

A HÁLÓZATI INFRASTRUKTÚRA KÜLÖNBÖZŐ ÁGAZATAINAK SÚLYPONTI ÉS STRATÉGIAI KÉRDÉSEI MAGYARORSZÁGON, AZ EU-CSATLAKOZÁS TÜKRÉBEN

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Az integrációs stratégiai munkabizottság 12. témacsoportja foglalkozik az "Infrastruktúra és szolgáltatásai" témakörrel. 1996 folyamán kidolgozásra és 1997 elején három kötetben teljes egészben publikálásra került a "Helyzetértékelés", amely az egyes ágazatok kiinduló állapotáról adott részletes áttekintést, továbbá ennek alapján a 12. témacsoport koordinátora összefoglaló tanulmányban is bemutatta és elemezte a hazai hálózati infrastruktúra helyzetét.

A helyzetértékelés megvitatása és értékelése alapján 1997 első félévében a szerzők az egyes ágazatokra vonatkozóan elkészítették a következő, második tanulmányukat, melynek célja az volt, hogy bemutatásra kerüljenek azok az *érdekvizonyok*, melyek behatárolják az adott ágazat döntési lehetőségeit és lépéseit, kiemelésre kerüljenek az ágazat számára *súlyponti kérdésként* és feladatként megjelölhető szempontok, továbbá hogy az ágazat értékelje, hogy a fentiek tükrében az ország Európai Unióhoz történő esetleges csatlakozása milyen *előnyöket és hátrányokat* tesz láthatóvá az ágazat szemszögéből, végül, hogy mindezek alapján milyen *tennivalók és feladatok* rajzolódnak ki a legközelebbi és a kissé távolabbi jövőre vonatkozóan.

Az egyes tanulmányok külön-külön megbeszélése, kiegészítése után, több esetben külső opponencia segítségével történő megvitatása mellett készült el az alábbi összesítő tanulmány. Az összesítő célja egyrészt az, hogy hasonló gondolatmenetben röviden bemutassa az egyes infrastruktúra *ágazatok tanulmányainak összefoglalóját*, másrészt az, hogy az összevetésből eredő tanulságok figyelembevételével rámutas-

son az *ágazatok között létező* helyzetbeli, felfogásbeli, esetleg csak a szerzőket illető értelmezésbeli *különbségekre*, végül pedig, az egyes tanulmányok érdemi, tartalmi részének felhasználásával átfogó képet rajzoljon a *hálózati infrastruktúra egészére* vonatkozóan kialakítható fő tendenciákról és tennivalókról.

A gyakorlatban az összefoglaló tanulmány az ágazati tanulmányok összességének ismeretében, azok megvitatása után íródik, így ennek tudomásulvételével, szuverén véleménynyilvánításként vehető figyelembe. Tekintettel arra, hogy az egyes ágazatokra vonatkozó tanulmányok a korábbi fordulóhoz hasonlóan teljes terjedelmükben publikálásra kerülnek, nem az egyes anyagok betű szerinti követése, hanem az ott található információ- és véleménytömeg konzisztens bemutatása képezte elsősorban a célunkat, továbbá az infrastruktúra ágazatok összességére kialakítható állásfoglalások megalapozása. Ennek során, míg a ténykérdések és kiinduló számok tekintetében minden esetben elfogadtuk az adott ágazat megállapításait, a jövőre vonatkozó állítások, vagy a tényekből levont következtetések esetében egyes esetekben eltér az értékelésünk az ott leírtaktól. Ezeket az eltéréseket jelezzük, és saját véleményünket ilyen esetekben különös gonddal igyekszünk alátámasztani, megmagyarázni. Ugyancsak saját véleménynek tekinthetők azok a munkarészek, amelyek az infrastruktúra összességére vonatkozóan nyújtanak értékelést.

AZ INFRASTRUKTÚRA KIINDULÓ HELYZETÉNEK ÁTFOGÓ ÉRTÉKELÉSE

A helyzetértékelés alábbi összefoglalásánál azokra az elemekre kívántunk koncentrálni, amelyek a jövőbeli mozgástér meghatározása szempontjából meghatározó jelentőségűek. Célszerűnek tartottunk egy hármas felosztást követni, nevezetesen elkülöníteni a helyzet azon elemeit, melyek tartós, de legalább is hosszú távon is keveset változó körülményekre vezethetők vissza ("**adottságok**"), egy olyan tényezőcsoportot, ami az ország gazdasági fejlettségével/fejletlenségével hozható összefüggésbe, ("**elmaradottság**") és végül az örökség azon elemeit, amelyek kifejezetten a központi irányításon alapuló kelet-európai fejlődés második világháború utáni negyven évének a következményeként tárgyalhatók ("**államszocialista modell**"). Az *adottságok* meglétével nyilván tartósan számolni kell, az *elmaradottság* leküzdése a társadalmi-gazdasági fejlődési irány és ütem függvénye, míg az *államszocialista modell* öröksége esetenként speciális, a világ más részein eddig nem tapasztalt háttérrel jelent. A fejlett országok példáin esetenként tanulmányozható, hogy hasonló *adottságokkal* mit lehetett kezdeni, ugyancsak van példa hasonló *fejlettségi* szintről történő felzárkózásra, az *államszocialista* múlt azonban, úgy tűnik, egyedi, másutt nem tapasztalt jelenségekkel színezi az örökséget.

Tartós adottságok, mint meghatározó elemek (természeti, társadalmi és történelmi meghatározottságok)

Az infrastruktúra ágazatai közül a természeti adottságok közismerten behatárolják a vízgazdálkodás vagy az idegenforgalom kereteit, de például a közlekedés szerepét is alapvetően meghatározzák közlekedés-földrajzi adottságaink. Érdekes, hogy két markánsan eltérő értelmezés jutott szerephez az adottságok tudomásulvételében.

Medence jelleg ("végállomás")

A vízgazdálkodásban (a felszíni vizek 95%-a a határokon kívülről érkezik, jelentős probléma az ármentesítés, vízkárelhárítás) a medence-jelleg hangsúlyozása dominál. Ebbe az irányba hat az is, hogy természetes regionális egységként a problémakezelésben is a Kárpát-medence vízgyűjtő-területének egészére kell figyelmet fordítani. A korábbi fejlesztések (folyószabályozások, lecsapolások) és egyéb tendenciák (mezőgazdasági művelési módok változása, tetők, utcák burkolása, csatornázás) a víztől való gyors megszabadulás és elszigetelődés irányába hatottak, a víz átfolyását gyorsították, az itt-tartózkodás idejét és terét csökkentették. A vízbőség veszélyei ellen való védekezés prioritása a medence-tulajdonságok *leküzdését* tekintette célnak.

A medence-jelleg hangsúlyosan érvényesül számos más tudományterület (pl. botanikai, népesedési, éghajlati, kulturális, nyelvi stb. adottságok) vonatkozásában is. A medence-jelleg itt *védelemet* jelképez, kevés és *szűrő hatású* kapuzatot, és azt, hogy ami viszont átjut a kapun és bejut a medencébe, az *meghonosodik*, beépül, helyivé, tradícióvá válik. (befogadó jellegű multikulturalitás, belső tradíciókra építő tanulékonyosság és adaptivitás).

Világos, hogy itt az infrastruktúra-fejlesztési kérdéseken messze túlmutató adottságkörülről van szó. A megközelítés úgy kapcsolódik vissza a hálózatokhoz, hogy fel kell tennünk a kérdést: *vajon milyen jellegű infrastruktúra kiépülése segítette (segítheti) elő ezen adottságkör pozitív elemeinek a további kibontakozását, érvényesülését*. Másképpen fogalmazva: egyes jelentős infrastrukturális beruházások hosszú távú hatásait, következményeit éppen egy ilyen általános szempontrendszer léptékében kell mérlegelni, *mielőtt* konkrét gazdasági-pénzügyi mutatókra vonatkoztatott méremérésük egyáltalán felmerülhet.

Központi fekvés ("átjáróház")

A fentiekől gyökeresen eltérően a közlekedéspolitika - a víziutak szerepét is ideértve - jelenleg olyan hagyományokat igyekszik tudatosítani, mintává avatni, amelyek a *forgalmi csomópont*, az *átjáróház*, a *tranzitpálya* jelleg alátámasztására alkalmasak.

A magyar történelem kétségtelenül számos példával szolgál arra is, hogy a térség *felvonulási területnek*, önmagában *kevésbé fontos* tényezőnek minősült, tehát ennek a ténynek a tudomásulvétele nem mellőzhető az adottságok felsorolásakor. Ugyanakkor talán megkockáztatható, hogy a történelmünknek *nem ezek a periódusok voltak a legdicsőbb szakaszai*, és ha adottságként, veszélyként számolnunk kell is e ténnyel, célkitűzésként, a jövő zálogaként *mégsem erre kellene próbálni a jövőt alapozni*.

Ahogy a *medence-jelleg* esetében, úgy a *központi fekvés* vonatkozásában is létező adottságról van szó, amit sem eltagadni, sem eltúlozni nem szerencsés. Az infrastruktúra, mint a belső és külső kapcsolatok hordozója, struktúrájával lényegesen képes e két, egymásnak jelentős mértékben ellentmondó adottságcsoporthoz közöti arányok érvényrejutását terelni, befolyásolni. Műszakilag bármelyik irányban történő fejlesztés elképzelhető, ugyanakkor a jövőt illető választás (amilyen mértékben egyáltalán van választási lehetőség) illetve a változások sorrendisége és üteme az ország társadalmi-gazdasági jövőjét átfogóan és hosszú távon befolyásoló alapvető kérdés.

A gazdaság fejlettségéből következő helyzetelemek

Általánosan elterjedt az a vélemény, hogy Magyarországon a teljes infrastruktúrahálózat a gazdaság fejlettségéhez képest is elmaradott, az ellátottság kiemelkedően alacsony színvonalú. Alább kifejtjük, hogy egy tarifális eszközökkel nem korlátozott (olcsó szolgáltatások), kielégíthetetlen államszocialista túlkereslet idején az *igényekhez képest* ez az elmaradás valóban fennállt, ugyanakkor ez nem jelenti automatikusan azt, hogy *a gazdaság általános fejlettségéhez képest* is ilyen mértékű lenne a lemaradás. Míg egyes, (a központi elosztásban gyenge érdekérvényesítéssel rendelkező, vagy politikailag háttérbe szorított) alágazatok esetében a korábbi mennyiségi lemaradás ténye alátámasztható számokkal is (telefonellátottság, határállomások, csatornázás), azaz ezekben az esetekben a kevésbé fejlett dél-európai országokhoz képest is jelentős elmaradás mutatható ki, addig *az alágazatok többségénél a hazai ellátottság körülbelül megfelel a velünk gazdaságilag összemérhető országok ellátottsági szintjének*, (ivóvíz-ellátottság, postai kiszolgálás, vasút-villamosítottság, autópálya sűrűség, közútellátottság, műsorszórás), vagy az eltérések földrajzi és történelmi adottságokkal magyarázhatók (belvízi közlekedés), nemegyszer éppen a javunkra (vasúthálózat sűrűsége). Kedvezőtlenebb az összehasonlítás a *szolgáltatási minőség* kérdésében, erre a következő pontban visszatérünk.

Önmagában tehát az az érv, hogy minden téren nagy a mennyiségi lemaradásunk, ezért *akármint* építünk, az csak jó lehet, nem igaz, sőt *veszélyes* nézet. Éppen a szűkös tökeellátottság következtében óhatatlanul mérlegelni kell (mint a hasonló fejlettségű többi országnak is) és ezen belül alapvető fontosságú, hogy *egyfelől a meglévő és bázisul szolgálni képes létesítmények fenntartása, másfelől a belső adaptivitást, feldolgozó-képességet, fejlődőképességet elősegítő alaphálózatok, a társa-*

dalom és a gazdaság széleskörű működőképességét biztosító hálózatok fejlesztése élvezzen prioritást minden olyan esetben, amikor közpénzek felhasználásán, odaítélésén keresztül mód nyílik a mérlegelésre.

Az államszocialista múlt öröksége

Valamennyi infrastruktúra ágazat magával hozott az előző negyven évből (részben még régebből) három jelentős problémát, amivel az átmenet körülményei között meg kell küzdenie

Nyomott árak, hiány és gerjesztett túlkereslet

A hiánygazdálkodás körülményei között *a tarifák mesterségesen alacsonyan tartásával egy felfokozott kereslet alakult ki* a különböző szolgáltatások iránt, aminek az egyes ágazatok állandó és kényszerű mennyiségi fejlesztéssel szerettek volna megfelelni. A korlátlan kereslet és a behatárolt fejlesztési lehetőségek közötti diszrepanciát *mindegyik ágazat háttérbeszorítottságként, ellene alkalmazott megkülönböztetésként és pénzhiányként élte meg*. Ugyanezt érzékelték *a szolgáltatást igénybe venni kívánók is*, hiszen nem a saját fizetőképességük korlátaiba, hanem az elvárásaikhoz képest alulfejlett infrastruktúrába ütköztek.

A fenntartás elhanyagolása

A központi elosztás körülményei között az egyes ágazatok nem a (nem működő) piac jobb ellátásával, hanem minél nagyobb központi juttatás megszerzésével értek el prosperitást. Az új beruházásokért folyó versenyfutás közben másodlagossá vált a meglévő eszközökkel való ésszerű gazdálkodás és az eszközök megfelelő fenntartása. (Sőt, bizonyos mértékű lepusztultság kifejezetten előnyös is a csőd-közeli helyzet demonstrálásában). Az eszközök lepusztulása ugyancsak összefüggésbe hozható a minőségi kérdések általános mellőzésével, az egyoldalú mennyiségi szemlélettel.

Szerkezeti és területi központosítás

Az örökség egy harmadik jellemzője az infrastruktúra hálózatoknak az intézményi, irányítási és politikai központosítást egyaránt visszatükröző szerkezeti és területi centralizáltsága, amit leglátványosabban kétségtelenül a közlekedés kapcsán lehet bemutatni, de ugyanúgy vonatkozik a távközlési létesítményekre (egyoldalú kommunikációt lehetővé tevő és hierarchikus kapcsolatok fejlesztése, horizontális kapcsolatok elhanyagolása), és a többi ágazatra (beleértve az itt nem tárgyalt oktatást vagy egészségügyet is).

AZ INFRASTRUKTÚRA EGYES ÁGAZATAI

A következőkben áttérünk az egyes ágazatok stratégiai fejlesztési irányainak tárgyalására. Általában egy-két bekezdésben utalunk a korábbi ágazati helyzetértékelésre, ezen belül azokra a problémákra, amelyekre a jövőben megoldást kell találni, és ezután térünk rá az érdekeltségi viszonyok, a fejlesztési súlypontok, az EU csatlakozástól várt előnyök/hátrányok és a tennivalók tárgyalására, végül pedig egy záró bekezdésben összefoglaljuk az általunk kiemelendőnek tartott megállapításainkat..

Idegenforgalom

Az idegenforgalom, ahogy az ipar vagy a mezőgazdaság is, tulajdonképpen felhasználója, hasznélvezője a hálózati infrastruktúrának, így szempontrendszerében sok helyen, mint feltételrendszerre hivatkozik a *megfelelő* infrastruktúrára. Ugyanakkor az idegenforgalomra vonatkozó tanulmány nagyon világossá teszi, hogy hosszú távon sem az infrastruktúra, sem az idegenforgalom, sem más tényező külön, magában nem fejleszthető, illetve a fejlettsége nem tartható fenn, ha nem ágyazódik be egy megfelelő társadalmi-gazdasági kontextusba.

Konkréten az idegenforgalom esetében a fejlett nemzetközi turizmus bázisa egy fejlett belföldi turizmus-kultúra, sőt még szélesebben egy fejlett szabadidő-kultúra ("városon belüli turizmus") kell legyen. Világos, hogy ez utóbbiak szorosan összefüggnek egy egészséges jövedelemszerkezet kialakulásával, egy olyan társadalomfejlődési iránnyal, ahol a középrétegek nem tűnnek el, ahol a társadalomszerkezet nem szakad élesen két részre. Erre mutatnak a nemzetközi tendenciák is, mely szerint a fejlődés iránya egy informatikával támogatott, természetel és környezettel összhangban lévő, regionális szinten beintegrálódásra képes turizmus kialakulása, amelyik igényes és tájékozott, szabadidő-kultúrával rendelkező turisták fogadására számít.

Ezzel szemben a mai magyar helyzetet éppen a belföldi és a környéki fizetőképes kereslet hanyatlása jellemzi, emellett nagy volumenek, nagy átutazó forgalom és szerény gazdasági hozam, kevés helyben lecsapódó eredmény mutatható ki. Ez részben a belső fogadóképesség és infrastruktúra szűkös voltára, azon belül is szezonálisan és területileg koncentrált elhelyezkedésére vezethető vissza, ehhez járul a piacmentes környezetben elkényelmesedett szakma, az intézményi-szervezeti bizonytalankodás, az elfogadott stratégia hiánya, ami vonzó célok hiányában az amúgy sem bőségesen rendelkezésre álló tőkét is távolmaradásra készíti.

A tendenciák megfordítására a szakmai tanulmány öt stratégiai pillér bázisán kíván építkezni. Négy közülük egyértelműen szakmai alapokat biztosít a változások megalapozására:

- *egy tudatos idegenforgalom-fejlesztési modell kialakítása,*

- a vállalkozási feltételek javítása,
- az emberi tényező oktatáson keresztüli fejlesztése és
- aktív marketing tevékenység kialakítása.

Ötödik pilléreként az ágazati anyag az *exkluzív turizmus kiemelt fejlesztését* jelöli meg, megítélésünk szerint nem teljes összhangban azon megállapításokkal, mely szerint belföldi turizmus, mint alap nélkül *nem reális* hosszú távú nemzetközi térnyerésben gondolkodni, de még rövid távon is igen sebezhető, hisztérikus hatásokra érzékeny az a gazdaság, amelyik túlzott mértékben a turizmusra (mint kiszakadó monokultúrára) alapozza a fejlődését. A turizmus mindig erős függvénye számos külső körülménynek: nemzetközi síkon politikai, biztonsági, világ gazdasági, szomszédkapcsolati tényezőknek, illetőleg ezek nemzetközi megítélésének, de természetesen az ágazat szempontjából ugyancsak külső tényezőknek tekinthetők a *hazai* gazdaságpolitikai, politikai és közbiztonsággal, infrastruktúrával, környezettel kapcsolatos fejlődési kérdések is.

A turizmus tanulmány, éppen a külső tényezők tervezhetőségének a hiánya miatt négy lehetséges forgatókönyvben foglalja össze a jövő lehetséges idegenforgalom-fejlesztési alternatíváit. Ezek:

- *látzatstratégia* (érdemi beavatkozás nem történik, a dolgok folynak tovább)
- a *turizmus kiemelt fejlesztését* képviselő stratégia
- a *nemzetgazdaságba optimálisan illeszkedő* turizmusfejlesztési stratégia
- az *európai csatlakozás elhúzóásával*, vagy elmaradásával számoló stratégia

Az egyes forgatókönyvekben szereplő, és a *turizmus szempontjából külső*-nek tekinthető tényezők a magyar gazdaság egésze szempontjából egyáltalán *nem külső döntéseknek* minősülő irányválasztásokat testesítenek meg. Miközben az elemzés, csakúgy, mint az itt már hivatkozott helyzetbemutató is világossá teszi, hogy hosszú távon a harmadik irány, a nemzetgazdasági fejlődésbe ágyazódó, azzal harmonikusan fejlesztett turizmus a legkedvezőbb változat, és kifejtésekor a tanulmány is emellett foglal állást, úgy tűnik, az ágazati anyag szerzője kevésbé bízik ennek a változatnak a bekövetkezésében és a stratégiai pillérek között már a nemzetgazdasághoz képest előresiető, kiemelt turizmusfejlesztéshez kapcsolódó célkitűzést (*exkluzív turizmus kiemelt fejlesztése*) szerepelteti, annak veszélyei ellenére. A már említett sebezhetőség mellett érdemes aláhúzni azt is, hogy a hazai fizetőképesség lemaradása miatt az eredetileg *nem* exkluzívnak fogalmazott kiemelés szükségképpen válik az *exkluzív turizmus* kiemelési irányává, így egyfajta monokultúra és enklávé ágazattá, elszakadva a hazai gazdaság belső összefüggéseitől. Sajnos egy ilyen forgatókönyvnek az infrastruktúra-vonzataiban is hasonló a hatása: a lakosság igényeitől elszakadó, a turisták vélt igényeit megcélzó infrastruktúrafejlesztés egyértelmű jelzés a *harmadik világ* felé közelítő "fejlődésre", vagy inkább sodródásra.

Ezért, teljes mértékben támaszkodva a szakmai tanulmány helyzetértékelésére és a stratégia gondolatmenetére, a súlypontok közül megváltoztatásra javasoljuk az itt vitatott ötödik pillért, helyette az alábbi megfogalmazást választva:

- a belső, jóminőségű turizmus kiemelt fejlesztése olyan módon, hogy az széles közrétegek számára válhasson vonzóerővé.

Az így megcélzott irány, megítélésünk szerint mind a turizmuson belül, mind pedig az infrastruktúra-fejlesztésen belül bázist teremthet ahhoz is, hogy a kiemelkedően magas minőségi igények is, üzleti alapon, vonzónak találhassák a maguk számára a környezetet és különösebb stratégiai kiemelés nélkül is fejlődésnek induljanak.

A belső, minőségi turizmus kiemelése (a másik négy stratégiai pillér által érintett gazdaságpolitikai változások mellett) több tekintetben az idegenforgalmi ágazaton kívül involvál beavatkozásokat, mégpedig a *közállapotok* javítása szintjén: ide soroljuk a *közbiztonságot*, a belső infrastruktúra alapszintjét (*közművek, közutak*) és a környezetet. A lényeg az, hogy ezek a fejlesztések, amellett, hogy pozitív hatással vannak az idegenforgalom üzleti eredményeire, teljes egészükben érintik a magyar lakosság életkörülményeit, attól nem szakadnak el, ellenkezőleg, hozzájárulnak ahhoz, hogy az idegenforgalom a hazai társadalom mindennapi ügyeivel közvetlenül összefonódjon és ne csak egy beígért nemzeti jövedelem elvárt növekedésen keresztül. Emellett a változások iránya megalapozza azt a referencia-háttérrel, amely alapot teremt a *minőségi nemzetközi turizmus* fogadására is.

A továbbiakban változtatás nélkül visszatérünk azon *előnytényező*k kiemeléséhez, amelyek a tanulmányban szerepelnek. Az EU csatlakozás esetén a világ legnagyobb turisztikai piacára kerül be Magyarország, a *belső turizmus* feltételeivel. Itt a kihívás akkora, hogy inkább arra kell felhívni a figyelmet, hogy ennek ellenére nem célszerű elhanyagolni a tengerentúli piacokat sem, és a szomszédos országokat pedig nem versenytársként, hanem együttműködő stratégiai partnerként kellene figyelembe venni, akikkel érdemes egyeztetni a terveket és a fejlesztéseket. Ha a csatlakozás elhúzódna, akkor is adott az európai piac közelsége, de fokozott a nyomás kapcsolatépítésre a világ többi feljövő piacával (USA, Japán) és a szomszéd országokkal. Azt lehet tehát mondani, hogy a súlypontok és a tennivalók az idegenforgalomban függetleníthetők a csatlakozás konkrét menetrendjétől, sőt a vázolt fejlesztési irány éppen hogy elősegítheti az általános belső feltételek olyan javulását, ami egyebek mellett a csatlakozást is képes megkönnyíteni, mégpedig egy, a saját belső igényeinknek is megfelelő fejlődési pálya mentén.

Összefoglalva, a magyar idegenforgalom helyzetét a jelentős átbocsátott mennyiségek és az ehhez képest szerény bevételek jellemzik, ami arra utal, hogy az idegenforgalom felszívóképességével van baj, és a már kialakult forgalmat sem képes keresletté változtatni, vagyis a forgalom elvárásainak megfelelni. A változtatás irá-

nyát a minőségi turizmus fogadókapacitásainak a megalapozása jelentheti, ezen azonban nem a hazai folyamatoktól elszakadó, exkluzív igények kiemelt kezelését értjük, hanem a belső kapcsolatok minőségének kiemelt szemponttá tételét, és az idegenforgalomnak a gazdaság (és a szabadidő-kultúra) egészébe ágyazott fejlesztését. A változtatást egy tudatos fejlesztési modell kialakítása, a vállalkozási feltételek, a szakemberképzés és a marketingmunka javítása kell, hogy megalapozza. A szakma az EU-csatlakozásban nem támogatási lehetőséget, hanem kiemelkedő kihívást lát: a világ legnagyobb turisztikai piacára kerülhetünk be, a belső turizmus feltételei mellett. A lehetőség kihasználása és az ebből eredő (nem csak gazdasági) következmények legszélesebb körű hasznosítása közérdek.

Készletezés és raktározás

A készletezési és raktározási tevékenység nagymértékben visszatükrözi a gazdaság általános állapotát. Ennek megfelelően a változtatásoknak is *a gazdasági folyamatok széles körével összefüggésben* kell végbemenniük.

Készletezés

A hazai készleteket a korai ipari fejlődési szakasz és a tervgazdálkodási örökség jellemzi. A készletek összvolumene magas, ezen belül is nagy az alapanyag készletek aránya, (és ezek főleg a termelőhelyek közelében helyezkednek el), míg kisebb a késztermék készletek aránya. (Az utóbbi évtizedben a piacgazdaság terjedésével párhuzamosan a késztermék készletek aránya az összes készlet 12%-áról 24%-ra nőtt!)

A változás egyik súlypontját a készletek csökkentése kell, hogy jelentse, amihez *a gazdaság megbízhatósági mértékének* kell javulnia: stabil tulajdonosi viszonyok kialakulásán, a feketegazdaság visszaszorításán és a megfelelő közlekedési viszonyok kialakításán keresztül.

A másik súlyponti feladat a készletgazdálkodásnak *az anyagi folyamatok egészén belüli integrált kezelése*, ahol tehát nem fázisfeladatként önmagában kell a készletgazdálkodás kérdéskörét mérlegelni.

A fenti megközelítésből már kitűnik, hogy a korszerű készletezési irányok egybeesnek a vállalati versenyképesség javításának egyéb feltételeivel, és ugyanígy azal is, hogy az országban *egy hatékony kapcsolatrendszer kialakulását elősegíteni képes infrastruktúra-fejlesztési irány* bontakozzon ki. Ezen hosszú távú egybeesések mellett természetesen meghatározhatók ellenérdekek is: így ellenérdekelt a szétesett kapcsolatrendszerek, atomizálódott piacok létéből előnyöket élvező feketegazdaság és mindazok, akik a pillanatnyi kényszerek hatására már berendezkedtek egy rövid távú stratégiára (nyerészkedésre, lerablásra).

Ha az európai integrációs folyamatot vesszük alapul, akkor mindenképpen a készletezés kapcsán említett korszerűsítési irányoknak a többi szükséges tennivalóval való egybeesését kell kiemelniük.

Raktározás

Raktározásban ugyancsak visszatükröződik a korábbi hiánygazdaság és tervgazdaság számos következménye: nagy befogadó-képességű, alacsony forgási sebességű raktározási forma alakult ki (felkészülés a hiányra egyfelől, illetve eladhatatlan árukészletek másfelől). Ez tehát volumenben felesleges tárolókapacitások kiépülését jelentette, míg minőségi paraméterekben (hozzáférési sebesség, színvonal) jelentős lemaradást a korszerű raktározási technológiáktól. A raktárak, elhelyezkedésüket tekintve főleg (nagy, állami) termelő- és értékesítő vállalatok kezelésében voltak.

A jelenlegi célkitűzések súlyponti elemeit többféle integrálódási folyamat szükségességeként foglalhatjuk össze. Az egyik irány *a raktározási folyamatoknak a termelési és elosztási folyamatokba történő integrálódásának elősegítése*, a másik fontos irány *az árumozgásoknak és a vonatkozó információáramlásnak az integrációja*. Ez utóbbi teljesen megfelel a logisztika eredeti értelmezésének, az anyagmozgás szervezési kérdései ésszerű összefogásának. Végül a hazai szemléletváltás mellett a *nemzetközi integrációban való részvételünket* is segíti a harmadik súlypont, ami *minőségi tényezők előtérbe állítását* célozza: ide tartozik a minőségbiztosítási rendszerek/tanúsítványok működésének elterjesztése.

A gazdasági körülmények általános javítását is feltételező raktározási változásoknak túlsúlyban vannak a támogatói. Tekintve azonban, hogy a raktározási tevékenységben bekövetkező szemléletváltásnak fizikai-fejlesztési követelményei is vannak, ami támogatási forrásokat is igényel, ellenérdekeltként fogalmazhatók meg azok a csoportok, akik a forrásokat más célokra szeretnék fordítani.

Az európai integrációs folyamatot tekintve a csatlakozástól az várható, hogy megkönnyíti a hozzájutást a korszerű szervezési és technikai eszközökhöz, ami mindenképpen előnyként vehető figyelembe. A fejlesztések javítják a raktárak ellátási tevékenységét, ami a piaci résztvevők és a lakosság számára egyaránt nyújt előnyöket. Ugyanakkor a folyamat a vállalatok felzárkózását igényli, ami anyagi és szervezési ráfordításokkal jár, ez tekinthető a változtatások árának. Hozzáteesszük, hogy amennyiben a hazai vállalatok *nem* zárkóznak fel, akkor az előnyök kizárólag a már *felkészülten érkező külföldi termelőket* segítik, és a hazai pozíciók kifejezetten kiszorulnak a hazai piacról.

A változási szükségletként megfogalmazott tendenciák egybeesnek a hazai vállalatok versenyképességének javítását célzó intézkedések irányával, kiinduló pozícióinkat javíthatják bármiféle helyzetben. Ezért hazai érdekeink azt kívánják, hogy a fejlesztésekre minél előbb, az európai csatlakozási tárgyalások alakulásától függet-

lenül, már a csatlakozás előtt sor kerüljön, de nem elszakadva a hazai vállalatok műszaki szintjétől és adaptálódási ütemétől.

Logisztika és kombinált szállítás

Logisztika

Az ágazati tanulmányok összefoglaló formában nem foglalkoznak *logisztikával*, azaz a szállításszervezés átfogó kérdéskörével, viszont a helyzetértékelés során készült egy *Logisztikai központokkal* foglalkozó, gyakorlatilag a jövőbe tekintő anyag.

A logisztikai központ az idézett tanulmány alapján olyan áruforgalmi központ, ami egy szállítási szempontból kedvező helyen koncentrálja a forgalommal, raktározással, rakodással, csomagolással kapcsolatos tevékenységeket. Az ország szempontjából elsősorban a tranzitforgalomra létesülő logisztikai központok kialakítását tekinti kiemelt fontosságúnak, annak figyelembevételével, hogy *később* jelentős belső gyűjtő-terítő funkciók is ki fognak alakulni. A helyválasztásnál a terepadottságok, a kisajátíthatóság, a közművesíthetőség és a közlekedési kapcsolatok mellett az a szempont is megjelenik, hogy közel legyen a település ipari területeihez (a potenciális fel- és leadóhelyekhez).

A tanulmány a logisztikai központok előnyeként sorolja fel körzetük általános gazdasági fellendülését, az ellátás javulását, a helyi adóbevételek és a foglalkoztatottság növekedését, a vállalatok gazdaságtalan tevékenységének leépítését és a közlekedéssel közvetlenül foglalkozók, fuvarozók hatékonyságának növekedését. Hátrányokról nincs szó, ugyanakkor a tanulmány szerint az államnak garanciát és jogi, pénzügyi segítséget kell nyújtania a belső létesítmények építésekor és magára kell vállalja a "külső infrastruktúra" kialakítását.

A tanulmány tíz térséget nevez meg, mint potenciális logisztikai központot, de elsősorban hetet tekint államilag támogatandónak. Ez utóbbiak: Budapest, Szolnok, Székesfehérvár, Győr, Sopron, Szeged, Záhony. A tanulmány azt várja, hogy a logisztikai központok képesek lesznek úgy kezelni az áthaladó forgalmat, hogy ezzel biztosítsák hazánk "fordítókörong" szerepét és meghatározó mértékben járulnak hozzá a nemzeti jövedelem növeléséhez.

Ezen összefoglaló készítőjének megítélése szerint a logisztikai központrendszer felvázolását meg kellene előznie egy *logisztikára* - azaz a *szállításkultúra szerveződésének* egészére - vonatkozó jövőkép kialakításának. Ennek részeit képezik nemzetközi tapasztalatok (az elosztási logisztikáról a súlypontok áthelyeződnek a beszerzési és ellátási logisztikára, ld. *Készletezés és raktározás* fejezet); megfontolások a tranzit és a hazai gazdaságfejlődés, az átmenő irányok és a belső hálózat viszonyáról és a hazai adaptációképességről (ld. pl. a *Közúti közlekedés*, vagy a *Turizmus* feje-

zet), majd mindezek alapján azon prioritások kialakítása, amelyek hazai szempontból támogatandók (pl.: a főváros-központúság oldása, a tranzitforgalom Budapest térségén való kényeseres keresztülpréslésének megszüntetése, a régiók belső kapcsolatrendszerének javítása, a közép-európai országok egymásközötti kooperációjának növelése, a közlekedés valós költségeinek a megfizettetése, ezzel a szervezett formában történő személy- és áruszállítás közvetett preferálása stb.). Mindezekből már következnek logisztikai, közlekedésszervezési preferenciák, amelyek nyomán esetleg megjelenhet *egy-két* valóban országos jelentőségű logisztikai központ kialakításának a szükségessége is, (például Székesfehérvár és Szolnok, a nyugati és a keleti országrész súlypontjában, egymással közvetlen összekötve és tehermentesítve a fővárost) de javaslatok csak a vázolt elképzelések előnyeinek és hátrányainak a reális mérlegelezése után tehetők. Ezen túlmenően, regionális jelentőséggel, vagy bizonyos speciális funkciók kiemelésével létesíthetők kisebb terminálok, (gyakorlatilag a jelentős határátkelőhelyek térsége, vagy a nagyobb kikötők eleve adódnak ilyen célra) ezek funkcióját azonban nem célszerű összemოსni a szállítási folyamattól távol eső szempontokkal, vagy effajta várakozásokat kelteni irányukban. (Erre vonatkozó megfontolásainkat a kombinált szállítással foglalkozó következő alponban fejtjük ki.)

Összefoglalva, a logisztikai összefüggések felvázolását egy, a teljes országra kiterjedő személy- áru- és információmozgásra vonatkozó olyan jövőkép alapozhatja meg, ami egyaránt figyelembe veszi a hazai adottságokat és a nemzetközi tendenciákat. Csak az így levezetett hálózatokba illeszthetők be felelősséggel esetleges logisztikai központok. A logisztikai központoktól, mint nagyberuházásoktól elvárt pozitívumok mellett (gazdaságfejlesztő pólus, foglalkoztató létesítmény, forgalmi csomópont) azt is figyelembe kell venni, hogy vajon e csomópontoknak lesz-e szerves kapcsolatuk a hátszágukkal, vajon valóban a helyi környezetükre lesznek-e képesek pozitív hatásukat kifejteni, vagy éppen távoli pólusokra (akiknek az áruja itt elhelyezést nyer, és így közelebb kerül a magyar piacokhoz). A mérlegelezés alapján a kiépítés időzítésénél mindenképpen célszerű figyelembe venni, hogy a logisztikai központoktól csak olyan időben várható a hazai gazdaságra, termelésre pozitív visszahatás, amikor a hazai termelés már felkészült az elkülönült logisztika használatára, továbbá a régióon belül is kiépültek a megfelelő kapcsolatok. Bizonyos mértékig maguk a központok is elősegítik e kapcsolati kultúra (tovább)fejlődését, nem elég azonban kizárólag erre alapozni az elvárásokat.

A kombinált szállítás

Többször idézett hazai adottságunk az országon áthaladni kívánó jelentős tranzit igény, és az ország érdeke az, hogy ebből adódó környezeti és gazdasági károsodás minél kisebb legyen, minél kevésbé terhelje az országot. A szóbjövő megoldások egyike a kombinált fuvarozás, azaz a kevésbé környezetkárosító eszközök szervezett formában és vertikális integrációban történő igénybevétele.

A kombinált áruszállítás meglévő hálózatra vonatkozó nemzetközi előírásai viszonylag szerények, ezeket a magyar hálózat elvileg ma is kielégíti. A gyakorlatban működőképes és a tényleges forgalmat jól kiszolgáló, versenyképes hálózat kialakítása ennél lényegesen szigorúbb követelményeket jelent, és a hazai stratégiának érdekeink szerint ezt a magasabb színvonalat kell megcéloznia.

Az elemzést célszerű néhány, a kiinduló helyzetre vonatkozó megállapítás rögzítésével kezdeni. A nemzetközi tapasztalatok szerint a kombinált fuvarozás fuvar-eszköz-váltási veszteségei csak átlagosan 500-700 km-es szállítási távolság fölött kompenzálódnak, vagyis *csak az ennél hosszabb szállítások tekinthetők a kombinált szállítás rentábilis igénybevevőjének*. Magyarországon ilyen szállítási hosszúságot *csak a nemzetközi forgalom*: nevezetesen a tranzit és bizonyos export- import szállítások közelítenek meg. A szakmai anyag prognózisa a 2005-re közel 20 millió tonnásra becsült tranzit áruszállítás 18%-át és a mintegy 35 millió tonnás export-import forgalom 3-4%-át tekinti a kombinált szállításban szóbavehető mennyiségnek, azaz a közel 5 millió tonnára becsült *kombinált szállítási forgalom több, mint háromnegyed részét a tranzitszállítások adják*.

Mivel a kombinált szállítás nemzetközi forgalomban realizálódik, nyilvánvaló, hogy már jelenleg is *csak EU-konform megoldásokkal érdemes kalkulálni*. A különböző elemzések e szállítási módon belül a *nem-kisért fuvarozás arányának a növekedését*, a teljes járművek szállításának a csökkenését várják.

Megállapítható, hogy a kombinált szállítás hazai terjedésére egyfelől az EU-csatlakozástól függetlenül, a saját érdekünkben van szükség, ugyanakkor, a nemzetközi összefüggések folyamatos figyelembe vételétől - ugyancsak a csatlakozástól függetlenül - nem tekinthetünk el.

A nemzetközileg versenyképes hálózat kialakulásához mindenképp két, a magyar vasutat érintő fejlesztésre: a törzsvonalakat érintő sebességkorlátozások feloldására, továbbá a terminálok fogadóvágányzatának meghosszabbítására lenne szükség. A vizsgálatok szerint tehát nem a hálózatfejlesztés, hanem *az elmaradt vasúti fenntartás problémáját kell előtérbe helyezni*, e téren ugyanis a helyzet további romlása a teljes ellehetetlenüléssel fenyeget, és egy ilyen helyzet hosszabb időre levinné a napirendről a kombinált szállítás lehetőségét is.

A kombinált szállítás nemzetgazdasági szinten környezeti és gazdasági előnyöket ígér, a forgalom jelenleginél előnyösebb alágazatok közötti megoszlása révén. Az ágazati anyag készítői emellett előnyként az EU anyagi támogatását is remélik a kombinált szállításokkal kapcsolatos fejlesztésekhez. Vállalati szinten a MÁV, a járműveik állapota miatt csak belföldön fuvarképes közúti vállalkozók, továbbá a fuvaroztatók (bővülő rentabilitási hatókör az export-importban) remélnék előnyöket a kombinált fuvarozás terjedésétől. Ezzel szemben a közúti fuvarozóknak nem, vagy csak a mainál lényegesen olcsóbb és jobb szolgáltatás mellett lenne érdeke a kombi-

nált szállítás, és ha az ezzel kapcsolatos költség-arányok nem változnak, akkor nem is várható a kombinált fuvarozás bővülése. További ellenérdekeltséget jelent rövid távon, nemzetgazdasági szinten, hogy a kombinált szállítás egyfelől támogatást (beruházások, adókedvezmények) igényel, másfelől a közúti forgalom hatékony csökkenése esetén adóbevétel-kiesést is jelent. A fuvaroztatók részéről is átszokást, változásokat feltételez: egy kötöttebb, zavarérzékenyebb és esetenként költségesebb fuvarozási mód lévén. Emiatt a fuvaroztatókat gondosabb szervezésre kényszeríti, ami rövid távon hátránynak, hosszabb távon előnynek tekinthető.

A fentebb vázolt helyzetértékelés alapján úgy tűnik, a tennivalók között a vasúti tranzitvonalak rendbetétele, a tranzit kapuknál pedig terminálok kialakítása lenne az elsődleges és már most megindítandó felkészülési feladat, egyben a hazai kombinált szállítás kulcskérdése, miközben a nemzetközi trendek miatt a nem-kisért fuvarozás növekedésének kellene elébe menni a fogadókészség bővítésével. Ezeket a fejlesztéseket egy logisztikailag hosszabb távon átgondolt hálózat részeként értelmezve jól kialakítható lenne egy olyan ütemezés, ami a rövid távú érdekeket összhangba hozza a távlatilag kívánatos fejlesztésekkel.

Ezzel szemben az ágazati anyag a leszögezett alapelvek ellenére elsősorban a Ro-La és Ro-Ro terminálokkal foglalkozik, egy Budapest-centrikus, a tranzit szempontjából alkalmatlan hálózatban, három dél-budapesti terminál (Nagytétény, Csepel, Soroksár) párhuzamos kiépítésével, a fővárost elkerülő tranzit-folyosó szükségességének a figyelmen kívül hagyásával. (Székesfehérvár, Dunaújváros vagy Dunaföldvár nincs megemlítve sem az anyagban, Cegléd és Szolnok ugyan igen, de budapesti sugárirányú kapcsolat részeként.). A tranzit kapuk közül szerepel Záhony, Békéscsaba, Szeged, Baja, Nagykanizsa, de hiányzik Mosonmagyaróvár, helyette a hazai szempontból kevésbé szerencsés Sopron és Győr jelenik meg északnyugati kapuként. Mosonmagyaróvár térségének mellőzése azt a látszatot kelti, mintha az M1-M15 fizető szakaszának a közúti forgalmát Győrig kényszeresen szeretnénk fenntartani és mintha éppen a legjobban igénybevett irányban egy magáncég érdekéhez igazodna a hosszú távú logisztikai és környezeti elképzelés. (Arról nem is beszélve, hogy ilyen módon a tranzit irányként egyébként az anyagban említett [egyetlenként Budapestet elkerülő] Rajka/Hegyeshalom -- Murakeresztúr iránynak egyáltalán nincs megoldva a kapuja.)

A megadott fejlesztések becsült összköltsége 30-35 Md Ft, az itt nem kalkulált vasúti pályafelújítások (sebességkorlátozások megszüntetése) költsége a MÁV szerint 120 Md Ft.

Összefoglalva, a kombinált szállítások az ország méreteire való tekintettel a nemzetközi forgalomra korlátozódnak, ezen belül is a várható forgalom 75-80%-át a tranzit jelenti. Ez a tény azt húzza alá, hogy az EU-csatlakozástól függetlenül is teljes mértékben nemzetközi kompatibilitásra és a nemzetközi tendenciák figyelembevételére van szükség, az országon belül pedig a tranzit minél kisebb zavarral és kár-

*okozással történő átvezetésében vagyunk érdekeltek. A fejlesztéseket is meg kell előz-
ze az elmaradt vasúti karbantartás pótlása, a lassú jelek megszüntetése és a vasút
tranzit átbocsátó kapacitásának versenyképessé tétele valamennyi tranzit irányban.
Ezt kell kiegészítse a tranzit kapuk és váltópontok terminállal történő ellátása, bele-
illeszkedve a távlati közlekedéshálózati elképzelésekbe.*

(A kombinált szállítás értelmezését fentiekben az elterjedt gyakorlatnak megfe-
lelően leszűkítettük a kombinált *áru fuvarozás* területére. A *személyközlekedés* terü-
letén indokolt vertikális integráció kérdéskörét a városi közlekedés keretében tár-
gylt tömegközlekedés kapcsán érintjük.)

Vasúti közlekedés

A vasúttal kapcsolatos helyzetleírás visszatükrözi egy szebb napokat látott, ma is
jelentős súlyt képviselő, de folyamatos defenzívában lévő alágazat állapotát.

A magyar vasúthálózat kiépülése gyakorlatilag az első világháború előtt befeje-
ződött, és a sűrű hálózat az akkori munkamegosztásra, a szekérforgalom kiszolgálá-
sára készült. A közúthálózat és a közúti járműpark fejlődése továbbá a megváltozó
árustruktúra folyamatosan visszaszorította a vasút szállításon belüli pozícióit, hosszú
ideig anélkül, hogy e tény szervezeti/intézményi következményei elemzésre kerültek
volna. Ma a vasút egyfelől az *infrastruktúra* elhanyagoltságát (lassú jelek, szintbeli
átjárók aránya, hidak állapota stb.), mutatók szempontjából való korszerűtlenségét
(kétvágányú ill. villamosított vonalak aránya, 60kg-nál nagyobb folyómétersúlyú
sínfelépítmény aránya, vegyes funkciójú állomások aránya) tudja bemutatni, másfe-
lől hasonlóképpen elhanyagolt a *járműpark* (kormegoszlás, tisztítás téli szünetelése,
a feladatoknak nem megfelelő vagonösszetétel) más mutatókból pedig e járműpark
korszerűtlen konstrukciója tűnik ki (előregedett mozdonypark korszerűsítés nélkül,
motorvonatok kis aránya, áramnem-váltás lehetőségének hiánya, gépi rakodásra al-
kalmatlan vagonok) Az alacsony szolgáltatási színvonal inkább elősegíti, mintsem
akadályozza, hogy az áruszállításban tovább csökkenjen a vasút piaci részesedése.

Ebben az állapotban kezdődött meg az elmúlt évtizedben a vasút szervezeti kor-
szerűsítése, ami sok esetben elsősorban a kialakult helyzet követését jelentette, más-
felől az állami összefonódás csökkentését, a fuvarozási tevékenység piaci működtet-
ésének ösztönzését.

Az infrastruktúra és a fuvarozói tevékenység szétválasztása ellentmondásosan
történt meg, az állam szerepe és a közszolgálatosság értelmezése tisztázatlan. Ma az
állami fejlesztésű infrastruktúra *igazgatása* nem állami feladat, a *forgalomirányítás*
nem képezi az infra-vasút részét. Az elvileg egyszeri adósságsökkentés, állami kon-
szolidáció nem volt képes egy világos koncepcióval rendelkező, működtethető szer-

vezetet elindítani, a bizonytalan helyzetben a támogatási feltételek kész helyzet formájában, utólag dőlnek el.

Eközben mind a meglévő vasút fenntartása, mind a fejlesztések bizonytalanok, és ahogy az ágazati anyag megfogalmazza, veszélybe kerülhet a földrajzi előnyeinkből származó előnyöknek a tranzit szerepkörön keresztüli érvényesíthetősége is: nem csak a többi közlekedési ág, de a konkurens vasutak is veszélyeztetik a meglévő pozíciókat, hiszen a nemzetközi vasúti forgalom elvárt liberalizálása a magasabb technológiai szinten lévő vasutaknak kedvez.

Ebből közvetlenül következik az érdekeltségi viszonyok ellentmondásossága a MÁV számára.

Az EU abban érdekelt, hogy átjárhatóvá tegye a magyar hálózatot a saját fuvarozói számára. A tranzitforgalom vasútra terelését nem segíti egyértelműen. A MÁV vállalati érdeke viszont a tranzit növelése, a konkurens útvonalak kiiktatása, a versenyképességhez szükséges fejlesztések, beszerzések hazai vagy külső támogatása és a liberalizált verseny kiiktatása stratégiai szövetségek létrehozásával.

Az európai csatlakozás egyfelől biztosítja a nemzetközi munkamegosztásba való jobb bekapcsolódás lehetőségét, másfelől viszont hiányoznak e lehetőség kihasználhatóságának műszaki, gazdasági, pénzügyi és felkészültségi feltételei. Így a hasznok más vasutaknál és más ágazatoknál csapódnak le. A MÁV megítélése szerint a liberalizált piac magas költség szintjét a hazai fogyasztó nem képes megfizetni.

Ugyanakkor, túllépve a felsorolt problémákon, a vállalat az EU csatlakozástól várja szinte valamennyi gondja megoldódását: pénzbeli támogatást a törzshálózati infrastruktúrafejlesztésre, ösztönzést és hivatkozási alapot a mellékvonalak felszámolásában, piacbővülést, forgalomnövekedést, a tranzitszerepkör megtartását, a közúttal szemben jobb versenypozíciót, egyéb téren technikai, személyi és intézményi változásokat. Az effajta várakozások megítélésem szerint inkább csökkentik, mintsem növelik az esélyét annak, hogy a valóban szükséges lépéseket az ágazat meglépje.

A jövőt illetően egy olyan áthidaló finanszírozási konstrukció alakítandó ki, ahol (egy közlekedési alapon keresztül) az egyes közlekedési módok között is lehetőség nyílik költségátcsoportosításra, korábbi torzulások korrekciójára, a jövőbeli induló pozíciók kiegyenlítésére. A vasútnak nemzetközi, főleg *tranzit szállításokban*, továbbá *nemzetközi, városközi és elővárosi személyforgalomban* tényleges esélye van arra, hogy érvényre juttassa versenyképességét, azaz ott, ahol a koncentrált utasáramlatok kifejezetten igénylik a kötöttpályás közlekedés kapacitásait. Ugyanakkor reálisan számolni kell azzal, hogy a mellékvonali hálózat egy része csak akkor tartható fenn, ha az ebben érdekelt önkormányzatok igényeik mellé a fenntartás pénzbeli támogatását is képesek megszervezni.

Ezen irányoknak megfelelően az infrastruktúrafejlesztésben a súlyponti feladat az EU tranzitkorridorok mielőbbi korszerűsítése (*az ágazati tanulmány állításával ellentétben, nem várva be az autópályák megépítése utáni helyzetet*) beleértve a szlovén kapcsolat kialakítását is. A személyforgalomban közvetlen kocsijáratú nemzetközi viszonylatok kialakítása szükséges, (főleg éjszaka), továbbá 3-4 órás gyakoriságú belföldi, megyeszékhelyek közötti IC, és 1/2-1 órás gyakoriságú elővárosi forgalom lehetővé tétele az a fejlesztés, amitől a vasút számára versenyképes területeken a forgalom megtartása és növelése lenne várható.

A közúti tranzit erősen megemelt tarifája részbeni felhasználásával (amely tarifa egyben a vasútra terelés közgazdasági szabályozóeszközeként is funkcionál) a vasúton meg kell teremteni a tranzit lebonyolításának gyors, kulturált és biztonságos módját. Ennek a fejlesztésnek számolnia kell a főváros elkerülését lehetővé tevő vasúti pályaszakasz kialakításával, a Székesfehérvár és Szolnok körzetében kialakuló árukezelési központok közvetlen vasúti összekötésével és a vasúti áruszállítás teljes hátterének, esetleges (közúti) terítőszolgáltatásának kialakításával is. A vasút szerepkörét az áruszállításban és a tranzitirányokban visszanyerhető nagyobb jelentőség mellett három személyforgalmi igénytípusra: a városközi, az elővárosi és a fővároson belüli személyforgalom kiszolgálására lehet alapozni, ezek lehetnek azok a koncentrált forgalmi áramlatok, amelyeknél a vasút előnyei érvényesíthetők, és ahol egyben az egyéni gépkocsihasználat csökkentése várható el. (Párhuzamos ösztönzési/tarifális formákkal is kiegészítve)

Közúti és városi közlekedés

Közúti közlekedés

A hazai közúthálózat helyzetét legjobban néhány strukturális problémán keresztül lehet bemutatni. Strukturális, térszerkezeti problémát jelent az *egyközpontú, Budapest-centrikus főhálózat*, és a jelenleg is ezzel azonos szerkezetben kiépülő autópálya-hálózat. Hasonló horderejű strukturális problémát jelent a *fenntartás elhanyagolása* (a 99%-ban burkolt országos közutak 18%-a nem megfelelő, 28%-a tűrhető és 39%-a rossz állapotú) és a meglévő pénzforrások elosztásánál *a magisztrális hálózatelemek fejlesztésének az alaphálózat fenntartása elé sorolása*. Ez akkor is így van, ha elfogadjuk, hogy a fejlettségi mutatókban lemaradásban vagyunk (azaz kevés az autópálya, fontos főutak kapacitása nem elegendő, településeket elkerülő szakaszok hiányoznak, kicsi a határátkelő kapacitás, lakott területen a burkolt utak aránya kicsi, hidak hiányoznak, sok a biztosítatlan szintbeli vasúti átjáró).

Hasonló leltár állítható össze a gépkocsiparkról: konstrukciójában elavult "szocialista" járműpark, 11 évet meghaladó átlagos személygépkocsi-állomány életkor és buszpark életkor, 10 éves tehergépkocsi állomány. Utóbbi egyenes következménye a kiszorulás a nemzetközi fuvarpiacról.

Az érdekeltségi viszonyokat illetően ritkán kap kellő kiemelés, (mi az első helyre soroltuk) hogy *elsődleges hazai érdek az országon belüli közúti alaphálózat működképességének a fenntartása, minőségének javítása, továbbá ugyancsak hazai érdek az országon belüli térségi kapcsolatok fejlesztése, hiányzó bekötő- és elkerülőutak megépítése.*

A nemzetközi tengelyeket illetően az észak-déli kapcsolati irány fejlesztésében hazánk és a kelet-európai térség érdekelt, az EU viszont nem. Az EU a kelet-nyugati folyosó fejlesztésében érdekelt. Ebben az irányban az EU számára Magyarország közúti *átjárhatósága* az elsődleges, ám hiba lenne ezt a célkitűzést hasonló mértékben *hazai* prioritásnak is tekinteni. Az EU fuvarozóinak továbbá az is érdeke, hogy a magyar úthálózaton a megengedett tengelyterhelést 10-ről 11,5 tonnára, a megengedett össztömeget 40-ről 44 tonnára emeljük. Hazai szempontból ez kizárólag az igénybevevőkkel teljeskörűen megfizetett tranzitpályákon engedhető meg.

Hozzátehetjük, hogy eközben az EU saját országain legszívesebben csak vasúton engedné át a kelet-európai fuvarozókat, és ezt, ha nem is direkt módon, de a környezeti szabályok megfelelő alakításával bármikor képes bevezetni.

Ellentmondásos folyamat a használt nyugati járművek átvétele. Rövid távon ez is javítja a hazai járműpark állapotát, ugyanakkor hosszú távon konzerválja az elmaradást és a kiszolgáltatottságot, sőt, tulajdonképpen finanszírozza a fejlett országokat, hogy gyorsabban legyenek képesek lecserélni a parkjukat és kizárni saját régebbi színvonalú járműveiket. Ugyancsak ellentmondásos a helyzet a környezeti, műszaki és képesítési előírások átvételét illetően. A korszerű szabályok kétségtelenül a környezet javát szolgálják, *túl gyors* bevezetésük azonban a teljes hazai fuvarozói kört ellehetetlenítheti és kiiktathatja a fuvarpiacról.

A fenti helyzetkép és érdekviszonyok alapján a súlypontokat a következő irányok képezhetik:

- az országos közúthálózat alapszintje működképességének fenntartása és minőségének fejlesztése. Erre az útalapnak kell a forrásokat biztosítania.
- a tömeg- és szervezett közlekedés versenyhátrányainak felszámolása, előnyeinek érvényre juttatása,
- a járműrekonstrukciós igények és a hazai járműgyártás helyzetének együttes áttekintése és stratégia kialakítása.

Ezen túlmenően a fejlesztések mérlegelése az előnyök és hátrányok összevetése alapján lehetséges. Az országra kétségtelenül irányuló *tranzit* nyomásból kizárólag annyi előnyös az ország számára, amennyit az ország gazdasági szempontból el tud látni, ki tud szolgálni, és aminek a haszna itt csapódhat le. Az e szintet meghaladó mennyiségű tranzit az ország számára nem szolgál előnyökkel, annak idevonása

teljesen felesleges, sőt az ország szempontjából kifejezetten káros. Az erőfeszítéseknek arra kell irányulniuk, hogy ez a többlet-tranzit szűrhető legyen: *mindenképpen fizesse meg az általa okozott teljes költséget, kerülje el az ország élete szempontjából kíméletet igénylő térségeket, lehetőleg vasútra terelődjön, és - minden ellenkező esetben - inkább kerülje el az országot.* E feladat infrastrukturális háttereként

- kizárólag a felhasználók teherviselő képessége tempójában létrehozandó a magisztrális hálózat új struktúrája.

A megnövekedő *tranzit előnyeinek érvényrejutásához a nemzetgazdaság abszorpciós képességének kell növekednie, ami, a szakmai közhiedelemmel ellentétben elsősorban nem a tranzitvonalak vonzóvá tételén és az átbocsátóképesség növelésén múlik, hanem azon, hogy a tranzit hazai csomópontjai beintegrálódhassanak egy működőképes belső alaphálózatba, (ez nemcsak infrastruktúrát jelent) ezen keresztül a hazai hozzáférés biztosítható legyen, és végeredményben a tranzit növekvő arányban megszűnjön tranzit lenni.*

Ez elsődleges teendőként jelöli ki a hazai alaphálózat működőképességének biztosítását. Következésképpen az útalap feladatait szigorúan összhangba kell hozni az alaphálózatot, a fenntartást és a tömegközlekedést előtérbe helyező közlekedéspolitikai és szélesebb érdekekkel.

- *Az alaphálózati rendszerben valóban kulcsszerepe van a közútnak, mint egy minden települést elérő hálózatnak. Az országos fő- és mellékhálózat fenntartását, szükséges fejlesztését, a településekkel és a rá eső határátkelőkkel való kapcsolatok rendezését döntően az autós társadalom egésze az Útalapon keresztül finanszírozza. (Ugyanakkor ebből a forrásból nem finanszírozható a speciális minőségi igényeket kielégítő autópálya-hálózat építése, viszont nem zárható ki a helyi- és tömegközlekedést szolgáló bizonyos létesítmények finanszírozása).*
- *A belső alaphálózati funkciókat meghaladó igények közé tartozik a magisztrális hálózatok kialakítása. Ide sorolható a nagytávolságú nemzetközi forgalom, ezen belül a tranzit is, de ide kell sorolni az egyéb speciális sebességi, biztonsági, teherbírási stb. igényeket is. Alapelv kell legyen, hogy a speciális szolgáltatási igények kielégítését, az ahhoz szükséges infrastruktúra kiépítését is beleértve a szolgáltatást igénybevevőkkel kell megfizettetni. Ennek az elvnek megfelel a koncessziós kiépítés, azzal a feltétellel, hogy a konstrukció valóban biztosítja, hogy a felhasználók fizetnek, és nem bújtatott közpénzek kerülnek koncesszió ürügyén bevonásra (államilag garantált forgalom vagy bevétel, korábban épített közhálózatú szakaszok átadása stb.). Autópálya esetében az M1-es nyugati kapcsolat kivételes esetét leszámítva eddig ilyen konstrukció nem jött létre, sem a fővárosból indított pályák folytatásaként, sem a déli autópálya formájában. Ebből (és az M1-es út tarifávitájából) az a tanulság vonható le, hogy a jelenlegi költségszinten autópályák megépítése iránt fizetőképes kereslet azok részéről, akik azt használni szeretnék, nincs. Az autópályák építését egyelőre le kell venni a napirendről, mert, ha azok, akik használják nem hajlandók megfizetni, még kevésbé várható el (kényszeríthető bele) e kiadásokba az, aki nem is kívánja használni, esetleg autója sincs. (Meggyőződésem, hogy ha a magyar kormány a*

fenti alapelvet világosan és egyértelműen deklarálná, rövidesen kiderülne, hogy a koncessziós megépítésre mégis van jelentkező. De nem ezért kell az alapelveteket deklarálni, akkor sincs baj, ha egyelőre nem épülnek az pályák. A baj az, ha épülnek, emelt áron és közpénzből, más közkiadások rovására.).

Ezzel azonban nem oldódik meg a tranzitforgalom kérdése. Tranzitigények ténylegesen léteznek, és ha az alaphálózatot és a települések életét tönkreteszik, az ugyancsak káros és megengedhetetlen. A tranzit és nagytávolságú forgalom lebonyolítására elvileg közúti, vasúti és belvízi közlekedési lehetőségek léteznek, vagy alakíthatók ki. A kérdés az, hogy a párhuzamosságok és vegyes megoldások lehetőségét sem kizárva, hol teremthető meg olyan kínálat, amelyet a felhasználók képesek megfizetni. (Ha nincs ilyen, akkor bebizonyítottuk, hogy a tranzitforgalom nem csak az ország egésze számára káros, de a fuvarozók számára is, és jelentős lépéseket kell tenni a csökkentésére).

Sejthető azonban, hogy nem így lesz, és hogy éppen ez az a forgalomtípus, amelyben *a vasútnak versenyképesnek kell lennie*. Ennek a felismerésnek a tanulságait egyfelől a vasúti fejlesztéseknél kell levonni, a felszabaduló időt pedig arra használni, hogy a távlati közúti gyorsforgalmi hálózatot a fennmaradó nagytávolságú és fizetőképes forgalom kívánalmainak megfelelő szerkezetű hálózattá tervezzük át, a főváros teljes elkerülésével.

További súlyponti feladatként kiemelhető a járműrekonstrukciós igények és a hazai járműgyártás helyzetének együttes áttekintése és erre vonatkozó stratégia kialakítása.

*Összefoglalva: egy integrált közlekedési rendszeren belül a közúthálózat alapvető feladatát a térségek megfelelő feltárása, jöminőségű belső kapcsolatrendszerek biztosítása képezi. Ugyanez a szerteágazó belső kapcsolatrendszer teszi lehetővé azt is, hogy az országot átszelő tranzitfolyosók forgalma ne csak károkat, de hasznot is jelenthessen az ország számára. Az ország medence-jellege lehetővé tenné, hogy a különböző régiók hasonló megközelíthetőségi helyzetbe kerüljenek, ezzel szemben a főhálózatok, (a most épülő autópálya-hálózat is) nem kiegyenlítik, hanem fokozzák a különbségeket, és olyan struktúrát képeznek, mintha a főváros elkerülése topológiai-
ilag lehetetlen lenne. A tennivalók középpontjába az alaphálózat fenntartását, szerkezeti és minőségi fejlesztését kell állítani, a helyi körzetek, régiók jobb kiszolgálását, a városi, települési elkerülések kialakítását, és a tömegközlekedés vonzóvá tételét. Ez a belső struktúrafejlődés segítheti hozzá az ország számos régióját ahhoz, hogy gazdaságának a felszívóképessége javuljon. Az országra nehezedő tranzit nyomást az áthaladni kívánókkal teljes mértékben megfizettetve, lehetőleg vasúton célszerű kiszolgálni, nem félve attól, hogy a közúti tranzit egy része esetleg más utat választ magának, vagy lemond az áthaladásról. Az e követelményeknek megfelelő magisztrális hálózat is csak az új területi struktúrát támogató elrendezésben épülhet.*

Városi közlekedés

A városi közlekedés alapvető problémáit a települési élettevékenységek és a közlekedési rendszerek fejlődése közötti, terület-felhasználásban megtestesülő ellentmondások okozzák.

A helyváltoztatási teljesítményeknek megközelítően a fele, a helyváltoztatások számának háromnegyede településeken belül realizálódik, a kiinduló és célpontokat tekintve pedig a települések ennél is nagyobb arányt (közel száz százalékot) képviselnek. A helyi közlekedés szolgáltatási színvonalának az életminőség megítélésében óriási szerepe van. Ugyanakkor ma már éppen a helyi közlekedéssel kapcsolatban kezd elfogadottá válni, hogy a jobb minőséget éppen az jelenti, ha a településfejlődés lehetővé teszi, hogy *kevesebbet* kelljen közlekedni.

A javasolható fejlesztési stratégia:

- a forgalmi igények kialakulásának és mértékének a csökkentése,
- a fennmaradó igények minél nagyobb hányadának közösségi formában történő kielégítése,
- az egyéni közlekedés elviselhető keretek közé szorítása.

Ezzel szemben a városi tömegközlekedés helyzetét fokozatos térvészítés jellemzi az egyéni közlekedéssel szemben. A városi és városközi tömegközlekedés aránya ugyan jóval magasabb az EU országok szintjénél, ez azonban nem a rendszer fejlettségének, hanem egyrészt az alacsonyabb GDP-szintnek és életszínvonalnak, másrészt a tervgazdasági múltnak a következménye. Ugyanakkor a korábbi megoldások nem menthetők át a jövőre. A fővárosi tömegközlekedés teljes költségei 40%-át fedezik a menetdíjbevételek (1996). Az állam és az önkormányzat nem tudja fenntartani a támogatás ilyen arányát, miközben közérdek, hogy a tömegközlekedés ne essen áldozatául a piac jelszavával történő lebomlasztásnak. Ugyancsak hazai érdek a tömegközlekedés hazai ipari háttérrel történő járműellátása.

A városi közlekedés fejlesztésének legnehezebb feladata megfelelő kompromisszum kialakítása a különböző közlekedési módok és ágazatok között. Ennek eszközei:

- a tömegközlekedési hálózatnak és az úthálózatnak a településszerkezettel és a várospolitikai célokkal összhangban történő alakítása,
- olyan tarifa- és adóviszonyok kialakítása, ahol a szervezett közlekedés a használó számára is igazolni képes előnyeit
- a város és környéke közlekedési szervezeteinek és tömegközlekedési hálózatainak szervezett összehangolása (közlekedési szövetségek)
- a parkolásgazdálkodás átfogó, városi szintű megalósítása

A korszerű város egyrészt a közlekedés általános megfizettetése révén képes a közlekedéssel való takarékoságra ösztönözni, másrészt a korszerű városi közlekedés

segítségével az egyéni és a tömegközlekedés között, továbbá a tömegközlekedésen belül is képes érvényrejuttatni a maguk helyén hatékonyabb közlekedési formákat. Ehhez fontos, nálunk időszerű lépés a forgalomcsillapító megoldások elterjesztése, továbbá a különböző tömegközlekedési vállalatok tarifa- és rendszerközösségének biztosítása, ami a fogyasztó érdekei mellett egyben a monopóliumhelyzetek feloldásának a hazai cégek közötti tanulmányai is.

Belvizi hajózás

A hajózás valaha a legmozgékonyabb szárazföldi (!) közlekedési mód volt, e szerepkörét előbb a vasút, majd a gépkocsi vette át. Ugyanakkor a *korábban felfejlesztett hajózási létesítmények fenntartásával* a hajózás egy tonnakilométerre vetítve továbbra is a legolcsóbb közlekedési mód azon tömegáruk esetében, ahol a tonnakilométer jól kifejezi a szállítás költségeit.

Magyarországon nem beszélhetünk a korábban felfejlesztett hajózási létesítmények széleskörben fennmaradt bázisáról. A hajózás a Tiszán mára kiszorult a versenyképes fuvarozási megoldások közül. A Dunán az év egyharmadában egyáltalán nem, további egyharmadában csak korlátozott mértékben lehetséges versenyképes belvizi hajózás. A hazai folyók szárazföldi kapcsolatainak elégtelensége is a gazdaságos belvizi hajózás akadályát képezi.

Az állandó forráshiány és a jövedelmezőség hiánya miatt elmaradt a hajópark megújítása, és az európai hajópiac technológiai követése. Ma a folyami hajók 1/3-a íródott le "0" értékre és az arány 2000-re elérheti a 2/3-ot

Németországi számítások szerint az externális költségeket is figyelembe vevő teljes költségekből az átlagos európai hajózási fuvardíjat (100%) alapulvéve vasúton csak 78%-ot, közúton 53%-ot térít (és érzékel) a fuvaroztató.¹ Kétségtelen közlekedéspolitikai feladat ezen félreorientáló árviszonyok korrigálása. Ugyanakkor *a hajózás magas állandó költségeinek és magas felfejlesztési költségeinek a megtérülését csak egy igen jelentős forgalom lenne képes biztosítani.* A jelenlegi helyzet az, hogy a hazai hajózás által megcélzott *jövőbeli többletfuvar* jelentős részben a vasút kalkulációjában is szerepel.

A hajózás még nagyobb forgalom esetén sem önfenntartó, amit éppen azok a példák bizonyítanak, melyek szerint azokban az országokban, (NL, D, B) ahol a belvizi hajózás részaránya jelentős, (rendre 36%, 20%, 20%) az állam jelentős támogatással tartja fenn a piacon veszteséges iparágat. Ezekben az esetekben az állam

¹ Félreértések elkerülésére: a hajózás fuvardíja alacsonyabb, mint a többi alágazatoké, de nem olyan arányban, amint azt az externális költségek figyelembevétele indokolná.

éppen azt nem engedheti meg magának, hogy egy jelentős méretű létező iparágat (foglalkoztatót) engedjen összeomlani.

Csak a fentiek figyelembevételével értékelhető az az előnytényező, melyet az ágazati anyag a hajózás felfejlődésének tulajdonít. Export vonatkozásban kísértékű, szállításiigényes termék esetén az olcsóbb szállítási lehetőség valóban növeli a rentábilis akciórádiust. Ugyanez a hatás azonban az importban is hasonlóan jelentkezik.

Ugyanakkor az elmúlt évek megteremtették azokat a részérdek-csoportokat, akik a hajózás bármi áron történő fejlesztését is szorgalmazzák. A korábbi állami tulajdonú hazai kikötők az átalakulás idején vállalati tulajdonba kerültek, és a vállalatok érdeke is az értékes területek piaci értékének lefölözése lett.

Nemzetközi vonatkozásban a dunai fejlesztések mintegy 80%-ban az EU-országok hajózását szolgálják, hazai érdekeltségünk legfeljebb 20%-os, ettől eltérő arányban a fejlesztések finanszírozása sem érdekünk.

Egyenlő esélyű részvételünk a dunai hajózásban az EU-ban a magyar hajópark 2/3-ának 5-10 éven belüli cseréjét igényelné. (Az EU-ban éppen a kapacitásfelesleg leépítését támogatják)

Súlyponti és alapvető szempont, hogy a mintegy 100 Md-os nagyságrendű hajózóút- és kikötő-fejlesztés, és a kb 50 Md Ft-os támogatásigényű hajóparkfejlesztés alátámasztására még *nem készültek* kellő mélységű vizsgálatok.

Ennek ellenére tennivalóként az ágazat elkülönített víziút- és kikötőfejlesztési alap létrehozását, átmeneti támogatásokat és speciális szabályozási és feltételrendszereket szeretne elfogadtatni, a hozzá tartozó jogi háttérrel, és az európai minták szerinti további támogatási módok bevezetésével.

A hajózás tonnakilométerre vetített környezeti és gazdaságossági mutatói a legelőnyösebbek, ha adott a hajózható folyó, a kikötőhálózat, a hajópark, a személyzet és az az áru, ami szállításiigényes, ugyanakkor elviseli a hajózás körülményeit, sebességét. Magyarországon a fenti feltételek többsége nem adott, azokat meg kellene teremteni. A kérdés éppen az, hogy vajon léteznek-e olyan jövőbeli lehetőségek, amelyek indokolják a jelentős beruházások megindítását akkor, amikor a belvízi hajózás a nagy hagyományokkal rendelkező (NL, B, D) országokban is csak támogatással működőképes? A legfontosabb feladat ennek a kérdésnek a közlekedéspolitikába ágyazott kidolgozása lenne, enélkül minden érvelés csak kiragadott részszempontokat jár körül.

Légiközlekedés

A közlekedési ágazatok közül az elmúlt években a légiforgalom mutatta világszinten a legnagyobb fejlődést. A hazai helyzetképben ugyanakkor túlsúlyban vannak a panaszok, melyek egy része egy átfogó stratégia hiányára, az elmúlt évek gyors változásainak lassú leereagálására mutat rá. Erre utal az is, hogy a problémák milyen arányban érintik a hazai *légitársaság* helyzetét.

Nincs átfogó stratégia a nemzeti légitársaság létéről, így eseti alkukban dőlnek el támogatási, mentességi kérdések (vagy nem dőlnek el). A Malév helyzete hátrányos, forráshiányos és örökölt egy 50 éves piacmentes kultúrában kialakult szervezetet. Késésben van a regionális légi útvonalhálózat kiépítése, miközben az induló pozíciók fontos szerepet kaphatnának az egyezkedésekben. A Malév a repülőgéppark fejlesztését nem egy kereskedelmi stratégián nyugvó légi útvonalhálózat figyelembevételére, hanem rövid távú piaci helyzetre alapozta. Nem kiérlelt a menetrendi ill. charter járatokkal kapcsolatos stratégia, továbbá az idegenforgalomban való részvétel sem. Ülőhelykihasználás tekintetében a Malév 25 európai légitársaság közül a 24. helyen áll. Nem megoldott a hajózási szakszemélyzet képzése. Ugyanakkor a kiképzett személyzetért egy világpiacon kell versenyezni.

A légikikötőket érintő helyzetképből kiemelendő, hogy

- Ferihegy nagy környezeti-, (főként zaj-) terhelést jelent a fővárosnak és környékének,
- a balesetek és rendkívüli események kivizsgálása az új törvényben sem EU-konform, nem független a nemzeti légügyi hatóságtól,
- lassan halad a honvédelmi tárca kezelésében lévő repülőterek átadása.

Hazai érdekként az ágazati anyag a csatlakozással kapcsolatban az átmenet fokozatosságának igényét fogalmazza meg, vagyis a mai kiszolgáltató helyzet minél későbbi szembesítését a fejlett országok kihívásával, közben viszont törekedni kell egyrészt a hazai viszonyok átalakítására, másrészt a szomszédainkkal kialakult integráció fokozására.

- Magyarország érdeke, hogy a tárgyalások időszakában kétoldalú megállapodásban rögzített légügyi egyezmény érvényesüljön, és csak fokozatosan, semmiképpen nem a csatlakozás előtt vegyük át a teljes EU joganyagot.
- Szomszédainkkal fennálló kétoldalú egyezményeink viszont nem teszik lehetővé az egymás közötti versenyhelyzet és integráció gyakorlását, kábotázsforgalom kialakulását. Itt kellene tehát előbb lépni az integráció irányában. (Ennek a kívánalomnak a jelenlegi csatlakozási verseny, illetve a szomszédok kimaradása egyáltalán nem kedvez.)

- Biztosítani kell az állam és az állami vállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságát, ami ma nincs meg.

Fentiek alapján a következő súlypontok fogalmazódtak meg az ágazati anyagban:

- A jogszabályok alkalmazásában a fokozatosság elvét kell követni, ez azonban nem jelenthet helybenjárást. (piac-felügyelet, független balesetvizsgálat, szakemberképzés, jogszabály-harmonizáció, liberalizáció)
- Megfelelő feltételek és intézményrendszer kiépülése nélkül a jogszabályok átvétele kifejezetten hátrányos
- A nemzeti légitársaság jövője csak stratégiai szövetség keretében képzelhető el.

Ugyanakkor az ágazat előnyként tekinti, hogy az EU csatlakozás biztosítana egy bizalmi háttérrel, ami segítené az ország és a nemzeti légitársaság megjelenését: (üzleti lehetőségek, tranzit-szerepkör, alkupozió, infrastruktúra-fejlesztés kilátásai).

Ennek érdekében az ágazat egyrészt a Malév, másrészt a repülőtér-fejlesztés jelentős támogatását fontos állami feladatnak tekinti.

Összefoglalva: a légiközlekedési helyzetkép nagyon nagy súlyt helyezett annak bemutatására, hogy a jelenlegi helyzetben az ágazat egy kiérlelt stratégia hiányában alkalmi és rövid távú döntéseket hoz, sok esetben sodródik az eseményekkel. A jövőre vonatkozó elképzelések is ezt támasztják alá, igen nagy szerepet kapott (jogosan) az az igény, hogy a teljeskörű megmértetésre minél később kerüljön sor, ugyanakkor nem tűnik nagyon határozottnak az addig szükséges lépések súlyozása és egy harmonizációs kényszertől függetlenül kialakítandó hazai/kelet-európai/ stratégia kifejtése. Mint ilyen esetekben általában, az EU csatlakozás végül is varázsszerként jelenik meg minden negatív tendencia megfordítására (üzleti, marketing, infrastruktúra, HUB-pozíció) egy reális mérleg kialakítása és a tennivalók tétéles megfogalmazása helyett. A legfőbb tennivalóként így inkább az önmagában ígéretesnek fogalmazott kilátások megragadhatóvá tételének állami támogatása jelenik meg.

Távközlés

A magyar távközlés egy politikai szempontokat sem nélkülöző tartós diszkrimináció után a nyolcvanas évekre az ország gazdasági fejlettségéhez képest is súlyos mennyiségi lemaradást halmozott föl. 1989-től radikális intézményi változáson ment át az ágazat és jelentős ütemben behozta az említett lemaradást. Ugyanakkor a sikerek és a gyors változások időszakában számos új probléma éleződött ki.

Az állam *koncessziós jogok* formájában számos monopol szerepkörét átadta, de ezzel egyúttal a jogok meglétét 2002-ig rögzítette. (Csak olyan jogot lehet átadni,

ami létezik). Így e szerepkörök fennmaradása ellentétbe került a harmonizációs munkaprogram liberalizációs törekvéseivel. (Más megközelítésben: érdekellentét alakult ki a távközlési piacra bekerült szereplők és az újonnan belépni szándékozók között.)

Másrészt a piacon lévő szereplők között is érdekellentétek alakultak ki. A helyi szolgáltatók kis tőkeereje és alacsony helyi bevételei nem biztosítják a fejlesztések hátterét, a távolsági beszélgetésekből történő keresztfinanszírozás lehetősége viszont csak az országos hálózattal is rendelkező Matáv számára adott. A nem koncessziós területeken viszont a késlekedő szabályozás lehetővé teszi egyes szolgáltatóknak a kedvező piaci szegmensek kisajátítását közterhek arányos viselése nélkül.

Míg a hosszú távú érdekek a korszerű technikai megoldások gyors átvételét és elterjesztését igényelnék, a lakosság fizetőképessége nem teszi lehetővé a nyugat-európai költségszintet fedező bevételek realizálódását. A hazai kutatási-fejlesztési bázis leépült. A fogyasztót emellett a gyenge hazai fogyasztóvédelem is kiszolgáltatottá teszi.

Műsorszórásban napjainkban a fejlett országokban felértékelődik a jól kiépített korszerű kábel-hálózat, ahol bevezethető a "használó fizet" elv szigorú alkalmazása. A hazai kábelhálózat jelentős része azonban műszakilag nem alkalmas korszerű interaktív kommunikációra, emellett a kábelüzemeltetőket egy aszimmetrikus koncessziós feltétel is sújtja: a távbeszélő (a *beszédtovábbítás*) monopoljogként lett eladva, ezzel szemben nem tiltja semmi a távközlési vonalon történő *műsortovábbítást*.

A helyzetértékelés alapján a távközlési stratégia a következő stratégiai súlypontokat emeli ki:

- versenykörnyezet kialakítása a távközlésben,
- korszerű információs és távközlési technológiák adaptálása,
- az EU mellett a globális piacvezetőket (USA, Japán) sem szabad szem elől veszíteni,
- Magyarországnak esélye van regionális központi szerepkör betöltésére,
- az állam szerepe alapvető a biztonsági vonalak fenntartásában,
- a kormányzat feladata univerzális szolgáltatások meghatározása és ezek elérhetőségének biztosítása.

Az európai csatlakozás a stratégiai célok közül, az ágazati tanulmány készítőinek várakozása szerint elősegíti,

- hogy az információs kultúra, a technológiai együttműködés és a szabályozási mechanizmusok a csatlakozás révén gyorsabban terjednek el nálunk,
- hogy Magyarország távközlési szubcentrum legyen, *különösen, ha régióként csatlakozunk az Unióhoz,*

- hogy az ország kelet és nyugat közötti átmeneti közvetítő (forgalmi kicserélő, technológiai áthidaló) szerepet tölthessen be,
- hogy az ország keletázsiai partnerek hídfőállásává is váljon.

Ugyanakkor a tanulmány a csatlakozás néhány veszélyére és lehetséges hátrányára is felhívja a figyelmet, amivel számolni kell:

- ilyen a piacvesztés veszélye, különösen túlzottan gyors, elsietett "alkalmazkodás" esetén
- a szuverenitás csökkenése, a nemzeti szintű szabályozási lehetőség csökkenése
- a közvetített tartalmak (média) terén a nemzeti karakter csökkenésének a veszélye erősödik.

A fentiek figyelembevételével a legfontosabb tennivalók a következőkben összegezhetők:

A szakmai szabályozás nemzeti és regionális elemeinek megkülönböztetése, kidolgozása. Univerzális szolgáltatások meghatározása és kezelése.

Az állami felelősségű feladatok közül aláhúzendők a következők:

- a távközlési szolgáltatások piacra lépésének szabályozása,
- környezetvédelmi, fogyasztásvédelmi, nemzetbiztonsági és szociális (a szolgáltatásból kimaradók) szempontok,
- gazdálkodás a szűkös javakkal (számmező, frekvencia, terület)

Fokozatosság és kiszámíthatóság szükséges a nyílt hálózati hozzáférés biztosításában. Fokozatosan kialakítandók egyrészt a kábeltévé hálózatok, másfelől a külön célú hálózatok távközlési célra történő felhasználásának a keretei. Ugyancsak kiszámítható módon kell bevezetni és alkalmazni a költségalapú árakat.

Összességében súlyponti elemként célszerű kiemelni azt a felismerést, hogy a csatlakozást illetően egyformán veszélyesnek ítéltető egy túl gyors (a felzárkózásra időt nem hagyó, a kiszolgáltatottságot fokozó) és egy túl sokáig lebegtetett (bizonytalanságot tartósító) csatlakozási scenárió. Az ágazat szempontjai alapján (is) egy kölcsönös megfontolásokon alapuló fokozatos integráció és harmonizáció támogandó. Addig is, és a csatlakozási időponttól függetlenül érdekünk az informatikai kultúra egészébe ágyazott távközlési műszaki kultúra hazai fejlesztése és a lépéstartás a nemzetközi mezőnyel.

Postaszolgálat

Hagyományosan a posta a hírközlési tevékenység egészét birtokolta, de a külön utakon futó technológiai fejlődés során egyes tevékenységek, így a *távközlés* és a *műsorszórás* kiváltak belőle. Napjainkban éppen a legfejlettebb távközlési technológia bázisán, a digitális információ-továbbítás szintjén újra kialakulóban van egy technológiai egységesülés, a szolgáltatási formák összerosódása. A hírközlési alágazatokon belül éppen a postaszolgálatot éri el utoljára az informatikai kihívás, mégpedig olyan formában, hogy lépéskényszerbe kerül: be kell lépnie a korszerű információk technikák (és pénzforgalmi szolgáltatások) piacára. A fejlett posták kénytelenek észlelni, hogy az igazi versenyt számukra nem a postai versenytársakkal való megbirkózás jelenti, hanem az egyre újabb szolgáltatási formák megjelenése, ami éppen a leginkább fizetőképes ügyfeleket levásztja a hagyományos postai szolgáltatásokról, és veszteségesé teszi a korábban működő rendszereket. Ennek megfelelően a nemzeti postavállalatok *nemzetközi stratégiai szövetségekbe* tömörülve, szolgáltatásaikat együtt, gyors ütemben korszerűsítve igyekeznek megőrizni piaci pozícióikat, visszaszerezni elpártoló ügyfélkörüket, és az együttműködésből adódó további előnyöket nyújtani (pl. garantált idejű szolgáltatások).

Ugyanakkor a hagyományos szolgáltatások térvesztése, növekvő költségei nem csak a postákat hozzák nehéz helyzetbe, de a szolgáltatások azon igénybevevőit is, akik nem tudtak más informatikai helyettesítőt találni (fax, e-mail, mobil telefon) és továbbra is igénylik a posta hagyományos szolgáltatásait. Ezek az ügyfelek általában éppen a kevésbé fizetőképes és a hírközlést is ritkábban igénybevevő rétegekből kerülnek ki, akik, úgy is mondhatjuk, kiszorulnak a korszerű informatika piacáról. A fejlett EU-országokban is cél, hogy bizonyos alapvető szolgáltatások *egyetemleges szolgáltatási kötelezettségként* fennmaradjanak, még kismértékű, (ágazaton [és régió] belüli) keresztfinanszírozással való támogatás árán is.

A versenyképes területekről történő keresztfinanszírozás akkor válik a posták számára hátrányossá, amikor e területeken tényleges verseny alakul ki, olyan versenytársakkal, akiknek nem kell a keresztfinanszírozás terhét vállalniuk, és ezzel pozícióelőnyre tesznek szert. Ilyen hatású az a diszkrimináció is, ami csak a postára vonatkoztatja a csomagkézbesítésben a hatósági árkorlátot, így a jövedelmező területeken más vállalkozók elviszik a hasznot, míg a veszteséges területek a postára maradnak.

Az ágazat súlyponti kérdésnek tekinti a *hazai fogyasztók igényeinek megfelelő minőségi postai szolgáltatások biztosítását*, továbbá azt, hogy ez hazai rendszerben megoldható legyen, azaz a szolgáltatáshoz szükséges *hazai piaci szereplők versenyképességének a biztosítását*.

A jövőbeli feladatok minőségi ellátásához a fentebbieknek megfelelően egy korszerű szolgáltatásokkal felszerelt, versenyképes postaszolgálat kialakítására van

szükség. Ebben a felkészülésben a posta számára előnyt jelent, hogy rendelkezik az egész országra kiterjedő hálózattal, helyiségekkel, ami bázisul szolgálhat a fejlesztéseihez. Egyik fő teendő e bázison a postai informatikai infrastruktúra kiépítése.

Az európai csatlakozási folyamat ugyanakkor a posta számára hátrányokat is jelent. A nemzetközi postai díjak egységessé tétele hátrányos helyzetbe hozza a szegényebb országok nemzeti szolgáltatóit, a helyi bérszínvonalhoz képest túl magas (a helyi optimumtól eltérő) ár ugyanis visszaszorítja a keresletet a posta szolgáltatása iránt. (Természetesen ugyanez a hátrány hasonlóképpen sújtja a fogyasztót is.). Másrészt az EU az új belépőktől a kialakított EU-direktívák tételes betartását várja el, miközben ugyanezen direktívákat az EU tagállamok is csak részlegesen tartják be.

A fogyasztók védelmére fontos és sürgős teendő az *egyetemes szolgáltatási kötelezettség* körébe tartozó szolgáltatások meghatározása, és az ezeket támogató keresztfinanszírozás olyan szabályozása, ami valamennyi piaci résztvevőt egyforma módon érint.

A postai piacot érintő jogszabály-harmonizáció teljeskörűvé tételét alapvető érdekünk hosszabb időre elhúzni, még egy esetleges korai csatlakozás időpontja után is.

Összefoglalva: a postai tevékenység fő kihívása a korszerű informatikai technológiákkal történő felszerelés és a versenyképesség visszaszerzése a hírközlési piacon. Ugyanakkor a hazai fogyasztó védelme és az EU jogszabályai egyaránt szükségessé teszik az egyetemes szolgáltatási kötelezettségek tételes meghatározását és ellátásának, továbbá a támogatási források biztosításának olyan szabályozását, ami ezen kivüleső területeken fenntartja a verseny-semlegességet. A postának létérdeke, hogy képes legyen nemzetközi stratégiai szövetségek részévé válnia, ugyanakkor az EU által előírt jogharmonizáció azon területein, amelyek egyértelműen a fejlettebb országoknak kedvezőek, a szabályozás átvételének a fokozatosságát kell biztosítani.

Vízgazdálkodás

A hazai vízgazdálkodás meghatározó jellemzője az ország medence-jellege. Az ország fekvése következtében a felszíni vizek 95%-a határokon túlról érkezik hozzánk. Az évszázados léptékben mérhető elmúlt időszakok vízügyi beavatkozásai (ármentesítés, lecsapolások, folyószabályozások, belvízlevezetés) azt eredményezték, hogy a vizek gyorsabban átfolynak az országon, itt-tartózkodási idejük rövidült.

A lakossági vízhasználatot illetően a magyar lakosság 89 %-a él olyan lakásban, amely be van kötve a vezetékes vízellátásba, de csak a lakások 44%-a csatornázott, és az így összegyűjtött víznek is csak a 44%-a (az összes ivóvízfogyasztás 20%-a) kerül vissza tisztított állapotban a befogadóba.

A vízügyi tanulmány a legutóbbi időszak helyzetképének bemutatásakor aláhúzza a különböző *szervezeti együttműködési hiányokat és a kifejezetten dezintegrációs folyamatok erősödését*. A határon átnyúló vízgyűjtők és vízfolyások térségében az érintett országok által közösen működtetett helyi szervezetek hiányát, a hazai szabályozásban a vízmennyiségek és a vízminőség elkülönített felügyeletét, a vízellátási és csatornázási körben az 1990-es önkormányzati törvény hatására végbement spontán szervezeti felaprózódást említhetjük, de ide sorolható a mezőgazdasági tulajdonviszonyok változása miatt megnövekedett vízkár-érzékenység is. Az időszak másik kiemelhető jellemzője, hogy a vízellátás és főleg a csatornázás területén tovább élnek a nyugat-európai szinthez közeli civilizációs elvárások, miközben *az elvárt szolgáltatási szint költségei mind a költségvetés, mind a fogyasztók anyagi lehetőségeit meghaladják*.

A helyzetértékelésnek megfelelően az EU csatlakozástól a vízügyi vezetés elsősorban *pénzforrások bővülését* várja (csatornázás segítése, vízkárelhárítás támogatása, továbbá a víziközművek gyorsabb privatizációja) továbbá egyfajta *szakmai presztízsnövekedést*, restaurációt (minőségvédelem visszaszerzése, önkormányzatok szakmai felügyeletének erősödése, határvízi egyezmények támogatása, a vízügy kezében összpontosuló integrált vízgazdálkodási tervezés). Ide sorolható a dunai hajózási körülmények olyan mértékű és költségű javításának a szorgalmazása is, ami európai követelményekre hivatkozva egyáltalán nincs tekintettel a hazai vízi áruszállítás realitására, vagy olyan kölcsönösségi hiányokra, ami a magas hazai ráfordítások árán a rajnai hajópark számára biztosítana egyoldalú dunai térnyerést.

Összefoglalva: az ország medence jellege kiindulópontja egy, a teljes medencére kiterjedő vízgazdálkodási probléma-közösségnek és közös veszélyforrásnak. Ez mindenképpen indokoltá teszi egy operatív, a teljes vízgyűjtő területét átfogó információs és együttműködési rendszer kialakítását. Másfelől az elmúlt évek szervezeti széttagolódása, annak túlzásaival együtt is alapját képezheti egy, a szubszidiaritás elvére támaszkodó alulról építkező felelősségi rendszer kialakulásának, ami a medencehelyzet egy másik fontos jellemzőjére épülne, nevezetesen arra a tényre, hogy lényegében az ország minden térsége rendelkezik helyi vízbázisokkal és befogadókkal. A regionális léptékben, vízgyűjtőben való gondolkodás, tervezés és előrejelzés lehet az alapja egy kistérségi integrált minőségi erőforrás-gazdálkodásnak, aminek létrejötte elsősorban hazai érdek, de emellett találkozik az EU vonatkozó ajánlásaival is.

AZ INFRASTRUKTÚRA SÚLYPONTI KÉRDÉSEI ÉS STRATÉGIÁJA (ÁTTEKINTÉS)

Az ágazati stratégiák közös elemei

Az európai csatlakozás sürgősségéről és az ezt minél korábban hozni kívánó politikai szándékokról igen széles körben lehet olvasni, talán éppen ezért érdemes ki-

emelni azt a józan körültekintést, amivel az saját helyzetüket végigelemző ágazatok a jövőt mérlegelik. Az alapvető közlekedési és távközlési ágazatok mindegyike felhívja a figyelmet arra, hogy **a csatlakozásban nagyfokú fokozatosságra van szükség, se a túl gyors, elhamarkodott és mindent azonnal az EU kívánalmakhoz igazító belépés, se a sokáig bizonytalanságban lebegtetett, kiszámíthatatlan jövő nem lehet a hazai ágazatok érdeke.** Erre vonatkozó hangsúlyos figyelemfelhívás egyaránt szerepel a *távközlés*, a *posta*, a *közút*, a *vasút*, a *légiközlekedés* és a *viziközlekedés* ágazati anyagában. Az érvek, *a hazai vállalatok ellehetetlenülése és kizáródása a piacról*, illetve *a hazai fogyasztó kiszolgáltatottságának a növekedése* igen súlyosak és valóban megfontolást és aktív lépéseket igényelnek. Ugyanakkor a hazai szabályozásnak azt is biztosítania kell, hogy a rendelkezésre álló (nyerhető) időszak *valóban* a tervszerű alkalmazkodás fokozatos véghezvitelére legyen felhasználva és semmiképpen ne egy védernyő alatti monopolhelyzet kényelmes világának a meghosszabbításaként funkcionáljon, amikor is az időszak végére "nyereséges", ám ugyanolyan felkészületlen és versenyképtelen ágazatok és vállalatok kerülnének ki a nemzetközi szintérré, mintha ez a kihívás a mai helyzetben érné el őket.

Fentiek összhangban vannak a *turizmus* és a *készletezés / raktározás* fejezetek mondanivalójával is, jóllehet e fejezetekben nem jelenik meg a kérdés a fenti explicit formában. Ezek az anyagrészek nagy hangsúlyt helyeznek annak kifejtésére, hogy **az adott ágazat fejlődésének be kell ágyazódnia egy átfogó hazai gazdaságfejlesztési kontextusba, a vállalati gazdálkodás és a piaci környezet konszolidált viszonyainak kialakulásába.** Bár a megfogalmazás szándéka ezen anyagokban egyértelmű: a változások gyorsítására, az ezt támogató környezet *mielőbbi* alakítására irányul, a magunk részéről úgy ítéljük meg, hogy a *beágyazódás* kétirányban is kötöttséget jelent: nevezetesen, ha a változások összessége, és a társadalmi folyamatok alakulása *minden igyekezet ellenére* lassabban megy végbe, mint azt az optimista várakozások előrevetítették, akkor ezt a tényt is tudomásul kell venni, és a jogharmonizáció kiterjesztésének ütemezését a tényekhez és nem az illúziókhoz kell igazítani.

Három ágazati anyag nem szerepelt a fenti felsorolásokban, ezekben a csatlakozás ütemének lassítása fel sem merül, ellenkezőleg, a *mielőbbi csatlakozás* előnyei tűnnek kizárólagosnak: az ágazat teret nyer, **az EU pénzt ad** a gyorsabb fejlesztésekre, nevezetesen csatornaépítésre, logisztikai központok kiépítésére, a kombinált közlekedés termináljainak a kialakítására. A pénzre számító jövőstratégiák közé sorolható még a vasúti anyag is. Megítélésünk szerint az EU anyagi támogatására épülő stratégiák eleve illuzórikusak, de akkor sem jobb a véleményünk, ha már ennek tudatában a magyar költségvetést akarják e stratégiák az EU-csatlakozás, mint érv segítségével nagyobb központi támogatási elkötelezettségre készíteni. Az ágazati ismertetés keretében részleteztük az adott témakörökben, hogy a stratégia *tartalmi* elemeivel kapcsolatban milyen fenntartásaink vannak: most csak arra utalunk, hogy a kidolgozatlan célokhoz másfelől bizonytalan *finanszírozási* megfontolások kapcsolódnak. Az adott ágazat saját magát hozza olyan helyzetbe, hogy egy körültekintő

mérlegelés helyett *egyoldalú elfogadásban kell részesítenie azt a forgatókönyvet, amit ő maga ruházott fel a mindent megoldó támogatási forrás illúziójával.*

Egyébként az ágazatok többsége kénytelen volt számot vetni Magyarország gazdasági örökségével, és azzal a ténnyel, hogy az elvárásokhoz képest (ami a nyugati fejlett szolgáltatási szint közelében lenne) az adott **alacsony fizetőképes kereslet nem elegendő a magas színvonalú szolgáltatások gyors kiépítésére, esetenként a jelenlegi szolgáltatás teljeskörű eltartására sem.** (különböző összefüggésben merül fel ez a kérdés az útdíjak bevezetése, a városi tömegközlekedés térvesztése, a vasúti tarifák emelése, a távközlési ellátottság növelése, a hagyományos postai szolgáltatások eltartása, a csatornázás elterjedése, vagy a turizmust eltartó középosztály hiánya kapcsán). Természetesen a tényből itt is a korábban látott kétféle következtetés vonható le az ágazati stratégia számára: mérsékelni javasolja az illúziókkal terhelt fejlesztési ütemet, vagy *más pénzből* fejlesztve mégis ragaszkodni próbál hozzá.

Több esetben is jellegzetes, piacosodással együttjáró **konfliktust jelent annak az eldöntése, hogy ki jelenti az ágazat számára a visszaszorítandó konkurenciát és ki a stratégiai szövetségest.** Az egyik határozott véleményt a posta képviseli, világosan kifejtve, hogy nem a többi posta ellen kell küzdeni, ellenkezőleg, éppen hogy stratégiai szövetségre kell lépni más országok postaszolgálataival, és együtt venni fel a harcot a valódi kihívással, a hírközlési ágazat egészén belüli pozícióvesztés folytatódásával szemben. Ennek pont a fordítottját célozza meg (megítélésünk szerint hibásan) a magyar vasút, amikor egyfelől a párhuzamos vasúti tranzitvonalak kiépülését szeretné késleltetni (Szlovákia, Lengyelország) másfelől viszont elegendőnek véli, (stratégiai céllá avatja!) hogy a hazai tranzit vasútvonalak az adott irányba eső tranzit-autópályák elkészülte *után* kerüljenek felújításra. Mi úgy gondoljuk, bárhol is javul a vasúti szállítás pozíciója, az végső soron a magyar vasútnak is a javára szolgál, ezzel szemben az egyszer már a közútra átengedett fuvar visszaszerzése sokkal kevesebb reménnyel kecsegtet, mint a kulcspozíciók legalább részleges megőrzése.

Ugyanebből a gondolatkörből indítható a szomszédos országokkal való együttműködés megítélése. Sajnálatos az az elterjedt felfogás, amely a szomszéd országokban konkurenst lát a fejlett Európával való stratégiai együttműködéssel / csatlakozással *szemben*. Néhány anyag (turizmus, távközlés) világosan állást foglal a szomszédos országokkal történő együttműködés szükségességére (ebben való hazai érdekeltségünk) mellett, aminek viszont többek között éppen a jelenlegi EU felvételi osztályozás súlyos akadályát jelenti. Más anyagok, miközben egyfelől az ország elérendő központi, regionális szerepkörét stratégiai célként hangsúlyozzák, másfelől megfélejtkeznek arról, hogy **regionális központi szerepkör csak egy hozzá rendelhető régió bázisán képzelhető el**, minden ettől eltérő elképzelés megalapozatlan illúziónak bizonyulhat.

A világban több szinten léteznek regionális központi szerepkörök. Globális központként olyan városok működnek, amelyek pozíciójukat egy korábbi, esetleg több évszázados világhatalmi kulcsszerepben, gyarmatbirodalmi központként, vagy gazdasági nagyhatalomként szerezték meg (London, Párizs, Moszkva, New York, Tokio). Budapest nyilván nem ilyen pozíciót akar átvenni. - Regionális szinten ugyancsak kialakultak központok, de csak akkor, ha e központok egy hozzá rendelhető, definiálható régiónak válhattak a központjává. (Beleértve azt is, hogy ezt a pozíciót esetenként hatalmi úton kivívták maguknak, ami most ugyancsak nem lehet követendő példa). Ahhoz, hogy Budapest regionális központ lehessen, a sokszor emlegetett technikai feltételeknél (HUB repülőtér, tranzit utak, távközlési kicserélő központok, logisztikai központok, oktatóbázis stb.) is előbbrevaló, hogy megfogalmazódjon egy régió, *aminek* a központi szerepköre egyáltalán szóba jöhet. Nos, ez a régió minden bizonnyal nem a (mai) EU egyik darabja lenne, de nem is Ukrajna távoli vidékei. A visegrádi országok is csak akkor, ha egyrészt régiót alkotnak, másrészt kiegészülnek déli és keleti országokkal. (A jelenlegi négyesnek Pozsony vagy akár Bécs legalább annyira súlyponti települése, mint Budapest!). Természetesen, politikai okokból a Kárpát-medencével sem eshet egybe a régió, legfeljebb a medencébe benyúló és más országokkal. Nos Budapest ennek a szétesett, széthúzó, szervezetlen, nem definiált, egymással közösséget nem vállaló régióknak lehet a *szervező* központja. Azok az anyagok, amelyek a régió megfogalmazása *nélkül* jelentős stratégiai esélyt látnak a régióközponti szerepkörben, vagy légvárakat építenek, vagy valamely helytartói szerepkörre kacsintanak, amitől viszont szerencsésebb lenne távol tartani magunkat, nevezetesen olyan pozícióktól, amikor a régióban érintett országok *akaratauk ellenére* lennének kénytelenek Magyarországon keresztül intézni ügyeiket.

Természetesen nem zárjuk ki, hogy távközlésben, légitözlekedésben, idegenforgalomban, vasúti szolgáltatásban, összhangban az ágazatok megállapításaival kialakultak olyan szolgáltatások, melyek fejlettebbek, mint néhány szomszédos országban. Más szolgáltatási formákban (esetleg ugyanezen ágazatokon belül is) egy-egy másik ország kapcsolt előbb, és a régió számára ez ugyanolyan összetartó erő lehet akkor, *ha mi fel is használjuk ezt a szolgáltatást és nem mindenáron felváltani és kiszorítani akarjuk*. Egyelőre a szomszéd országoktól is körülbelül akkora együttműködési készség várható ilyen ügyekben, mint amire mi hajlandóak vagyunk. **Amíg a középeurópai országok az EU-t tekintik saját stratégiai szövetségesüknek egymás ellenében, és nem egymást az EU-tárgyalások közös alakításában, addig nem várható a térség régióvá alakulása, következésképpen a regionális központi szerepkör nem, vagy csak erőltetett és torz formában jöhet létre.**

Az elmondottak szorosan összefüggenek azokkal a megállapításokkal, amiket az egyes ágazati anyagok a nemzetközi gerinckapcsolatok kialakításával kapcsolatban közölnek. A *közúti* és a *vasúti* anyag egyaránt felhívja a figyelmet arra a tényre, hogy az észak-déli kapcsolatok kiépítésében az EU nem érdekelt, ezzel szemben érdekelt az ország *átjárhatóvá tételében*, elsősorban a kelet-nyugati folyosó irányában. A ma-

gunk részéről nyomatékkel felhívtuk a figyelmet arra, hogy a magyar érdek nem az ország átjárhatóságához fűződik, hanem éppen ahhoz, hogy **a belső kapcsolatgazdagság és kommunikációképesség összhangban fejlődjön az ide bekerülő forgalommal**. A legvilágosabban az *idegenforgalom* kapcsán láttuk kifejtve azt az összefüggést, miszerint **az ország számára elérhető haszon a belső felvevőképesség mértékével és nem az átbocsátott mennyiséggel arányos**.

Az infrastruktúra stratégia távlatos elemei

A gazdaság fejlődésével párhuzamosan az egyes országokban nem csak az addig beépített összes infrastruktúra-vagyon *mennyisége* nőtt, de e vagyon *összetétele* is eltolódott a mezőgazdaságot szolgáló vízügyi beruházások túlsúlyától előbb az ipart támogató energetikai és közlekedési, majd az informatikát támogató távközlési infrastruktúra nagyobb részaránya irányába. Napjainkra az információs technológia elfogadottsága, behatolása az egyes ágazatokba azok korszerűségének fokmérőjévé kezd válni.

Fontos feladat a lépéstartás a technológiai változás fő irányáival, ugyanakkor mind a technológiára, mind a szolgáltatásokra igaz, hogy csak olyan mértékben indokolható a fejlettségüknek a gazdaság általános állapotához képesti előrefutása, amennyiben még húzóerővé képesek válni, azaz hozzájuk a hazai környezet még adaptálódni képes. Ha a húzó kapcsolat elszakad, vagy a fejlett technológiát kell a kevésbé fejlett környezethez "rontani", akkor általában *még* nem volt érdemes az adott technológiai/szolgáltatási szintet megvenni, megfizetni.

Szélesebb értelemben hasonló gondolatmenet igaz az országon átfolyó áru- és személytömegre is. Az a mennyiség tekinthető még előnyösnek, amellyel az ország kölcsönhatást tud létesíteni. Ennél nagyobb mennyiség esetén egyoldalú és hátrányos kiszolgáló szerepbe kényszerülünk, ami adott esetben elviselendő, megoldandó lehet, de semmiképpen sem érdemes célként tekinteni. Ugyanakkor mód van arra, hogy az ország növelje azt a kapacitását, amivel kölcsönhatást tud fenntartani: ez azonban a közvélekedéssel ellentétben nem az átmenő tranzit utak kapacitásának a növelésével, hanem éppen a belső alap- és elosztóhálózatok minőségének és megfelelő struktúrájának a biztosításával érhető el.

Mindez megfogalmazható úgy is, mint a pozitív "medence" adottságok erősítése az "átjáróház" adottságokkal szemben; a belső hálózatok emancipációja a tranzitvonalakhoz képest. Egyelőre az ország összefüggő medence-jellege és síkvidéki viszonyai, mint adottság mind a vízgazdálkodásban, mind a logisztika területén korszerűtlennek tűnő monumentális megoldások (minél több helyi elem összegyűjtése koncentrált befogadókba és onnan történő elosztás) irányába hajlamos tolni az ágazati gondolkodást (öntözés, szennyvízkezelés, logisztikai központok, centrális autópályák). Eközben elveszni látszanak a pozitív medence-tulajdonságok, nevezetesen az,

hogy az egyes térségek széles körben és gazdagon rendelkeznek helyi előnyökkel / tradíciókkal, amelyeket helyben ki lehet aknázni. (A fenti példákon belül maradván a vízháztartás és a közlekedés helyi lehetőségeiről, a lokális kapcsolatok potenciáljáról van szó, amelyek természetesen csak hátterei más, szellemi, fizikai, ökológiai értékek helyi, *regionális szinten történő* érvényre juttatásának.).

Elképzelésünk szerint az Európai Unióhoz történő csatlakozástól elvárt valamennyi pozitívum illúzió marad, ha nem teremthetők meg mindazok a feltételek, amelyek segítségével az európai kapcsolatok hazai csomópontjai széleskörűen hozzáférhetők, *az előnytényezők a hazai vérkeringés részévé tehetők*. Szerencsés módon ugyanezen helyi, regionális alapokon történő építkezés, belső kapcsolatgazdagítás teljesen egybevág a hazai belső fejlődés követelményeivel, európai csatlakozástól függetlenül is.

A belső hálózati struktúra megfelelősége egyrészt a meglévő alaphálózatok üzembiztos (nem alkalmi alkukon múló) fenntartási rendszerét igényli, másrészt a túlcentralizált szerkezeti örökség oldását biztosító fejlesztések prioritását. (Nem néhány száz kilométer autópályán, hanem a 30 000 km-es országos közúthálózat egészén mérhető, hogy a magyar közút európai-e.)

A helyi hálózatok megfelelő struktúrája az előfeltétele annak is, hogy az állami kompetenciák egy része megerősödő régiók szintjére kerülhessen, ami az európai csatlakozás egyik fontos eleme is, de olyan elem, aminek elébe menni a mi érdekünk (az egyes régiókban élő emberek érdeke). A külső nyomás nem annyira erre, mint inkább Budapest, és ezen keresztül az ide koncentrált országos hálózatok (és piacok) magisztrális hálózattal való nyugati bekötésére irányul.

Mindezen szempontok érvényesítésére igen komoly lehetőségek állnak az állam rendelkezésére, hiszen az infrastruktúra területén szinte minden, de különösen a magisztrális elemeket illető beruházások kizárólag állami együttműködéssel zajlanak. Végiggondolt koncepció és vezérelvek hiányában azonban mindig az állam kerül zsarolható pozícióba, és az eseményeket a magánberuházók képesek irányítani: úgy tűnik, mintha az kormánynak kellene kapkodnia azon beruházók után, "akik hajlandók" bizonyos létesítményekbe befektetni. A tényleges helyzet fordított, bárhol jelenik meg az állami pénz, az vonzó tud lenni, célszerűbb ezért a fenti prioritásokat előbb végiggondolni.

*

Az infrastruktúra alapvető feladata a kapcsolatok fenntartása, a kapcsolattartás lehetőségének biztosítása. Míg az EU szándékai szerint és saját érdekeinek megfelelően, a határok átjárhatóvá tételével, a liberalizációval egyértelműen kapcsolatgazdagító célra tervezi a hálózatokat használni (Kelet-Európa és az azon túl fekvő területek [piacok] elérése) addig a mi feladatunk az országon *belül* annak a végiggondolása, hogy vajon a nemzeti szempontok milyen típusú *belső* kapcsolat-gazdagságot és

elérhetőséget igényelnek. Az EU-val kapcsolatos stratégiai gondolkozás, a tennivalók mérlegelése általában elfogadja azt, hogy a Kelet- és Nyugat-Európa jobb kapcsolatát biztosító infrastruktúrára nekünk is szükségünk van, de nem elemzi tovább azt a kérdést, hogy milyen *belső* infrastruktúrára van szükségünk ahhoz, hogy a külső kapcsolatokban jelentkező potenciális előnyökhöz az ország valóban hozzá tudjon jutni, ezek az előnyök itt is le tudjanak csapódni. A felszívóképesség, az adaptáció-képesség a (szakmai) közfelfogással ellentétben nem a nagy átmenő tranzithálózatok létén, hanem a belső hálózat alapszerkezeten múlik. Az előnyök növelése csak akkor lehetséges, ha a két áramlat, azaz a *tranzitáló-keresztül folyó* illetve a *felszívó-hasznosító* belső áramlat mértéke egymással összhangban fejlődik. Ha a fejlesztés-politika vélt vagy sugallt érdekek alapján kizárólag a nagy áramlatokra koncentrál, teljes illúzió marad ettől az ország számára több előnyt remélni, hiszen a széleskörű előnyöket valójában az *hazai gazdasági áramlatba bejutó* tényezők jelentik.

FELHASZNÁLT ÍRÁSOK

Megjelent tanulmányok:

Infrastruktúra és szolgáltatásai I., II., III. [Kiinduló helyzetkép] Szerzők: Dr. Ehrlich Éva (Infrastruktúra: összefoglaló helyzetkép, helyzetelemzés, helyzetértékelés); Dr. Csiba József - Fehér László - Dr. Jánosi Imre - Lovas József - Maitzl Erik - Polgár László - Preislerné Dr. Cserhalmi Dóra - Dr. Ritoók Pál (Vasúti közlekedés); Dr. Nádas Péter (Belvízi és tengeri hajózás); Dr. Ruppert László (Közúti - városi közlekedés); Tóth Károly (Légiközlekedés); Dr. Verbóczy János - Dr. Zsirai István (Kombinált szállítás); Dr. Chikán Attila - Gelei Andrea - Némón Zoltán (Készletezés és raktározás); Dr. Zsirai István (Logisztikai központok); Dr. Vargha Miklós (Vízgazdálkodás); Doros Béla (A Magyar Posta); Dr. Sallai Gyula - Dr. Kósa Zsuzsanna - Dr. Schmideg Iván (Távközlés); Dr. Lengyel Márton (Turizmus). Európai Tükör Műhelytanulmányok. Az Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa 9., 10. és 11. kötetek. Budapest, 1997

Kéziratok, résztanulmányok:

Fleischer Tamás: Infrastruktúra: helyzetkép és helyzetértékelés. 27 old. 1996 nov. 26.

Lengyel Márton: Turizmus stratégia. 48 old. 1997 Budapest

Chikán Attila: Raktározás, készletezés [stratégiai] ágazati tanulmány. 5 old. 1997 máj. 28.

Doros Béla: A postai szolgáltatások várható fejlődési irányai. 12 old. 1997 máj?

Ruppert László: Közúti és városi közlekedés, személy- és áruszállítás III/2.5 pont. 12 old. 1997 április 7.

Verbóczy János - Zsirai István: Kombinált szállítás (Második részanyag). 26 old. 1997 március.

Sallai Gyula - Kósa Zsuzsanna - Schmideg Iván: Távközlés 2. rész: az EU csatlakozás kérdései. 32 old. 1997 július.

Nádas Péter: Hajózási részanyag 2 -5. pontok és mellékletek, kiegészítés. 46 old. 1997 május és július 30.

Varga Miklós: Vízgazdálkodási ágazati tanulmány 2 - 6. pontok. 18 old. 1997 április.

Tóth Károly: Légiközlekedés. [stratégia]. 22 old. 1997 április 7.

Preislerné Dr. Cserhalmi Dóra - Dr. Csiba József - Fehér László - Dr. Jánosi Imre - Lovas József - Maitzl Erik - Polgár László - Dr. Ritoók Pál: Vasúti közlekedés [stratégia]. 200 old. 1997 március, 2. jav. augusztus.

Dr. Kerkápoly Endre: Opponensi vélemény a vasúti stratégia anyagról

Dr. Berényi János: Vélemény az ISM 1/b "Közúti és városi közlekedés, személy és áruszállítás" c. anyag III/2.5 pontjáról. 4 old. 1997 aug. 15.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	1
AZ INFRASTRUKTÚRA KIINDULÓ HELYZETÉNEK ÁTFOGÓ ÉRTÉKELÉSE.....	2
Tartós adottságok, mint meghatározó elemek (természeti, társadalmi és történelmi meghatározottságok) 3	
<i>Medence jelleg ("végállomás")</i>	3
<i>Központi fekvés ("átjáróház")</i>	3
A gazdaság fejlettségéből következő helyzetelemek 4	
Az államszocialista múlt öröksége 5	
<i>Nyomott árak, hiány és gerjesztett túlkereslet</i>	5
<i>A fenntartás elhanyagolása</i>	5
<i>Szerkezeti és területi központosítás</i>	5
AZ INFRASTRUKTÚRA EGYES ÁGAZATAI.....	6
Idegenforgalom 6	
Készletezés és raktározás 9	
<i>Készletezés</i>	9
<i>Raktározás</i>	10
Logisztika és kombinált szállítás 11	
<i>Logisztika</i>	11
<i>A kombinált szállítás</i>	12
Vasúti közlekedés 15	
Közúti és városi közlekedés 17	
<i>Közúti közlekedés</i>	17
<i>Városi közlekedés</i>	21
Belvízi hajózás 22	
Légiközlekedés 24	
Távközlés 25	
Postaszolgálat 28	
Vízgazdálkodás 29	
AZ INFRASTRUKTÚRA SÚLYPONTI KÉRDÉSEI ÉS STRATÉGIÁJA (ÁTTEKINTÉS).....	30
Az ágazati stratégiák közös elemei 30	
Az infrastruktúra stratégia távlatos elemei 34	
FELHASZNÁLT ÍRÁSOK.....	36

1997 augusztus 20, (jav. szeptember 10)