

# MPRA

Munich Personal RePEc Archive

## **Uncertain trends of the inland freight transport**

Fleischer, Tamás

1999

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/62175/>  
MPRA Paper No. 62175, posted 18 Feb 2015 22:48 UTC

Fleischer Tamás

VÍZI KÖZLEKEDÉS

# A belvízi áruszállítás

bizonytalan trendjei<sup>1</sup>

## Bevezetés

Magyarországon a hajózás a *személyszállítástól* egytized százalékban részesedik: ennek ellenére a vízi személyszállításnak nagyon markáns szerepe van az átkelőjáratok esetében és az üdülőforgalomban; és növelhető lenne a szerepe a folyó irányába eső városkörnyéki forgalomban is. Ezekben a hajózást széles körben népszerűsíteni képes ugyanakkor nem túlzottan beruházásigényes, a folyó adott viszonyaihoz alkalmazkodó szolgáltatásokban alig történnek fejlesztő lépések.

Bár gazdasági szempontból a ma Magyarországon az összes szállítási teljesítmény mintegy hat százalékát lebonyolító *belvízi áruszállítás* már sokkal jelentősebb tétel, a gyakorlatban itt is igen ellentmondásos az a kép, amit a hajózási szakma magáról kiállít. A víziközlekedés, mint ágazat, úgy tűnik, elsősorban *el-szenved* azokat a spontán folyamatokat, amelyek az áruszállításban végbemennek. A közvélemény, de még a szakmai közvélemény is elsősorban arról értesül, mi minden *akadályozza* ma Magyarországon a belvízi hajózást: hogy csak a Duna lenne alkalmas gazdaságos hajózásra, de itt mederproblémák vannak, hogy nincs megfelelő hajópark, nincsenek megfelelő kikötők és csökken az az árumennyiség is, amit a fuvaroztatók hajón hajlandók elszállítani. Külső szemlélő számára úgy tűnne, a dolgok ilyen egybeesése kifejezetten *szerencsés*: ha

az igények és a lehetőségek párhuzamosan csökkennek, akár különösebb konfliktus nélkül mehet végbe az az átrendeződési folyamat, ami komoly feszültségeket okozott számos más ágazatban.

Ezzel a szemléletmóddal áll élesen szemben az a másik, amit *előterjesztéseiben* a hajózási szakma képvisel: nevezetesen, hogy ez a spontán végbemenő és viszonylag konfliktusmentes folyamat egyáltalán *nem szerencsés*: éppen hogy szembe kellene szegülni vele.

A hajózás érdekében a következő főbb érv-csokrok szoktak elhangzani:

- *gazdaságossági* érvek a szállítási munkamegosztáson belül a többi közlekedési móddal való összehasonlításban;

- *környezeti* érvek a szállítási munkamegosztáson belül a többi közlekedési móddal való összehasonlításban;

- érvek arra vonatkozóan, hogy máshol *az állam jelentősen támogatja* a hajózást éppen a fentiek miatt;

- *nemzetközi kötelezettség* áll fenn a Duna hajózhatóságának biztosítására;

- és gyakori *EU pressziók* éreztetése is ugyanebben az irányban.

Az első feladat az lenne, hogy *világosan feltegyük a kérdést*, ami a fentiekből adódik. Nevezetesen két spontán trend bontakozik ki az interpretációkból: (a) egy a múltbeli és jelenlegi tényadatokból, (a hazai hajózás alakulása, teljesítménye, infrastruktúrája

stb.) (b) egy másik pedig az elképzelésekből és hivatkozásokból (fejlett országok, EU igények, tervek). Mind a két interpretációnak szemügyre kell venni a való-ságtartalmát, mind a kettőt elemezni kell, és végül mind a kettőről el kell dönteni, vajon szakma-politikailag milyen beavatkozás következzen belőle. Semmilyen? Esetleg gyorsítani érdemes a kibontakozó spontán folyamatokat? Vagy éppen lassítani, akár szem-befordulni velük?

(a) *Ha igaz, hogy a belvízi áruszállítás fő trendvonala folyamatos csökkenést mutat*, ez durván és elnagyoltan is legalább háromféle ágazatpolitikai beavatkozást eredményezhet:

(aa) a folyamat felgyorsításával gyorsan megszabadulunk a hajózástól és vele az ezzel kapcsolatos gondoktól is, (*“lássuk, mire megyünk ketten”*);

(ab) hagyjuk a folyamatokat tovább folyni, nem avatkozunk bele, (*“majdcsak lesz valahogy”*);

(ac) a folyamatokat elemezve meghatározzuk azokat a részterületeket, ahol egy gazdaságilag indokolható fejlesztés megállíthatja a romlást, meghatározva a hajózásnak a közlekedési munkamegosztáson belüli szerepét, ezen belül fenntarthatóvá téve a működést. (*“szelektív fejlesztés”*).

Ennél nagyobb beavatkozás gazdasági és műszaki alapon már nem indokolható, ahhoz segítségül kell hívni (kül)politikai és más érveket

(b) *Ha igaz, hogy a nemzetközi kötelezettségek és az EU elvá-*

1 "A belvízi áruszállítás(i) szükségletek változása Európában és Magyarországon, a belvízi áruszállítás trendjei" című KTI munkaanyag 1998 március 25-i változatáról írott opponensi vélemény felhasználásával.



rások egy, a létező körülményeinktől jelentősen eltérő belvízi hajózást igényelnek tőlünk, ez ugyancsak legalább háromféle következtetésre vezethet:

(ba) lemondunk az EU-hoz való csatlakozásról és a kapcsolatainkról, ("elzárkózás");

(bb) a nemzetközi kötelezettségeket saját érdekeinket is tudatosítva és ennek megfelelő ütemben, (nemzeti) gazdaságossági szempontok mérlegelésével teljesítjük, ("nem eszik olyan forrón");

(bc) a nemzetközi kötelezettségekre hivatkozva a lehető legdrágább megoldások kialakításával is egyetértünk, ha ezzel reményünk van arra, hogy az ágazat forrásokhoz jusson. ("túllehegs");

Végül is (ba) esetét kihagyva a beavatkozási igények növekedésük szerint rendezhetők egy (aa) (ab) (ac) (bb) (bc) sorrendben. Érdemes észrevenni, hogy (ac) és (bb) józan megfontolások szerint igen közel lehet egymáshoz.

### Gazdaságossági kérdések

Míg 14 nyugat-európai ország közlekedési munkamegosztásá-

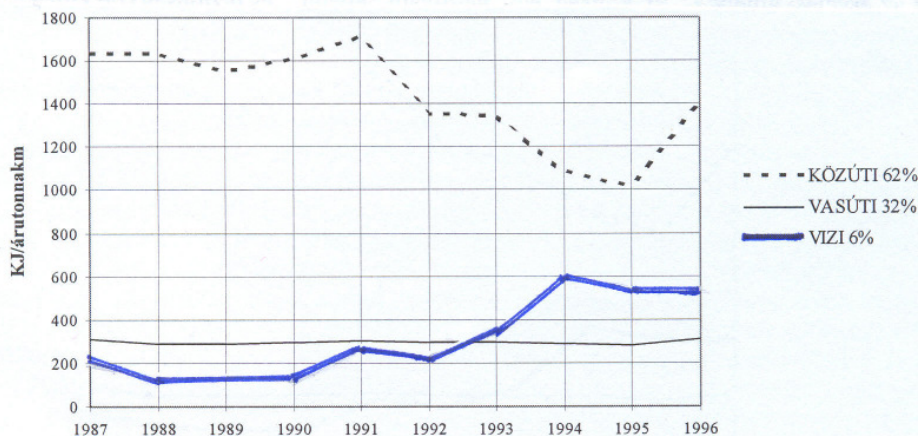
ban 1970 és 1994 között a belvízi szállítás részaránya 13,5%-ról 7,9%-ra csökkent, Magyarországon a részarány 10%-ról 3,9%-ra változott. Az 1994-es hazai adat kicsit meglepésztő, az 1993-94 évek hajózását mind a jugoszláviai blokádnak, mind a bőszi baleset miatti kiesés megterhelte, utána az arány visszaállt 6%-ra, ami történetesen éppen megfelel a "nyugati" 60%-ra csökkent értéknek. Látni kell azt is, hogy Nyugat-Európában is lényegében három ország, Hollandia (40%) Belgium és Németország (20-20%) esetében igazán jelentős az áruszállítás belül a belvízi szállítás aránya, a többi ország legfeljebb eléri a magyarországi 6%-ot, de inkább jelentősen elmarad tőle. Nem általában a fejlettség, hanem speciális körülmények egybeesése okozta hogy ebben a három országban a hajózás ilyen jelentőségre tett szert: ide tartozik az, hogy a folyók *torkolati szakaszáról* és tengerparti országokról van szó, továbbá az, hogy az elmúlt két évszázad folyamán *összefüggő hálózatok épültek ki* a víziutak ezekben az országokban, tehát a fő folyami tengelyeket hajózható beszállító mellékágak egészítik ki. A belvízi hajózás utánpótlását

részben éppen ezek a mellékágak biztosítják és tartják fenn: a hajózás ugyanis a célpontokig képes kiszolgálni a fuvaroztatókat. E körülmények elemzése nélkül nincs értelme annak, hogy a jelentős belvízi hajózással rendelkező országokat követendő példának tekintsük, - mint ahogy hasonlóan indokolatlan lenne más fejlett, de hajózással alig rendelkező országot tekinteni százalékos etalonnak.

A hajózás gazdaságosságát szokták bizonyítani azok az elméleti vagy külföldi adatok, amelyek a többi ágazathoz képest sokkal kisebb vontatóerő-szükségletet mutatják be. Természetesen a kisebb motor nem jelent hasonló arányban kisebb energiafelhasználást, sőt, ha a *vízi szállítás alacsonyabb sebességével* beérjük, a vasúti vonóerő-szükséglet egészen közel kerülhet a vízi szállításhoz.

Még nagyobb meglepetéssel szolgálhat az az ábra, amelyik a magyarországi vízi közlekedés egy tonnakilométerre eső üzemanyagfelhasználását hasonlítja össze a közúti és a vasúti szállítás hasonló adatával (*1. ábra*)

Az *1. ábra* azt mutatja, hogy a



Forrás: Közlekedési adatok 1987-1996 Infrastruktúra és Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest, 1997

**1. ábra. Fajlagos üzemanyagfelhasználás a magyar áruszállításban 1987-1996 (jelmagyarázatban az alágazatok aránya az 1996. évi áruszállítási teljesítményből)**



hajózás fajlagos üzemanyag-felhasználatainak megnövekedése 1990 és 1993 között fokozatosan következett be. Valószínűsíthető, hogy itt a magyar tengerhajózás megszűnéséről van szó: 1988-ban a magyar vízi közlekedés statisztikája 12 Md átkm tengerhajózási teljesítmény mellett 2 Md átkm belvízi hajózást tartalmazott. 1991-től fokozatosan szűnt meg a magyar lobogó alatti tengerhajózás és az utolsó három évben lényegében a belvízi hajózás adatai érvényesülnek. Ebből az a következtetés kockáztatható meg, hogy a magyar belvízi hajózás fajlagos üzemanyagfelhasználási adatai korábban sem voltak jobbak, mint a vasúti szállításé, csak az összevont statisztika ezt elfedte, hiszen a teljesítményben domináló tengerhajózás mutatói érvényesültek.

Alá kell húzni, hogy az üzemanyagfelhasználás csak az egyik összetevője a szállítás gazdaságosságának, tehát önmagában nem kérdőjelezi meg a belvízi hajózás létjogosultságát. Jól mutatja ezt például a közúti szállítás szerepe, ami az üzemanyagfelhasználás vitathatatlan gazdaságtalansága ellenére folyamatosan nő. Arra azonban mindenképpen fel kell hívni a figyelmet, hogy az az érvelés, amely a hajózás fokozatos piaci térvesztésének lassításához szükséges állami támogatás egyik indokaként a nemzetgazdaságot érintő energia-gazdaságossági érvekre hivatkozik, hazai körülményeink között legalább is felülvizsgálatra szorul. Természetesen nem a közúti szállításokkal szemben, hanem a vasút és a belvízi hajózás összehasonlításakor. Ráadásul azok az árucsoportok, amelyek alkalmasak a vízi úton való szállításra, jelentős részben átfedésben vannak a vasúton potenciálisan elszállítható árucsoportokkal, ami különösen kiélezi a versenyt a két szállítási mód között.

Mivel a magyar vasút a rendszerváltó évek alatt a hajózáshoz

hasonló piaci veszteséget élt át az áruszállításban, kapacitások szempontjából képes, gazdaságossági szempontok miatt pedig kénytelen minél nagyobb arányban a maga számára is megszerzeni a potenciális többletszállításokat. Amennyiben vasúton mindenképpen rendelkezésre álló (vagy mindenképpen felújítandó) kapacitásokat hagyunk kihasználatlanul, míg a vízi szállítás lehetőségét meg kell teremteni, egy esetleges áru-átterelés költségoldalán ezt is figyelembe kell venni. A költségekkel szemben viszont nem a vízi szállítás többletbevételei állnak, hanem egy egyenleg, ahol számításba kell venni a vasúton kiesett bevételt is.

Mivel a vízi szállítás potenciális területe az export-import és a tranzitszállítás, más szempontokra is figyelni kell.

- *Tranzitszállításban* a vasúton akkor is bevétel fog jelentkezni, ha a liberalizált piacon nem a MÁV, hanem külföldi társaság továbbítja az árut. A Duna nemzetközi státusza miatt víziút esetében ez nem így van, a Dunán átbocsátott áru ilyen esetben semmiféle jövedelmet az országnak nem jelent.

- *Az import* esetében a szállítási költség egy nem-vám jellegű korlátot jelent. Mint az közismert, a vámoknak eredetileg nem az az elsődleges funkciójuk, hogy a költségvetés számára bevételt hozzanak, hanem a hazai termelés és szolgáltatások egyfajta védelme. Amikor az EU-csatlakozás miatt a védővámokat le kell bontani, fokozott jelentőségre tesznek szert a nem-vám jellegű, ezért megmaradó "ellenállások". Ilyen "ellenállás" a szállítási költség is. (ami tehát bevételt nem hoz, de a vám védőfunkcióját részben ellátja). Az import ezen az úton történő olcsóbbá tétele nem a mi érdekünk, hanem azoké, akik az árujukat itt szeretnék eladni.

- *Az exportszállítások* esetében

a helyzet fordított, itt valóban a hazai termelő lehetőségeit segíti, az akciórádiust növeli az a lehetőség, ha a szállítási költség egy része megtakarítható.

Összességében azt látjuk, hogy a szállítási költség hatása sokrétű és a külkereskedelmet a forint le- (vagy fel-) értékeléshez hasonló differenciáltsággal érinti, a vele kapcsolatos érvelést is célszerű lenne ennek megfelelő áttekintő számításokkal alátámasztani.

### Környezeti kérdések és externáliák

A környezeti előnyöket hagyományosan az egyes környezeti elemekre kifejtett terheléssel szokták összehasonlítani. Ide tartozik a levegő, a víz, a föld és termőtalaj, (az élővilág,) illetve a zajterhelés.

A környezeti hatásokkal összevontan, az externális hatások között szokás számításba venni a baleseteket, nem szokták viszont felsorolni a kényelmet, a rugalmasságot, az idővesztéséget, és a megbízhatóságot. Vagyis általában szerepelnek olyan externális hatások, amelyeket a víziközlekedés *előnyeiként* tartunk számon (környezetbarátság és biztonság) de kimarad azon tényezők számszerűsítése, amelyek a *hátrányok* között szerepelnek (lassúság, kisebb megbízhatóság).

Bár a német források a vízi szállítás esetében a vasúthoz képest jelentősen kisebb vonóerő-igénnyel és fajlagos üzemanyag-felhasználással kalkulálnak, *levegőszennyezés* tekintetében a belvízi szállítás még így sem bizonyul jobbnak a vasútnál. A jelenlegi hazai helyzetben, ahol a belvízi áruszállítás fajlagos üzemanyag-felhasználása kétszerese vasút hasonló értékének, a levegőszennyező hatás is arányosan nagyobb lehet.

A többi környezeti mutatót illetően a vízi közlekedés előnye



tetes, azonban itt sem indokolatlanul néhány megjegyzést tenni. A víz- és talajszennyezést valamint a zajhatást a víziközlekedés esetében sokszor nullának tekintik. Ezzel szemben az üzemanyagfelhasználással kapcsolatos *vízszennyezést*, a járművek tisztításával kapcsolatos vízszennyezést vagy a kikötői tevékenységből eredő vízszennyezést egyáltalán nem indokolt elhanyagolni, és egyáltalán nem tűnik meggyőzőnek, hogy ez (átkm-re vetítve) jelentősen kisebb lenne, mint a vasút esetében. Ezen túlmenően a hajózás érdekében folytatott mederszabályozás is vízszennyezéssel jár. Ha pedig a hajózás érdekében jelentősen megváltoztatják a folyási körülményeket, például duzzasztással lelassítják a folyót és ezáltal megváltozik annak öntisztulóképessége, ennek a hatása ugyanolyan, mintha a folyót *jelentős* többletvízszennyezés érte volna, hiszen a korábban gondot nem okozó mértékű szennyeződés is mesterseges tisztításra szorul. Itt kell utalni arra is, hogy, ha a duzzasztás következtében veszélybe kerülnek az ivóvízkészletek, a hajózás ezért is olyan arányban felelős, amilyen mértékben maga is igényli a folyam szabályozásának az adott módját.

*A föld- és a termőföld védelme* esetében is csak az egyik tényező a hulladékkal történő talajszennyezés, amiben a szárazföldi közlekedési módokhoz képest valóban kisebb a vízi közlekedés szerepe. Ugyanakkor a *területfoglalás* illetve a termőterület elfoglalása csak addig tekinthető elhanyagolhatónak, amíg a folyó medrét nem kell a hajózás érdekében megváltoztatni. Abban a pillanatban, amikor akár oldalcsatornában, akár felduzzasztott mederben oldható csak meg a hajózás, a területfoglalás nagy, és jelentősen meghaladja a vasútét, sőt meghaladja az ennek két-háromszorosát kitevő közút területfoglalását is.

A *zajhatással* kapcsolatban is meg kell jegyezni, hogy bár az nem jelentős, nem tekinthető nullának. A vízpartok üdülőkörnyezete számára például a szorgalmazott éjszakai szállítások zajterhelés-növekedéssel is járhatnak. Itt kell számításba venni a kikötők és esetleg a hajógyártás, -javítás ipari tevékenységét is, továbbá a hajózás érdekében folyó mederszabályozási, mederépítési tevékenységnek a zajhatását is.

A *baleseti károkat* német felmérések a vasúthoz képest *egy*, a közúthoz képest *két* nagyságrenddel kisebbnek mutatják. A vonatkozó német statisztikát nincs okunk kétségbevonni, de itt is megjegyzendő, hogy az eddigi tapasztalatok szerint a zsilipelési műveletek nem a balesetek csökkentése, hanem inkább a kockázat növekedése irányában mozdítják el a képet, és az sem tekinthető pozitív fejleménynek, ha a baleseti veszélyek csökkentése érdekében a kishajók közlekedését meg kellett tiltani az erőművel érintett Duna-szakaszon. (Ilyen alapon a hajózás *teljes* megszüntetésével a /hajózási/ baleseti statisztika kétségtelenül még tovább lenne javítható.)

### Az állam szerepe

A magyar állam szerepével kapcsolatban a hajózási szakma gyakran hivatkozik a "fejlett Nyugat" gyakorlatára. Az előzőekben utaltunk rá, hogy a nyugat-európai adatokból lényegében három ország, Hollandia, Németország és Belgium adatai emelkednek ki, a többi országot illetően sem az arányok, sem a tendenciák nem különböznek alapvetően a hazai helyzettől, (vagy, ha igen, éppen az ellentétes irányban).

Az a tény, hogy a folyamatos működés a hajózási nagyhatalmak esetében *állami támogatásban* részesül, arra mutat, hogy a hajózás önmagában még ilyen jelentős hagyományú országokban sem képes gazdaságos ágazatként

működni. Az állam azonban ilyen nagy ágazatokat nem engedhet egyik napról a másikra összeomlani: éppen ennek elkerülésére folyamodik a támogatás eszközeihez, beleértve a kapacitások leépítésének a támogatását is. Egyáltalán nem helytálló az az érv, amelyik a támogatás mögött valamiféle rejtett profitot sejt és erre hivatkozva kíván a magyar hajózás felfuttatása mellett érvelni. Nem is tűnik túl logikusnak: piaci folyamatok ellenében, jelentős állami támogatással felfejleszteni a hajózást, hogy nálunk is olyan nagy legyen, amit azután nem lehet sorsára hagyni, és működésében is támogatni kell (a nyugati példa szerint).

Az állam szerepének kijelölése lett volna a közlekedéspolitika egyik feladata. A hajózás érdekében írott tanulmányok gyakran ragadnak ki hivatkozásképpen mondatokat az 1996-ban elfogadott magyar közlekedéspolitikából. A közlekedéspolitika megállapításaira vonatkozó hivatkozás teljesen indokolt lenne, ha:

- a feladat nem éppen e megállapítás esetleges felülvizsgálata lenne;

- ha az azóta eltelt két évben minden más jelentős közlekedési döntés a közlekedéspolitika szellemében járt volna el. Ezzel szemben a közlekedéspolitikától való eltérés nyilvánvaló pl.

- a vasúttal kapcsolatban készülő új stratégia esetében,

- a szlovéniai vasútvonal építésével kapcsolatban,

- az autópálya-építés forrásai tekintetében,

- a gyorsforgalmi hálózat megváltoztatásában (a fővárost elkerülő 8-as vonal helyett a sugaras irányú 6-os megjelenése)

- a metróépítés megjelenése esetében.

Ezek tükrében nehezen állítható, hogy a közlekedéspolitika olyan szilárd alapokat fektetett le az elkövetkezendő évtized fejlesztéseire vonatkozóan, aminek a felülbírálati időszerűtlen lenne.



### A logisztikai szemléletmódról

A kikötők tárgyalásának általános kereteként újabb hazai megközelítések egy logisztikai indokolásból indulnak ki, miszerint a kikötőknek csak egyik funkciója, (nem is feltétlenül a legjövedelmezőbb) hogy szárazföldi-vízi kapcsolatot létesítenek: ennél fontosabb e létesítmények áru gyűjtő és -elosztó, sőt -feldolgozó logisztikai központ szerepe.

A megközelítés elfogadható, és egyben megkerüli azt a kellemetlen kérdést, miszerint kellenek-e kikötői fejlesztések egy hanyatló hajózáshoz? Ha a kikötő nem a folyóra tekint, akár el is hanyagolható átmenetileg a kikötői funkciója, és ráérünk akkor visszatérni rá, ha azt a hajózás igényli. Ebben az esetben a kikötőket nem a hajózási, hanem az országos logisztikai rendszerbe kell beilleszteni, és onnan eredeztethető létjogosultságuk.

Ebben az esetben viszont a logisztikai rendszer átfogó végiggondolása és hazai érdekviszonyok közé illesztése nem takarítható meg. Nem tartozik ugyanis a bizonyítás nélkül elfogadható axiómák közé, hogy feltétlen nemzeti érdekünk lenne minél több árukezelő és raktározási telephely kiépítése és felkínálása. Nemrég egy újságcikkben panaszkodott egy magyar külkereskedő arról, hogy mivel Oroszországban a magyar áruknak nincs raktárbázisuk, a magyar exportőrök rugalmatlaná válnak, lemaradnak azokkal a versenytársakkal szemben, akik az igényeket ilyen helyi raktárból képesek kiszolgálni. Világos, hogy az *exportálni szándékozó külföldinek az érdeke az, hogy a helyi termelőhöz hasonlóan közel helyezhesse el a készleteit a potenciális piachoz.*

Nem következik ebből, hogy meg kellene akadályoznunk, ha valaki Magyarországon ilyen bá-

zist akar kiépíteni magának. Azt azonban főleg gondolnunk, hogy feltétlenül a magyar adófizető pénzén kellene e bázisokat nagy számban kiépíteni.

### Nemzetközi kötelezettségek és pressziók

Az Európai Unió közlekedésre vonatkozó koncepciói és ajánlásai között jelentős súlyt kap az az alapelv, hogy a szállítás igénybevevőinek meg kell fizetniük a szállítási szolgáltatás teljes, internális és externális költségét. Egyetérthetünk azzal, hogy ezt az elvet kell kiindulásnak tekinteni, és hogy ezen elv következetes alkalmazása kedvező lenne egy valóban racionális mértékű belvízi áruszállítás kialakulásához.

Mindazok az érvek, amelyek állami segítséggel medret, kikötőt, hajóparkot (150 Md Ft) továbbá működési támogatást kívánnak biztosítani a hajózás fejlesztéséhez, és cserébe az export-import forgalom vasúti tarifáihoz képesti 2 Ft/átkm fuvarozói megtakarításból (!) évi 25 Md Ft *jövedelmet* ígérennek az államtól, más logikában fogantak. Világosan kell látni, hogy nem lehet az EU követelményeket kizárólag ijesztgetésre használni, majd erre hivatkozva azokkal elmentéses igényeket elfogadtatni.

### A szállítási igényesség trendvonala

Ha a szállítási teljesítmények és a GDP összefüggését nemzetközi összehasonlításban nézzük meg (ahogy azt Major Iván megtette a nyolcvanas évek elején) akkor világosan bemutatható, hogy az államszocialista gazdaságokban (többek között a piac hiánya, a központilag tervezett árak, a redisztribúcióhoz kapcsolódó monopol-pozíciók, az olcsó energia- és szállítási tarifák követke-

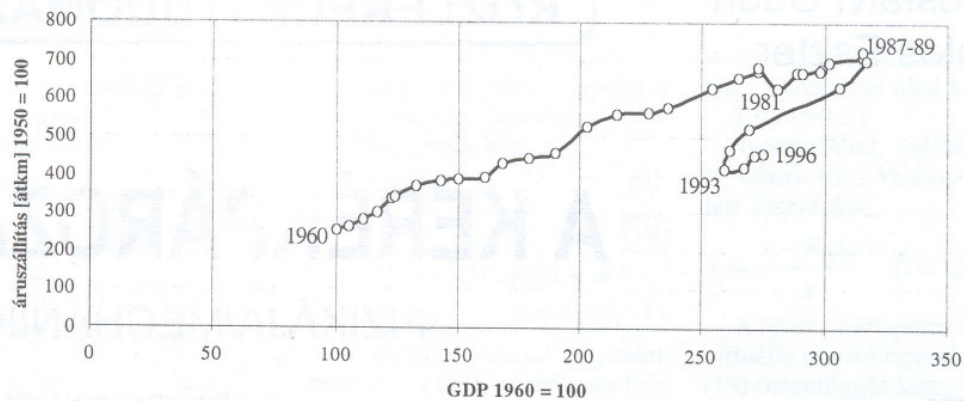
tében) azonos termelési volumenhez (és -növekményhez) a piaccgazdaságokhoz képest magasabb szállítási teljesítmények (teljesítmény-növekmények) kapcsolódtak, azaz a termelés szállítási igényessége nagyobb volt, mint a piacgazdaságokban. (Ugyanez igaz az energiaigényességre is).

A 2. ábrán jól megfigyelhető, hogyan alakult a magyar GDP és a szállítási teljesítmények egymáshoz viszonyított növekedése az elmúlt négy évtizedben. 1960 és 1980 között (a négy-öt éves szolid hullámzástól eltekintve) lényegében a GDP-vel arányos szállítási teljesítménynövekedés, a 80-as évtizedben a korábbinál lassabban növekvő GDP-hez képest is lassan, de még növekvő szállítások; 1989 és 1993 között visszaeső GDP és ennél jobban visszaeső szállítások, (a GDP 1978-as, az áruszállítás 1969-es szintre esik vissza), azóta lassan növekedő GDP, ennél talán valamivel erősebben növekedő áruszállítás jellemzi az időszakot.

Ha a mai helyzetből az áruszállítások (illetve a szállítási igényesség) az 1960-80 vagy akár az 1980-88 között érvényes trendnek megfelelő szintre rendeződne vissza, az egyáltalán nem lenne olyan pozitív fejlemény, mint ahogy azt a szállítási ágazaton belül várják és értékelik. Ez ugyanis azt jelentené, hogy a korábbi nemzeti jövedelmet csak a korábbiaknak megfelelő (energia- és) szállítási igényes termeléssel tudjuk megtermelni, sőt e jövedelem növelését is csak ugyanilyen struktúrában vagyunk képesek elérni. Ezzel szemben éppen egy laposabb pályára való átállás lenne kívánatos: nevezetesen amikor a fenti 2. ábrában a gazdaság fejlődésnek indul, a GDP növekszik, ám a szállítások nem csak, hogy a korábbi trendvonalra nem kapaszkodnak vissza, de annak meredekségét sem érik el

2 Dr. Nadas Péter: Belvízi és tengeri hajózás. In: Infrastruktúra. Az EU-csatlakozással kapcsolatos stratégiai kérdések II. Eutópai Tükör Műhelytanulmányok. Integrációs Stratégiai Munkacsoport 32. köt. Budapest, 1997 (37. old.)





Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv 1996 KSH, 1997, az 1983-96 közötti áruszállítás esetében Közlekedési adatok 1984-1996. Infrastruktúra, KHVM 1997 Budapest

2. ábra. Az áruszállítás és a GDP alakulásának összefüggése Magyarországon

### Összefoglaló hipotézis

Az előadottak alapján mindenképpen indokolt volna részletesen elemezni néhány itt felmerült kérdést. - Mi az oka annak, hogy a hazai folyamatok nem igazolják a német becsléseket, vajon a becslésekkel, vagy a folyamatokkal van-e a baj?

- Milyen lehetőségek vannak az "igénybevevő fizessen" uniós javaslatok hazai érvényesítésére?
- Kik a dunai hajózás tényleges igénybevevői és hogyan fogják megfizetni a költségeket?
- Mit jelent az externális költség számításbavétele a hajózásban?
- Vajon a Duna duzzasztása akkor is számításbajövő hajózási megoldás, ha a költségeit is ki kell fizetni?
- És mekkorák ennek az externális költségei?

Az eddigi áttekintés alapján nem sikerült eloszlatni azt a

gyanunkat, miszerint a Duna mint víziút kiépítése gazdasági szempontból csak mértéktartó beruházásokat indokol, a magyar kikötőfejlesztés ugyancsak szerény mértékű beruházásokat bír el, és ezzel arányos lehet a hajópark fejlesztése is. Visszaulva a Bevezetésben felvetett forgatókönyvekre, az ott (ac)-vel jelzett megfogalmazás tekinthető maximumnak.

(ac) a folyamatokat elemezve meghatározzuk azokat a részterületeket, ahol egy gazdaságilag indokolható fejlesztés megállíthatja a romlást, meghatározva a hajózásnak a közlekedési munkamegosztáson belüli szerepét, ezen belül fenntarthatóvá téve a működést. ("szelektív fejlesztés")

Célszerű ehhez hozzátenni, hogy gazdaságon kívüli szempontok figyelembevételével az értékelésen módosíthat. Ilyen, gazdasá-

gon túlmutató szempontok lehetnek a korábban tárgyalt környezeti és nemzetközi összefüggések. Azt is látni kell azonban, hogy sem a környezeti, sem a nemzetközi kötelezettségeket illető érvek nem intézhetők el néhány közhelyen alapuló általánosítással, ellenkezőleg, ezek a megközelítések is részletesen elemzendők lennének. Továbbmenőleg, az elemzés nem végezhető el a többi alágazat szerepét is tekintetbe vevő közlekedéspolitikai áttekintés nélkül sem.

(bb) a nemzetközi kötelezettségeket saját érdekeinket is tudatosítva és ennek megfelelő ütemben, (nemzeti) gazdaságossági szempontok mérlegelésével teljesítjük ("nem eszik olyan forrón").

Hangsúlyozni kell, hogy e konklúzió hipotetikus, és a szükséges elemzések megkezdésére, nem pedig azok lezárására vonatkozik.



# Közlekedés- tudományi szemle

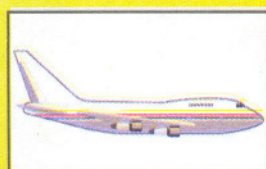
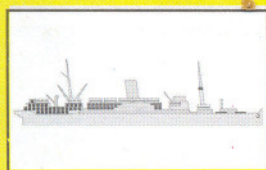
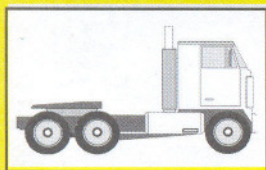
**8.**

**1999**

**augusztus**

**XLIX.**

**évfolyam**



---

**Új transzeurázsiai vasúti összeköttetések**

---

**A belvízi áruszállítás jövője**

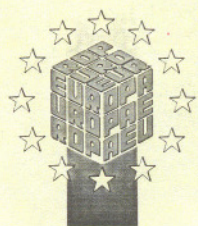
---

**100 éves a vasúti járműjavítás Debrecenben**

---

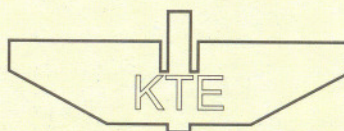
**EU-MELLÉKLET**

---



**EU-konform vasúti elektronikus adatcsere  
kialakítása**

---



**A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA**