

## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

2019/07.

2019. ÁPRILIS 1.

TÚRY GÁBOR

### A VASÚTI GÖRDÜLŐÁLLOMÁNY KORSZERŰSÍTÉSE UNIÓS TÁMOGATÁSOK SEGÍTSÉGÉVEL

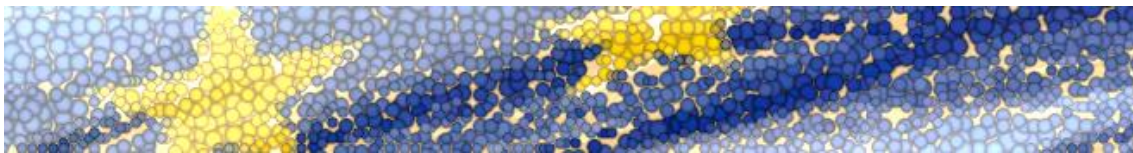
Az Európai Unió kohéziós politikájának egyik alapvető célja a tagállamok közlekedési hálózatának fejlesztése.<sup>1</sup> Ezen belül kiemelkedik a közösségi közlekedés, amely aktívan járul hozzá a lakosság életminőségének javításához, továbbá a kollektív mobilitás és a hatékony időgazdálkodás megteremtése által a társadalmi-gazdasági jólét egyik eleme. Azokban az országokban, ahol a vasúti közlekedés kiterjedt hálózattal rendelkezik, ott a közutak meghaladó kapacitása miatt jelentős szerep hárul rá a társadalom térbeli mobilitásának biztosításában. A vasúti közlekedés által nyújtott szolgáltatások esetében nyugati és a keleti tagállamok között jelentős különbség mutatkozik, hiszen a fejlett hálózattal rendelkező nyugat-európai országokban a magyarországihoz képest egy jóval magasabb szolgáltatási színvonallal (pl. Németországban az S-Bahn, Regionalbahn, Regional-Express és az ICE) találkozunk. A közép-európai térség országainak felzárkóztatásához szükséges pénzügyi háttér az Európai Unió társfinanszírozásának segítségével rendelkezésre áll. Hogy ez egy előremutató koncepció részeként valósul meg, mint például egyes cseh<sup>2</sup>, lengyel<sup>3</sup> és szlovák<sup>4</sup> városokban létrehozott, az elővárosokat is bevonó integrált közlekedési rendszer (hálózat, tarifa és menetrend) megteremtésével, vagy a jelenlegi struktúrára épül, az már a tagállamok egyéni felelőssége. A koncepcióknak és integrált rendszereknek (egymásra épülő közlekedési módok időbeli és térbeli összehangolása a P+R-től a bérbicikliig) nem csupán az az értelmük, hogy átgondolt, és hatékony fejlesztés valósuljon meg, de az integrált struktúrák az utaselégettséghez is nagymértékben hozzájárulnak, ami tovább növeli a szolgáltatást

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/how/priorities](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/how/priorities)

<sup>2</sup> <https://pid.cz/>

<sup>3</sup> <http://www.kolej.metropoliapoznan.pl/>

<sup>4</sup> <https://www.idsbk.sk/>



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

használók számát. A közösségi közlekedési fejlesztésének másik olvasata, hogy a kivitelezőként vagy akár beszállítóként a hazai vállalatok részt tudnak venni a projektekben. Ez a rövid áttekintés ezért nem csak a vasúti személyszállítás gördülőállomány fejlesztését taglalja, de a hazai vállalatok részvételét is górcső alá veszi.

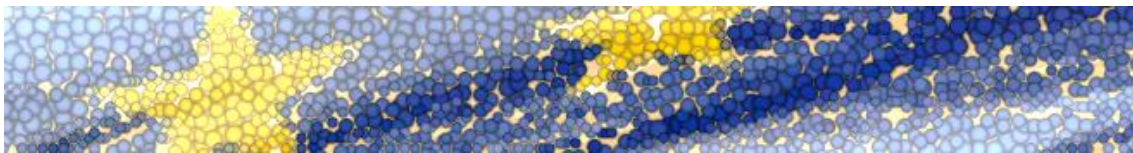
Magyarország európai uniós csatlakozásával a vasúti közlekedés korszerűsítésére fordítható összegek nagyságrendekkel haladták meg a korábbi állami forrásokra illetve hitekre épülő finanszírozást. 2007 és 2013 között vasúti fejlesztésekre 967 milliárd forintot költöttek<sup>5</sup>, 2014 és 2020-as tervezési időszakban pedig több mint 460 milliárd forint uniós társfinanszírozás fordítható fejlesztésre. A városi és elővárosi közlekedési beruházásokra (közúti és kötöttpályás közlekedés) pedig további 330 milliárd forint áll rendelkezésre.<sup>6</sup>

A jelenlegi fejlesztések sok évtizedes lemaradást igyekeznek behozni, amelyek a fenntartás és fejlesztés elégtelenségéből adódnak. Az állami vállalatok (MÁV-Start és GYSEV) által nyújtott szolgáltatások fejlesztése részben az infrastruktúra korszerűsítése, részben a gördülőállomány azon belül is a vasúti személykocsi beszerzésére összpontosít. A szolgáltatás színvonalának emelése nem csak a közösségi közlekedés előtérbe helyezéséért fontos, hanem a vasúti személyszállítás elkövetkező liberalizációja okozta versenyt miatt is, amely konkurenciát jelent a jelenleg még piaci monopóliummal rendelkező állami szolgáltatók számára. Az állam és a MÁV-Start valamint a GYSEV közötti közszolgáltatási szerződés miatt a piacnyitásra ugyanis legkorábban 2023-at követően kerülhet sor. Az Európai Unió tagállamaiban megvalósuló vasúti liberalizációval, a szolgáltatások szétválasztásával, majd a teherszállító üzletág (MÁV Cargo) 2008-as magánosításával, a Magyar Államvasutak által végzett fenntartási és üzemeltetési feladatok a *pályahálózat és infrastruktúra üzemeltetése*, a *vontatási* valamint a *személyszállítási üzletágra* korlátozódnak. Az magyar-osztrák tulajdonú Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút, integrált teher és személyszállítási valamint pályahálózat üzemeltetői

---

<sup>5</sup> A fenntartható közlekedésfejlesztés értékelése, Ex-post értékelési jelentés a 2007-2013-as időszakról, Terra Stúdió 2016

<sup>6</sup> Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) ex ante értékelése, Hydea-MultiContact-Nordic konzorcium 2014



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

tevékenységet végez, így ebben az esetben a *tulajdonosi szerep itt jóval szélesebb, mint a MÁV esetében.*

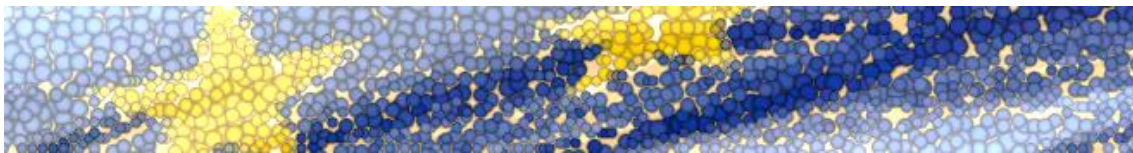
Az uniós alapokból támogatott fejlesztések két irányban indultak el. Elsőként az elővárosi és városközi közlekedést kiszolgáló motorvonatok beszerzése kezdődött meg, kiváltva a műszakilag elavult, használati idejüket pedig erősen túlhaladott (ún. Bhv) betétkocsikat. A nyílt közbeszerzések során a korábbi üzemeltetői tapasztalatokra alapozva – a MÁV 2007 és 2010 között 60 motorvonatot állított forgalomba – a magyarországi karbantartó és gyártó telephellyel is rendelkező svájci Stadler Rail gyártmányára esett a választás. *2012-et követően európai uniós finanszírozásból a MÁV-Start és a GYSEV több részletben vásárolt a Flirt villamos motorvonatokból.* 2012-ben a GYSEV 4 vonatot rendelt<sup>7</sup>, majd 2013-ban a MÁV-Starttal közösen további 48 darabot vásárolt, amelyből a GYSEV 6 vonatot kapott.<sup>8</sup> 2015 MÁV-Start további 21 elővárosi villamos motorvonatot vásárolt. 2016-ban a GYSEV újabb 10 darabot rendelt.<sup>9</sup> Ezzel a MÁV-Start a meglévő 60 mellé újabb 63-at, a GYSEV pedig összesen 20 darabot szerzett be. A megrendelések műszaki tartalmuk és a szolgáltatások tekintetében eltérnek, összességében a két vasúttársaság hozzávetőleg 150 milliárd forintot költött az új motorvonatokra. A most futó fejlesztések budapesti elővárosi és városközi viszonylatban a modernizáció mellett kapacitásbővítést tűzték ki célul, azért az egyszintes motorvonatokat követően a MÁV-Startnál kétszintes vonatok beszerzését határozták el. A Stadler Raillel kötött keretszerződés értelmében a források függvényében akár 40 darab kétszintes, 6 részes, kocsinként 200 férőhelyes vonatot szerez be a legforgalmasabb Budapest környéki (Budapest-Vác, Budapest-Cegléd) vonalakra.<sup>10</sup> A jelenlegi lehívások alapján 2019 végétől 19 Stadler Kiss

<sup>7</sup> [https://www.palyazat.gov.hu/alairta\\_a\\_gysev\\_es\\_a\\_stadler\\_a\\_motorvonatok\\_szallitasarol\\_szolo\\_szerzodest](https://www.palyazat.gov.hu/alairta_a_gysev_es_a_stadler_a_motorvonatok_szallitasarol_szolo_szerzodest)

<sup>8</sup> <https://www.vg.hu/vallalatok/uj-flirt-oket-rendelt-a-gysev-es-a-mav-399999>

<sup>9</sup> <https://www.vg.hu/vallalatok/flirt-oket-vesz-a-mav-453861>

<sup>10</sup> <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/2019-tol-11-emeletes-motorvonat-erkezik-unios-finanszirozasbol>



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

motorvonat érkezik.<sup>11</sup> A tizenkilenc motorvonat beszerzése mintegy 160,5 milliárd forint értékű európai uniós támogatás segítségével valósul meg.<sup>12 13</sup>

Az európai uniós társfinanszírozások felhasználásának másik oldala, hogy a projekteken belül a versenyszabályok betartásával meg kell teremteni a lehetőséget *a hazai hozzáadott érték növelésére, a hazai járműgyártási képességek felhasználására*. A törekvés azért is fontos, mert az elemzések alátámasztották a térség országainak importfüggőségét. A lengyel Strukturális Kutatások Intézete (Instytut Badań Strukturalnych) részletes elemzést készített<sup>14</sup> a Visegrádi országokra vonatkozó uniós kohéziós politikának az EU fejlett országaira (EU15) gyakorolt hatásáról. A kutatás arra a nem meglepő következtetésre jutott, hogy a térség felzárkózásából, a gazdasági növekedés generálta importnövekedésen keresztül az EU15 országai jelentős nyereségre tettek szert. Ezt nem csak a lakossági fogyasztás növekedése generálja, de hozzájárul a nagyobb projektek (közlekedési beruházások vagy éppen más ipari állóeszköz beruházások) importteremtő hatása is. Az import kiváltását és hazai hozzáadott érték növelését segíti, hogy a Stadler Rail magyarországi leányvállalata (Stadler Szolnok Vasúti Járműgyártó Kft.) is részt vesz a Flirt és a Kiss motorvonatok gyártásában. A svájci vállalat termékei iránti növekvő kereslet miatt a közép-európai térségben bővítette gyártókapacitását, ez éppen egybeesett a lengyel és a magyar szállításokkal. Egy-egy komolyabb megrendelés esetén a cég a részben a helyi gyártásból történő szállítást helyezi előtérbe, ezért 2009-től a magyarországi járművek szállítását részben a szolnoki gyárból teljesítik<sup>15</sup>, ahol elsősorban az élőmunka igényes tevékenységeket (kocsiszekrénygyártás illetve nagyobb elemek gyártása) végzik. A legújabb kétemeletes vonatok esetében a készre szerelést is Magyarországon az immár újra az állami tulajdonú Dunakeszi Járműjavítóban végzik. A magyarországi vasúti gépgyártás újbóli beindításáért a MÁV-Start 2010-et követően

---

<sup>11</sup>

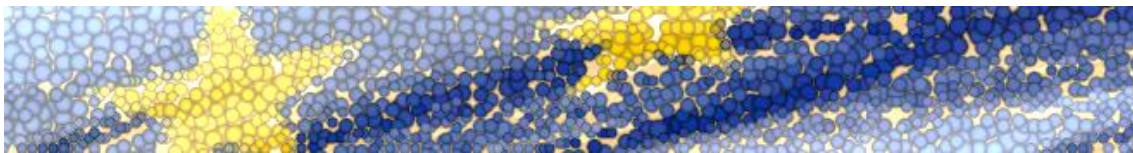
[https://www.napi.hu/magyar\\_vallalatok/latvanyos\\_igy\\_neznek\\_ki\\_az\\_mav\\_emeletes\\_vonatai\\_kepekkel\\_.675300.html](https://www.napi.hu/magyar_vallalatok/latvanyos_igy_neznek_ki_az_mav_emeletes_vonatai_kepekkel_.675300.html)

<sup>12</sup> <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/2019-tol-11-emeletes-motorvonat-erkezik-unios-finanszirozasbol>

<sup>13</sup> <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/tovabbi-nyolc-emeletes-motorvonatot-vasarol-mav-start>

<sup>14</sup> [http://ibs.org.pl/app/uploads/2016/07/IBS\\_Report\\_01\\_2011.pdf](http://ibs.org.pl/app/uploads/2016/07/IBS_Report_01_2011.pdf)

<sup>15</sup> Kisteleki, M (2009): Új vasúti járműgyártást épített a Stadler Szolnokon, Vasútgépészet 2009/3 pp. 13-17.



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

egy hazai fejlesztésű belföldi és nemzetközi gyorsvonati forgalomra képes betétkocsi megépítését tűzte ki célul. A megvalósítás, mintegy 1,4 milliárd forintos fejlesztéssel, 460 milliós európai uniós támogatással a Máv Csoporthoz tartozó Szolnoki Vasútjármű Javító Telephelyen folyik.<sup>16</sup> Az előállítás során felmerült problémák miatt eredetileg tervezett gyártási ütemet és minőséget nem sikerült tartani, így nyolc év távlatából a vállalkozás sajnos nem nevezhető sikeresnek. A vezetés szerint a jövőben a vállalatnak érdemes megfontolnia, hogy a szüksége van-e saját gyártásból fedezni igényeit.<sup>17</sup> A kudarc oka nem csak a munkaerőhiány, de az is, hogy Magyarország mintegy két és fél évtizede fejlesztett utoljára vasúti járműveket, a meglévő jórészt állami cégek csupán a felújításra és az összeszerelésre koncentráltak. A hazai és nemzetközi gyorsvonati forgalomra alkalmas személykocsi gyártásának nemzetközi sztenderdje ezalatt a műszaki tartalmat tekintve jelentőset lépett előre (lásd: Siemens Viaggio<sup>18</sup> vagy Talgo long-distance train<sup>19</sup>). Egy-két kivételtől eltekintve a magyarországi vasúti gyártás hasonlóan az autóiparhoz nem a hazai fejlesztéseket valósítja meg, hanem az anyavállalat által meghatározott részfolyamatokat végez, és főként a magas élők munkára igényes értéklánc tevékenységekbe kapcsolódik bele. A feldolgozóiparban azonban nem példa nélküli a rendszerváltást követően a kezdetben licenc alapján végzett jármű-összeszerelésből felépített sikeres vállalkozás (Škoda Transportation, Solaris bus), ugyanakkor a piac jelenlegi működését látva<sup>20</sup> célszerű lenne inkább a hazai fejlesztésű, magasabb hozzáadott értékű főegységek és alkatrészek gyártására koncentrálni, amelynek nyomai (lásd: Ganz Motor Kft.) az ágazat leépülésének ellenére még kitapintható

---

<sup>16</sup> <https://www.mavcsoport.hu/file/2905/download?token=OQqFYhwb>

<sup>17</sup> [https://hvg.hu/gazdasag/20190102\\_MAV\\_Homolya\\_Robert\\_interju](https://hvg.hu/gazdasag/20190102_MAV_Homolya_Robert_interju)

<sup>18</sup> <https://new.siemens.com/global/en/products/mobility/rail-solutions/rolling-stock/passenger-coaches.html>

<sup>19</sup> <https://www.talgo.com/en/communication/notice/more-comfort-more-reliability-more-space-presenting-the-ecx-deutsche-bahns-/>

<sup>20</sup>

[https://index.hu/gazdasag/2019/01/20/az\\_unio\\_megvetozza\\_a\\_siemens\\_es\\_az\\_altom\\_vasuti\\_uzletaganak\\_eg\\_yesuleset/](https://index.hu/gazdasag/2019/01/20/az_unio_megvetozza_a_siemens_es_az_altom_vasuti_uzletaganak_eg_yesuleset/)