

XXXVIII. „MAGYARORSZÁG ÉS AZ EU TAGSÁG”  
**A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS EU-INTEGRÁCIÓJÁNAK  
ELŐKÉSZÍTÉSE**  
**ÖSSZEFOGLALÓ**

Fleischer Tamás  
rész-témafelelős

A kutatásban közreműködtek:

dr.Csejtej Istvánné (KTI Rt.), Fleischer Tamás (MTA VKI), dr. Futó Péter (BKÁE), Magyar Emőke (ÖKO Rt.), dr. Pálfalvi József (KTI Rt.), dr. Tombácz Endre (ÖKO Rt.)

A megbízó Gazdasági és Közlekedési Minisztérium részéről kijelölt konzulensek és opponensek:

Ágai László, Bujdosó Lajos, Csermenszky László, Gyuris Éva, Grónay Andrea, Harcsáné dr. Marossy Katalin, Hibbeyné Joó Márta, Kaveczkiné dr. Farkas Katalin, Kishonti Judit, dr. Partl Ernő, Székely András, dr. Szoboszlay Miklós, dr. Szörényi Péter, Szűcs Zsuzsanna, Tari András, Tejnóra Tibor, dr. Zeiler Júlia.

**Javított kiadás, Budapest, 2003. december**

## A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSOK EU-INTEGRÁCIÓJÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE (KOSZAL)

### ÖSSZEFOGLALÓ

Fleischer Tamás (témavezető) – dr. Csejtei Istvánné – dr. Futó Péter –  
Magyar Emőke – dr. Pálfalvi József – dr. Tombácz Endre

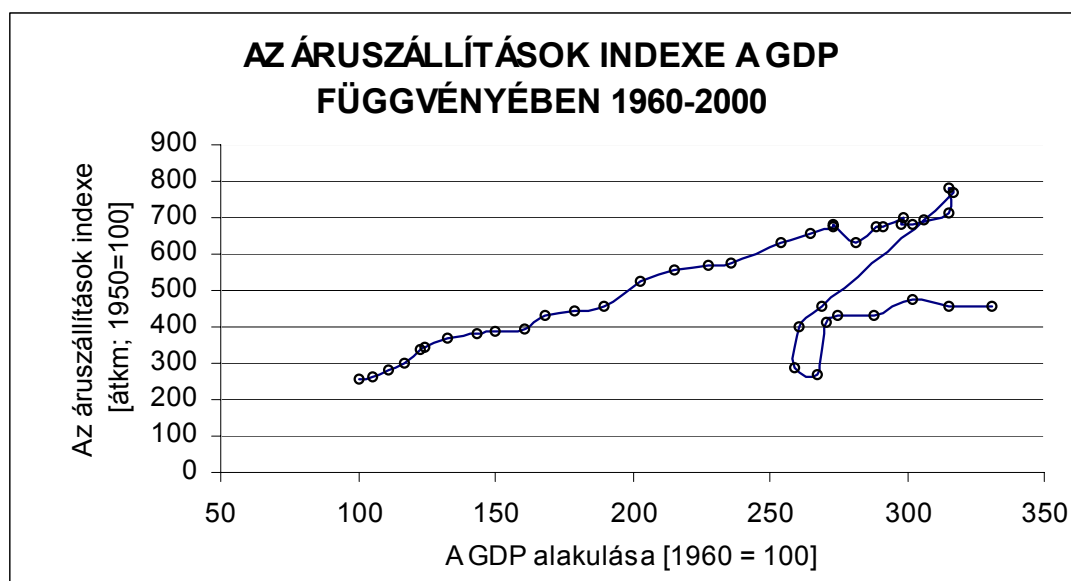
A „Magyarország és az EU-tagság” GKM kutatási megbízás önálló részeként 2003. januárja és novembere között foglalkoztunk a címben jelzett kutatási feladattal. A kutatás határozott célja volt, hogy kiszélesítse azt a keretet, amelyben a közúti fuvarozás kérdésköre általában elemzésre kerül, és utat törjön egy *társadalmi-gazdasági-környezeti* megközelítés irányában. Ennek megfelelően a kutatás három egymásra támaszkodó tanulmányból épül fel, amelyek rendre a szűkebben értelmezett *műszaki-gazdasági* szempontokra, majd a *társadalmi-gazdasági* összefüggésekre, végül pedig a *társadalmi-gazdasági-környezeti* megfontolások együttesére fókuszálnak.

Ebben az összefoglalóban a közúti szállításokat egyrészt belehelyezzük egy szélesebb, össz-szállításokra vonatkozó hazai leírásba, másrészt kiemeljük a kutatás során tett fontosabb megállapításainkat.

### Áruszállítási helyzetkép

A rendszerváltás korai időszakát egyfelől az *áruszállítási teljesítmények jelentős visszaesése* jellemezte, másfelől a közúti *fuvarozási szektor teljes privatizációja*, *nagyszámú kisvállalkozó* megjelenése és elsősorban az utóbbi körben egy *elavult járműpark* jelenléte fémjelezte.

Az *1. ábra* a magyarországi áruszállítási teljesítmények (átkm) alakulását a GDP függvényében mutatja be, az 1960-tól induló négy évtizedes időszakban.



Forrás: KSH-ECOSTAT <<http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>>

### 1. ábra. Az áruszállítások indexe a GDP függvényében 1960–2000

Egyenletes növekedés jellemezte mind a GDP mind az áruszállítások alakulását 1960 és 1979 között, sőt, kis töréssel (alacsonyabb növekedési ütemmel) az összefüggés még végigkísérte a nyolcvanas évtizedet is. A nyolcvanas évek végétől 1993-ig viszont mind a GDP mind a szállítások volumene visszaesett, mégpedig különböző mértékben. A GDP egy bő évtizeddel korábbi szintre süllyedt vissza, azaz a hetvenes évek vége értékeinek felelt meg, miközben a szállítási teljesítmény a hatvanas évek végének a szintjére csökkent. 1994-95-ben a megkezdődött a visszaállás a korábbi pályára, majd 1996-tól látható, hogy *mégsem* a korábbi pályára, hanem egy *új pályára* állt be a fejlődés, ahol a korábbiakhoz viszonyítva egy adott GDP értékhez jelentős mértékben kisebb szállítási össz volumen társul. Nem lehet hasonlóan biztosat mondani arról, hogy vajon a pálya iránszögében is beállott volna változás, vagyis, hogy a további *GDP növekményekhez* a korábbi arányoknak megfelelő, vagy annál kisebb *szállítási növekmények* tartoznak-e.

Ez a kérdéskör nem érdekmentes. A szállítási ágazatban igen sokan azt várják, hogy a GDP növekményével minél jelentősebb szállítási volumennövekedés is bekövetkezik, – miközben a gazdaság egésze *nem ebben* érdekelt, hanem általában kisebb tömegű (korszerűbb, kevesebb anyagot és energiát tartalmazó) termékek előállításában. Az ellentmondás nem valódi, mert valójában a szállítási ágazat is az utóbbiban lenne érdekelt, a korszerű termékek szállításából ugyanis a kisebb súly ellenére sokkal nagyobb bevétel realizálható – annak, aki felkészült az adott termék szállítására. Az egyik kérdés éppen ez: *vajon a fuvarozók mennyire tudatosították, hogy milyen új típusú, várható igényekre kell felkészülniük, ahelyett, hogy a korábban volt árutömegek visszatérésében reménykednének.*

A szállítási volumenek csökkenése nagyobb mértékben a vasúti és a vízi szállítósokat érintette, a közúti alágazatban a csökkenés kisebb volt, és a teljesítmények emelkedése is előbb megindult. 2000-re a közúti fuvarozás összes áruszállításon belüli részaránya elérte az 50 %-ot. A közút térnyerését a közúti szállítás *nagyobb rugalmasságával, a háztól-házig történő kiszolgálással, illetve a szállítandó áruk értékesebbé válásával, a speciális igényekhez történő jobb alkalmazkodással* lehet magyarázni. *Paradox módon éppen ezekkel a közút fölényeként büszkén hangsúlyozott tulajdonságokkal kapcsolatban derül ugyanakkor ki, hogy az erősödő piaci versenyben viszont nem elegendő az eddig elért szint az új vetélytárs közúti fuvarozókkal szembeni helytálláshoz.* A szelekció hatására kezd kialakulni a hazai közúti fuvarozáson belüli dualitás: egyfelől vannak a követelmények teljesítésére képes fuvarozók, akik próbálnak lépést tartani az igényekkel, másfelől pedig az erre képtelenek, akik fokozatosan kiszorodnak a piacról. Tompítja a szelekció ütemét, hogy kiindulásként a két csoport számára még rendelkezésére áll *két elkülönült piaci szegmens* is: a *nemzetközi szállítások piaca* (amiről sokat beszélünk, de a szállítási teljesítménynek csak az 5%-át jelenti) és (még ugyanebben a szegmensben) a *korszerű szolgáltatások piaca*, illetve a másik oldalon a *belföldi fuvarozási piac hagyományos része*.

Az európai fuvarozói versenypiacot uraló követelmények meghatározásában már jelentős szerepe van a *környezetvédelmi és fenntarthatósági* megfontolásoknak. Az unió közlekedéspolitikájának is deklarált célkitűzésévé vált a *forgalom mennyiségi növekedésének a gazdaság növekedéséről történő leválasztása* (a 'decoupling'), és ennek érdekében a *szállítási teljesítmények növekedésének a fékezése, továbbá a közúti szállítások összes áruszállításon belüli részarányának a csökkentése.* Az utóbbi célt részben az *alternatív közlekedési módok vonzóbbá tételével kívánják megoldani.*

Az összes szállítási teljesítmény csökkenése irányába hat két fontos tényező a *termékösszetétel, illetve a szállítás-szabályozás* oldaláról. Az egyik a termékek értékén belül a *tudásgazdag és szolgáltatás-intenzív* részarány növekedése, az anyag- és energia hányad csökkenése; a másik a szállítás, mint szolgáltatás *költségeinek teljeskörű megfizettetése*, ezáltal számos hagyományos olcsó termék nagy távolságra történő szállításának az ellehetetlenülése. A mérleg másik serpenyőjében viszont a szállítási teljesítmény *növekedését* segíti elő környezetünkben az *europaizálódás és a globalizáció* folyamata, (ami egyszerre ígéri a helyi piacon a szállítandó árumennyiség/választék/távolság növekedését, és a vetélytárs szállítók megjelenését.)

Az európai piacon ezek a követelmények már ma is meghatározóak és érintik a nemzetközi fuvarozásban résztvevő hazai fuvarozók szegmensét. A hazai döntéshozók által valamennyire befolyásolható (vagy annak tűnő) terep a belföldi hagyományos piac, amivel kapcsolatban az a dilemma fogalmazható meg, hogy vajon mekkora áldozatot ér meg és kinek szolgálja az érdekeit a piac átalakulásának a *lassítása*. Fűződnek-e jelentős érdekek ahhoz, hogy azok számára, akik hat-nyolc évvel ezelőtt fuvarozókká váltak, de egy szabályozottabb piacon nem fognak megélni, egy-két évvel kihúzódjon a ma is látható kiszorulási folyamat?

Erre az alaphelyzetre készült el a közúti szállítások csatlakozási perspektíváit elemző tanulmány, mégpedig a már említett módon három egymásra épülő tanulmány formájában, melyek rendre az alágazat által feltárt műszaki-gazdasági kérdésekre, az alágazat társadalmi-gazdasági megközelítésére, illetve a társadalmi-gazdasági-környezeti, vagyis fenntarthatósági szempontokra alapozva tekintették át az alágazat perspektíváit.

### A kulcsproblémák kibontása a kutatás menete szerint

Kiindulásképpen áttekintettük és összefoglaltuk, hogy mi a mondanivalója a közúti fuvarozás uniós csatlakozással kapcsolatos kihívásairól annak a hagyományosnak, beváltak tekinthető *műszaki-gazdasági elemzési* megközelítésnek, amelyik elsősorban az alágazat szerepéből, és az ezzel kapcsolatos szakmai elvárásokból indul ki<sup>1</sup>. Az áttekintés felhívja a figyelmet arra, hogy a kontinens nyugati illetve keleti részén markánsan elkülönülő, eltérő fuvarozási piacok működnek: egy igényesebb, magasabb minőségi szinten teljesítő és munkaerőre vetítve termelékenyebb, ugyanakkor drágább uniós piac, ami kétségtelenül a jövőt képviseli; illetve egy alacsonyabb minőségű szolgáltatást nyújtó, ugyanakkor a helyi kereslettel és fizetőképességgel összhangban lévő, perspektívájában viszont zsugorodó keleti piac. Az a korlát, hogy a kelet-nyugati forgalomban csak az uniós normáknak megfelelő felkészültséggel és felszereléssel lehet résztvenni, már a csatlakozás előtt is érvényesült. Jóllehet a nemzetközi forgalom az uniós fuvarozásnak csak néhány %-át adja, a megindult folyamat, a differenciálódás fokozatosan a hazai teljes fuvarpiacra hatással van: az EU belső piacának bárhol történő mielőbbi megfelelés képezi az igazi kihívást. Akik ennek a szintnek az elérését a maguk számára lehetetlennek látják, azok lassanként kikopnak a hazai piacról is. Az ágazatpolitika szintjén azt kell mérlegelni, vajon ennek a folyamatnak a fékezése, lassítása – vagy esetleg éppen a gyorsítása, elősegítése – kívánatos-e, szükséges-e; és ha igen, akkor mekkora áldozatot ér meg.

Ezt a kérdést ilyen nyíltsággal az ágazati elemzés nem teszi fel, ezért válasz sem születhet rá. A fentebbi áttekintés ismeretében a kutatás tovább lépett, kibővítve a megközelítést a *társadalmi-gazdasági értékelés* irányába: a szakmai megfontolásokra épülő ismereteket kiegészítve a szektorról kifelé közvetített kép áttekintésével és a fuvarozásban érintett vállalkozók véleményének a megkérdezése alapján<sup>2</sup>. A válaszból megállapítható volt, hogy a fuvarozók elsősorban saját kilátásaikat tudják kivetíteni a helyzetértékeléskor, és ennek alapján két, egymástól markánsan különböző fuvarozói perspektívát fogalmaznak meg. Azok, akik felkészültnek érzik magukat (vagy úgy gondolják, hogy bármiféle támogatás eléréséhez ilyennek kell mutatkozni)

---

<sup>1</sup> Csejtei Istvánné dr. – Pálfalvi József dr.: A közúti szállítások EU integrációjának előkészítése: áru fuvarozói piac, versenyképesség és várható tendenciák.

<sup>2</sup> Futó Péter dr.: Az EU csatlakozás vállalati szintű hatásai a közúti áru fuvarozási szektorban.

optimista módon, főleg az áru piacok összenyitásából várható többlet szállítási feladatok emelik ki. Akik viszont kevésbé érzik versenyképesnek magukat a nyugati versenytársakkal szemben, azok nem a többletszállítások lehetőségére utalnak, hanem arra, hogy a növekvő fuvarozói konkurencia ellehetetleníti a hazai fuvarozókat. Mindkét gondolatmenetnek van alapja, és a továbblépéshez éppen egy olyan modell kialakítása hiányzik, amelynek a segítségével rá lehet mutatni azokra a tényezőkre, amelyek alapján az egyik vagy a másik kifejtet válhat dominánssá, vagy be lehet határolni azokat a vállalkozásokat, amelyeknek esélyük van arra, hogy számukra a pozitívumok alkossanak túlsúlyt.

A társadalmi-gazdasági tanulmány szerzője nem támogatás formájában javasolja segíteni a felzárkózni képes fuvarozókat, hanem úgy gondolja, hogy maguknak a vállalkozásoknak kell összefogniuk és stratégiai szövetségeket alakítaniuk a szervezetfejlesztési, technológiafejlesztési, piaci ismeretekre vonatkozó tudásban való felzárkózás érdekében. Az ilyen típusú, céh-szerű összefogás kétségtelen előnye, hogy maguk a piaci szereplők elég széleskörű információ birtokában képesek egymásról eldönteni, hogy kik érdemesek arra, hogy bevonásra kerüljenek a szövetségbe és ezáltal esetenként a közösség támogatását élvezzék.

A két előző dolgozat ismeretében született harmadik tanulmány tovább bővítette az elemzésnél figyelembe vett szempontrendszer és a szerzők egy *társadalmi-gazdasági-környezeti* pillérekre alapozott, azaz *fenntarthatósági* értékelés elvégzésére vállalkoztak<sup>3</sup>. A kutatási tervnek megfelelően a stratégiai környezeti vizsgálatoknál (SKV) alkalmazott gondolatmenet végigvitele szolgált fő módszertani alapként, és ez rögtön felvetett egy új kérdést. Az SKV segítségével *stratégiai döntések* hatásait szoktuk elemezni, ezért rendszerint az egyik első lépést a stratégiai célok, célkitűzések elemzése jelenti. Esetünkben lehetséges – elemzésre alkalmas – stratégiai cél volna például akár a fuvarozási piacon lejátszódó differenciálódási folyamatok lelassítása, akár pedig ezeknek a folyamatoknak a felgyorsítása; illetve elemezhető lenne a kétféle beavatkozás hatásainak összehasonlítása egymással, vagy akár a beavatkozás nélküli helyzettel. A közúti fuvarozási politika céljai, csakúgy, mint bármely más részterületre irányuló szakpolitika céljai alkalmas kiindulását képezhetik az SKV vizsgálatnak. A tanulmány készítői azonban úgy találták, hogy nem létezik ilyen, elemzésre alkalmas deklarált célrendszer vagy koncepció. Létező célrendszer hiányában az SKV tanulmány szerzői a megelőző tanulmányokból kirajzolódó jövőbeli trendeket vették alapul, és ezen belül hét fő kockázati szempontot emeltek ki, mint olyanokat, amelyekre vonatkozóan *van* bizonyos döntési lehetőség a közlekedéspolitika kezében, de ennek érvényrejuttatásához mindenképp világos kérdésfeltevésre és határozott válaszokra lenne szükség.

---

<sup>3</sup> Magyar Emőke – Tombác Endre dr.: Az EU csatlakozás közúti áru fuvarozásra gyakorolt hatásai: stratégiai környezeti vizsgálat jellegű megközelítés.

### Ágazatpolitikai szinten eldöntendő kérdések

A tanulmányban kiválasztott hét kulcskérdés a következő:

Hogyan változik a gazdaság szállítási igényessége?

Megállítható-e a közúti alágazat térnyerése?

Visszafogható-e az érzékeny/kritikus területeken a forgalom növekedése?

Hogyan változik a tranzitforgalom mennyisége, összetétele?

Hogyan alakul a meglévő közúthálózat állapota és szerepe?

Hogyan alakul a logisztikai központok mennyisége, milyen struktúrára épülnek rá (a főváros szerepét fokozzák-e tovább)?

Milyen változások várhatóak a közúti szállítások intézményrendszerbeli, szervezeti, műszaki, emberi feltételeiben?

Ezekben a kérdésekben, bár nagyon erősek a külső meghatározó tényezők is, az ágazatpolitikának *van* mérlegelési lehetősége. Egyértelmű, hogy sem környezeti, sem fenntarthatósági szempontból *nem támogatható az az ágazatpolitika, amelyik a fenti kérdésekre rendre a fenntarthatósági megfontolásokkal szemben foglal állást*: növeli a szállítási igényességet, nem fékezi a közút dominanciáját, ráviszi a forgalmat a legérzékenyebb térségekre, növelni kívánja a tranzitforgalmat, elhanyagolja a meglévő közúthálózatot, a logisztikai központokat a fővároscentrikus hálózatokra építi rá, és továbbra is a rendre ilyen válaszokat nyújtó intézményrendszert tartja fenn.

Az 1 – 3. táblázatokban a szerzők a fentebb exponált kulcskérdésekre – elfogadott célkitűzések hiányában – a jelenleg kialakuló válaszok környezeti hatásait becsülik fel, és a további tennivalókat mérlegelik, három kategóriába sűrítve a hét kérdést. A táblázatok az első négy kérdést összevonva, mint a gazdaság *szállítási igényességének* a változását, a következő két kérdést összevonva, mint a közúthálózat *kínálati infrastruktúra* változását kezelik; végül pedig a *szállítási tevékenységhez kötődő* illetve e tevékenység emberi és intézményi feltételeit képező változások hatásait elemzik.

1. táblázat A környezeti hatásokat alakító tényezők

Befolyásoló tényező	Hatótényező eredője	Várható változások	A várható változásokhoz köthető közvetlen és közvetett környezeti hatások
<b>1. A gazdaság szállítás igényességének kérdései</b>			
A szállítási össz-forgalom általában véve	Az összforralom nagyságrendjének és így a kibocsátások, terhelések összvolumenének változása	Beavatkozás nélkül hosszabb távon az eddigiekhez hasonlóan a GDP növekedésével párhuzamos forgalomnövekedési ütem valószínűsíthető. Az EU tagság első pár évében azonban a szállítási igényeknek a GDP növekedését meghaladó növekedése várható. Az ezt követő időszakban viszont elméletben már érvényesülhetnek olyan, a fenntarthatóság irányába mutató racionalizálási törekvések, amelyeket az EU is hangoztat (decoupling). Ez visszafoghatja a növekedési ütemet.	Akár hosszabb, akár rövidebb távon gondolkodunk, volumenében növekszik a szállítás összteljesítménye. Ez – amennyiben más tényezők, pl. gépjármű korszerűsítés nem játszanak közre – összvolumenében növeli a környezeti hatásokat. Elsősorban a levegőszennyezés, a zaj-, és rezgésterhelés, valamint a művi elemek álagromlása jelentkezik közvetlen hatásként. Közvetett hatások közül a végső hatásviselők – élővilág, ember – egészségi állapotában, életfeltételeiben beálló kedvezőtlen hatásokat kell kiemelni. E tekintetben összességében kedvező eredmény éppen a szállítási összteljesítmény növekedése miatt <i>nem</i> várható. Ezt az egyéb hatások (korszerűsítés, szabályozás, stb.) várhatóan nem tudják kompenzálni. Viszont minden olyan lépés, ami a gazdaság szállítási igényességét csökkenti, vagy a szállítás-racionalizálás irányába hat, országosan csökkenti a környezeti terheléseket.
A szállítási munka-megosztás	A közúti áruszállítás arányának és terheléseinek változása	A hazai helyzet jelenleg még kedvezőbb az EU tag-országokra jellemzőnél. Azonban mind a MÁV, mind a hajózás olyan leromlott állapotban van, hogy nem megfelelő a minőségi szállítás igényeinek. Míután ezen a helyzeten az állam nem tud és, úgy tűnik jelenleg nem is akar változtatni féltő, hogy továbbra is kedvezőtlen tendenciával számolhatunk. Kérdés, hogy az erre a célra rendelkezésre álló EU forrásokból elérhető-e legalább a jelenlegi helyzet stabilizálása? Ehhez természetesen hazai szándékok és erőforrások is kellenek, ami bizonytalanná teszi a változás értékelését.	A szállítási munkamegosztásnak a közúti gépjárművek irányában történő eltolódása tovább rontja a növekedési hatások által kialakított helyzetet, hiszen éppen a kritikus területeken (pl. átmenő forgalommal terhelt települések) növeli szinte elkerülhetetlenül a terheléseket. Ráadásul ezeken a területeken már jelenleg is számos paraméter (lásd pl. zajszintek) nem elfogadható az európai normák szerint. Minden olyan lépés, mely a közúti szállítás növekedési ütemét lassítja a kritikus területek terhelésének növekedését is csökkenti.



1 táblázat folyt.

Befolyásoló tényező	Hatótényező eredője	Várható változások	A várható változásokhoz köthető közvetlen és közvetett környezeti hatások
A szállítási forgalom szempontjából kritikusnak ítélt területek	Településeken belüli tehergépkocsi forgalom alakulása főleg a főútvonalakkal érintett településeken, a nagyvárosokban, és a fővárosi agglomerációban.	A tehergépkocsi forgalom folyamatosan növekvő személygépkocsi forgalom adta keretek között jön létre. A megfelelő logisztika csökkentheti a terheléseket, például a városi forgalomban megjelenő kamionok, nagy teherautók számának csökkentésével. Hasonló a helyzet a hálózat megfelelő fejlesztésével. Ellentétes tendencia az igények növekedésével érvényesülhet. A közeljövőben jelentős javulásra nem lehet számítani.	A kritikus területek terhelése mindenképpen nőni fog, hiszen a személygépkocsi-állomány és a forgalom növekedése várható a közeljövőben is. Ehhez adódik a tehergépkocsi okozta terhelés, ami azonban fajlagosan is nagyobb arányú kibocsátással jár. Itt feltétlen tiltások és korlátozó beavatkozások és más műszaki illetve szabályozási lépések szükségesek, főként az alapállapot kritikus volta miatt. (pl. a legkritikusabb helyeken passzív akusztikai védelem, elkerülő utak továbbfejlesztése stb.) A korlátozások érinthetik az átmenő forgalmat, vagy a személygépjármű forgalmat is.
Tranzit-forgalom	Az összforgalom és ennek összetételbeli változásai	A rendszerváltás utáni időszakban jelentősen megnőtt az ország tranzit forgalma. Ez a tendencia rövidtávon valószínűleg megmarad. Hosszabb távon attól függ a tranzitforgalom alakulása, hogy az EU bővülés tovább tart-e, illetve attól, hogy akarjuk-e a tranzitország szerepet tovább erősíteni vagy korlátozni kívánjuk ezt valamilyen módon, mint Ausztria.	A tranzitforgalom jórészt a forgalomnövekedés miatt válthat ki kedvezőtlen környezeti hatásokat. Emellett nagyon fontos a forgalom összetétele is, és az országba beengedett gépjárművek állapota. Veszélyként jelentkezik, ha az EU-n kívüli országokból érkező korszerűtlen járművek átrakódó állomásává válunk. Mérlegelendő fokozatos korlátozások életbe léptetése, mind számszerűségében, mind a beengedett járművek állapotára vonatkozóan.
Szállítási távolságok alakulása	Adott termék átlagos szállítási távolsága	A globalizáció egyik lényeges jellemzője e távolságok növekedése. (pl. munkaigényes áruk előállítása egyre távolabb toódik, az olcsó munkaerőt biztosító országok felé.) Ezt is szolgálja a korszerű logisztikai hálózat is. Maga a tendencia alapvetően mond ellent a fenntarthatóság elvének. A szállítási távolság további növekedésre lehet számítani, amit elősegít az EU tagság. Konfliktus a kis szállítási költségekkel terhelt áruk alacsony árszintje és a helyi termelés között léphet fel, tönkre téve a helyi, főleg kisvállalkozásokat.	A környezeti következmények itt is egyszerűek: ha a termék fajlagos szállítási távolsága nő, az ehhez tartozó összerhelés is nőni fog. Ezt általában szintén nem képesek a más típusú beavatkozások (pl. korszerűbb járművel történő szállítás) ellensúlyozni. Itt kevés beavatkozási lehetőséget látunk, ugyanis ez a tényező igen erősen függ a piaci viszonyoktól. Pl. a „magyar árut” felkaroló kezdeményezések jelenthetnek kisebb előrelépést.

2. táblázat

Befolyásoló tény	Hatótényező eredője	Várható változások	A várható változásokhoz köthető környezeti hatások
<b>2. A hálózat állapotával és használatával kapcsolatos kérdések</b>			
A hálózati elemek terhelésének alakulása	Fizikai minőségromlás az utaknál, ennek következtében a fenntartási igények növekedése	A magyar úthálózat állapotára nézve problémát jelentenek az úgynevezett túlsúlyos tehergépjárművek okozta hatások. A magyar hálózatot nem az EU tengelyterhelési követelményei szerint építették, így 2008-ig fenntartjuk a legnehezebb járművekre nézve az útvonalengedély rendszert. A meglévő hálózat állapota és a fenntartásra fordított összegek ismeretében nem valószínű a probléma megoldása a jelzett időpontig. Miután az amúgy is szűkös erőforrásokat az autópályák építése és fenntartása fogja elvinni, kérdéses, a mellékutak állaga meg tud-e felelni 2008-ra a tőle elvárt feladatoknak.	Jelen esetben az elsődleges következmény az állagromlás. Természetesen ennek gazdasági következményei is vannak, hiszen a fenntartásra jóval több erőforrást kell mozgósítani. Még nagyobb probléma, hogy a romló állapotú úthálózat általában növeli a balesetszélyt és terheléseket is, és itt már emberi életéről is van szó. Feltétlenül fontosnak tartjuk, hogy a hálózat fizikai terhelésének csökkentésére, illetve az utak állagának megerősítésére megtalálják a forrásokat, mert már rövid távon is súlyos környezeti-társadalmi kockázatok várhatók.
A hálózatok sűrűségének, minőségének, az utak elhelyezkedésének alakulása	A forgalom változása a hálózat alakítása által összefüggésben a forgalomnövekedés és csökkenés által érintett területek érzékenységeivel	Akár a gyorsforgalmi hálózatot, akár az alsóbbrendű utak hálózatát nézzük mind a hálózat kialakításában, mind állapotában komoly problémákkal találkozunk. A gyorsforgalmi hálózat félig kész, és teljesen főváros centrikus, ami főleg a tranzitforgalomnak az amúgy túlsúlyos fővárosi agglomerációba való bevezetését jelenti. Ezt a helyzetet a tervbe vett hálózati elemek befejezése sem fogja oldani. A mellékút hálózat nem sűrűségében, inkább minőségében problémás. Nem láthatók a közlekedéspolitikai koncepciókban, illetve a megvalósuló konkrét intézkedésekben sem azon törekvések, melyek a forgalom akadálytalanabb, gyorsabb lebonyolítását céloznák. A gyakorlatban sokszor éppen ezzel ellenkező megoldásokat tapasztalhatunk.	Ezen a téren komoly környezeti eredményeket és igen komoly kedvezőtlen következményeket is el lehet érni. Megfelelő állapotú, racionálisan kialakított és a lakóterületeket kímélő, korszerű műszaki állapotú (pl. zajcsillapító felülettel ellátott) hálózat esetén kézzel fogható eredményeket lehet elérni, mind a levegőszennyezés, mind a zaj- és rezgésterhelés területén. Ezzel szemben a fejlesztések, korszerűsítések elmaradása tovább növelheti a sok helyen már amúgy is kritikus környezeti problémákat. Komoly beavatkozásokat tartunk szükségesnek. A környezeti problémák számos területen már ellehetetlenítenek mindenfajta továbblépést, tehát megoldásuk elengedhetetlen. Nagyon fontos kérdés, hogy hálózat fejlesztés forgalom generáló hatását figyelembe vegyék.
A hálózat használatának lehetősége, az autópálya díjfizetés kérdése	Kritikus forgalmi és környezeti szituációk kialakulása az autópályákkal párhuzamos utak mentén	A jelenlegi autópályadíj-rendszer mind bevezetésének körülményeit, mind az ennek köszönhető jelenlegi helyzetet tekintve Európában a legrosszabbnak számít. Jellemző, hogy jelenleg az M5-ös Európa legdrágább autópályája, jelentős tehergépkocsi forgalmat terelve ezzel a párhuzamos utakra. A díjrendszer megfelelő kialakítása nélkül pontosan a tehergépkocsi forgalom fogja a mellékutak állapotát teljesen tönkretenni.	Mind a hagyományos környezeti terhelések, mind az állaghoz kapcsolódó problémák súlyozottan jelentkeznek az autópályák mellett. Ez már jelenleg is tarthatatlan állapotot jelent, lakossági tiltakozásokhoz vezet. A terheléseket egyértelműen növelte, hogy a teherszállítás jó része is átment a párhuzamos utakra. Ez az átterhelődés leginkább a költség érzékeny kisvállalkozóknak volt köszönhető, de az M5-ös díja még a nyugat-európai kamionok egy részét is átterelte a régi ötös útra.

## 3. táblázat

Befolyásoló tényező	Hatótényező eredője	Várható változások	A várható változásokhoz köthető közvetlen és közvetett környezeti hatások	
<b>3. A szállítás műszaki, szervezeti és emberi feltételei</b>				
A logisztikai központok kialakítása	A központok helyfoglalása	A logisztikai központok viszonylag jelentős területigénnyel rendelkeznek, és jelentős helyi többletforgalmat generálnak. A központok elhelyezésénél, ha csak a szállítási igények és érdekek kerülnek figyelembevételre, akkor jelentős környezeti problémákkal lehet számolni a telepítési hely környékén. A logisztikai központoknak egész hálózata került és kerül kialakításra a fővárosi agglomerációban. A nem megfelelő helyválasztás hosszabb távra rögzíti a környezeti és település-szerkezeti problémákat.	A logisztikai központok céljukat tekintve környezeti szempontú előnyt hordoznak, hiszen megépültük után a leginkább forgalommal terhelt települési belterületekről vonják el a leginkább környezetszennyező forgalmat. Már most is látható, hogy a logisztikai központok elhelyezése szinte csak a szállítási szempontokat veszi figyelembe (sokszor azonban még ezt sem teljeskörűen, mikor is már eleve kapacitás-problémákkal küszködő út mellé települ – lásd pl. budapesti Jászberényi út). A logisztikai központok gombamód történő szaporodása jelenleg elsősorban a fővárost és a legnagyobb városokat érinti. Ezek köré azonban általában zöldmezős beruhásként települnek és azokat a legértékesebb területeket foglalják el, melyeket ezeknek a városoknak zöld gyűrűként kellene fenntartani és semmiképpen sem beépíteni. Ezek a logisztikai központok ráadásul egy sajátos területhasználati vonzerővel bírnak, melléjük (semmiképpen sem parkok, véderdők, hanem) pl. autószervezetek, szalonok, raktárak, ipari létesítmények kerülnek. Ezek további környezeti gondokat generálnak. Ezt fejeli meg, hogy az ilyen jellegű új raktárbázisok, logisztikai központok és bevásárlócentrumok mindegyike igen erős forgalmat generál, amit a szinte már gyűrűként egybeépülő területek képtelenek lebonyolítani. Itt feltétlen tiltó, korlátozó eszközök-höz kellene nyúlni. A beavatkozás sürgős, míg a településeket nem éri körbe az ilyen típusú nem ideális területhasználat.	
	A központok által generált helyi forgalom	Az előző ponthoz kapcsolódik, hogy egy-egy nagyobb logisztikai központ környékén megnőhet az érintett település vagy településrész forgalma. Ezt befolyásolja, hogy az adott központ forgalma mennyire veszi igénybe a települési utakat. Nemcsak a közvetlen környezeti terhelés jelenthet gondot, hanem a lokális környezetben a forgalom növekedése a forgalom lassulását, dugókat is okozhat, ami további problémát generál. Ezért is nagyon fontos kérdés a telepítések környezeti hatásainak vizsgálata, főleg ott, ahol nagyobb számú központ található egymás közelében.		
	A központok által generált ellátási forgalom	A logisztikai központok egyik kedvező hatása a racionális ellátási forgalomszervezés az érintett térségben. Ez adott árumennyiség esetében járhat a szükséges fordulók csökkenésével, kisebb szállítójárművek belterületi alkalmazásának lehetőségével. A vasút igénybevételét ösztönözné a központok között ütemes menetrend szerint közlekedő irányvonatok rendszere.		

## 3. táblázat folyt.

Befolyásoló tényező	Hatótényező eredője	Várható változások	A várható változásokhoz köthető közvetlen és közvetett környezeti hatások
	Nagy nemzetközi áruhátláncok működése	A rendszer a logisztikai központok növekedésével párhuzamosan nő. A működés szorosan kapcsolódik az előzőekben leírt problémákhoz. A nagy bevásárlóközpontokat nagy nemzetközi cégek látják el nemzetközi áruval. A fenntarthatósággal itt is szembe megy a fejlődés, hiszen a tendencia a helyi áruk fogyasztása ellen hat, és relatíve alacsony áraival tönkre teszi a kisebb kereskedelmi egységeket.	Lásd fent.
Tehergép-kocsik állapota	Szennyezőanyag kibocsátás	A szigorodó uniós normák miatt az egyes járművek kibocsátásai csökkennek. Hatása a járműpark korszerűsödésének ütemében lenne érzékelhető – de a csökkenés pozitív hatásait a forgalom növekedése eddig ellensúlyozta. Ez a tendencia várhatóan továbbra is fennmarad	Mind környezeti, mind társadalmi szempontból kedvező változások várhatók. Fontos lehet azonban itt is, hogy az állam hogyan tudja segíteni ezeket a változásokat, hogyan gyorsítja meg ezek folyamatát.
	Zaj kibocsátás	A helyzet az előző ponthoz hasonló. A zajkibocsátást a motorzaj mellett más tényezők is befolyásolják, például az alkalmazott gumik milyensége. Az egy-egy konkrét helyen érzékelhető javulás még erősebben a forgalom függvénye. Tehát a járművek szintjén elérhető javulás nem biztos, hogy érzékelhető javulással jár a hatásviselőknél.	A helyzet az előző ponthoz hasonló. Minthogy azonban más tényezők is szerepelnek benne a kedvező változások üteme jóval lassúbbnak várható, mint az előzőnél. (Közúti forgalomnál pl. a forgalom felére történő visszaesése az, amit már az emberi fül is érzlel. Ezt műszaki beavatkozásokkal helyettesíteni szinte lehetetlen.)
	Átlagos méret, súly	A nagyobb méretű, súlyosabb járművek használatának hatása egyelőre ismeretlen előttünk. Lehetnek azonban kedvezőtlen tendenciák, főként a legális piacról kiszoruló esetében.	A súlynövekedés, mint azt a korábban leírtuk kevésbé környezeti, inkább állagfenntartási probléma, és így közlekedési veszélyhelyzeteket, kockázatokat növelő tényező.
Gép-kocsi vezetői állapota	Vezetési és pihenőidők kérdése	A szigorúbb szabályozás egyértelmű javulást kell eredményezzen.	A baleseti kockázatok csökkenése révén jelentős társadalmi tényező.
A szállítás szervezeti rendszere, vállalkozói jellemzői	Nagyvállalati formák, centralizáció	A szállításban is, a gazdaság legtöbb ágazatához hasonlóan – ha nem is olyan mértékben, mint egyes termelő szektorokban – a szervezetek koncentrációja és centralizációja zajlik.	A környezeti következmények igazán még nem láthatók. Elvben az egyszerűbb ellenőrizhetőség miatt előnyös lehet, ugyanakkor a centralizáció a fenntarthatóság szempontjából előnytelen globalizációs folyamatokat erősíti. A rendszer működésére a nemzetállamoknak egyre kevesebb hatása van, így egyre kevésbé van mód azoknak a környezeti problémáknak a kezelésére, amelyekre a nagy cégek érzéketlenek.

Budapest, 2003. december

## A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS EU-INTEGRÁCIÓJÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE: KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÓI PIAC, VERSENYKÉPESSÉG, VÁRHATÓ TENDENCIÁK

dr. Csejtej Istvánné – dr Pálfalvi József  
KTI Rt.

Közép-Kelet-Európában a berlini fal leomlásával kezdetét vett változások mára új szakaszba érkeztek, napirendre került Európa további integrálása. Az *integráció új kihívást* jelent valamennyi európai ország számára. Az *integráció* a ma még nagyon különböző nyugat-és kelet-európai *országok összekapcsolását*, a köztük lévő különbségek egy részének megszüntetését, más részének „komparatív előnyként” való kihasználását tűzi ki célul. A *harmonizáció* keretében megszüntetendő különbségek a kibővített Unió területén a *versenyegyenlőség biztosítását* szolgálja, azt, hogy valamennyi szereplő, nemzeti hovatartozástól függetlenül ugyanolyan feltételek mellett működhessen a gazdaság bármely területén. A különbségek másik része viszont az integrációval megvalósuló együttműködés során kölcsönös előnyt jelenthet a felek számára. Ha ezt a különbségekből fakadó *kölcsönös (komparatív) előnyt* sikerül kihasználni, az integráció óriási lendületet adhat az európai kontinens gazdasági és társadalmi fejlődésének.

A belföldi szállítási piac 1990-től 1994-ig folyamatosan zsugorodott, a vállalkozások száma pedig ezzel ellentétes tendenciát írt le általában és a közlekedésben egyaránt.

A hazai, közúti fuvarozással foglalkozó egyéni vállalkozók zöme csupán néhány tehergépkocsival rendelkezik, amelyek jelentős hányada, használt, elavult jármű. A legtöbb ilyen jellegű vállalkozás az 1990-es évek elején kényszerből jött létre. Mindez atomizálta a fuvarpiacot és túlkínálatot gerjesztett.

A kevés járművel rendelkező fuvarosok tehergépkocsi parkjuk tekintélyes részét használt járművel helyettesítik, ami tovább konzerválja a műszaki lemaradást. Nem véletlen, hogy a versenyképesség legfőbb akadálya éppen a járművek nem megfelelő műszaki állapota, ami a kis- és középvállalkozói szektor tőkehiányából, valamint a számukra kedvezőtlen hitelfeltételekből fakad. Éppen ezért a vállalkozók mintegy 40%-a erősen tart a nyugat-európai tőkeerős vállalkozások betelepedésétől.

Összefoglalva a hazai közúti fuvarozó szektorban tapasztalható tendenciákat a jövőre nézve mindenképpen figyelembe kell venni, hogy

- a közúti áru fuvarozásban tevékenykedő egyéni vállalkozások száma nagy valószínűséggel csökken;
- a jogi és a nem jogi személyiségű vállalkozások tőkeereje nagyobb mértékben a tőkekoncentráció, kisebb mértékben a tőkecentralizáció következtében emelkedik;

- a járművek rekonstrukciója a magas átlagos életkor miatt sokáig már nem halogatható, így arra - akár a magántőke, akár állami források, közpénzek bevonásával - az uniós csatlakozás előtt szükség van;
- a kabotázs hazai jövőbeni bevezetésével csak a tőkeerős, korszerű járművel és viszonylag agresszív piacszerzési (akvizíciós) módszerekkel bíró fuvarozó vállalkozások lehetnek életképesek az Európai Unió fuvarpiacán.

A tanulmány a kelet-nyugat irányultságú nemzetközi áru fuvarozási piacon ma uralkodó helyzet elemzése alapján az alábbi főbb megállapításokat teszi:

- **A KKE országok az alacsonyabb bérek, ezért alacsonyabb költségek miatt nyomott árakon** kínálják szolgáltatásaikat. A ebből eredő versenyelőnyt azonban lerontja az alacsony termelékenység, ami a jövedelmezőségi szintet is szűk korlátok közé szorítja. Ez áll szemben az **EU országok magasabb működési költségeivel**, amit ellensúlyoz a magasabb **termelékenység**, a **minőségileg jobb, összetettebb szolgáltatások** nyújtása.
- Az eltérő adottságok fokozatosan olyan **munkamegosztást** alakítottak ki a két régió országai között, hogy a KKE országok költség előnyükre építve inkább a hagyományos szállítási piacon vannak jelen, az EU tagállamok pedig egyre inkább az értéktermelő, minőségi szolgáltatások piaca felé fordulnak. E tendenciából az a következtetés adódik, hogy **két régió fuvarozói nem teljesen ugyanazon a piacon működnek**.
- A fenti megállapítást alátámasztják a **piaci részesedést** kifejező mutatószámok is.
- A költség színvonalban a KKE-országok javára meglévő versenyelőnyt mérséklék a hatékonysági mutatókban meglévő különbségek.
- Az EU pozícióit erősíti a kétféle tevékenység **jövedelmezőségi** színvonalában meglévő **különbség** is.
- A **magyar** és a többi **kelet-közép-európai országokra** vonatkozó költség adatok összehasonlításából az a következtetés vonható le, hogy gyakorlatilag **nincs különbség a költségek színvonalában**.

A növekvő kelet-nyugati kereskedelmi forgalom, és erősödő gazdasági együttműködés számtalan lehetőséget kínál a közúti áru fuvarozás területén. Ezek kihasználásához az alábbi feladatok megoldása szükséges:

- Az alapvető versenyfeltételek **harmonizálása**. A jogharmonizációs kötelezettség kiterjed a szakmához jutás, piacra lépés szabályozásán túl a műszaki, szociális és adó jogharmonizációra egyaránt.
- Az átmeneti mentességet élvező kabotázs felszabadítása után a közlekedési piac teljes liberalizálása megtörténik, amelyen a piaci részesedés elemzésének, értékelésének új szemléletben, differenciáltabban kell megtörténnie.

- A liberalizált piacon a közúti közlekedés további fejlődését korlátozó akadályok, gátak nagyobb figyelmet érdemelnek, ugyanis ezek elhárítása, illetve a különbségek célirányos kihasználása a szabad piac működésének feltétele.
- Az Unió és a kelet-közép-európai országok közötti kapcsolatok vizsgálatánál a jelölt országok figyelmüket a nemzetközi áruszállításra koncentrálják. Tekintettel arra, hogy éppen az Unióban ez a piaci szegmens az összes szállításoknak csak igen kis %-át teszi ki, célszerű nagyobb figyelmet fordítani a **belföldi fuvarpiacra** is.
- A csatlakozás utáni időszakban fontos szerep hárul **a közúti fuvarozók érdekképviseleti szervezeteire**, szükséges tehát az erős, esetenként az állam által pénzügyileg is támogatott szervezetek létrehozása.
- A fuvarozó vállalkozások számára a legfontosabb, hogy **előnyeiket** érvényesíthessék és hátrányaikat minimalizálják. Ez érdeke mindkét félnek, amihez ki kell használni a komparatív előnyökön alapuló **kooperációs lehetőségek** minden formáját.
- Az elvárt követelményeknek való jobb megfelelés érdekében új piaci konstrukciók létrehozására lehet szükség. Ennek egyik lehetséges útja a vállalkozók önszerveződésének eredményeként együttműködés kialakítása.
- A jelölt országok fuvarosainak javítaniuk kell **marketing tevékenységüket**, kereskedelmi ismeretekre kell szert tenniük, nagyobb hangsúlyt fektetni a nyelvismeretre, a külföldi országokban helyismeretek megszerzésére. A fuvaroztatók igényeinek jobb megismerése és azok kielégítésére való törekvés fontos a piaci részesedés megtartásában.
- A korszerű **logisztikai központok** által nyújtott lehetőségek fokozottabb kihasználása a versenyben maradás esélyeinek növelése érdekében.
- Jelentős változás előtt áll az információs technológia is. Ezen a területen a keleti országok vállalkozásai profitálhatnak a nyugati partnerekkel való együttműködésből.
- A csatlakozásra váró országok előtt álló fontos feladat adatszolgáltatási rendszerük átalakítása, korszerűsítése, a megváltozott elvárásokhoz illesztése.

A jelenlegi kelet-nyugat irányú nemzetközi fuvarpiacon a **konvergencia** és **differenciálódás** jelensége egyszerre megfigyelhető. Maga a piac rendkívül heterogén, jelentős különbségek vannak az egyes piaci szegmensek között, amelyek mindkét oldal fuvarozóinak és logisztikai szolgáltatóinak lehetővé teszik a számukra legelőnyösebb piaci versenypozíció elfoglalását. A permanens változás, ami a fuvarpiacot jellemzi, az egész kínálati lánc mentén jó lehetőségeket kínál a piac szereplőinek.

## AZ EU CSATLAKOZÁS VÁLLALATI SZINTŰ HATÁSAI A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI SEKTORBAN

dr. Futó Péter  
tudományos munkatárs,  
Budapesti Közgazdasági és Államigazgatási Egyetem

### Az ágazat helyzete

Magyarországon a közúti áru fuvarozás teljes egészében privatizált ágazat, melyben ma már csak magánvállalkozások működnek. A szektorra az államnak csak olyan közvetett eszközök alkalmazásával van ráhatása, mint amilyenek az adók, illetékek, díjak, engedélyezés és ellenőrzés. Bár a kormányzat elsődleges feladata a gazdaság jogi és intézményi kereteinek megteremtése, ezeket az eszközöket mégis alkalmazhatja a hazai fuvarozók, különösen a kis cégek érdekében versenyképességük fokozására. Az uniós alapelvek irányítják, ösztönzik, és egyben korlátozzák a támogató jellegű beavatkozásokat, és az EU szabályozásnak ez a harmonizációs nyomása a csatlakozás után a jelenleginél is markánsabb lesz.

Magyarországon a közúti áru fuvarozás az 50-es években még jelentéktelen mértékű volt. Az 1970-es években már 20 %-át tette ki a fuvarozásnak a közúti fuvarozás, az 1980-as években meghaladta az egynegyedét, az 1990-es években a kétötödét, és az ezredfordulón elérte a felét. Az ágazat előretörésének oka a háztól-házig történő kiszolgálás kényelme, a közúti áruszállítás rugalmassága, és részben a konkurens alágazatok merevsége. A spontán folyamatok piaci alapon még ma is a közúti áruszállítások részarányának a növekedését vetítik előre. Ugyanakkor makrogazdasági és környezetvédelmi szempontokból előnyös lenne, ha a szállítási mennyiség egésze és ezen belül a közúti szállítási módozat volumene csökkenne, ha nem is abszolút mértékben, de legalább a gazdasági növekedés üteméhez képest. Ez a törekvés megjelenik az EU közlekedéspolitikai dokumentumaiban is, bár magában az Európai Unióban is a nehezen teljesíthető célok közé tartozik.

Közép- és Kelet-Európában a jól működő logisztikai szolgáltatásokhoz számos infrastrukturális elem hiányzik: hiányos a közlekedési hálózat, eltérőek a szabványok az információs és kommunikációs technológiában. A közép- és kelet-európai országokban a modernizáló elitet a nemzetközi fuvarozás szűk tortaszeletén osztozkodó kevés vállalkozás képviseli. A régió belső közúti áruszállításában egyelőre a fuvarozási szakmák klasszikus formái dominálnak, amelyben a hangsúly magán a helyváltoztatáson, a mennyiség-centrikus szemléleten van. Az, hogy a szállítmányozás tudás-igényesebb tevékenységei tegyék ki a vállalkozó által termelt hozzáadott érték javarészét, a tipikus cégeknél egyelőre inkább a célok között szerepel, mintsem a gyakorlatban. Ennek csak részben oka, hogy a kicsi és közepes cégek tökeszegények.

A közúti fuvarozás modernizációja, a raktározási és egyéb logisztikai folyamatokba történő integrációja Nyugat-Európában a korábbi évtizedekben már végbe-



ment. Az uniós tagállamokban a szállító vállalkozásoknak sokkal szélesebb köre alkalmas arra, hogy a primer fuvarszervezésen túlmenően ügyfeleiktől átvállalja a számítógépes eszközökkel irányított vállalati logisztika egyre bővebb feladatkörét, annak minden gondjával és felelősségével. Hosszabb távon a hazai fuvarozó cégek is abban érdekeltek, hogy ne a szállítási mennyiségeket, hanem a fuvarozói bevételeket növeljék a tudás-igényes folyamatok egyre szélesebb körű alkalmazásával, mert azok a szállítási vállalkozások tudnak versenyben maradni, amelyek volumenében kevesebb, de értékesebb árut minőségibb szolgáltatásokkal társítva fuvaroznak.

A közlekedésben a fenntartható fejlődés úgy valósítható meg, ha sikerül a szállítási igények növekedési ütemét lényegesen mérsékelni a gazdasági növekedés üteméhez képest, továbbá a környezetkímélőbb szállítási módok – a vasúti és a vízi közlekedés, a kombinált áruszállítás – részesedési arányát növelni kell a közúti közlekedéssel szemben. Ezen célkitűzések elérésének egyik fontos, az Európai Unió által is támogatott eszköze, ha az infrastruktúra használati költségeibe beépülnek azok a külső költségek, amelyek a környezetszennyezés, a torlódások, a balesetek miatt keletkeznek.

### **Csatlakozási hatások**

A szállítás nem más, mint a globalizáció egyik hordozója és hatásmechanizmusa, ezért kétségtelen hogy az ágazat egésze összességében nyertese az uniós csatlakozásnak, hiszen az integrációval az áruk szabadabb mozgásának időszaka következik be. Az uniós integráció és csatlakozás kihívásokat, veszélyeket és lehetőségeket is hordoz magában a közúti áru fuvarozás valamennyi profit-orientált, non-profit és közszolgálati szereplője számára, mind a régi, mind pedig az új tagállamokban. Nem kétséges, hogy az átjárhatóbbá váló határok 10-15 százalékkal is megnövelhetik a létező, nemzetközi fuvarokra használt teherautók kihasználtságát, és ezáltal fejlesztési célokra is felhasználható tőke szabadul fel, melyet a fogyasztók, a környezet és a balesetvédelem számára is hasznos beruházásokra lehet fordítani. A csatlakozás törvényi hatásai egyfajta civilizációs haszonnal is járnak, hiszen közvetlenül és kedvezően érintik azokat a szabályozási köröket, amiken keresztül a közúti áru fuvarozási szektor az ügyfelekhez, az utakhoz, az útmenti településekhez és a járókelőkhöz kapcsolódik.

Eltérőek a vélemények arról, hogy a közúti közlekedési szolgáltatók versenyképességére miként hat majd az uniós integráció.

- Egyes, az egyik szélsőséget képviselő vélemények szerint a csatlakozással óriási mértékben meg fog növekedni a Kelet-Európába irányuló áruözön, és ezáltal nő a közúti fuvarozás iránti kereslet, ami árfelhajtó és beruházás-ösztönző hatású lesz.
- A másik végletet képviselő nézetek szerint a közlekedés liberalizációja, az engedélykontingensek eltörlése számos új, tőkeerős és uniós környezetben is versenyképes céget fog "rászabadítani" a hazai fuvarozási piacra, miközben a keresleti oldal nem fog lényegesen megváltozni, mert a vámok már mai is alacsonyak, és a

tőkebeáramlás akadályai eddig is elhanyagolhatóak voltak. Következtetésük tehát úgy szól, hogy mivel gazdaságilag az ország már ma is teljesen nyitott, ezért ugyanakkora mennyiségű szállítandó árualapra sokkal több fuvarozó cég fog jutni, ami gyilkos árversenyhez és - mérettől függetlenül - a magyar tulajdonú cégek megtizedelődéséhez fog vezetni.

Az optimista forgatókönyv szerint a csatlakozás után megélénkülő árucserre többlet árualapokat generál, s ennek hasznát látják majd a hazai fuvarosok. A pesszimista várakozások szerint a fuvarliberalizáció kapacitástöbbletet eredményez, s kíméletlen verseny várható, ami leszorítja majd a fuvardíjakat és csődhullámhoz vezet.

A legvalószínűbb forgatókönyv szerint az uniós csatlakozás hatásai egészen eltérően fogják érinteni

1. egyfelől a nagyobb és a korszerűsödés útján előrébb álló, a nemzetközi fuvarozási részpiacra tevékenykedő hazai fuvarozó vállalkozásokat,
2. másfelől azt a csak néhány teherautóval működő, főként belföldi fuvarozásban érdekelt tízezernyi kisvállalkozást, amely a szakma cégeinek óriási többségét teszi ki.

Az első csoport versenyképességét a csatlakozás kapcsán kibontakozó élénkebb nemzetközi verseny sem fogja megkérdőjelezni. Várható, hogy a kibontakozó árversenynél is jelentősebb kihívást fog jelenteni számukra, hogy viszonylag alulfizetett gépkocsivezetőik jelentős része Nyugat-Európában fog alkalmazásra lelni. Ez a csoport szükség esetén fúziókkal és tőkeerős külföldi tulajdonosoknak a jelenleginél is fokozottabb bevonásával akadályozhatja meg, hogy alulmaradjon a liberalizálás nyomán várható versenyben.

A második csoport kisebb és túlnyomórészt belföldi részpiacait nem annyira a külföldi konkurencia fenyegeti, mint inkább saját alultőkésítettségük és modernizációs hiányosságaik a szolgáltatások minőségének és a környezetbarát működés területén. E csoport számos tagja várhatóan egyre inkább arra fog kényszerülni, hogy vagy szövetkezzen hasonló vállalat-társaival, vagy pedig egyre szorosabb és állandósuló alvállalkozási kapcsolatokra lépjen a nagyobb fuvarozó cégekkel. Várható, hogy ezek a - részben üzletszerzési, részben fejlesztési célú - integrációs próbálkozásoknak sok esetben fúziókhöz és felvásárlásokhoz fognak vezetni.

Várható, hogy a csatlakozással a piac jelenlegi szegmentációja a belföldi és a nemzetközi fuvart végzők között csökkenni fog, miközben az alkalmazkodásra és fejlesztésre, beruházásra képtelen, főként kisebb cégek lassan kiszorulnak.

Nemcsak a magyar áru fuvarozó cégek, hanem nyugati versenytársaik is aggódva figyelik az engedélykvóták bilincseiből kiszabaduló, a liberalizált egységes piacon megjelenő új versenytársakat. Egy, az Osztrák Kamara (Arbeiterkammer) megbízásából készült tanulmány kimutatja, hogy az osztrák szállítványozók a törvények betartása esetén nem versenyképesek. A sofőrök fizetése az összköltségeknek az Unióban mindenütt sokkal nagyobb hányadát teszi ki, mint a közismerten alacsony bére-

ket juttató kelet-európai országokban. Az osztrák munkavállalói kamara, az Arbeiterkammer szakértői szerint az EU-bővítés kedvezőtlenül hat a közlekedés biztonságára, mert az utakon több, kevésbé megbízható műszaki állapotú jármű közlekedik majd, és mert az alacsony tarifák takarékosagra kényszerítenek majd mindenkit. Ezért az osztrák szállítványozási ágazat szerint az új tagországokat csak hosszú átmeneti idő után szabad bebocsátani a liberalizált piacra (Szászi 2002b).

### **Modernizációs tennivalók**

Amennyiben a nyugat-európai versenytársak a csatlakozást jó alkalomnak tekintik arra, hogy a jelenleginél komolyabb erőforrásokkal jelenjenek meg a keletnyugati fuvarozás piacán, akkor a hazai fuvarozó vállalatok többsége lépéskényszerbe kerül. Ha meg akarják őrizni önállóságukat, akkor többet kell tenniük

- cégeik szervezetfejlesztési, személyzeti szempontú fejlesztéséért,
- a tudásigényes logisztikai szolgáltatásokra való felkészülésben, az információs technológia felhasználásában,
- a legtöbbjüknél még hiányzó ISO minősítés megszerzésében,
- a nemzetközi piacon való jobb eligazodás, hely- és nyelvismeret kifejlesztése, és a marketing tevékenység javítása irányában.

A belső összefogással létrehozott fuvarozó hálózatokat ahol célszerű, ott valamilyen nemzetközi logisztikai hálózathoz kell csatlakoztatni, kihasználva az európai partnerek tőkében és tudásban, kapcsolatokban meglévő versenyelőnyét. Így jobban ki lehet használni a kapacitásokat, nagyobb hálózati lefedettséget lehet elérni, és komplexebb szolgáltatásokat lehet nyújtani. A kisebb cégek túlélési esélyeit növelhetné, ha úgynevezett klaszterekbe tömörülnének, vagyis közös tulajdonban lévő regionális irodákat hoznának létre, melyek közösen

- marketing tanulmányokat rendelhetnének meg,
- eszköz-beszerzéseket folytatnának,
- illetve a speditőr cégekhez hasonlóan megrendelőket közvetítenének.

A keresleti oldal is jelentős fejlődés előtt áll. Egy felmérés szerint a jelentős hazai vállalatok háromnegyede kidolgozott már valamilyen logisztikai stratégiát, és elengedhetetlennek tartja a logisztikát a gyártási, kereskedelmi folyamatokban. A csatlakozás által generált verseny a szállítatók oldalán is sokban hozzájárulhat ahhoz, hogy ezeket a részben csak papíron létező stratégiákat valóra is váltsák.

**AZ EU CSATLAKOZÁS  
KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSRA GYAKOROLT HATÁSAI:  
STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT JELLEGŰ MEGKÖZELÍTÉS**

Magyar Emőke – Dr. Tombáczy Endre  
ÖKO Rt.

A közúti szállításnak az EU csatlakozás miatti változásait vizsgálva az első benyomás a változások előrejelzésének bizonytalansága volt. Az elemzésekben vannak egymásnak ellentmondó várakozások, érezhető kétségek. A problémát az is fokozta, hogy az sem derül ki, hogy Magyarország számára milyen lenne az a szállításpolitikai célrendszer, aminek mentén befolyásolni kívánjuk a bizonytalan folyamatokat. Miután maguk a várható változások bizonytalanok, a környezeti hatások becslései is csak hasonlóak lehetnek.

A környezetet és a fenntarthatóságot érő hatások tekintetében elmondható, hogy pozitív és negatív változásokkal egyaránt számolnunk kell, de ezek a változások nem mozognak párhuzamosan, azaz vannak olyan változások, amelyek akár csökkenthetik is a környezeti terheléseket, fenntarthatósági szempontból mégis rosszak. Ennek oka nyilvánvalóan az, hogy a fenntarthatóság egy sokkal tágabb követelményrendszer jelent. Ha külön-külön nézzük a változásokat a következő összefoglaló értékeléseket tehetjük:

- A változások a fenntarthatóság szempontjából kedvezőtlenek, (és várhatóan kedvezőtlenebbek, mint a környezeti következmények szempontjából). Ezt az értékelésünket az is befolyásolja, hogy azokat a tényezőket, amelyek a fenntarthatóság szempontjából fontosak nem, vagy nagyon kevésbé tudjuk befolyásolni. Gondolunk itt főleg azokra a folyamatokra, amelyek egy adott terület helyi termelői és fogyasztói mintázataira hatnak károsan. A szállítás maga a globalizáció egyik kulcsterülete, és meghatározott irányba történő fejlesztése a globalizáció egyik kulcstörekvése.
- A környezetet érintő változások már nem minősíthetők ilyen egyértelműen, hiszen itt számos pozitív változással számolhatunk. Az egyenleget – az előző ponttal ellentétben – az fogja meghatározni, hogy mi milyen intézkedéseket hozunk. Például megfelelő logisztikai rendszerek alkalmazásával csökkenthetők lennének a települési terhelések, de a logisztikai központok telepítésének környezetközponturn meghatározása nélkül, ezeket a pozitívumokat a hibás telepítések teljesen elronthatják, más pontokon ellensúlyozzák. Tehát a lényeg, hogy érzékelhetően kedvező környezeti állapot változásokra csak akkor számíthatunk, ha befolyásoljuk a szállítási folyamatokat. Erre sokkal inkább mód van, mint a fenntarthatósági problémák esetében.
- Az EU csatlakozás okozta változások összeadódnak a hazai adottságok által is meghatározott fejlesztési folyamatokkal. Ilyen például a gyorsforgalmi hálózat fejlesztése, vagy a települési elkerülő szakaszok építése. A környezetre, mint azt az összefoglaló táblázatból láthattuk a teljes rendszer változása hat, ahol nem lehet szétválasztani a változások okait.

*Budapest, 2003. november 28.*

## **A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSOK EU-INTEGRÁCIÓJÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE (KOSZAL)**

### **ÖSSZEFOGLALÓ**

Fleischer Tamás (témavezető) – dr.Csejtei Istvánné – dr. Futó Péter –  
Magyar Emőke – dr. Pálfalvi József – dr. Tombáczy Endre

ÖSSZEFOGLALÓ.....	3
Áruszállítási helyzetkép	3
A kulcsproblémák kibontása a kutatás menete szerint	6
Ágazatpolitikai szinten eldöntendő kérdések	8
A KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS EU-INTEGRÁCIÓJÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE: KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÓI PIAC, VERSENYKÉPESSÉG, VÁRHATÓ TENDENCIÁK.....	14
dr. Csejtei Istvánné – dr Pálfalvi József KTI Rt.	
AZ EU CSATLAKOZÁS VÁLLALATI SZINTŰ HATÁSAI A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI SEKTORBAN .....	17
dr. Futó Péter tudományos munkatárs, Budapesti Közgazdasági és Államigazgatási Egyetem	
Az ágazat helyzete	17
Csatlakozási hatások	18
Modernizációs tennivalók	20
AZ EU CSATLAKOZÁS KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSRA GYAKOROLT HATÁSAI: STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT JELLEGŰ MEGKÖZELÍTÉS .....	21
Magyar Emőke – Dr. Tombáczy Endre ÖKO Rt.	