

Közlekedéspolitika 1992: Európai tervek, hazai remények

FLEISCHER TAMÁS

1. EUROFÓRIA: 1992

Az EGK tagországok 1985-ben elhatározott, és 1992-re előirányozott tervezete a „határok nélküli Európa” és ehhez hasonló címszavakkal vonult be a köztudatba. Ebben a tanulmányban a közlekedéspolitikát érintő konkrét vagy elvi elképzeléseket, várható tendenciákat, továbbá az ezzel egy időben párhuzamosan kialakított hazai közlekedéspolitikai tervezetet vetjük össze, figyelemmel az időközben végbement szemléletváltozásra is, ami mind nyugaton, mind keleten szükségessé teszi a környezeti szempontoknak a fokozottabb figyelembevételét.

Mit is jelent „1992”? 1992. lényegében annak a folyamatnak a további előrehaladása, mely szabad piaci feltételeket biztosít a Közös Piac 12 tagállama között. Bár az 1957-es kezdeti formáció is (akkor még hat ország Közös Piacaként) célul tűzte ki ezt, mégpedig akkor határozottan a *gazdasági növekedés elősegítése* érdekében, mégis az integrált piac kialakítása a 70-es években stagnált. Ekkor részben az olajválsággal szimbolizálódó gazdasági krízis nemzetenkénti lereagálása vált sürgősebbé, ugyanakkor megindult a „6-ok” tömörülésének feloldódása, közeledése más, szélesebb körű integrációk felé: ezt jelzi a részt vevő újabb és újabb országok csatlakozása az integrációhoz.

Napjainkban tehát 12 ország alkotja ezt a közösséget. Ugyanakkor a nemzeti piac teljessé tétele a '80-as évek elejének recessziója idején újraéledt, részben, mint Európa szükséges válasza a Távol-Kelet, illetve az Egyesült Államok kihívására.

Ennek eredményeképpen született 1985-ben az ún. „Fehér Könyv”, amely felsorolta azokat a jogi lépéseket, amelyek a fennmaradt nem tarifális akadályok lebontásához szükségesek a Közös Piacon belül. A cél így azonosult a világ legnagyobb, 320 millió fogyasztót tömörítő regionális blokkjának a létrehozásával. Ezeket a lépéseket elfogadta a közösség, és a teendőket, a mintegy 300 előírás fokozatos végrehajtásának a végső határidejét jelölve meg 1992-ben.

A legfőbb célkitűzés a tőke mozgások akadályainak lebontása, megnyitva a védett piacokat a pénzügyi szolgáltatások, a közlekedés, és a közös előírások előtt. A határellenőrzés csökkentése elősegíti az áruk áramlását, és az adminisztratív kontroll egységesítése pedig megnyitja a munkavállalók előtt a teljes cserélődés lehetőségét. Számos technikai szabvány egységesítése is a kereskedelmi áramlás lehetőségét szélesíti ki. Ugyancsak az intézkedések sorába tartozik a monetáris egységesítés és a politikai unió kialakítása.

2. ÚJ EKONÓMIA: KÉTSÉGEK

Még mielőtt a konkrét közlekedési következményekre térnénk, röviden utalni kell arra, hogy a „határok nélküli Európa” elképzelését és végrehajtását korántsem övezi felhőtlen támogatás. Az ellenérveket és támadásokat három forrás köré lehet csoportosítani.

a) *A külső szemszög.* Ide tartoznak az említett nagy gazdasági potenciállal rendelkező Egyesült Államok és Japán (általában a távol-keleti „NIC” — újonnan iparosodott — országok), amelyek versenytársat látnak az Egyesült Európa tömbjében. Ugyancsak ide kell sorolni minden más, kevésbé fejlett országot, amelyek — Európában, vagy azon kívül — *nem részesei* az integráció előnyeinek. Ellenkezőleg, azt tapasztalják, hogy egy, a korábbinál erősebb gazdasági hatalommal állnak szemben. Tehát úgy találják, hogy az integráció előnye *részben az ő rovásukra*, az ő kárukon következik be. Ide sorolható Kelet-Európa és így hazánk is. Ugyanakkor az érdekek korántsem ilyen tiszták. Így pl. a Nyugat-Európa és Görögország, Törökország közötti forgalom Közép-Európa számára előnyt és hátrányt is hozhat, de mindenképpen érinti és másképp pl. Magyarországot, Jugoszláviát, szemben mondjuk Lengyelországgal.

b) *Belső nemzeti érdekcsoportok.* A nemzeti védővámok, a különböző protekcionista előírások természetesen nem bürokratikus okokból, hanem jól meghatározható érdekek védelmében alakultak ki. Így lebontásuk is ezen érdekcsoportok el-

lenállásába ütközik. Még ha a tárgyalások folyamán nemzeti léptékben sikerül is kompenzációt elérni, az átrendeződés belső struktúraváltozást is jelent, amiből az egyes érdekcsoportok a saját hátrányaikat emelik ki, és ezért az államtól várnak el kompenzációt, vagy pedig ellenzik a változásokat.

c) A továbbiak szempontjából fontosabb egy olyan *baloldali belső ellenzék*, amely az integráció megvalósulásában a monetarista piacorientáció túlzott erősödését látja. Európa thatcherizációjától, a hyperexpansionista kitörés kontinentális léptékűvé válásától tartanak [1].

Íde sorolhatók a környezetvédő alternatív mozgalmak is, amelyek az általuk is kívánatosnak tartott globális gondolkodást egyáltalán nem az egydimenziós, finansiális alapú globalizálódásban keresik. Ellenkezőleg, az ilyen irányból érkező „globalizálódást” kifejezetten félrevezetőnek tartják. „A gépkocsik szennyezőanyag-kibocsátásának az összehangolása kizárólag a szabad kereskedelem elősegítését, és nem a szennyezés csökkentését szolgálja. Az 1992-re várható fellendülés miatt a forgalom volumenében valószínűsíthető növekedés teljesen ki fogja egyenlíteni azt a szerény korlátozást, amit az elmúlt évben kötött egyezmény lehetővé tett” [1].

Ezen nézetek hangoztatói felhasználják az a) és b) pontokban sorolt érveket, de nem azonosulnak vele, mert nem egyik vagy másik országcsoporthoz vagy tőkés csoport érdekében, hanem a „közös jövő” nevében kívánnak fellépni. Ebből a szemszögből tehát az Egyesült Európa nem előrevivő, hanem a neoliberális előretörést konzerváló, kiterjesztő folyamat, ami nem könnyíti, hanem nehezíti az emberi értékek és életfeltételek általános védelmét. (Nem mond ellent ennek az a tény, hogy az újabb születő dokumentumok nem mulasztják el, hogy az előírások alátámasztásánál *hivatkozzanak* a környezet szempontjaira. Az állandó hivatkozás azonban sok tekintetben politikai jellegű, és csak leplezi, hogy nem az általános, hanem a monetáris értékek állnak az intézkedések középpontjában.).

3. AZ EKG-TAGORSZÁGOK EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI, ILLETVE KÖZLEKEDÉS- FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA AZ 1992 UTÁNI IDŐSZAKRA VONATKOZÓAN

Ahogy a nemzeti léptékű közlekedéspolitikának is, úgy az európai közlekedéspolitikának is két fő területe van:

— az infrastruktúrára, a hálózat kialakítására vonatkozó elképzelések, illetve

— a szállításra, a közlekedési *tevékenységre* vonatkozó egyezmények és előírások alakítása, továbbfejlesztése.

3.1 Közlekedési infrastruktúra

1989 júniusában rögzítette dokumentumban az Európai Közösségek Bizottsága (*) a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó elképzeléseket [2].

Eszerint a Közösség fejlődése szükségessé teszi olyan közlekedési infrastruktúra létét, amely lehetővé teszi mind személyek, mind áruk szabad mozgását, és egyben hozzájárul a térnek a környezetet tekintetbe vevő racionális felhasználásához, és erősíti a közösség szociális és gazdasági kohézióját.

A közösség 30 éves fennállása után is az utak, a vasutak és a vízi utak hálózata, beleértve az ezeken lévő kikötőket és a repülőtereket is, az egyes nemzeti prioritásoknak megfelelően épültek, és annak függvényében, ahogy a nemzeti erőforrások azt lehetővé tették. Következésképpen a hálózat messze nem homogén, szűk keresztmetszetekkel, hiányzó kapcsolatokkal terhelt, vagy elavult szakaszokkal, különösen a határzónákban és a kevésbé fejlett térségekben, továbbá ott, ahol nem tagországok látják el a tranzit feladatokat.

Ez a helyzet a kereskedelem és a forgalom fejlődésének nyilvánvaló akadályává. (A forgalom az utolsó tíz évben évi 2,5%-kal nőtt). 1970. és 1987. között az infrastrukturális, közcélú beruházások mintegy 5 GDP %-ponttal csökkentek (20–25%-ról, 15–20%-ra). Ezen belül a közlekedési infrastruktúrára fordított beruházások 1975 és 1985 között a GDP 1,5%-áról a GDP 0,9%-ára csökkentek.

A nemzetenkénti, elkülönült infrastruktúra-fejlesztés nem tette lehetővé a koordinált technológia-fejlesztést sem. A kialakuló műszaki különbségek további akadályt jelentenek a piac egységesítésében. Mindezen okok miatt a Közösség szükségesnek tartotta, hogy a közös érdeket szolgáló közlekedési infrastruktúra-hálózatot határozzon meg. Ez konkrét tervekben öltött testet, így 1986-ban a középtávú közlekedési infrastruktúra-hálózati programot, még ugyanebben az évben a közös érdekű főbb hálózat finanszírozásának az elveit is meghatározták, majd 1988-ra készült el a tételes akció-program.

A Bizottság megállapította, hogy a rendelkezésre álló anyagi eszközök nem elegendőek ahhoz a feladathoz, amit a hálózat modernizációja és teljessé tétele megkíván. Ennek megfelelően annyit tettek, hogy a Miniszterek Tanácsának a figyelmét felhívták az általuk javasolt intézkedések fontosságára. Ezt megerősítendő, konkrét tanulmányok is készültek a témában: így 1984 decemberében „A hiányzó kapcsolatok” címmel, 1989 márciusában pedig „Az európai közlekedési infrastruktúra megújításának szükségessége” címmel (az Európai Iparosítók Kerekasztala számára) készült jelentés. 1985 júniusában „A közösség infrastruktúrájáért”, 1989 januárjában pedig „A nagy sebességű vasúthálózatért” címmel ja-

* Az Európai Közösségek (European Communities: EC) három európai integrációt fog össze, az Európai Gazdasági Közösséget („Közös Piac”), magyar rövidítése EKG, eredeti nevén European Economic Community: EEC; az EURATOM-ot és az Európai Szén- és Acél Közösséget (European Coal and Steel Community: ECSC).

vaslatot készített az Európai Vasutak Közössége [3].

Közösségi érdekű hálózatnak nevezhető az a hálózat, ami a közösség fő forgalmi áramlatait hordozza. A fontosságot a forgalom nagysága és a Közösség kohéziójához való hozzájárulás határozza meg. Fontos szempont, hogy Európa és egyben a világ nagy kikötőitől és repülőtereitől kösse a közösséget e hálózat, csakúgy, ahogy a fő nemzetközi utak, vasutak és folyam-hajózási vonalak is részét kell, hogy képezzék a hálózatnak.

Ugyanakkor dokumentumban rögzítik, hogy a hálózat kijelölésénél tekintettel kell lenni a közlekedési szektor fejlődésére és a különböző közlekedési módok progresszív liberalizálására. Az eltérő módok közötti verseny feladata ezért az, hogy biztosítsa az alacsonyabb költséget a felhasználó számára, a társadalom számára, tekintetbe véve a Közösség kívánalmait, a környezetvédelem szempontjait, a növekvő biztonsági igényeket és az energia, továbbá a földterület racionális felhasználását.

Európa fő lakossági pólusai, valamint ipari és kereskedelmi szempontú központjai figyelembevételével tételesen a következő tengelyekre kell a fő súlyt helyezni:

- Északnyugat—Délkelet tengely a Brit-szigektől Olaszországig és Görögországig, Párizs és Lyon, vagy a Benelux államok és NSZK érintésével.
- Északkelet—Délnyugat tengely Dániától az az Ibériai félszigetig, Köln, Párizs, és az Atlanti-óceán partja vagy Frankfurt, Lyon és a Földközi-tenger partja érintésével.
- Észak—déli tengely Észak-Németországtól Olaszországig, svájci és osztrák alpesi átkelekkel.
- Kelet és Nyugat közötti fő folyosók: London—Benelux államok—Berlin, Párizs—München—Ausztria, Lyon—Milánó—Triest, Barcelona—Genova—Róma.

Ez a hálózat fúzi egybe a közösség legfejlettebb technikáját: lehetővé tesz egy hatékony és gazdaságos hálózatot, felvethető a nagy sebességű vasúti szolgáltatás, a kombinált közlekedési módok, az autópálya-hálózat kiterjesztése, valamint a légi közlekedés fejlesztése az adott folyosókon.

Ugyanakkor az egész hálózatot tekintetbe véve a Bizottság úgy találta, hogy néhány eleme elsőbbséget és azonnali döntést igényel. Ezen hiányos kapcsolatok kiegészítését tekintik *Európai érdeknek*.

Ezek:

- Hozzájárulás két nagy sebességű vasúti kapcsolat kiépüléséhez, Párizs—London—Brüsszel—Amszterdam—Köln, illetve Lisszabon—Sevilla—Madrid—Barcelona—Lyon;
- A Brenner-átkelés felújítása a közúti hálózaton;

- Az európai légiforgalmi ellenőrzési rendszer fejlesztése;
- Az Észak-Wales-i parti út (Írország felé kapcsolat) felújítása;
- A szárazföldi kapcsolat erősítése Görögország felé;
- A csatorna-kapcsolat (Scanlink) teljessé tétele.

3.2 A szállítási tevékenységre vonatkozó főbb egyezmények

A közlekedéssel kapcsolatos folyamatos bizottsági munkának valójában nagyobb részét alkotják a konkrét, aktuális szállítási tevékenységekre vonatkozó egyezmények, így kontingensek megállapítása, valamint ezek ellenőrzése, felülvizsgálása, hiszen ezek mindig közvetlenül kapcsolódnak üzleti, kereskedelmi stb. tevékenységekhez, és széles körben érintik a különböző közvetlen érdekeket. Nem soroljuk fel közlekedéspolitikai döntésként a kamion forgalomra és az úthasználatra vonatkozó folyamatos kétoldalú egyezményeket, csak megemlítjük, hogy a közösségen belül az ilyen típusú megkötések *leépítésre* kerülnek. Ez természetesen a külső részvétel esélyét rontja.

Ugyancsak nyilvánvaló közvetlen ágazati érdek tüzette napirendre a „Hajógyártás jövője a közösségben” témát. Világos viszont, hogy a kérdés nem független a hajózási útvonalak megítélésétől sem. A 80-as évek közepén még az infrastruktúra-hálózatok között kevesebb említés történt a vízi útvonalról, inkább a *nagy sebességű kapcsolatok* kiépülése volt a fókuszban.

Az 1987 decemberében elfogadott közös légi közlekedési politika is elsősorban az egységes légi-piac megteremtése irányába tett lépésnek számít. Fő témakörei a tarifák, a kapacitások a piaci megközelítést, tehát a szállító vállalatok érdekegyeztetését szolgálják. Ebben azonban a Közösség új járatok igényének fölvetéséig, támogatásáig is elmegy.

A jelenlegi előírások egységesítése érdekében — a piaci esélyegyenlőség érdekében — közösen kell szabályozni a legkülönbözőbb nemzeti előírásokat [4]. Például a gépkocsivezetők heti vezetését 56 órában kívánják maximálni.

A közúti járművekre vonatkozó súlykorlátozás az egyes tagországokban 30 és 50 tonna között van (pl. NSZK 40 t, Hollandia 50 t). A Közösség 44 t-ban fog várhatóan megállapodni.

Ugyancsak folyamatos tárgyalás kérdése az eltérő autópályadíjak problémája. A közösségben a nehézjárművek külön adóztatása merült fel. A tárgyalás eszközei igen széles körűek. Így az NSZK presszióként úthasználati díjat kíván szedni az áthaladó forgalomtól.

Az előzőekben már volt szó a gépjárműhöz alkalmazandó katalizátorok kibocsátási szabványainak egységesítéséről. Ez azt példázza, hogy a környezetvédelmi követelmények is sokszor a piaci szempontok védelmében kerülhetnek be az egyezmények közé.

4. A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ, ILLETVE A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS IRÁNYÁBAN VÁRHATÓ BEKÖVETKEZŐ VÁLTOZÁSOK KRITIKUS PONTJAINAK KIEMELÉSE

Ahogy azt az 1992-es „eurofóriát” illető általános kritikák kapcsán már jeleztük, az „egységes Európát” hirdető országcsoport elképzeléseit tartózkodással fogadják az ezen kívüli fejlett, vagy kevésbé fejlett gazdasági tömörülések, az előnyökből nem részesülő európai országok, a részt vevő országok hátrányosan érintett érdekcsoportjai, és végül általában azok, akik megkérdőjelezik a szabadpiaci eszmék alapján történő nemzetközi-kiterjesztés őszinte és távlatos voltát, vagyis azt, hogy ez vezetne tovább egy valóban egységes kontinens, majd kontinensek, az egész globusz irányába.

A közlekedéspolitika, a belső hálózat fejlesztése fontos része a gazdaságpolitikai expanzióknak, de ezen belül, mint szolgáltatás, közvetlenül kevésbé érinti a konkurens integrációkat, viszont érinti a kimaradó európai államokat és érinti a más elveket valló belső ellenzéket. A kimaradó európai államokat érő problémákat a hazai közlekedési kapcsolatok szempontjából, tehát a miniket legjobban érintő szempontból külön is tárgyaljuk. Itt elsősorban az 1992-t ért belső kritikák irányát kívánjuk ismertetni.

Ezzel kapcsolatban először is már az ismertett európai közlekedéspolitikai koncepció alapján rá kell mutatni arra; jól felismerhető, hogy az elképzeléseket a legbefolyásosabb transznacionális vállalatok és intézmények érdekei mozgatják. Igen nagy súlyt képviselnek azok az intézkedések, amelyek a nagyvállalatok üzletpolitikájának, terjeszkedési lehetőségeinek útjában lévő akadályokat kívánják lebontani. Nem véletlen, hogy ugyanezek a nagyvállalatok „önzetlenül” finanszírozzák a tanulmányokat, támogatják vagy rendezik a tanácskozásokat, elősegítik a folyamat terjedését.

Ennek megfelelően elsősorban a baloldali és a zöld pártok emelik fel a szavukat az emberi és a környezeti érdekek védelmében, a csoportérdekek érvényesítése ellen. Így a környezetvédő mozgalmak az NSZK-ban rámutatnak, hogy a tényleges folyamatok a jelenlegi erőviszonyoknak és tőkeerőnek megfelelően továbbra is a közúti forgalom növekedését célozzák. Ma is évente 6–8%-kal emelkedik a 20 év alatt megduplázódott tehergépkocsi-forgalom, és egyre új utak építése kerül napirendre, miközben a vasút meglévő kapacitásaival is jelentős többletfulvarozást lenne képes ellátni [4].

A közúti forgalom öngerjesztő voltát emelik ki: több autó, több út, újabb lehetőségek. A '70-es évek energiasokkja csak gazdasági megfontolásból okozott valódi megtorpanást (a félelem az olajárak további emelkedésétől). A növekvő üzemanyag-fogyasztás globális hosszú távú következményeit (a nem megújuló nyersanyagforrások kimerülése, a növekvő levegőszennyezés, és következményei a savas esők, az általános felmelegedés stb.) a társadalom valójában nem érzékeli.

A környezetvédők úgy vélik, kifejezetten drámatizálni kellene a közúti közlekedést, a közúti szállítást. Csak ezzel lehetne a hosszú távú szempontokat a rövid távú érdekeken keresztül is képviselhetővé tenni. Az európai — nemzeti érdekek feletti — együttműködésnek éppen az ilyen típusú „anticiklikus” beavatkozás lenne a feladata. Ez vezethetne tovább a világban hasonló előrelátó és ésszerű korlátozást biztosító egyezményekhez.

A 1992. évet kételkedve fogadják másik megállapítása; Az alpesi alagutakról és más nagyszabású, de vitatható távlati elképzelésekről szóló tervek publicitásának felkarolása azt a célt szolgálja, hogy a közlekedéspolitikai kérdésekről szóló társadalmi vitát a jövőbeli tervezetekre terelje, és közben elterelje a figyelmet a mai intézkedésekről és lépésekről. Sajátos módon a Duna—Rajna—Majna csatornával kapcsolatban is főleg az építés érdekei voltak irányadóak, a szállításban koránt sincs olyan egyértelműen felfutó igény. Egyébként az alapelvben vitathatónak tartják, hogy egy hajótípushoz alakítják ki a hajóutat. A környezetbe simuló gazdálkodásmód szerint helyesebb lett volna a hajóút és csatornák lehetőségeihez fejleszteni a hajóparkot.

A szállítási lehetőségek egy részének kihasználása teljesen értelmetlenül történik. A svájci elemzők rámutatnak [5], hogy miköben a növekvő forgalom miatt az Alpok alatt alagutakat terveznek, addig ma Olaszország tejet exportál, majd feldolgozott formában joghurtként importálja; vagy Görögországban olyan konzerv narancslevet lehet kapni, amelyet görög narancsból az NSZK-ban dolgoztak fel. A közlekedés tehát a nagy koncentrált termelési bázisokat élteti, gazdaságtalannak mutatva a helyi feldolgozást, a kisméretű, helyi üzemeket. Hozzátehetjük a példához, hogy az NSZK-beli narancsfeldolgozó gépsoron esetleg görög vendégmunkások dolgoztak, akik a helyi munkaalkalom hiányában kényszerültek Nyugat-Európában keresni munkát.

Ugyanakkor rá kell mutatni arra, hogy nem a mozgás ellen, a helyben rekedés érdekében, vagy általában a lemondás mellett szólnak az említett érvek, hanem hangsúlyozzák, hogy kis egységekben kell gondolkodni, lehetővé kell tenni, hogy kis távolsággal is sok úticél legyen elérhető, tehát a nagytérségi összevonások helyett a kis, lokális intézmények léteért emelnek szót.

A brit közlekedéspolitikát ért kritikáknak ugyancsak központi témája a foglalkoztatás kérdése [6, 7]. A jelenlegi koncepció a forrásokat az utak építésére koncentrálja, a Közlekedési Minisztérium személyzetének 99%-a a közúti forgalomhoz, vagy a közutak kérdéséhez kapcsolódik. Ugyanakkor 1979 és 1985 között a vasúti alkalmazottak száma 19%-kal, a tengeri hajózással foglalkozók száma 49%-kal csökkent. Ma megkérdőjelezzük azt az érvet is, hogy az új utak valóban olyan fontos hatással lennének a regionális fejlődésre, és előtérbe kerülnek azok a példák, ahol jelentősebb a munkaerő elszívó-, mint a helyi prosperitást serkentő hatás.

Ezen tendenciák következtében mindazok a területek (tehát a gyalogos és kerékpáros közlekedés és az ehhez társuló szolgáltatások, a kulturált tömegközlekedés, ennek mind helyi, mind városi formája), amelyek nagyobb tömegű munkahely létesítésével is járnának, ma nem fejlődnek, vagy kifejezetten visszafejlődnek. Így egy humán-gazdasági szempontból tekintve is hibásnak bizonyul a mai közlekedéspolitika autóközpontosított tendenciája az angol elemzők szerint.

Összefoglalólag már itt célszerű rámutatni arra a meglepő tényre, hogy számos olyan érv, ami a hazai gazdaságpolitika és ezen belül a közlekedéspolitika bírálatáért — mint a túlzott központosítás következményeként kialakult nagyvállalati monopóliumokért küzdő lobby-érdekek elfogadása és ágazatpolitikává emelése — jelent meg, teljesen hasonlóan felbukkan a központi utasítások helyett piaci alapokon működő társadalmakban is. Vagyis az a remény, amely ezeket a problémákat a piacosság révén megoldhatónak vélte, nem lehet megalapozott. Ezzel nem kívánjuk vitatni azt, hogy a gazdaságpolitikai zsákutca alapvető problémája az önszabályozó gazdasági folyamatok hiánya és akadályozása. Mindössze arra kell visszautalni, hogy az infrastruktúra-politika (és a környezetpolitika) kérdésében sok nálunk is előálló problémát a *piaci megoldás sem küszöböl ki*, tehát a közlekedéspolitika hazai lehetőségeit kutatva a piacosságban rejlő lehetőségek előtérbe kerülésével *egyidejűleg* időszerűek számunkra azok a nyugati próbálkozások is, amelyek a *piacgazdaság meghaladásával való kísérletektől* várják e kérdések általános megoldásának a lehetőségét.

5. A HAZAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ ÉS KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS ÁTTEKINTÉSE

Az utóbbi évtizedek közlekedéspolitikáját az 1960-as évekig érdemes visszavezetni. Az 1963-as közlekedési csődhelyzet után vált világossá, hogy a mindenkori igényeket követő közlekedés — inkább szállítás — fejlesztése csak addig folytatható felhőtlenül, amíg a korábban felhalmozott infrastruktúra-hálózat ki nem merül. 1968-ra készült el az a közlekedéspolitikai koncepció, mely elméleti alapotként is szolgálni kívánta a következő évek közlekedésfejlesztését.

Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció készítésekor a megfogalmazók számára a közlekedés a szervezett formában lebonyolított szállítással volt azonos. Jóllehet, akkorra már nyilvánvaló volt, hogy a motorizációs fejlődési út nálunk sem kerülhető el, a hivatalos elmélet erről alig vett tudomást, és a tervezés alapja a termelést kiszolgáló forgalom, illetve az állami nagyvállalatként működő szállító és építővállalatok előrevezetett tervei voltak.

Megjegyzendő, hogy még így is a '70-es évek hálózatfejlesztése a '80-as évek közepére 500 km-es autópálya-hálózat kiépítését célozta meg. A valóságban ennek alig a fele készült el.

A közlekedéspolitika egyik fő céljaként a vasút—közút közötti munkamegosztás „megtervezése” fogalmazódott meg. Az áruszállítás országos nagyüzemként való szemléletében a vasúti fővonalak és a ráhordó közúti kiszolgálás vertikális együttműködés (tet)ése alkotta az elérendő célt. Hozzátehető, hogy ugyanez az üzemesítő szemlélet érvényesült a fővárosi tömegközlekedés átférlálásában is. Itt a metróvonalak és az ezekre ráhordó felszíni tömegközlekedés együttműködése alapozta meg azt a mai helyzetet, amikor a város markánsan különböző területei között szinte megszűntek az összekötő járatok, és emiatt ma átszállás nélkül sokkal kevesebb helyre lehet eljutni, mint húsz évvel korábban.

A hazai közlekedéspolitika *tartalmának* folyamatos felülvizsgálatáról a minisztériumban felállított közlekedéspolitikai főosztály gondoskodott. Ugyanakkor azt a kérdést, hogy a közlekedéspolitikának mire kellene kiterjednie, a legutóbbi idő-kig adottságként kezelték.

A tartalom egyik legmarkánsabb változását az jelentette, hogy míg a '70-es évek végéig a múlt eredményeit a főhatóság kötelességének érezte dicsérni, azóta az „őszinte kritika” a múltra vonatkozóan behatolt a helyzetleírásokba. Az őszinte kritika azt jelentette, hogy a minisztérium felsorolt számos hiányosságot, — ami egyébként tényleg létezett —, de mindegyik mellett hangsúlyozta, hogy a hiányosság oka az, hogy nem állt elérendő pénz a probléma megoldásához rendelkezésre.

Nyilvánvaló az összefüggés a redisztributív forráselosztásnál sorban álló ágazatok érdeke és az ilyen típusú ágazatpolitika között, hiszen ez a „tervezési” metódus is részét képezi a csőddel való fenyegetőzésnek, azaz az egyetlen olyan, az ágazat kezében lévő eszköz használatának, amelytől a fennálló problémák megoldása *remélhetőnek látszik*.

Azt a valódi helyzetfelmérést, amelyben a közlekedési tárca a maga területén is kimutatná a hibás gazdaságpolitika nyomait, tehát nem felfelé mutogatva, hanem a saját portáján söpörve elemezne a termeléscentrikus fejlesztést, a fogyasztásra („a piacra”) nem figyelő vállalatpolitikákat, a nagyvállalati, esetenként monopolérdekek védelmét szolgáló ágazatpolitikát — a tárca nem készítette el. A (KÖHÉM) minisztérium keretében 1989-ben készített *Közlekedéspolitikai Tárcaprogram* [8] helyzetfelmérése is magán viselte a forrásokért való sírás, azaz a forráshiány, mint egyetlen elismert múltbeli probléma tüneteit — az egyetlen előrelépés annyi volt, hogy végül is ez a helyzetértékelés *nem került be* a tárcaprogram kiküldésre kerülő változatába, (illetve csak két bekezdésre tömörítve) [9].

A valódi helyzetfelmérés elmaradását nem csak formai hibának tartjuk, de meggyőződésünk, hogy enélkül, tehát a kialakult helyzet okainak elemzése nélkül nem lehet előrelépni, enélkül csak nyugaton bevált, vagy annak tűnő rész megoldások importálása kerülhet be a jövő tervei közé. (Ez még a szakmailag megalapozottabb megoldás, mert

a másik lehetőség, hogy a felszínen tapasztalt *hiányosságok* kerülnek be, *ellenkező előjellel*, a párt-irányelvek modorában: „törekedni kell arra...”, „meg kell szüntetni...” stb.).

A jelenlegi közlekedéspolitikai stratégia a két „megoldás” keverékének tekinthető.

Az elérendő célok időbeli ütemezés szerint 1993-ig a működőképesség megőrzése, a „túlélés”; 1996-ig az állapotromlás megállítása, a felzárkózás megalapozása; 2000-re a gazdaság és a társadalom fejlődésével együtt haladó infrastruktúra-fejlesztés, javuló színvonal.

A részleteket jellemzi, hogy a koncepció a makroszintű kérdéseket főleg pénzigényben képes megfogalmazni (milyen bevételeknek kell a költségvetés helyett a tárcához jutnia). Bár a szövegben megjelenik a *központi* helyett *helyi* szinten megoldandó feladatok kiválasztása, a továbbiakban nem igazán következetesen válik el egymástól a központilag megtervezendő, illetve a központilag meg sem tervezendő, kizárólag a helyi gondoskodás ellenőrzésére szorítkozó tevékenység.

Általában elmondható, hogy amiben a közlekedéspolitika részletekbe megy, vagy amit egyáltalán megemlít (pl. hálózatok és csomópontok kapacitásának összhangja, városokon átvezető forgalom kérdése, parkolás és üzemanyag-ellátás, alkatrészellátás, gépjárműbeszerzés stb.) ott vagy csak alapszintű általánosságot közöl („meg kell oldani”), vagy pedig egyértelműnek veszi, hogy a kérdést a felmerülő igények szerint kell megoldani. Utóbbi egyenértékű azzal, hogy az adott kérdés központi irányítás nélkül is ugyanúgy oldódna meg, és az ágazat dolga csak az, hogy a forrásokat biztosítsa.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

Megítélésünk szerint a közlekedéspolitika feladata lenne a már említett helyzetértékelés elvégzése, és ennek alapján a *közlekedéspolitika feladatának átgondolása* is.

Azaz: mi az, amiben tartalmi állásfoglalásra van szükség, mi az, ahol központi pénzügyi prioritást kell nyújtani, hol kell a helyi prioritás alakításához befolyásolás, és végül mi az, amivel nem kell — az eddigi gyakorlat ellenére — ágazati szinten foglalkozni?

A tartalmi kérdésekhez való hozzászólás *előtt* meg kell fogalmazni azt a filozófiát, amit a közlekedéspolitika támogatni akar, *aminek az érdekében* beavatkozik. Az ágazatpolitika ugyanis (angolul *policy* és nem *politics*) nem politika, hanem *beavatkozás*. Nyilvánvaló, hogy ahol főleg beavatkozni (mert jól megy magától, vagy nem megy jól, de nem lehet beavatkozni) ott nem kell ágazatpolitika, ahol viszont az ágazat be akar avatkozni, ott meg kell tudni mondani, hogy milyen folyamatba, és milyen eltérítési céllal szükséges a beavatkozás.

A beavatkozás *hogyanja*, — az eszközrendszer — ez után fogalmazható meg, és természetesen fontos része az ágazatpolitikának. Az eszközöknek általában összhangban kell lenniük a beavatkozás tartalmával is (például a piacosítás esetében).

Az átfogó helyzetelemzés és a folyamatok ismerete *hiányában* a megfogalmazott politika gyakorlatilag az ágazat fő erőit, a nagyvállalatok érdekelttségét segíti érvényre jutni. Halvány vigasz lehet csupán, hogy — mint láttuk — ebben a nyugat-európai közlekedéspolitika sem jutott sokkal többre. A fő különbség, hogy ott a vállalatoknak, még ha monopolhelyzetben vannak is, a fő jövedelemforrása a szolgáltató tevékenységből származik, tehát a vállalat igyekszik ezt a tevékenységet is jól ellátni — a lobbizás mellett.

A hazai nagyvállalatok túlzott mértékben, — azaz még a jövedelmüket tekintve is — felülről függenek. Ezért tehát nem csupán a szabályok alakítása, de a források megszerzése érdekében is nagyon nagy mértékben felfelé küzdve, elszakadnak a tulajdonképpeni céljaiktól a lakosok, az utasok stb. kiszolgáltatásól.

Kétségtelen, hogy a piaci környezet megteremtése, és a támogatások lokális telepítése révén ebben előrelépés várható a *nyugati gyakorlat* irányában, ami nem lebecsülendő. A hosszú távú tekintésben azonban a közlekedéspolitika ettől még nem lesz erősebb.

Az a filozófiát, aminek az állam kezében maradó döntések esetében általában a gazdaságpolitikát, és így a közlekedéspolitikát is át kellene hatnia, megítélésünk szerint egy környezetorientált gazdaságpolitika, környezetorientált közlekedéspolitika biztosíthatja. Ezen belül kell hosszú távra orientálnak (fenntartható fejlődés) és fogyasztó-centrikusnak (emberi szempontok, értékek) lenni.

Ezen általános szempontok azonban nem helyettesítik az elkészítendő közlekedéspolitikát, amely a többször emlegetett reális és alapos helyzetértékelés alapján lehet képes arra, hogy az említett általános elveket egy végrehajtható közlekedéspolitika keretébe legyen képes önteni.

Csak a félreértések elkerülése végett jegyezzük meg, hogy a környezetorientált gazdaság- vagy közlekedéspolitika nem azonos a közlekedés környezetvédelmi kérdéseivel, vagy utóbbiak megjegyzésként történő figyelembevételével. Ilyen tanulmányok készültek, ezek a konkrét tevékenységek környezeti szennyező hatásának a kompenzálásával, esetleg a megelőzésével foglalkoznak [10], és nem a közlekedés egészének az alapvetően új, más értékszempontok szerint történő átgondolásával, bár kétségtelen, hogy ahhoz is segítséget adnak.

**** A Szerkesztőség megjegyzése:** A szerző széles körűen elemzi az 1992-re előirányzott „határok nélküli Európa” várható közlekedési elképzeléseit, összevetve azt a hazai közlekedéspolitikai célkitűzésekkel. Helyesnek tartanánk, ha közlekedési szakembereink közül minél többen szólnának hozzá a cikkhez, és ismertetnék folyóiratunk hasábjain e témával kapcsolatos elképzeléseiket.

Irodalomjegyzék

- [1] *Robins, Nick: The New Rape of Europe? New Economics* (9) 1989. tavasz.
- [2] Communication from the Commission to the Council regarding a transport infrastructure policy

- (concentration of efforts and means) Documents COM (89.) 238 final Commission of the European Communities, 1989. 06. 05.
- [3] Bulletin of the European Communities Commission, 1989. évf.
- [4] Weiss, Michael Bundestag képviselő előadása Győrben a „Tranzitterror?” című konferencián. 1989. szept. 25—26.
- [5] Theiler, Luzius Svájci Zöld Párti aktivista előadása Győrben a „Tranzitterror?” című konferencián. 1989. szept. 25—26.
- [6] Uden, John: Work and the Environment Chapter 7 Transport pp. 24—26. Friend of the Earth 1989. London, 26—28. Underwood St.
- [7] Renner, Michael: Rethinking Transportation In: State of the World 1989. Chapter 6 pp. 97—112
- Worldwatch Institute 1988 March (Hosszabb változat: Worldwatch Paper 84: Rethinking the Role of the Automobile)
- [8] In: Elgondolások az 1990-es évtized termelő infrastruktúra politikájára a gazdaságpolitika kialakításához. Közlekedési Hírközlési és Építésügyi Minisztérium, Budapest, 1989. május (Kézirat).
- [9] Közlekedéspolitikai Tárca program. Közlekedési Hírközlési és Építésügyi Minisztérium, (Kézirat) 1989. szeptember.
- [10] Dr. Tóth Lászlóné: A közlekedés környezetpolitikai koncepciója. Tanulmány. (Kézirat) TRANS-INNOV, Közlekedésüzemi Osztály, 1989. szeptember.

Gazdaságos biztonság a teherfuvarozásban!

A szállítás, anyagmozgatás során sok gondot okoz a szétdőlt, kitorult rakat, rakomány. Az átrakási újrendezési idő pedig jelentős kiesést és többletköltséget jelent. A korszerű szállítás és terhelés nélkülözhetetlen eleme a megbízható, sokoldalú, műszakilag pontosan jellemezhető rakomány- és rakatrögzítési rendszer. Az *Empack Kft.* komplex rendszere a

BIZTONSÁGOT és GAZDASÁGOSÁGOT

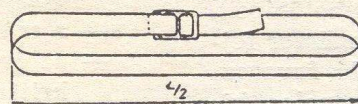
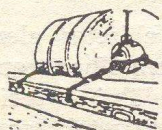
kínálja Önnek a hevederes rakomány- és rakatrögzítés, valamint az emelőtechnika területén.

Az *Empack hevederes rakományrögzítési rendszerének* gerincét a nagymultú AEROQUIP cég termékei alkotják. Széles terhelési tartományban (2–5 tonna között) tetszőleges méret és sokféle kapcsolóelem választékával minden rögzítési feladat megoldható. A kellően megfeszített, rugalmasan megnyúló poliészter heveder idomul az áru alakjához, dinamikus lengéscsillapítóként a legkényesebb rakományt is biztonságosan leköti. Anyaga fénytstabil, sav és lúgálló így a szigorú ADR előírásoknak is megfelel. Már egyre több nyugateurópai ország területére tilos behajtani rakományrögzítés nélküli szállítmánnyal. Ez a tendencia mindinkább erősödik és hamarosan Magyarországon is szükséges lesz ilyen eszközök alkalmazása.

A rakományon belül a különböző egységek, rakatok önmagukban történő rögzítése is növeli a közlekedésbiztonságot. Az *Empack hevederes rakatrögzítési rendszerének* terhelési lépései (0,6–4 tonna között) és tetszőleges hosszmeretei alkalmazhatók mind rakodólapos, mind segédeszköz nélküli rakodási egységek képzésére. Az anyagválaszték (plasztik-polipropilén) tág árkképzési lehetőséget biztosít, újrafelhasználható vagy eldobható göngyölegként kezelhető. E rendszerek gazdaságos alkalmazását támasztja alá a rak súly teljes kihasználásának lehetősége, a balesetek számának az áru- és baleseti kár összegének csökkenése, valamint az átrakásból és újrendezésből adódó kiesések és többletköltségek csökkenése.

A szállításhoz szorosan kapcsolódik a biztonságos és sérülésmentes emelés. Az *Empack* harmadik tevékenységi területe a poliészter emelőkötelek és hevederek alkalmazása. Ezek az emelő eszközök homogén szálszerkezetük révén teherbíróbbak és műszakilag jobban jellemezhetők, mint a drótkötelek. A terhelést fejtenek ki. A leginkább megmunkált, festett felületeket sem károsítják. Egyedülálló módon hurkolhatóak, egymásba fűzhetőek.

Egy jól funkcionáló rendszerhez az eszközök biztosításán kívül hozzátartozik a rakományrögzítési tervek, számítások készítése, szaktanácsadás, szerviz és vevőszolgálati tevékenység. Mindezt a komplex szolgáltatást nyújtja Önnek a hevederes rögzítéstechnika területén az *EMPACK KFT.*



Hevederrelésű gép



TIP HF 01-40



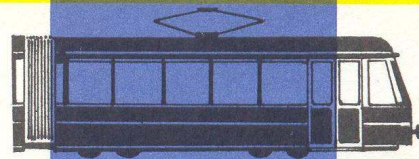
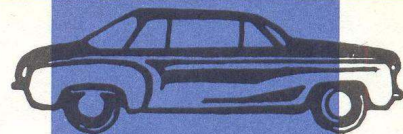
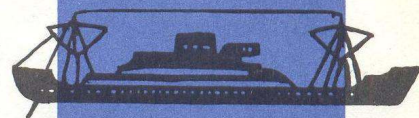
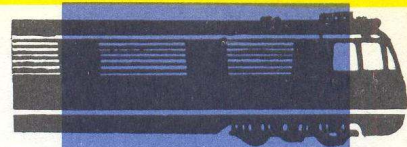
Feszítés



Empack Kft.

Empack Kft.
Bp. XI., Budaloki út 111-113
Levelezési cím: 1115 Budapest, Tetényi köz 7
Telefon: 186-8955/120 Telex: 22-4646
Telefax: 166-7243

KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE



1990.

NOVEMBER

11

SZÁM

XL. ÉVFOLYAM