



Schváb Zoltán, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára

Logisztikus Magyarország

A globális és lokális kereskedelmi kapcsolatok kiegyensúlyozott fejlesztése minden gazdaság érdeke. Minden árunak célba kell érnie, ez a kereskedelmi törekvések lényege. Minden árunak ott és úgy kell eljutnia a fogyasztókhöz, hogy az kölcsönösen gyümölcsöző megoldást jelentsen – ez a legnagyobb kihívás.

A tavalyi constantai napon úgy fejeztem be az előadásomat, hogy a magyar szakpolitikai kormányzat támogat minden lehetőséget, amely a tengeri kikötőkre kaput nyitó közúti és környezetkímélő vasúti folyosók létrehozásához, a víziutak fejlesztéséhez vezet. Magyarországon a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégiát is a közös fenntarthatósági, környezet- és klímavédelmi politikákra alapozva dolgozzuk ki. A kereskedelmi kapcsolatok bővítése megköveteli a közlekedési és infokommunikációs infrastruktúrát folyamatos fejlesztését. A tavalyi konferencián a tengeri és a belvízi áru fuvarozás összeköttetések fejlesztési irányairól beszéltem. Ma szeretném a közlekedési szakpolitika, a logisztika és a vasúti szállítások szempontjait is megvizsgálni.

A magyar közlekedési szakpolitika a globális gazdasági verseny keretei között a fejlesztési források maximális kihasználására és ésszerű felhasználására törekszik. A logisztika világában – mint a gazdasági élet számos más területén – egyszerre zajlik egy globális, számos regionális és még több lokális verseny. E párhuzamos versenyfutások célja közös: mindegyik a tőkéért, a beruházásokért, a fejlesztésekért, a munkahelyekért folyik.

Miközben minden ország, régió, város és szolgáltató a logisztikai központtá válás vágyát tűzi zászlajára, a logisztikai csomópontok alapvetően piaci, üzleti alapon alakulnak ki. Egy-egy termelő- vagy kereskedelmi vállalat vonzza a logisztikai szolgáltatókat, és ez a hatás üzleti és földrajzi értelemben is megjelenik. Azt kell tehát helyesen felmérnünk, hogy Magyarország kedvező adottságaiból és korlátozott lehetőségeiből kiindulva hol találkozhat leginkább a hazai kínálat a nemzetközi kereslettel. A magyar logisztikai szakma kibontakozásában, útkeresésében fontos a szakmai párbeszéd meglé-

te, a szakmai javaslatok megvitatása, az érdemi megoldások kidolgozása, végigvitele.

A közlekedés és a szállítás kulcsfontosságú szerepet játszik a gazdaságban és a társadalomban, virágzó gazdasági élet elképzelhetetlen hatékony közlekedési rendszer nélkül. Jelentősége messze túlmutat azon a részarányon, amit a szállítási ágazatok képviselnek a magyar gazdaság összteljesítményében: a szállítás és a raktározás nemzetgazdasági aránya a nemzetgazdaság bruttó hozzáadott értékében 6,2 százalék, a foglalkoztatottak számában 7,2 százalék, és itt tevékenykedik a működő vállalkozások 4–5 százaléka. A 4 fő feletti vállalkozások, a költségvetési, társadalombiztosítási és nonprofit szervezetek adatai alapján a nemzetgazdaság összes beruházásának 14 százaléka itt valósult meg.

A magyar közlekedési kormányzat esetében is fontos és hatékony eszköz a közlekedésdiplomácia által nyújtott üzleti lehetőségek feltárása, szakmai érdekek képviselete, a magyar vállalatok, vállalkozások számára új piacok felkutatása. A magyar közlekedésdiplomácia logisztikai szempontú aktivitását mutatja, hogy a szállítási ágazatok a szolgáltatások külkereskedelmi forgalmából 20 százalékkal részesednek, arányuk az exportban évek óta 20 százalék körüli, az importon belül 16–19 százalék között változik. A szállítás azon kevés szolgáltatásfajta egyike, amelyikre rendszeresen éves aktívum jellemző.

Az európai országok versenyképességi indexének alakulása is azt a tényt támasztja alá, hogy az országok versenyében az együttműködő gazdaságok tudnak eredményesebbek lenni. A piaci trendek ismeretében az elmúlt időszakban az egyes országok közlekedési szektorai egyre intenzívebben keresik a lehetőségeket a saját piaci részesedésük növelésére. A megvalósítás

eszköze a víziutak használata mellett a szárazföldi szállításoknak a termelő- és áruelosztó tevékenység vasúttalapú logisztikájának biztosítása és a forgalom – kiemelten a tranzit – vasútra terelése. Szárazföldön a vasút jelenti a legjobb megoldást, ha nagy távolságra, nagy mennyiségben, biztonságosan, versenyképes áron, energiahatékony és környezetkímélő módon kívánják az árut eljuttatni az egyik helyről a másikra.

Hazánk az európai nyugat-keleti és észak-déli közlekedési vonalak egyik találkozási területe, sugaras vasúthálózata kedvező adottságokkal rendelkezik a tranzitforgalom lebonyolítására. Az áruszállítási teljesítmények túlnyomó részét a nemzetközi forgalom adja, kihasználva az országot átszelő vasúti közlekedési folyosókat és a záhonyi átrakási lehetőségeket is. Ez jelentheti a kibontakozás útját, ez eredményezheti a magyar közlekedésdiplomácia sikerét is.

A vasút szerepének is vannak azonban korlátai. Jelenleg a konténeres áruszállítás szinte kizárólagosan vízen történik Európa és Ázsia között. A világ tíz legnagyobb konténeres áruforgalmat lebonyolító kikötőjének első hat helyén ázsiai városok találhatók, ezek közül három kínai. A termékek széles skálája miatt azonban a vízi és a légi szállítás egyre kevésbé tudja megfelelő színvonalon kielégíteni a keletkező igényeket. Ugyanakkor a vasút a repülővel történő szállítással szemben az eljutási idő, a vízi szállítással szemben pedig az ár tekintetében nem képes felvenni a versenyt.

A szállítás meghatározója az áruk konténerizáltsága, ez az európai import esetében jelentősen meghaladja az 50 százalékot. Az export esetében a régióban a legkisebb konténerizáltsággal Lengyelország rendelkezik (25 százalék), míg a legnagyobb Magyarországon (75 százalék). A hajók befogadóképessége azonban csak erősen korlátozottan növelhető a hajóépítés hatalmas beruházási költségei miatt; az ekkora hajók fogadására és kiszolgálására alkalmas kikötők fejlesztésének költségei miatt; az útvonalak bizonyos szakaszain (főleg a csatornákon) túl nagy méretű hajók nem tudnak átkelni, ezért hosszabb úton kell haladniuk,

vagy növelni kell a csatornák áteresztőképességét; csökken a hajók szállítási rugalmassága; növekszik az áru gyűjtés és az elosztás ideje. A hatalmas távolság miatt új útvonalak kialakítása nagyon költséges lenne, ezért a már meglévő szállítási útvonalak fejlesztésére irányul a figyelem.

Ami a vasút versenyelőnyét illeti, Oroszország a szárazföldi híd Ázsia és Európa között. A transzszibériai vasútvonal villamosítása Moszkvától egészen a Csendes-óceánig 2002-ben befejeződött. Ezt követően olyan információs rendszer épült ki, amellyel az egész útvonalon megvalósítható a valós idejű árukövetési rendszer. Dél-Koreából, Sanghajból és Kína északi területeiről az Európába történő szállítás esetén a transzszibériai útvonal kedvezőbb lehet, mint a vízi fuvarozás, Kína déli területei azonban továbbra is a vízi szállítást fogják választani. Valószínűleg ki fog alakulni egyfajta árverseny a két útvonal között, amely később egy egyensúlyi helyzetet, egészséges munkamegosztást teremthet.

Miközben a konténerforgalom legnagyobb része várhatóan továbbra is vízen fog történni, van és lesz létjogosultsága a vasúti szállításnak is. A vízi útvonalak túlszűfoltak, és egyre több időt vesz igénybe az egy-egy csatornán történő átkelés. Ugyanakkor a vasút jelenlegi állapota és a technika adta lehetőségek messze nincsenek összhangban. Különböző koordinált fejlesztésekkel a vasúti szállítás időszükséglete gyorsabban és költséghatékonyabban csökkenthető, mint a vízi szállításoké. A jelenlegi eurázsiai áruforgalom 1–2 százalékának vasútra terelése a vasúti áru fuvarozási volumen megkétszereződését eredményezheti. A vasút nagy előnye a kedvezőbb szállítási idő. Hajóval, majd Európán belül vasúti szállítással Sanghaj és Bécs között 45 nap az út, vonattal mindez a harmadára, 13–15 napra csökkenthető. Ráadásul ha a vonatban lévő áru értéke elér egy küszöbszintet, akkor a kamatköltségek miatt már pénzügyileg is megéri a vasutat választani.

Árutonnan-kilométerben mért adatok szerint a magyarországi vasutak által 2012-ben lebonyolított külkereskedelmi forgalom több mint 75 százaléka az Európai Unióba irányult. A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2012. évi nemzetközi forgalmat tekintve is Ausztria, Szlovákia, Németország és Olaszország, az unión kívüli országok közül Ukrajna, Oroszország és Horvátország. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontja Románia, Németország, Görögország, Horvátország és Szlovénia. A tranzitárakat feladó országok sorát Lengyelország, Románia, Ausztria és Szlovákia vezeti. A vasúti áruszállítási szolgáltatás liberalizálásának következtében a két tradicionális vasúttársaság mellett a kisebb vasúttársaságok piaci részesedése 15 százalékot ért el, és folyamatosan növekszik. A kisebb vasúttársaságok meghatározott piaci szegmensekben (például irányvonatok közlekedtetésében) voltak aktívak. A nemzetközi szállítás túlnyomó része a külföldre irányuló, illetve a külföldről érkező szállítások során realizálódott.

A korszerű közlekedéspolitika a mobilizációs igények lehető leghatékonyabb kielégítése mellett legalább egyenértékű törekvésként kezeli az energiatakarékossági, klímavédelmi szempontok érvényesítését. Ennek megfelelően a környezetkímélő és energiahatékony alternatívák, a vasút és a vízi közlekedés versenyhelyzetének megerősítése a nemzetközi és hazai szakpolitikák elsődleges céljai. A Duna mint Európa második leghosszabb folyója lehetőséget adna környezetbarát belvízi áruszállításra a magyarországi szakaszon. A kedvező természeti adottságokkal rendelkező EU-tagországokban a magyarországinál jóval magasabb ennek a szállítási módozatnak az aránya.

A hazai folyóink közül egyedül a Duna alkalmas nemzetközi hajóforgalomra. A Duna magyarországi szakaszát – a magyaron kívül – főként német, román, ukrán, bolgár, osztrák és holland felségjelű hajók használják. A Dunán Magyarországra behozott áruk közel fele (46 százalék) romániai kikötőkből, közel egynegyede Ausztriából, 9 százaléka Ukrajnából, 8 százaléka Hollandiából érkezett. A magyar export legfontosabb belvízi célállomásai német kikötők voltak 26 százalék részesedéssel. Ausztria részesedése 25, Romániáé 21 százalék a kiviteli rangsor 2. és 3. helyén. A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magában foglaló szállítási láncnak, a belvízi kikötőkben ki-, illetve berakott áruk döntő hányada vonaton, tehergépkocsin vagy egy másik – tengerjáró – hajón jut el a végső felhasználóhoz. A Dunán szállított áruk negyede mezőgazdasági termék volt, a magyar export nagy részét, 60 százalékát is ez az árucsoport tette ki.

A közösségi és a hazai stratégia összhangjának megteremtése a korszerű Nemzeti Közlekedési Stratégia alapja. A magyar szakpolitikai kormányzat a közösségi stratégiaalkotáshoz időben és szemléletben is alkalmazkodva megkezdte a szakstratégia kidolgozását. Az Európai Unió egyeztetés alatt álló közlekedéspolitikai Fehér Könyvében ambiciózus vállalásokat kezdeményez. A dokumentum szerint 2030-ra a 300 km feletti közúti áruszállítások 30 százalékát, 2050-re több mint felét vasútra vagy vízi útra kell áttéríteni. 2030-ra a jelenlegi nagy sebességű vasúthálózat megháromszorozása, 2050-re teljes kiépítése a cél, hogy addigra a közepes távolságú utazások többsége vasúton történjen. 2030-ra EU-szerte intermodális TEN-T törzshálózat, 2050-re magas minőségű és nagy kapacitású hálózat létrehozása van előírva, 2050-re pedig az összes törzshálózati repülőtér összekötése – lehetőleg nagy sebességű – vasúttal, valamennyi törzshálózati tengeri kikötő pedig megfelelően kapcsolódjon a vasúti és – ahol lehet – a belvízi hálózathoz.

A transeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztéséről szóló rendelettervezet Magyarország és a közép-európai régió számára közlekedéspolitikai és gazdasági szempontból egyaránt nagy jelentőségű jogszabály-javaslat. A tervezet a közlekedési infrastruktúrafejlesztések kiindulópontjaként egy kétszintű hálózat bevezetését kezdeményezi, amely a teljes uniós közlekedési hálózatot magában foglaló átfogó hálózathoz és annak részeként a legmagasabb uniós hozzáadott értéket megjelenítő vonalakat tartalmazó törzshálózathoz áll. A rendelettervezet megfogalmazása szerint az új törzshálózati folyosók implementációs eszközökként lefedik a törzshálózat legfontosabb, határokon átvelő, nagy távolságú közlekedési áramlatait.

Összefoglalóan elmondhatjuk, az utóbbi két évtizedben sokat javultak Magyarország és a közép-európai régió kelet-nyugati irányú közlekedési lehetőségei. Nagyrészt azonban hiányoznak még a régió országai és a tengeri kikötők közötti észak-déli közúti és vasúti hálózati elemek. Az Orient áru fuvarozási folyosó Prágából Bécs és Pozsony, majd Budapest érintésével jut el Bukaresten keresztül Constantáig, illetve Vidinen és Szófián át Athénig. A teherkorridor létesítésére vonatkozó uniós előírások az adott műszaki paraméterek mellett kívánják minél magasabb szintre emelni a szolgáltatási színvonalat. A magyar közlekedési kormányzat minden lehetséges fórumon megerősíti érdekelttségét a kelet-nyugati és az észak-déli irányú közös közlekedésfejlesztési projekteken.