azt állapították meg, hogy 2002 és 2006 között rendkívüli mértékben nőtt a bizalmatlanság a magyar társadalomban. Közvéleménykutatási adatok szerint 2002-ben a lakosság 48%-a volt azon a véleményen, hogy „senki nem törődik a többiekkel”, 2006-ban viszont ez az arány már elérte a 80%-ot. Egy másik felmérés kimutatta, hogy a magyar lakosság körében a depresszió miatt kezelésre szoruló aránya 16%-ról 20%-ra emelkedett.) Mindezek fényében feltehetjük a kérdést, hogy a közúti szállítás folyamatos növekedése mennyiben járul hozzá a gazdasági fejlődéshez és a jóléthez. Egyébként a nemzetközi adatok azt mutatják, hogy minél szállításiigényesebb egy nemzetgazdaság, annál rosszabb a versenyképessége.²⁷

Azt is tekintetbe kell venni, hogy a gazdasági fejlődésre is érvényes Liebig-féle minimumtörvény. A német tudós által 1840-ben megfogalmazott törvény szerint a növények növekedését mindig az igényekhez képest legkisebb mennyiségben jelenlevő tápanyag korlátozza. A gazdaságban is elsősorban a legszűkebb keresztmetszet korlátozza leginkább a fejlődést. Az pedig aligha állítható, hogy a magyar gazdaság legszűkebb keresztmetszete a közúti áruszállítás.

²⁶ További információért lásd:

<http://www.tradeunionpress.eu/Web/EN/Activities/Environment/Studyclimatechange/rapport.pdf>

²⁷ Lásd: A Levegő Munkacsoport számítása EUROSTAT adatok alapján:

<http://www.foes.de/pdf/London-GBE0907-Lukacs.pdf> (19-21. oldal)

Számos tanulmány bizonyította, hogy amennyiben a közúti fuvarozásra ráterhelik az általa okozott költségeket, az nemzetgazdasági szinten növeli a munkahelyek számát, és javítja a versenyképességet. Így például az Európai Bizottság megbízásából készült GRACE²⁸ tanulmány kimutatta, hogy több mint 1000 milliárd forinttal (4 milliárd euróval) javulna a közjólét Magyarországon évente, ha a közúti közlekedés által okozott környezeti és egészségi károk költségét megfizettetnék a közlekedés résztvevőivel, és az így keletkezett többlet adóbevétel az élől munkát terhelő adók és járulékok csökkentésére használnák fel. Ez a pozitív hatás a környezeti és egészségi károk mérséklődésének köszönhető, valamint annak, hogy az árak jóval kevésbé fognak torzítani, és így a gazdaság szereplői a mainál sokkal ésszerűbb döntéseket hoznak.

7. „Honnan veszik, hogy egy kamion több százezerszer annyira károsítja az utakat, mint egy személyautó? Ez a szám hihetetlenül nagy!”

A nemzetközi szakirodalom szerint az útkárosodás exponenciálisan növekszik a tengelyterhelés emelkedésével. Az utak rongálódásának mértéke a tengelyterhelés 4. (más források szerint 5.) hatványának függvénye, ami azt jelenti, hogy egy nehéz tehergépkocsi legalább 10 000-szer, de akár 1 000 000-szor is nagyobb mértékben teszi tönkre az utakat, mint egy személyautó.²⁹

8. „A tehergépjárművek kevésbé szennyezik a levegőt, mint például a dízelmozdonyok. Inkább ezekkel kellene törődni!”

Természetesen csökkenteni kell a dízelmozdonyok szennyezőanyag-kibocsátását is. A nyugat-európai vasúttársaságok ennek érdekében már jelentős erőfeszítéseket tettek az elmúlt években, komoly eredményekkel. Ugyanakkor még a jelenlegi helyzetben is nagyságrendekkel kisebb a vasúti áru fuvarozás által kibocsátott szennyezés, mint a közúti. Az Európai Unió adatai szerint a vasúti teherszállítás azonos teljesítményre vetítve tizedannyi légszennyezést okoz, mint a közúti (beleértve a villamos vontatású vonatokhoz szükséges erőművek kibocsátását is).

A tehergépjárművek Magyarországon 2005-ben 2000-szer annyi szén-dioxidot, majdnem 40 ezerszer annyi port, 800-szor annyi nitrogén-dioxidot, és 6000-szer annyi szén-monoxidot bocsátottak ki, mint a dízel vontatású vasúti közlekedés (személyszállítás és áruszállítás együttvéve).³⁰ Ugyanakkor a közúti fuvarozás összteljesítménye ekkor mindössze 3-szorosa volt a vasútnak: 2006-ban a közúti szállítás teljesítménye 30,5 milliárd árutonna-kilométer volt, míg a vasúté 10,2 milliárd.³¹

9. „Az egyre szigorúbb környezetvédelmi szabályoknak köszönhetően a legkorszerűbb tehergépjárművek motorjai már szinte alig szennyezik a levegőt. Miért nem inkább a személygépkocsik és az ipar levegőszennyezésével törődnek?”

A legújabb kutatások szerint a motorok valós körülmények közötti szennyezőanyag-kibocsátása nagyobb, mint a laboratóriumi teszthelyzetekben. Erről így számol be a közúti közlekedés légszennyezéséről szóló egyik svájci jelentés: „A tehergépjárművek fajlagos NO_x-kibocsátása magasabb, mint ahogy eddig gondoltuk, és a kibocsátás csökkenése lassabb, mint amire számítottunk. ... Az Euro-2-es szabványnak megfelelő motorok NO_x-

²⁸ **The socio-economic impacts of transport pricing reforms** (A közlekedési árképzési reformok társadalmi-gazdasági hatásai). Szerzők: S. Proost, S. Van der Loo, E. Delhay, B. Van Herbruggen, O. Ivanova, L. Cretegny, S. Suter, J. Bröcker, A. Korzhenevych, N. Schneekloth, A. de Palma, N. Picard. 2008. <http://www.grace-eu.org/deliverables.htm> (Del. 9)

²⁹ A német környezetvédelmi minisztérium szerint egy 40 tonnás kamion 60 ezerszer olyan mértékben károsítja az utat, mint egy személyautó. <http://www.bmu.de/english/mobility/current/doc/5834.php>

³⁰ **A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emissziókataszterének meghatározása a 2005-ös évre vonatkozóan.** Közlekedéstudományi Intézet Kht., Levegőtisztasági és Motorteknikai Tagozat, Budapest, http://www.kvvm.hu/dokumentum.php?content_id=893§ion_id=0

³¹ Forrás: www.ksh.hu

*kibocsátása valós körülmények között magasabb, mint az Euro-1-es motoroké. Az Euro-3-as motorok kibocsátása kisebb, mint az Euro-1-es motoroké, de a különbség sokkal kisebb, mint amit a határértékek összehasonlítása sugall.*³²

Ráadásul a hazánkban közlekedő tehergépjárművek nagy része elavult. Az állapotot jól szemléltetik a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium által közölt, 2005-re vonatkozó adatok, amelyek szerint hazánkban a tehergépjárművek felelősek a közúti közlekedés

- szálló por kibocsátásának 72 százalékáért,
- kén-dioxid kibocsátásának 63 százalékáért,
- szén-dioxid kibocsátásának 40 százalékáért,
- nitrogén-dioxid kibocsátásának 35 százalékáért, és
- szén-monoxid kibocsátásának 15 százalékáért.

Érdemes elgondolkozni azon is, hogy hazánkban mikorra várható a tehergépjármű-állomány korszerűsödése. Svájcban 2006-ban a tehergépjármű-forgalom 40%-át még mindig az Euro-3-as szabványnál rosszabb besorolású tehergépkocsik adták, és a legkorszerűbb, Euro-5-ös járművek várhatóan csak 2015 körül lesznek általánosan elterjedtek. Hazánkban valószínűleg még többet kell várnunk arra, hogy korszerű motorokkal felszerelt gépjárművek közlekedjenek.

Mindeközben a tehergépjármű-állomány és a járművek futásteljesítménye folyamatosan növekszik, és ezzel együtt a járművek által okozott légszennyezés is.

Végül azt is megjegyezzük, hogy a személyszállítás, az ipar, a háztartások és az egyéb tevékenységek levegőszennyezésének csökkentését szintén fontosnak tartjuk.

³² Cahier de l'environnement N° 355, Air, **Émissions polluantes du trafic routier de 1980 à 2030**. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, 2004
www.umwelt-schweiz.ch/imperia/md/content/luft/fachgebiet/f/verkehr/1.pdf

6. Következtetések

A rendszerváltás után jelentősen visszaestek az áruszállítási teljesítmények Magyarországon. Ez valamennyi közlekedési mód esetében így volt, a vasutat azonban különösen érzékenyen érintették a változások: az árufuvarozás volumene több mint 60 százalékkal csökkent. Azonban 2001-től kezdődően erőteljes fellendülést tapasztalhattunk, ami 2007-ig 80 százalékos növekedést eredményezett. Abban az évben az áruszállítás közel 67 százaléka közúton, 18 százaléka vasúton, 11 százaléka csővezetéken, 4 százaléka pedig vízi úton valósult meg. A növekedés jórészt a közúti áruszállítás bővüléséből fakadt, miközben a vasúti fuvarozás gyakorlatilag stagnált. Összességében a megtett árutonna-kilométerek mennyisége sokkal gyorsabb ütemben növekedett, mint a szállított áruk (tonnában mért) tömege. Ez azt jelenti, hogy az elszállított áruk mennyisége csak viszonylag kis mértékben emelkedett, viszont ezeket az árukat egyre nagyobb távolságra fuvarozták. A közúti fuvarozók tehát a teherárúknak éppen azt a részét kaparintották meg, amelyik a leginkább alkalmas a vasúton történő szállításra.

E tendencia fő oka azt volt, hogy egyrészt az állam jelentősen fejlesztette Magyarország közúti infrastruktúráját, miközben a vasúti infrastruktúráját hagyta leromlani, másrészt pedig igen jelentős közvetlen és közvetett támogatást nyújtott a közúti árufuvarozásnak, miközben a vasúti teherszállítástól komoly összegeket vont el. Ezen kívül a rendszerváltást követően a nehézipar és a hagyományos kereskedelem jórészt összeomlott Közép- és Kelet-Európában, valamint a (volt) Szovjetunióban, ami jelentősen csökkentette a nagy tömegű áruszállítás iránti igényt.

Fizikailag nincs akadálya annak, hogy évi akár 30 millió tonna áru kerüljön át közútról vasútra, vagyis a jelenlegi közúti teherfuvarozás 12 százaléka. Mivel ez az átcsoportosítás elsősorban a nagyobb távolságú fuvarokat érintené, tonna-kilométerben ez jóval nagyobb mértékű átcsoportosítást jelent, és elérheti a 25-30 százalékot. Ehhez megfelelő gazdasági feltételekre és szabályozásra van szükség.

Egy sor vasúti fejlesztést kellene megvalósítani. Ilyen fejlesztésekre egyaránt szükség lenne a személyszállításban és a teherfuvarozásban. A MÁV forgalmi-műszaki igények alapján meghatározott fejlesztési javaslatainak összértéke meghaladja az 5500 milliárd Ft-ot (20 milliárd eurót).

Ezen kívül további intézkedéseket is meg kell valósítani. Közülük messze a legfontosabb a megfelelő árkialakítás, hogy a közúti fuvarozás megfizesse tevékenysége minden költségét, a környezeti károk költségeit is beleértve. E cél elérésének egyik leghatásosabb eszköze a nehéz tehergépjárművekre kivetendő használatarányos útdíj.

Le kell állítani az útépitések uniós forrásokból történő finanszírozását. Amennyiben szükség van új utak építésére, akkor azt teljes mértékben az úthasználók által fizetett különleges adókból és díjakból kell finanszírozni.

A kormánynak kárpótolnia kell a vasutat azokért a veszteségekért, amelyek a magyar kormányok elmúlt évtizedekben folytatott hibás politikája miatti piactorzulásból erednek.

Az államnak meg kell fizetnie az általa megrendelt vasúti személyszállítási szolgáltatások teljes ellenértékét, ha a jegyekből származó bevételek nem fedezik e szolgáltatások költségeit (ezt az uniós jogszabályok is megkövetelik).

Meg kell szüntetni a vasutak indokolatlan adminisztrációs terheit.

Ha egy új beruházás jelentős többletforgalmat okoz, akkor csak abban az esetben kaphat kedvezményeket, ha rendelkezni fog vasúti kapcsolattal.

A nehéz tehergépkocsikra jelenleg is érvényes hétvégi forgalomkorlátozást meg kell szigorítani: a korlátozás időbeli hatályát ki kell terjeszteni (legalább olyan mértékűre, mint évekkel ezelőtt volt), és az előírásoknak következetesen érvényt kell szerezni.

Szigorú intézkedéseket kell hozni a közúti fuvarozók körében általánosan elterjedt adócsalások visszaszorítására.

A rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak és más illetékes szerveknek fokozniuk kell ellenőrzéseiket annak érdekében, hogy megelőzzék a közúti fuvarozók szabálysértéseit és bűncselekményeit.

Átmeneti támogatásban kell részesíteni a vasúti áruszállítási szolgáltatásokat (különösen a kombinált fuvarozást) mindaddig, ameddig a közúti közlekedés összes költségét maradéktalanul be nem építik az árakba.

Kommunikációs kampányokat kell folytatni, hogy felhívjuk a lakosság és a politikusok figyelmét az áruszállítás által okozott környezeti és egyéb problémákra, valamint a lehetséges megoldásokra.