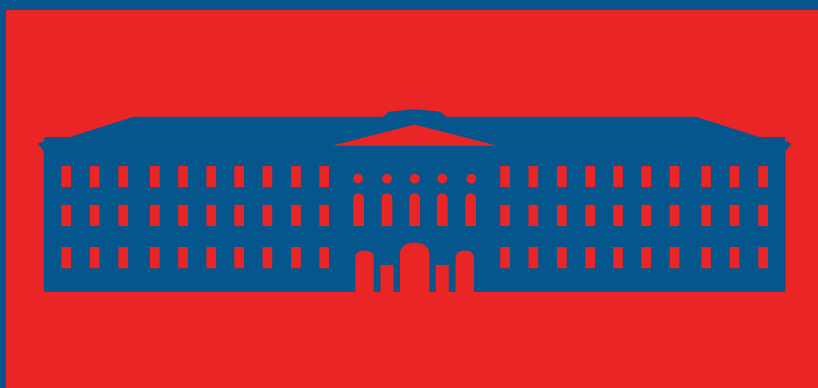


Potóczyki György

# Közlekedéspolitikai



Dialóg Campus



Potóczyki György

# KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

A kiadvány a KÖFOP-2.1.1-VEKOP-15-2016-00001 „A közszolgáltatás komplex kompetencia, életpálya-program és oktatás technológiai fejlesztése” című projekt keretében jelent meg.

Szerző  
Dr. Potóczki György

Szakmai lektor  
Dr. Menich Péter

Olvasószerkesztő  
Bedecs László

© Dialóg Campus Kiadó, 2017

© A szerző, 2017

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a kiadó írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható, elektronikus rendszerek felhasználásával nem dolgozható fel, azokban nem tárolható, azokkal nem sokszorosítható és nem terjeszthető.

# TARTALOM

|  |    |
|--|----|
| <b>1. BEVEZETÉS</b> .....  | 5  |
| <b>2. A KÖZLEKEDÉSRŐL ÁLTALÁBAN</b> .....  | 7  |
| 2.1. A közlekedés iránti szükségletek alapvető eredői.....                         | 7  |
| 2.2. Az ágazat helye, szerepe nemzetgazdaságunkban. A közlekedés sajátosságai..... | 8  |
| 2.3. Alapfelosztások, elemi szolgáltatások. A közlekedés infrastruktúrája .....    | 11 |
| 2.4. A közlekedés teljesítőképességi összetevői, környezeti hatásai .....          | 16 |
| 2.5. Alágazati jellemzők, közlekedési munkamegosztás .....                         | 20 |
| <b>3. A HAZAI ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÁTTEKINTÉSE</b> .....              | 22 |
| 3.1. A magyar közlekedéspolitika történeti előzményei és jogi háttere.....         | 22 |
| 3.2. Az EU közlekedéspolitikájának rövid bemutatása .....                          | 29 |
| <b>4. A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA SÚLYPONTI TERÜLETEI</b> .....                           | 31 |
| 4.1. A közlekedéspolitikáról általában. Miért és hogyan? .....                     | 31 |
| 4.2. Az európai közlekedéspolitika fő törekvései .....                             | 32 |
| 4.3. A nemzeti közlekedési stratégia tömör áttekintése .....                       | 34 |
| <b>5. ÖSSZEFOGLALÁS</b> .....  | 37 |
| <b>JOGSZABÁLYTÁR</b> .....   | 38 |
| <b>MELLÉKLETEK</b> .....   | 39 |
| <b>IRODALOMJEGYZÉK</b> .....   | 46 |

# 1. BEVEZETÉS

A „közlekedéspolitika” mint továbbképzési tananyag egy speciális szakterületi ismeretanyag frissítését vagy pótlását tűzi ki célul, hiszen minden ismeretanyag korrekcióra szorul bizonyos időközönként. A közlekedés a – folyamatosan változó, fejlődő – gazdaságpolitika prominens részét képezi mind az Európai Unió egészében, mind hazánkban.

A közlekedés – elkerülhetetlenül és nyilvánvalóan, közvetlenül vagy közvetve – napi szinten érinti minden állampolgár és minden gazdasági társaság, intézet, intézmény, szervezet tevékenységét. Ennek nyilvánvaló oka az, hogy a termelés és a fogyasztás mind időben, mind térben jelentősen elkülönül egymástól, annak folyamatos összerendezése, szinkronizálása állandó társadalmi, gazdasági szükségletként definiálható. Mindig volt, van és lesz olyan termék (anyag, energia stb.), amelynek a termelése folyamatos, de a felhasználása szakaszos (vagy fordítva), ezért a kettő közötti tér- és időbeni eltérések kiegyenlítése nemcsak igény, hanem kötelezettség is. Ez a személyforgalmi vonatkozásokra (lakás, munkahely, vásárlás, egészségügy, oktatás, kultúra, sport stb.) hasonlóképpen értelmezhető. A helyváltoztatás – mint igény és szükséglet – történetileg az emberiség egyéni és társas létformáinak kezdetéig vezethető vissza, a társadalmi munkamegosztás fejlődésével pedig/viszont egyre fokozódó ellátási, elosztási kötelezettséggé válik.

A közlekedés tehát – akár annak személyforgalmi, akár árutovábbítási területét tekintjük – nem nélkülözhető, nem helyettesíthető, hiszen a közlekedés iránti szükséglet örök és állandó, a szakterület szolgáltatásainak mennyisége és minősége pedig nemcsak gazdasági, hanem politikai jelentőségű kérdés is.

A közlekedés – éppen a fent említett, kiemelt jelentősége miatt – nemzetgazdasági ágazat, és minden alágazata (közút, vasút, vízi, légi, csővezeték,<sup>1</sup> logisztikai központok) a nemzeti kritikus infrastruktúra (létfonosságú rendszerelem) része. A helyváltoztatás (legyen az személy- vagy teherforgalmi) nagy többségében alapvető ellátásokat érintő közügynek, közfeladatnak tekinthető, annak ellenére, hogy vannak egyéni közlekedési megoldások, kombinációk is (de ez utóbbiak is érintenek állami vagy önkormányzati közterületeket). Az idők folyamán, de leginkább az ipari forradalom kezdete óta a helyváltoztatásnak (személyek), illetve a küldemény- vagy árutovábbításnak (teherforgalom) sok megjelenési formája alakult ki, amelyet a gazdaság fejlődése, illetve a közigazgatási/jogi kezelhetőség igénye közösen alakított. Közismert tény: a gazdaság az alap, a jog a felépítmény. Ennek megfelelően képződtek újabb és újabb közlekedési fogalmak, szolgáltatási kategóriák: a közelmúltban az internet és a mobiltelefonja megjelenését követte terebélyesedő jogi szabályozás, most pedig talán a drónok és az elektromos meghajtású gépjárművek széleskörű elterjedése fog ilyen igényeket támasztani.

A közlekedés – a középkor óta – nem létezhetett elemi szabályozás, szervezett közigazgatás és szakmaorientált rendszerezés, fejlesztés nélkül. A 19. század második felében és a 20. század hajnalán megjelent – ma már fejlődéstörténetinek számító – mérőföldkövek (közúti-, vasúti-, légi jármű felfedezések), az új műszaki–technikai találmányok lökészerű terjedése, a tömeggyártás beindulása különösen megerősítették a közlekedésigazgatás szükségességét, a „harmonizált rendcsinálást”.

A közszolgálat közérdeket érvényesítő funkciójában tehát nyilvánvalóan helye van a közlekedésnek, ami társadalmi méretekben és földrajzi értelemben csak akkor „üzemelhet” rendezetten, ha közlekedéspolitikai iránymutatásai tudatosan felépítettek, széles körben ismertek, betartásuk pedig stratégiai, taktikai és operatív szinten folyamatos kötelezettséggé válik. A közlekedés tehát mind társadalmi, mind

<sup>1</sup> A csővezeték önálló közlekedési alágazatnak minősül, de a létfonosságú rendszerelemnél az energetikai ágazatba került besorolásra.

gazdasági értelemben „országosan beágyazott” közszolgáltatásnak minősül, esetleges üzemzavara, részleges kiesése, vagy teljes hiánya komoly, tovagyűrűző problémákat okozhat.<sup>2</sup> Közismert az is, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági fejlődésünk extenzív szakaszaiban fontos, intenzív szakaszaiban pedig meghatározó szerepet játszik. Alacsony fejlettség, rossz szerkezeti összetétel esetén bizonyítottan negatív tényezőként hat, ellenkező esetben viszont multiplikatorként (például telepítő tényezőként, beruházási feltételként, munkahelyteremtőként stb.) működik, dominál a versenyképesség alakulásában.<sup>3</sup> A közlekedés egymástól kölcsönösen függő hálózatok rendszere, de az összes többi nemzetgazdasági ágazattal kétoldalú interdependenciális kapcsolatban áll, vagyis – akaratunktól függetlenül is – meghatározó része mindennapjainknak.

A közlekedés szorosan összefügg az EU több alapelvével (árak, szolgáltatások szabad áramlása, vámunió, közlekedési rendszerek stb.), hazánk földrajzi elhelyezkedésével, a bennünket körülvevő szomszédos országok politikai, gazdasági státuszával, számos két- és többoldalú nemzetközi egyezményrel (szerződéssel), de különösen a hálózati és az infrastrukturális kérdésekkel. A közlekedéspolitikát – ami az általános gazdaságpolitika alárendeltségében értelmezendő – azért is kell „komolyan venni”, mert a közlekedési szükségletek állandóan növekednek a globalizációs világjelenség, a technikai fejlődés, a regionális munkamegosztás, valamint az emberi szokásrendszerek korrekciói okán.<sup>4</sup>

A szakanyag egyes fejezetei – a teljesség igénye nélkül – megkísérlik bemutatni a közlekedéspolitikai legfontosabb sajátosságait, a folyamatok összefüggésrendszerét.

<sup>2</sup> Lásd például az élelmiszer- vagy az alapanyag-ellátást, a munkába járást vagy az időjárás okozta nehézségeket.

<sup>3</sup> [1] 18.

<sup>4</sup> Napjainkban már nem kelt meglepetést, ha valaki 100-150 km távolságból jár naponta dolgozni, ahogy az sem, hogy a vidéki piacokon folyamatosan lehet mediterrán országokból származó gyümölcsöket kapni.

## 2. A KÖZLEKEDÉSRŐL ÁLTALÁBAN

### 2.1. A közlekedés iránti szükségletek alapvető eredői

A közlekedési rendszerek rendkívül összetettek,<sup>5</sup> valamennyi részük kapcsolatban áll a társadalom (a lakosság), a gazdaság szinte minden tagjával, a természeti környezettel, szerepük időben folyamatos és a mobilizáció előrehaladásával növekvő. A működési keretétől szolgáló közlekedési rendszerek – bár jól azonosítható részekből tevődnek össze – funkcionális, folyamati, műszaki és humán értelemben is egymásra utaltak, így az üzemeltetésükkel együtt járó kockázatok hatásai is tovagyűrűződnék. Tapasztalati úton megállapítható, hogy a közlekedési rendszerek igénybevételét a közlekedés önmaga általában kevésbé befolyásolja, annak ellenére, hogy a jobb minőségű, ütemesebb szolgáltatásai nyilvánvalóan vonzóbbak lennének az igénybevevők sokasága számára.

A közlekedés különböző szolgáltatásaira vonatkozó emberi vagy ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi, kulturális, sport stb. igények nemcsak szerteágazóak, de ingadozóak is, ezért azok részletező feltárása – területi okokból – nem is tartozik a jelen kiadvány tárgykörébe.<sup>6</sup> Ezért csak néhány szempont áttekintése szerepel az 1. számú táblázatban.

1. táblázat

*A közlekedés iránti szükségletek alapvető eredői*

| A közlekedés iránti szükségletek alapvető eredői |   |
|--|---|
| <b>Ipar</b>                                      | Alapanyag-, félkész termék-, késztermék-beszerezés, -feldolgozás, -elhelyezés. A távolságok, a volumenek, az időszakok változóak, a viszonylatok kiszámíthatóbbak, jellemző a folyamatosság és a tömegszerűség. A munkába járás és a hivatásforgalom magasabb, időbeni ütemezettség jobban tervezhető. Nagyobb mennyiségi és szolgáltatásminőségi igények jelentkeznek.   |
| <b>Mezőgazdaság</b>                              | Nehezebb az igénykalkuláció, hiszen a növénytermesztés és az állattenyésztés karakterisztikái speciálisak (területi szétszórtság, vetésforgók, felvásárlások, feldolgozóipar, exportpiaci bizonytalanságok, időjárásfüggés, magas szezonális volumeningadozások, nagyobb a speciális járművek foglalkoztatási részaránya), magasabb kitétség a rendkívüli események előfordulása idején. A munkába járás, a hivatásforgalom és szabadidős célú forgalomnövekmény alacsonyabb.   |
| <b>Kereskedelem</b>                              | A kereskedelmi igények összetettek, állandóak, ellátási kötelezettségek tekintetében kritikusak is válhatnak. Egyre inkább jellemző a szereplők számának csökkenése, az ellátási láncok kialakulása. A kereskedelmi folyamatok összetettsége (gyártó, nagykereskedelmek, kiskereskedelmek, üzlethálózat, fogyasztó) még a hagyományos esetekben is generál feladatokat.   |
| <b>Honvédelem</b>                                | A közlekedés és a honvédelem kapcsolatai történetileg is bemutatathatóak, különösen a nem kívánatos katonai mozgások, átcsoportosítások, polgári igénybevételek, gyakorlatok idején. A honvédelmi szempontok adott esetben felülírják a közlekedéspolitikát, aktuális igényekkel léphetnek fel a közlekedés minden ágazata, illetve üzemeltetője (fuvarozó, szállítványozó, közületi üzemeltető stb.) felé. Mértéke nehezen kalkulálható, leginkább a vasúti, illetve a közúti alágazatot és a körülvevő infrastruktúrát érinti. Rendkívüli jogrend <sup>7</sup> hatálybalépése esetén a közlekedés-ellátási, közreműködési kötelezettsége kibővíthet további szervezetekkel. Ilyen esetekben a közlekedésnek együtt kell működnie más rendészeti, önkormányzati szervezetekkel is. |
| <b>Kiegészítő szempontok</b>                     | Ide tartoznak a költségvetési szervek, a háttérintézmények, az érdekképviseletek, a civil szervezetek, a kamarák, a képviseletek stb. A folyamatos munkába járás, a közbeszerzési nagyságú önmagukban is méretes feladatot jelentenek a közlekedés részére. Egyre inkább számolni kell a globalizáció és a digitalizálás erősödő hatásaival. A biztonság és a környezetvédelem iránti igények kielégítése új technológiák (jármű- és árukövető rendszerek, küldeményazonosítás stb.) Bevezetését igényli.   |
| <b>Közvetlen emberi okok</b>                     | Jelentős eltérések tapasztalhatóak településméretenként <sup>8</sup> (az oktatás, egészségügy, kultúra, művelődés, sport, hivatali ügyintézés, nagyrendezvények, hétvégi-ünnepi forgalmak, a naponkénti ingázás stb. Területén).  |
| <b>Egyéb determinációk</b>                       | Terület, népsűrűség, gazdaságföldrajzi tényezők, infrastruktúra-fejlettség, gdp, exportvezérelt gazdaság, urbanizáció, régiós különbségek, turizmus stb.  |

*Forrás: A szerző saját szerkesztése*

<sup>5</sup> Ennek igazolására bőven elég megtekinteni például egy kis szakterületet érintő, közhasználatban lévő vasúti vagy autóbusz-menetrendet.

<sup>6</sup> A közlekedés iránti szükségletek felmérésének módszertana elérhető a szakirodalomban az érdeklődők számára.

<sup>7</sup> [2] Lásd az Alaptörvény megfelelő rendelkezéseit: 48–54. cikk, 40–44.

<sup>8</sup> Főváros, megyei jogú városok, járásszékhelyek, városok, nagyközségek, községek, kistelepülések, tanyavilág.

Az igazi megoldás természetesen az lehetne, ha a közlekedés iránti szükségletekhez tetelesen és optimalizált formában hozzá lehetne rendelni a térben és időben megfelelő kapacitásokat. Ettől sajnos még meglehetősen messze vagyunk, több okból.<sup>9</sup> Nem hagyható figyelmen kívül például az a körülmény, hogy a közösségi személyforgalmi szolgáltatások nagy része úgynevezett egyetemes közszolgáltatási szerződéseken alapul, ellentétben a teherforgalommal, ahol a piaci mechanizmusok sokkal kiterjedtebben működnek. Az egyéni közlekedési szükségletek teljesítése sokkal inkább az infrastruktúra, a közlekedésigazgatás, illetve a forgalomtechnikai megoldások fejlesztését igényelné.

## 2.2. Az ágazat helye, szerepe nemzetgazdaságunkban. A közlekedés sajátosságai

A közlekedés társadalmunk, gazdaságunk szerves része, szükségessége ősidők óta alapevidencia.

A közlekedés

- működőképessé teszi az ipart, mezőgazdaságot, kereskedelmet,
- összekapcsolja a kontinenseket, a nemzeteket, a régiókat, a településeket,
- lehetőséget ad az emberek millióinak saját lehetőségeiket messze meghaladó tevékenységekre,
- javítja a munkaerő mobilitást és a gazdasági versenyképességet,
- ösztönzi a működő tőke megjelenését,
- hozzájárul a területi egyenlőtlenségek csökkentéséhez, a foglalkoztatás bővítéséhez,
- lehetővé teszi a tér- és időbeli eltérések kezelését, a lakosság jobb életkörülményeinek megvalósítását.

Hazánk működése, fejlődése szempontjából a közlekedés alapvető fontosságú, ezen belül kulcskérdés az infrastruktúra mindenkori állapota és korszerűsítésének üteme. A közlekedés korszerűsítése meghatározóan hat a társadalmi–gazdasági folyamatokra, érdemi befolyást gyakorol az általános közérzetre. Magyarország Közép-Európában, annak is a Kárpát-medencei centrumában van, nemzetközi jelentőségű főközlekedési tengelyek metszéspontjaiban.

Az EU a világ összesített GDP-jének kb. 20–21%-át termeli (kissé csökkenő tendencia, jórészt az ázsiai növekedési ráták miatt), Magyarország az EU teljes GDP-jének kb. 1–1,2%-át realizálja.<sup>10</sup> A hazai GDP nominális összege forintban jelentősen (kb. ötszörösére), vásárlóerő paritáson több mint kétszeresére növekedett 1995–2015 között (lásd 1. számú melléklet). A hazai bruttó hozzáadott érték nemzetgazdaságon belüli közlekedés/szállítás, raktározás-/teljesítményaránya kb. 5–7% között mozog (lásd 2. számú melléklet). A megtermelt GDP kb. háromnegyede a fogyasztásra, egyötöde a felhalmozásra (beruházás, megtakarítás, készletezés) kerül felhasználásra általában, a maradék lényegileg a külkereskedelmi különbözet (lásd 3. számú melléklet).

A közlekedésnek mint fogalomnak – rendkívül széleskörű értelmezhetősége és bővülő tudásbázisa okán – kialakultak természet-, illetve társadalomtudományi vetületei is. A tudományos viták jelen állása szerint az úgynevezett „közlekedéstudomány” (mint alkalmazott tudomány) a természet-tudományok (műszaki tudományterület) közé van besorolva, ami sokak egyetértésével találkozik, sokak azonban ellenvéleményt hangoztatnak (mindkét álláspont igazolására bőven van elméleti és gyakorlati lehetőség is). A szakértők jól tudják: a közlekedés egyetemes ügyével csak multi-, vagy interdiszciplináris módon lehet foglalkozni, hiszen az egyes részterületek közvetlen és közvetett kölcsönhatásai szinte megszámlálhatatlanok. A közlekedést vizsgáló kutatóknak vagy irányítóknak egyaránt figyelemmel kell lenniük annak természeti, műszaki, gazdasági és humán érintettségeire is. A közlekedés csak természeti környezetben, a természet törvényeinek alárendeltségében lehetséges,

<sup>9</sup> Ennek igazolására – sajnos – sok szakmai példa említhető, ilyen például az üres futások csökkentésének igénye belföldi közúti távolsági teherforgalomban. A közlekedéssel szembeni igények és a kapacitások összerendezéséhez minden ágazatnak, a nemzetközi kapcsolatrendszernek, de még néhány – tevékenységünkön kívül álló tényezőnek (például időjárás stb.) – is hozzá kellene járulnia, ezért ennek tökéletes megoldása talán még sehol nem sikerült.

<sup>10</sup> Itt Németország, Nagy-Britannia és Franciaország játszik vezető szerepet, de terület- és lélekszám-arányosan a hollandok is jól állnak.



legyen az egyéni vagy közösségi, azon belül bármilyen közlekedéshordozó (közúti, vasúti, vízi, légi, csővezetékes). A helyváltoztatás – a mai fejlettségi viszonyaink között – szinte kizárólag az ember által alkotott/kijelölt<sup>11</sup> úthálózaton, infrastruktúra, illetve járműállomány<sup>12</sup> segítségével, tehát műszaki eszközök folyamatos vagy szakaszos igénybevételével jöhet létre.<sup>13</sup> A közlekedés tömeges jellege, gyakorisága, helyettesíthetlensége, gazdasági életben betöltött súlya mindenképpen indokolja a gazdaságtudomány egyes módszereinek használatát is. A humán szempontok a közlekedési szolgáltatások iránti emberi igénystruktúrára (annak tér-, idő- és mennyiségi jellemzőire) fókuszálnak mind szolgáltatói, mind igénybevevői oldalról (közlekedépszichológia, közlekedésbiztonság, ergonómia stb.).

A közlekedéstudományt tehát több önálló tudományszak (diszciplína) műveli, ahogy az is igénybe veszi más tudományágak/területek ismeretanyagát. Ilyen például a járműgépészet, a szerkezettan, az áramlástan, a közlekedéstan, a logisztika, a közlekedésföldrajz, a közlekedéstechnika, a közlekedési üzemtan, az útépítés- és forgalomtechnika, a közlekedésgazdaságtan, a közlekedésstatistika, a közlekedési jog, a díjszabáselmélet, az energetika, a közlekedésmatematika (operációkutatás), az anyagmozgatás, a hálózatelmélet, a biztosítástan, a távközléstechnika, a politológia, a zaj-, a rezgés-, a sugárzásvédelem, a meteorológia, a biztonságstudomány, a közlekedéstörténet, a szállítmányozás, a közlekedésigazgatás, a kritikus infrastruktúravédelem, a környezetbiztonság, az ágazati közlekedési rendszerek, foglalkozás-egészségügy, az úrkutatás, a tengerrajz stb.<sup>14</sup> A közlekedéspolitikai alkotóinak, illetve végrehajtóinak ilyen összetett tudományos és gyakorlati koordináta rendszerben kell felelősséggel alkotnia, az esetek többségében idegen nyelvtudás birtokában is. Ebből az is következik, hogy a közlekedéspolitikai koncepciók, stratégiák alkotóinak tudománykövetői kompetenciával, komplex áttekintőképességgel célszerű rendelkezniük.

Jelen anyagnak nem célja terminológiai elemzések, kutatások elvégzése, de leszögezhető: a definiálókészítés nagyon nehéz feladat. A legegyszerűbb, közkeletű megfogalmazás szerint: a közlekedés személyek és dolgok tömeges, rendszeres, szervezett és célszerű helyváltoztatását jelenti.<sup>15</sup> „Bármely fogalom egy definiálható összetétel, a sokaságból kritériumok alapján kiválasztott halmaz, egy gondolati visszatükröződés, határozott logikai alapelem, de leginkább olyan „testreszabott” jelentéstartalom, amelyben a szubjektív, vagy objektív valóság tárgyainak, jelenségeinek lényeges, általános jegyei, tulajdonságai és kapcsolatai kapnak kifejezést... A fogalmi definiálás minden vonatkozása (feltételek, jellemzők, elvárások, stratégiák, bizonyítások) egyidejűleg nehezen teljesíthető, ezért a keletkező eredmény kevésbé időtálló, a modernizációval, új kutatási eredményekkel párhuzamos korrekciókra szorul.”<sup>16</sup>

A terminológiai megközelítéseket mindig nehezítette három tényező befolyása: az észlelés/érzékelés és a valóság közötti viszony, a kognitív szemlélet<sup>17</sup> alkalmazhatóságának vizsgálata, valamint a filozófiából ismert evolúciós<sup>18</sup> ismeretelmélet tudásbázisának feldolgozása.

A *közlekedés* általános színvonalának „megítélése szempontjából nagyon fontosnak tekinthető a gondolkodási irányzatok lehetséges változatai közötti döntés, a kombinálhatóság, vagy az elméleti átjárhatóság megítélése. A racionalista (az ismeretek forrása az értelem), az empirista (az ismeretek forrása a tapasztalat), az idealista (mitológiai, vallásfilozófiai ismeretforrások) nézetek egyidejű jelenléte, aránylagos szerepvállalása nem tekinthető kizártnak, annak ellenére, hogy ezen irányzatok alig tudnak közös nyelvet találni egymással. A megismerés a tapasztalatokból valóságmodelleket alkothat, ami nemcsak fizikai jelenségekre vonatkoztatható, hanem tudatra és érzésvilágra is. Az

<sup>11</sup> A vasúti és a közúti közlekedésben alkotott, a vízi és a légi közlekedésben inkább kijelölt pályán.

<sup>12</sup> Ide értve az ember által alkotott minden közlekedési eszköztípust, fajtát és szerkezetet.

<sup>13</sup> Ez – kis megkötésekkel – még a gyalogos közlekedésre is igaz.

<sup>14</sup> A példálózó felsorolás természetesen nem teljes körű, de a komplexitás talán jól érzékelhető.

<sup>15</sup> Itt is érzékelhető, hogy a *mozgás és a helyváltoztatás fogalmai* elválaszthatók és különböző jelzős szerkezetekkel bővíthetők.

<sup>16</sup> [3] 13–14.

<sup>17</sup> Kognitív szemlélet: megismerési funkciók gyűjtőfogalma

<sup>18</sup> Eredetileg faji fejlődéstörténet és új fajok természetes úton történő kialakulása, de napjainkban már több területen önállóan is értelmezik: például struktúrák mennyiségi változása a komplexitás előírt határain belül.

ember valóság szemléletében ötvöződhet a kétség, a szemléleti sokszínűség és valamilyen szinten az idealisztikus gondolkodás és a racionális tudományos látásmód is.”<sup>19</sup>

Ezért lehetséges a közlekedés egyes szakterületein is az, hogy azonos kérdéseket (jelenségeket/célokat/forgalmi viszonyokat/beruházásokat stb.) akár egymással ellentétesen is megítélhetnek egyes szereplők.

A közlekedés fogalma körül ma is léteznek eltérő felfogások, nézetrendszerek, szakmai viták.<sup>20</sup> Nevezetes példák:

- van-e a közlekedésnek értéknövelő szerepe?
- hogyan értelmezhető a közlekedés: termelés, vagy szolgáltatás?
- beletartoznak-e a postai-, a hír- és távközlési és/vagy egyes elektronikai szolgáltatások a közlekedés fogalmába, vagy annak alágazatai közé?
- közlekedésnek tekinthetőek-e egyes újszerű mozgással, helyváltoztatással járó emberi cselekmények, vagy például a robottechnika egyre kiterjedtebb alkalmazása?
- hogyan viszonyul a közlekedés a többi nemzetgazdasági ágazathoz: alá-, főlé-, vagy mellérendelten?
- várható-e új közlekedési alágazat megjelenése a jövőben?
- változnak-e a közlekedési rendszerek iránti társadalmi igények a jövőben?<sup>21</sup>

Általános egyetértés van abban, hogy a *közlekedés* fogalmát valamelyest szűkíteni érdemes, így például az üzemen belüli anyagmozgatások, a gerincállomási elosztó helyektől a felhasználóig terjedő csővezetékes továbbítás (köz-műszolgáltatás), vagy a különböző sportcélú (futás, roller, technikai, szabadidős tevékenység stb.) versenyek, tömegrendezvények szereplőinek helyváltoztatató mozgásformái önmagukban nem minősülnek közlekedésnek.

A szűkítésre irányuló törekvés mellett időközben sorra jelennek meg olyan – korábban nem (vagy alig) létező – kihívások, új találmányok, amelyek éppen ellentétes irányban hatnak. Ilyenek például a bevezetésben említett drónok, továbbá a zártkörű logisztikai láncok, a gépkocsivezető nélküli közúti, vasúti, légi járművek, a szénhidrogén származékok helyettesítését szolgáló más (megújuló) energiaforrások, vagy a távvezérléses technológiák, esetleg a robotok szélesebb körű felhasználásának lehetőségei. E változások – sajnos – nem kizárólag kedvező irányzatúak, mert azok rossz célokra<sup>22</sup> is alkalmasak.

### *A közlekedés sajátosságai*

A közlekedés alapvető sajátosságai az alábbiak:

- terméke a teljesített és minősített<sup>23</sup> helyváltoztatás, immateriális jellegű,
- teljesítménye nem raktározható (a kibocsátás azonnal felhasználásra kerül), a teljesítés üzemen kívül zajlik, és alapvetően veszélyes üzem,
- hálózati felépítésű és rendszer specifikus,
- a tevékenység tárgya az érintett személy, a továbbítandó anyag, energia, küldemény vagy áru, a teljesítés folyamata egybeesik a helyváltoztatással,

<sup>19</sup> [3] 18.

<sup>20</sup> E szakmai/teoretikai vitákat korábban már többször lezárták, de azok a tudományos-technikai fejlődés következtében újra és újra megnyílnak, átértelmeződnek az újgenerációs törekvések szellemében. A definiálási gondokat tovább növelik a gazdaság szerkezeti változásai (például a globalizáció kiterjedése stb.), illetve a társadalmi tudat- és mozgásformák folyamatos változásai.

<sup>21</sup> A szerzői álláspontok szavakban és sorrendben a következők: van értéknövelés, de nincs értékteremtés, a közlekedés inkább szolgáltatás, a posta, a hír- és távközlés, valamint az elektronika máshová került besorolásra, több új közlekedési helyváltoztatási forma keletkezik korunkban is, a közlekedés mellérendelt viszonyban van a többi nemzetgazdasági ágazattal, várható új közlekedési alágazat (űrhajózás) megjelenése, a közlekedéssel szembeni társadalmi igénystruktúrák folyamatosan változnak.

<sup>22</sup> Itt természetesen nemcsak a közismert és aktuális, világszerte érezhető terrorveszélyre, hanem sok más típusú biztonsági kockázatra (például hackertámadás, kalózkodás, költségvetési csalások stb.) is figyelni kell.

<sup>23</sup> A „minősített” kifejezés a tömegességet, a rendszerességet, a szervezetséget és célszerűséget jelzi.

- célkeresztjében az ember vagy az őt szolgáló struktúrák igényeinek kielégítése áll az ember közvetlen, vagy közvetett résztvevője a folyamatnak,<sup>24</sup> közszolgáltatási szerepe erősödőben van, különösen a személyforgalomban.<sup>25</sup>

Az alapvető sajátosságokból – a közlekedéspolitikára nézve – sok további következtetés adódik. Világosan rögzíthető, hogy a közlekedés teljesítménye (mint termék) elismerten csak tényleges és valóságos lehet. A közlekedési teljesítményeket nem lehet tárolni, raktározni, ellentétben más ágazatokkal (nincs készlethalmazás, de kapacitástartalékokat kell létesíteni a szezonális ingadozások miatt). A közlekedési szolgáltatás teljesülése nem létezhet helyváltoztatás nélkül. Az el nem végzett teljesítmény általában nem pótolható. A közlekedési ágazat nélkülözhetetlen eleme a hálózat, annak összes jellemzőivel, előnyeivel és hátrányaival. A hálózatelmélet egyik – nemzetközi kitekintésben is – reprezentáns személyisége Barabási Albert László,<sup>26</sup> akinek elméleti munkásságából sok részlet lenne hasznosítható a közlekedés napi gyakorlata során.<sup>27</sup> A hálózatelmélet különböző tanainak a közlekedéstudományba (és a napi gyakorlatba) történő beépülése nagyon sok, konkrétan megjeleníthető előnnyel járna. A közlekedési rendszerek működésének egyik fontos kritériuma a biztonság, amelynek releváns összetevője az egyensúlyi (értsd: normál, üzemszerű állapot) állapotok fenntartása. Az „egyensúly” fogalmának bevonása a közlekedés tervezésébe, üzemeltetésébe, értékelésébe szintén nagy előrelépés lenne.<sup>28</sup>

A közlekedés „veszélyes üzemi” megítélésével egyre több kutatási–elemzési–megelőzési–járműgyártási–védelemigazgatási részterület is foglalkozik (ilyen például a közlekedésbiztonság, a környezetbiztonság és a kritikus infrastruktúra védelme). A téma kiemelt fontosságát alátámasztja, hogy négy közlekedési alágazatnak (közút, vasút, légi, vízi) van különálló szabályzata a veszélyes áruk, küldemények továbbítása esetén követendő tennivalókra.<sup>29</sup>

### 2.3. Alapfelosztások, elemi szolgáltatások. A közlekedés infrastruktúrája

#### *Alapvető közlekedési felosztások*

A közlekedés olyan szerteágazó, hogy annak összes pálya-, jármű-, infrastruktúra szempontú felosztásait, szolgáltatásfajtaikat nem célszerű egy táblázatban összefoglalni, mert az túl bonyolult és áttekinthetetlen lenne. Ezért csak a közlekedéspolitikai szempontból releváns néhány alapfelosztás kerül bemutatásra (lásd 2. táblázat).

<sup>24</sup> A közvetlen formák például a személyes utazás, az áru- és teherforgalom bonyolítása, a közvetett formák például a közlekedésigazgatás, a forgalomtechnika és -szervezés, -ellenőrzés stb.

<sup>25</sup> A közszolgáltatási szerződések egész rendszere alakult ki, főleg a közúti, illetve a vasúti közlekedésben, különös tekintettel a két alágazat közötti indokolatlan párhuzamosságok felszámolására.

<sup>26</sup> Prof. Dr. Barabási Albert László (1967-). Magyar fizikus, hálózatkutató, a Magyar Tudományos Akadémia külső tagja. A komplex hálózatok elméletének területén elért eredményei meghatározóak.

<sup>27</sup> Például az úgynevezett csomósodási jelenség vagy a léptékfüggetlen hatványtörvény közlekedésszakmai vizsgálata.

<sup>28</sup> Fő okok: az egyensúly minden szinten értelmezhető, matematizálható, modellezhető, algoritmizálható, optimalizálható, alkalmas mérésekre, összehasonlítható, társítható a hálózatfogalommal, a harmónia- és a káoszelmélettel, nélkülözi a spontaneitást, hiánya cselekvésre ösztönöz stb.

<sup>29</sup> Közúti: ADR, vasúti: RID, belvízi: ADN, tengeri: IMDG Kódex, légi: ICAO TI/IATA DGR.

2. táblázat  
Közlekedés alapfelosztása<sup>30</sup>

| Szempontok                    |   | Kategóriák                              |                       |                           |                         |   |                          |            |
|-------------------------------|---|---|-----------------------|---------------------------|-------------------------|---|--------------------------|------------|
| <b>Jog</b>                    |   | közhatalmat                             |                       |                           | saját                   |   |                          |            |
| <b>Tömegszerűség</b>          |   | közösségi                               |                       |                           | egyéni                  |   |                          |            |
| <b>Továbbítás tárgya</b>      |   | személy                                 |                       | áru                       |                         | információk, hírek                                    |                          |            |
| <b>Szabadságfok</b>           |   | kényszerpálya (vasút, csővezeték)       |                       | kötött (vízi, közúti)     |                         | kötetlen (légi)                                       |                          |            |
| <b>Viszonylat</b>             | <b>belföldi</b>                                     | helyi                                   |                       | helyközi                  |                         | távolsági   |                          |            |
|                               | <b>nemzetközi</b>                                   | interkontinentális                      | (transz)kontinentális | tranzit                   |                         | kishatármenti   |                          |            |
| <b>Alágazat</b>               |   | vasúti                                  | közúti                | vízi                      | légi                    |   | csővezetékes             |            |
| <b>Szolgáltatás</b>           |   | szállítás <sup>31</sup>                 |                       | fuvarozás                 | szállítványozás         |   | logisztika <sup>32</sup> |            |
| <b>Fuvarozás<sup>33</sup></b> | <b>személy<sup>34</sup></b>                         | menetrendszerinti                       |                       | különjárat                | szerződéses             |   | taxi                     |            |
|                               | <b>áru</b>  | kocsirakomány                           |                       | részrakomány              | speciális <sup>35</sup> |   | nehézteheráru            |            |
| <b>Szállítványozás</b>        |   | komplett, általános                     | gyűjtő                | kombinált                 | alágazati               |   | árunemi                  |            |
| <b>Logisztika</b>             |   | beszerzés/ellátás                       |                       | termelés/gyártás          | elosztás/disztribúció   |   | visszutas                |            |
| <b>Munkamegosztás</b>         |   | koordináció <sup>36</sup>               |                       |                           | kooperáció              |   |                          |            |
| <b>Közút</b>                  | <b>felügyelet</b>                                   | állami                                  |                       | önkormányzati             |                         | magán   |                          |            |
|                               | <b>hálózat</b>                                      | gyorsforgalmi utak (autópálya, autótút) |                       | főutak, másodrendű főutak |                         | alsóbbrendű utak, mellékutak (összekötő, bekötő stb.) |                          |            |
|                               | <b>pálya</b>  | vonalvezetés                            |                       | útvonal                   |                         | csomópont   |                          |            |
|                               |   | technikai elemek                        |                       | pálya                     | pályaszint              | műtárgyak   | alul, felüljárók         | tartozékok |
|                               |   | forgalom technika                       |                       | forgalmi sáv              |                         | kiegészítő sávok                                      |                          |            |
| <b>jármű</b>                  | foglalkoztatási formánként eltérően osztályozhatóak |   |                       |                           |                         |   |                          |            |
| <b>nyomtáv</b>                |   | keskeny                                 |                       | normál                    |                         | széles  |                          |            |
| <b>Vasút</b>                  | <b>terep</b>  | síkvidéki                               |                       | dombvidéki                |                         | hegyvidéki  |                          |            |
|                               | <b>vonóerő</b>                                      | adhéziós                                |                       |                           | fogaskerekű             |   |                          |            |
|                               | <b>jelentőség</b>                                   | fő-, mellékvonal                        | helyiérdekű           | gazdasági                 | iparvasút               | városi vasút  |                          |            |

Forrás: A szerző saját szerkesztése

### Elemi közlekedési szolgáltatások

Az elemi közlekedési szolgáltatások közül – jelen anyagban – csupán a szállítás, fuvarozás, szállítványozás, illetve a logisztika fogalmi elkülönítése és e tevékenységek néhány szakmai vonatkozása<sup>37</sup> kerül áttekintésre, a következők szerint:

- Szállítás. A fogalmat korábban (1959–2014 között)<sup>38</sup> kétféleképpen értelmezték:
  - az egyik volt az úgynevezett „termékforgalmi” értelem, ami nagyon közel állt az adás-vételi jogügylethez, s lényegében a szóban forgó áru későbbi időpontban történő rendelkezésre

<sup>30</sup> Megjegyzés: a felosztások bemutatása nem teljes körű, sőt a vázolt szempontrendszer minden tagjának további tevékenységi alábontása is lehetséges. A vízi-, illetve légiközlekedés itt terjedelmi okokból maradt ki.

<sup>31</sup> A szállítás, fuvarozás, szállítványozás meghatározását lásd a fogalomtárban.

<sup>32</sup> Lásd a fogalomtárban. Megjegyzés: a logisztika alapvetően nem közlekedési szolgáltatás, de jelentős részét képezi az úgynevezett árutovábbítási menedzsment.

<sup>33</sup> Az egyes közúti, vasúti fuvarozásszervezési formák (járatszerkesztés, körjáratszerkesztés, viszonylati, pótfuvar, sokszög, gyorsjárat, irányvonat stb.) nem kerülnek részletezésre.

<sup>34</sup> A személyforgalomban csak a közúti alapfelosztás szerepel.

<sup>35</sup> Ide sok lehetőség tartozik, például billenős, tartály, hátsó emelőfalas, dobozos, veszélyes áru stb.

<sup>36</sup> A koordináció, kooperáció meghatározását lásd a fogalomtárban.

<sup>37</sup> Ezeknek is inkább csak a belföldi értelmezési tartományait vizsgálva, itt sem kerül részletezésre a közszolgáltatási faktor.

<sup>38</sup> A jelzett időszakban volt hatályos a korábbi Polgári Törvénykönyv és annak minden módosítása, kiegészítése.

- bocsátását jelentette (azonos értékek cseréje zajlott le, tulajdonosváltozással), kétoldalú megállapodás – Ptk.<sup>39</sup> szerinti szállítási szerződés – alapján. A termékforgalmi értelemben vett szállítási szerződésnek – más egyebek mellett – tartalmaznia kellett az áru/termék átadási adatait, hiszen a fogalom nem volt árutovábbításához kötve. A teljesítés helyét a felek között megállapodásnak (az úgynevezett „paritás” pontnak)<sup>40</sup> kellett tartalmaznia,
- a másik a közlekedési szakkifejezés. Ennek az úgynevezett „saját számlás” teljesítés a közelítő szinonimája, ami érdemben a saját járművel, saját tulajdonban lévő terméknek az ellenszolgáltatás nélküli továbbítását jelenti (itt árutovábbításból származó bevétel nincs, üzemeltetési költségek vannak).
  - Napjainkban csak az utóbbi értelmezés használatos, hiszen az új Ptk.<sup>41</sup> a szállítást (mint a kötelmi jogon belüli egyes szerződést vagy árutovábbítási fogalomhoz rendelt tevékenységet) már nem tárgyalja, a fogalom a Ptk.-ban csak a tőke-, vagy az árleszállítás értelemben kerül említésre. Belátható, hogy a közületi üzembentartóknál nem a továbbítás a fő profil, ezért a továbbításra kerülő anyagok eltérő szállítási igényessége, a főtevékenységhez viszonyított költséghányadok nagy szóródása, a személyi állomány összetételéből adódó szervezeti szinten különbség változó megítélést, eltérő érdekeltségi viszonyokat eredményez.
  - Fuvarozás. Fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó a küldemény rendeltetési helyére történő továbbítására és a címzettnek történő kiszolgáltatására, a feladó díj fizetésére köteles. A fuvarozást lehet fő- vagy melléktevékenységként ellátni, de számos jogi, engedélyezési, műszaki, közlekedésigazgatási feltétele van. A fuvarozási tevékenység lényegében saját fuvarszközzel más árujának/termékének ellenszolgáltatás ellenében történő továbbítását jelenti.<sup>42</sup> A fuvarozásszervezés önállóan meghatározható fogalom,<sup>43</sup> felosztható technológiai és munkafolyamat-szervezési elemekre. Az első a fuvarozás produktív folyamatainak lebonyolítását az „iparszerű” technológiai rendszerekhez közelíti, a második az élőmunkaerővel történő gazdálkodást és gondoskodást foglalja magában. A közlekedéspolitika szempontjából lényeges: a fuvarozásszervezés értelmezhető nemzetgazdasági, közlekedési alágazati, vállalati stb. szinteken, de nem zárhatóak ki a viszonylati vagy a regionális gondolkodásmódok sem.
  - Szállítmányozás. A legmagasabb rendű közlekedési, de mindenképpen anyag-, áru-, vagy küldeménytovábbításhoz kapcsolódó szolgáltatás, amely – a csővezetékét kivéve – minden alágazatra kiterjedően végezhető, a megelőző fogalmakhoz képest jelentősen kiterjedő tevékenységi körrel. Szállítmányozási szerződés alapján a szállítványozó a saját nevében a megbízó javára küldemény-továbbításával összefüggő szerződések megkötésére és jognyilatkozatok megtételére, a megbízó díj fizetésére köteles.<sup>44</sup> A szállítványozásnál a hagyományos szervezéssel kapcsolatos feladatokon túl, a közlekedéspolitika prioritásainak érvényesítése érdekében számolni kell még
    - a közlekedési ágazat és útirány megválasztásával,
    - a fuvarozási mód meghatározásával,
    - a továbbítási egységek képzésével,
    - hatósági vizsgálatok elvégzésével,
    - kombinált árutovábbítások szervezésével,
    - egyéb, a többoldalú jogviszonyi kapcsolatokból eredő járulékos teendőkkel.
  - Logisztika. A logisztikának nincs sem jogszabályi, sem az érintett szakmai körökben konszenzussal elfogadott egymondatos definíciója,<sup>45</sup> de még jogi szabályozása sem. A logisztika

<sup>39</sup> Ptk. Polgári Törvénykönyv

<sup>40</sup> Lásd a fogalomtárban. Paritáspon: az a valóságos vagy vélelmezett földrajzi pont, amelytől, illetve ameddig az eladónak, illetve a vevőnek kell viselnie az áru/termék továbbításával kapcsolatos költségeket és vállalnia kell a kockázatot.

<sup>41</sup> [4]

<sup>42</sup> Lásd a fogalomtárban. Jogszabály lehetővé teszi a bérelt járművel történő fuvarozási tevékenységet is.

<sup>43</sup> Lásd a fogalomtárban.

<sup>44</sup> Lásd a fogalomtárban. [4] 314. 6:257. § (fuvarozás) és a 324. 6:302. § (szállítványozás).

<sup>45</sup> Lásd a fogalomtárban. A logisztikának egyébként több nyelvterületen, száznál több meghatározása ismeretes, a szerző is tett erre kísérletet. [5] 155. A logisztika eredetileg a honvédségtől származtatható.

legrövidebben: az erőforrások áramoltatásának integrált tudományterülete. A fogalommal jelölt tudományág – néhány jelenleg is forgalomban lévő definícióval ellentétben – nem tekinthető alapvetően szektororientált tudományterületnek (értsd: a versenyszféra kizárólagos sajátjának) vagy csupán „vállalati kategóriának”. Különösen azért nem, mert annak elmélete, illetve gyakorlati eszközei és módszerei egyaránt és jórészt alkalmazhatók és alkalmazandók a költségvetési szféra különféle területein is.<sup>46</sup> A logisztika jelentőségét nemzetközi szervezetekben már régen felismerték, a témával EU-szinten is foglalkoznak, de itt elsősorban a közlekedéspolitikai vagy az árutovábbítási kérdések dominálnak. A logisztika három tevékenységi szinten működik (mikro-, meta-, makroszint), de folyamatban van az úgynevezett „mezo”-szint érintettségének a vizsgálata is. A közigazgatásnak – a nem elhanyagolható saját ellátási szükségleteinek biztosításán túlmenően – több logisztikát érintő funkciója is van: a logisztikai funkciók általános segítése a társadalom, a gazdaságfejlődés, a beruházásélénkítés, a műszaki-technológiai fejlesztés, a munkahelyteremtés, illetve a lakosság szükségleteinek biztosítása érdekében. Ide értendők a szakterületet érintő építési, közlekedési, hatósági-engedélyezési funkciók, valamint a helyi közszolgáltató, közüzemek, illetve ipari és logisztikai parkokkal kapcsolatos teendők, partneri kapcsolatok ápolása is. Bővíthető a lakossági ellátás, elősegíthető az infrastruktúra-fejlesztés, javítható a településüzemeltetés stb. Ez a funkció a közigazgatási-hatósági jogkörök gyakorlásából eredhet. A logisztika általános alaptulajdonságai: rendszer-, menedzsment- és összköltségszemlélet, folyamatorientáltág és -integráció, illetve az optimumra törekvés.

A fenti fogalmak tehát nem azonosak, szakmai körökben értelemzavaró ezek egymás helyetti vagy összekevert/következtelen használata. Mindhárom önálló szakma, sok tekintetben egymásra is épülnek, azonban jelentős eltérések vannak köztük a jogi szabályozásban, a közigazgatási gyakorlatban és a funkciókban is. Az új Ptk. integrálja magába a társasági anyagi jogot, tartalmazza a közlekedéssel kapcsolatos különböző szerződéstípusokra – kivéve a logisztikára – vonatkozó jogi tudnivalókat (lényeges: nemcsak a kötelmi jog „egyes szerződések”-et tartalmazó fejezeteit kell figyelembe venni, hanem a közvetlenül, illetve közvetve kapcsolódó joganyagot is). A jogi szabályozás társadalmunkban a felépítmény szerepét tölti be. Sok elemzés tárgyát képezte már a gazdasági „alap” és a jogi „felépítmény” szinkronba hozása. Tökéletes, naprakész összhang – a dolog természetéből eredően – ritkán van, hiszen az írott jog viszonylagos rugalmatlansága közismert a gazdasági élet gyors változásaihoz képest (azt vagy megelőzi, vagy, gyakoribb esetben, követi).

A logisztika nem azonos sem a szállítással, sem a fuvarozással, sem a szállítmányozással, sem a raktározással, és nem szerepel nevesített formában a Ptk.-ban sem.<sup>47</sup> A fogalmakat a közlekedéspolitikai is külön kezeli.

### *A közlekedés infrastruktúrája*

Az „infrastruktúra” fogalomnak számtalan definíciója állt/áll rendelkezésre, azonban azok szakmai tartalma, értelmezése heterogén, jellemzően szakmaorientált, esetenként egymásnak ellentmondó is. Az infrastruktúra a történelem során, de különösen a közelmúltban olyan bővülő tartalommal és jelentőséggel bírt, amelyet teljes keresztmetszetében és tudományos megalapozottsággal nem mindig tudott követni az ezzel foglalkozó szakmai közvélemény. Bár az infrastruktúra intuitív (átlagember számára empirikus) értelmezése alig igényel köznapi magyarázatot, az átlagember mégsem tud pontos meghatározást adni, a létező definíciók pedig nagymértékben eltérőek. Az infrastruktúra tehát sokféle jelentéstartalmú, erősen eltérően értelmezhető fogalom. Van energia-, közlekedés-, telekommunikáci-

<sup>46</sup> A Nemzeti Közszolgálati Egyetemen ezt elemzik a közös modul részeként oktatott „Közszolgálati logisztika”, illetve az Államtudományi és Közigazgatási Karon felvehető „Közigazgatási logisztika” című tantárgyakban is.

<sup>47</sup> A logisztikának csak az egyik szakterülete a fuvarozást, szállítmányozást is magában foglaló úgynevezett „árutovábbítási menedzsment”. A fogalmak több helyen tapasztalható azonosítása azért használatos, mert kevesen ismerik a logisztika (mint tudományterületi diszciplína vagy gyakorlati tevékenység) valódi funkcionális összetételét.

ós, környezetvédelmi, oktatási, mezőgazdasági, katonai vagy éppen humán infrastruktúra. Utóbbihoz tartozhat például a szociális, munkaügyi, az egészségügyi, közművelődési intézmények hálózata stb.<sup>48</sup>

A különböző infrastruktúrák egymásra hatása legtöbbször többoldalú és folyamatos. A közlekedési infrastruktúra vázlatos áttekintését legtömörebben a 3. számú táblázat mutatja be.

3. táblázat

*A közlekedési infrastruktúra alapjai*<sup>49</sup>

| Kritérium-feltételek <sup>50</sup> | emberi alkotás                | közösségi rendeltetés                      | szabályozott hozzáférés          | hálózati jelleg | szektorsemleges                   | fenntarthatósági és környezetbiztonsági megfelelés | társadalmi érzékenység |
|------------------------------------|-------------------------------|--|----------------------------------|-----------------|-----------------------------------|--|------------------------|
| <b>Elemek</b>                      | pályák (csövek, vezetékek is) |  | csatlakozási pontok              |                 | épületek, pályaudvarok, műtárgyak | irányító-, biztosító- és biztonsági berendezések   |                        |
| <b>Pályajellemzők</b>              | fejlettség, kiépítettség      | al- és felépítmények                       |                                  | terhelhetőség   | űr- és rakszelvény                |  | funkcionalitás         |
| <b>Eszközök</b>                    | továbbító eszközök            | rakodó- és rakományrögzítők                |                                  | csomagolók      |                                   | egységtrakomány-képzők                             |                        |
| <b>Fuvarszközök</b>                | típus                         | kapacitás (hordképesség, befogadóképesség) | felépítmény (normál, különleges) |                 | életkor, műszaki színvonal        |  | tulajdonviszonyok      |

<sup>50</sup>Forrás: A szerző saját szerkesztése

A közlekedési infrastruktúrával kapcsolatban a következő kiegészítő megjegyzések tehetők:

- jellemző, hogy mind működési mechanizmusán (mind annak hiányán) keresztül meghatározó befolyást gyakorol közvetlen és közvetett környezetére, különösen a társadalom, a gazdaság, a napi életvitel nagy részére,
- nem csak elősegíti a folyamatos napi újratermelést (ipar, mezőgazdaság, szolgáltatói szektor nagy része, hanem ösztönzi is azt; az adott piaci (keresleti, fogyasztási) jellemzők nem mindig elégségesek komoly ipartelepítési, fejlesztési döntések meghozatalánál, abban nagy szerepet játszhat a lokális infrastruktúra állapota és a munkaerő rendelkezésre állása is,
- a közlekedés nagyon szoros kapcsolatban áll a gazdaság és a kapcsolódó szolgáltatások fejlettségével és az általános életminőségi megítéléssel,
- színvonalának mérésére különböző mutatószámokat alkalmaznak,<sup>51</sup> általános mutatóinak idomulnia kell más nemzetgazdasági szektorok megfelelő értékeihez; a jelentősen túl- vagy alulfejlett háttér egyaránt okozhat akadályokat, veszteségeket, vagy károkat is; egy-egy új ipari vagy közlekedési létesítmény átadása időszakosan (löketszerűen) nagy befolyással van a másik életére (körülményeire, teljesítményére, jövőképre), de tendenciájában mindenképpen szükséges a harmonizált egyensúlyi viszonyok kialakítása,
- megállapítható, hogy hazánkban – relatív értelemben – a közúti, illetve a telekommunikációs infrastruktúra fejlődött/fejlődik leginkább,
- a vasúti, a vízi, a légi alágazatokra vonatkozó tervek megvalósítása a kívánatosnál lassabban halad,<sup>52</sup> az infrastruktúrák hálózatot alkotnak, igénybevételi lehetőségük sokszor egymásra

<sup>48</sup> [3] 23., 26. A relatív és időszaki tudományos-kutatási elmaradások okaiként egyrészt a szükséglet felismerésének hiányát, a rendkívüli összetettséget, a lüktető gazdasági–műszaki–technológiai–informatikai fejlődési jellemzőket, a finanszírozási nehézségeket, másrészt a több helyen eluralkodott evidenciaszemléletet lehetne megjelölni.

<sup>49</sup> A közlekedési infrastruktúra természetesen felosztható lenne a következő szempontrendszer szerint is: ágazati, jövedelmezőségi, szerkezeti, kiterjedtség szerinti, szakmai, hozzáférhetőségi, piacgazdasági, kritikusság szerinti, folytonossági, igénybevétel szerinti, alkalmazási körülmények, illetve használati cél szerinti kategóriákba.

<sup>50</sup> [3] 31–33.

<sup>51</sup> E mutatószámokat (hálózat, járműállomány, ellátottság, elérhetőségek, átfutási idők, személy- és teherforgalomra vonatkoztatott fajlagos mutatók, megoszlási viszonyszámok, sűrűségi jelzőszámok, szintetizált mutatók stb.) – terjedelmi okokból – nem vizsgáljuk.

<sup>52</sup> A vasút áru fuvarozási üzletága korábban értékesítésre került, a Duna hasznosítása is az elvárható szint alatt van, az „air-cargo” (légi áru) üzletágban hatalmas üzleti tartalékok vannak. Mindhárom forgalom fejlesztésére vannak érdemi tervek, megvalósíthatósági tanulmányok, nemzetközi

épül, ezt figyelembe kell venni a tervezés, a létesítés, az üzemeltetés és a fejlesztés során is. Az infrastruktúra létesítése általában nagyon költségigényes, hosszútávra tervezett,

- a közlekedési rendszerek a közvetlen és közvetett<sup>53</sup> környezetükkel együtt, csak egymás kölcsönhatásában vizsgálhatók és értékelhetők,
- a közlekedési beruházásoknál fontos szempont a környezeti tényezők figyelembe vétele, valamint az úgynevezett társadalmi „határtermelékenység”, vagyis lényegében a „haszon/költség” hányados előzetes vizsgálata is.

## 2.4. A közlekedés teljesítőképességi összetevői, környezeti hatásai

### *Teljesítőképesség*<sup>54</sup>

A közlekedéspolitikai szempontjából indokolt a közlekedés teljesítőképességnek rövid vizsgálata is. A teljesítőképesség lényegileg az adott közlekedéshordozó adott műszaki és forgalmi viszonyok között elérhető maximális teljesítménye.

Alapvető megállapítások az alábbiak:

- A gyakorlatban elérhető tényleges teljesítmények szinte soha nem azonosak az elvi maximumokkal. Az elvi maximumok alatt vannak az előre kalkulálható veszteségi (csökkentési) tényezők figyelembe vételével kialakított ún. tervezési értékek, majd a végrehajtás empirikus tapasztalatai alapján megállapított tényleges értékek. Több számítási metodika is használható ezen elkülönülő értékek megjelenítésére.
- A maximális, a tervezési és a tényleges értékek közötti eltéréseket az alkalmazhatósági körülmények, a műszaki paraméterek, a forgalmi viszonyok, a terepelrendezés, a meteorológiai állapotok, illetve a rendkívüli események determinál/hat/ják leginkább.
- A teljesítőképességnél is kiemelten hangsúlyos a hálózat szerepe, és nem mellőzhető az interoperabilitás<sup>55</sup> követelménye. A közlekedési csomópontok, alágazati kapcsolati helyek létesítése, fenntartása forgalomfelméréseken, utasáramlási elemzéseken alapul. Ennek elvben sokféle formája lehetséges, például P+R megoldások, közúti–vasúti–légi–vízi közlekedési rendszerek találkozási kombinációi stb. Az interoperabilitás jelentősen javíthatja az eljutási időt, az átjárhatóságot (egy jármű több pályát is használhat), a megbízhatóságot, csökkentheti a várakozási időt és a gyaloglási útvonalakat stb. Általánosítható, hogy 1,5–2 km-es távolságon belül az eljutási sebesség nagysága nem különbözik jelentősen a személygépkocsi- és a tömegközlekedés, sőt a gyalogosközlekedés között.
- A nagyobb települések szerkezete meghatározó fontosságú (lehetséges formái: halmazszerű, lineáris, centrális, derékszögű hálós, összetett, kötetlen). A városközpont vonzó ereje, a közösségi tevékenységek és szolgáltatások tömeges és koncentrált közlekedési igényt támasztanak. Ez csak akkor elégíthető ki, ha település funkcionális részegységei és a közlekedési teljesítőképesség egyensúlyban vannak.
- A személyforgalmi teljesítőképességre hatással van az egyéni és a közösségi közlekedés aránya, preferencia-sorrendje (komfortfokozata stb.) is.

szerződéses is. A dunai nemzetközi vízi út (kikötők stb.), de például a Belgrád–Budapest vasútvonal vagy a Ferihegy-környéki logisztikai bázisok fejlesztésének is lesznek mélyreható következményei a forgalom szerkezeti megoszlásában.

<sup>53</sup> A közvetett értelemmel részei a földrajzilag nagyobb távolságban lévő infrastruktúra elemek is.

<sup>54</sup> Terjedelmi okokból csak a közúti (városi), vasúti közlekedés és a közutak néhány vonatkozása kerül említésre.

<sup>55</sup> Itt: forgalmi, műszaki, szervezési kooperáció az egyes kapcsolódó közlekedési rendszerek között. Nagyvárosokban különös jelentősége van az elágazó vonalaknak, az átszállásmentes kapcsolatoknak, az elosztó központok többszintes kialakításának, az elővárosok közvetlen belvárosi (jórészt földalatti) összekötésének, a helyi–távolsági–nemzetközi viszonylatok elérhetővé tételének, a tranzitforgalom elterelésének, a városszerkezet funkcionális alakításának, az úrszelvények és a meghajtások egységesítésének, a többfunkciós járműtípusoknak, a pályaudvari peronszerkezeteknek stb.



- Az áruforgalom területén a teljesítőképesség mérésére szolgálnak a közlekedésszatisztikából megismerhető úgynevezett extenzív, intenzív, illetve integrális mutatószámok. A globalizáció és a munkamegosztás szakosodást eredményez, ami a mennyiségi és minőségi követelmények mellett – nagyobb távolságokon is teljesítendő – időgarantált szolgáltatásokat is követel. Itt alapkérdés a közlekedési teljesítőképesség (átbocsátóképesség) mind műszaki, mind forgalomtechnikai, mind kereskedelmi-ellátási szempontból.

„A közlekedés teljesítőképessége (első megközelítésben):

- a berendezések kihasználásának színvonalán,
- az adott keresztmetszeten (adott berendezéscsoport),
- adott idő alatt,
- meghatározott sebesség mellett,
- adott terhelésű járatok (munkadarabok), azok mennyisége,
- rögzített technológia alkalmazásával (munkafolyamat, előírások, utazások),
- meghatározott normaidő figyelembevételével megvalósuló teljesítmény.

A szervezéstudomány által jelenleg elfogadott általános meghatározás szerint: valamely berendezés vagy berendezéscsoport teljesítőképességén (kapacitásán) azt a maximális lehetőséget kell érteni, amely a berendezés (berendezéscsoport) gazdaságosan megengedhető maximális igénybevétele, a rendelkezésre álló terület legjobb kihasználása, a legjobb technológia és szervezés esetén időegység alatt teljesíthető.<sup>56</sup>

A közösségi közlekedés forgalmi teljesítőképességét a résztvevő járművek időegységre vetített férőhelyeinek jellemzői befolyásolják. A forgalmi teljesítmény lényegében a jármű befogadóképességének, az átlagos utazási sebességnek és a követési gyakoriságnak a függvénye.

A közúti közlekedésben általában a csomópontok jelentik a viszonylag szűk keresztmetszetet. A csomópontokat nemcsak a teljesítőképesség (forgalmi sávonként és irányonként), hanem

- a hálózati illesztés (más utak, szintbeli kereszteződés, nem lehet sűrű, bővíthetőség),
- a közlekedésbiztonság (felismerhetőség, átjárhatóság minden járműtípussal, forgalomtechnika, látóháromszögek, optikai vonalvezetések) és
- a gazdasági elemzések (beruházási és fenntartási költségek, megoldások: burkolat, világítás, körforgalom)

összetett szempontjai szerint alakítják ki. A körforgalmi teljesítőképességgel kapcsolatban ajánlható [7] tanulmányozása.

A *közutak* át-bocsátóképességénél is több mutatószámot használnak kategóriánként<sup>57</sup> (ilyen például az alapképesség, a keresztmetszeti, illetve a gyakorlati át-bocsátóképesség), amelyeket számos helyi körülmény befolyásolhat (forgalmi sávok száma, terepviszonyok, kanyarulatok, ívek, időjárás, burkolat, rendszet, járműméretek, közlekedésigazgatás stb.) Külön szokták vizsgálni a szintbeli keresztezések, a különböző forgalomtechnikai megoldások (forgalmi jelzőlámpák stb.), valamint a közösségi megállóhelyek (kötött pályás, nem kötött pályás) elhelyezkedésének hatásait az adott közúti szakaszok át-bocsátóképességére. Fontos megjegyezni, hogy a sebesség növekedése nem jelenti feltétlenül az át-bocsátóképesség emelkedését, sőt, bizonyos esetekben még csökkenést is eredményezhet (például a szűkös követési távolságok növekedése miatt). A közlekedés teljesítőképességét jelentősen befolyásolják az adott helyen kialakított parkolási- és rakodási szabályok, a vegyes használatú járműtípusok (lassú, gyors, közüzemi, közszolgáltató, magán, taxi stb.) folyamatos jelenléte, de a nagy forgalmú üzletek

<sup>56</sup> [6] 29–30.

<sup>57</sup> Kategóriák: gyorsforgalmi utak (autópálya, fél-autópálya), országos főközlekedési útvonalak, másodrendű főutak, egyéb két- és több számjegyű utak (városi utak).

vagy közintézmények forgalomgeneráló hatásai is. Nagy kockázat nélkül kijelenthető: szinte nincs olyan település, ahol a city logisztika komplex megoldásai rendezettek lennének.<sup>58</sup>

Az Európai Unió tagállamai közül Magyarország – ha a teljes közúthálózat hosszát az ország területéhez viszonyítjuk – a negyedik legsűrűbb úthálózattal (211 km/100 km<sup>2</sup>) rendelkezett 2009-ben. Az első három helyen területileg kisebb országok (Málta, Belgium, Hollandia) találhatók. Az autópályák, autótutak sűrűsége kissé árnyalja a képet, e tekintetben a legjobb értékekkel a Benelux-államok rendelkeznek, hazánk e mutatója a középmezőnyben helyezkedik el.

A vasúti közlekedési üzemtan önálló tantárgy több hazai felsőoktatási intézményben. Az alágazat teljesítőképességét három tényező határozza meg alapvetően: a pálya (ideértve a biztosító- és a biztonsági berendezéseket is) műszaki-forgalmi paraméterei, valamint a vontató- és a vontatott járművek állománya és összetétele. A pálya állandóan stabil, a járművek folyamatosan mozognak, ennek megfelelően a teljesítőképességi mutatók is differenciáltak. Nevezetesen: a fix telepítésű infrastruktúra-elemeket pályakapacitásnak (ennek kihasználását átbecsátóképességnek), míg a mobil infrastruktúra-elemeket járműkapacitásnak (ennek kihasználását továbbító képességnek) értelmezhetjük. A pályakapacitással való gazdálkodás elsősorban engedélyezési, elosztási funkció, a járműkapacitás-kihasználás pedig fuvarozói, üzemeltetői feladat. A kettő természetesen sok helyen összefügg, ami megjelenik a vasúti üzemtan számos további – itt nem tárgyalt – forgalomszervezési kérdésében.<sup>59</sup> További vasúti teljesítőképességi faktorokat jelenthet a villamosítási részarány, az engedélyezett pályasebesség, az ún. „lassú jelek” sokasága és a transzverzális vonalak hiánya.

A vasúti hálózat sűrűsége hozzávetőlegesen 8,3 km/100 km<sup>2</sup>, illetve 7,5 km/10 000 lakos, ami Európában átlagon felüli (az európai átlagérték 4–5 km/100 km<sup>2</sup> között van). A vasúti teljesítőképesség alakulása természetesen függ az üzemeltető (fő üzemeltetők: MÁV, MÁV-START, Rail Cargo, GySEV) által alkalmazott forgalomszervezési módszerektől (elegygyűjtés, tranzitforgalom, irányvonal, konténerizáció, kombinált árutovábbítás, terminálok, vonatközlekedési tervek, kocsiforduló idő, vontatóállomány, menetrendi függőség, rakodástechnika, díjszabási metszéspontok stb.).

A közlekedés teljesítőképességének tömör vizsgálatánál nem hagyható figyelmen kívül a *határállomások* helyzete. Hazánk e tekintetben speciális helyzetben van: hét országgal vagyunk határosak, de ezek részben más politikai, gazdasági körülmények és kötelezettségvállalások közepette működnek. Például vannak köztük EU-tagállamok és nem azok, Schengeni tagországok és nem azok. Szomszédaink eltérő státusza több relációban okoz kétoldalú – a közlekedési teljesítőképességet befolyásoló – hatásokat, például az útlevél- és a vámügyintézés, a tranzitforgalom, az idegenrendészet, az útdíjak, a szezonális forgalom kezelése vagy a közlekedési típusú engedélyek terén.

### *Környezeti hatások*

A közlekedés a világ harmadik legnagyobb környezetszennyező ágazataként azonosított, azonban erről nemcsak önmaga tehet.<sup>60</sup> A globalizáció kiterjedése jelentősen növeli az átlagos szállítási távolságokat, a fogyasztói társadalom egyre bővülő igényei pedig a fajlagos szállítás-igényességi mutatókat.<sup>61</sup> A közlekedési infrastruktúra eleve a természetes földrajzi környezetbe és éghajlati viszonyokba épül be, ezek sokszor az infrastruktúra kialakítását meghatározó tényezők (itt szerepet játszhatnak az engedélyezési eljárások, a közmeghallgatások, az érdekképviseleti és érdekérvényesítő szervezetek, az állami és önkormányzati szerepvállalás, a forgalmi szempontok és a nemzetközi érdekek).

Nyilvánvaló azonban, hogy egyrészt a közlekedési létesítmények nem kizárólag forgalmi funkciókat töltenek be (hiszen vannak raktárak, váróhelyiségek, szervizek, irodák, rakodóhelyek, üzemanyag-

<sup>58</sup> Ennek az a legfontosabb oka, hogy a településszerkezet (különösen a történelmi belvárosi részek) nem tudnak lépést tartani a létesítésük óta jelentősen megváltozott életviszonyokkal és -körülményekkel.

<sup>59</sup> [8] 96–97.

<sup>60</sup> A sorrend felállítását természetesen kissé zavarja, hogy a közlekedési besorolásokban több kimutatás szerint szerepelnek az ahhoz kapcsolható építőipari, turisztikai, raktározási, szállítmányozási stb. tevékenységek is.

<sup>61</sup> Ha nem léteznének ezek a hatások, nyilvánvalóan sokkal kisebbek lennének a közlekedés okozta természeti károsodások. Idetartozik még az úgynevezett logisztikai tevékenység kihelyezés (outsourcing), ami sok esetben nagyon távol helyezi egymástól a nyersanyag-kitermelést, a feldolgozást (gyártást) és a fogyasztást.

töltő állomások is), másrészt a közlekedési teljesítmények alapvetően kötődnek mind az ipari, mind a kereskedelmi, mind a lakossági igények kielégítéséhez. Sajátos, hogy a közlekedési beruházásoknak egyszerre lehet pozitív és negatív hatása a természeti környezetre (például az elkerülő utak létesítésével járó városi tranzitforgalmi problémák mérséklése pozitív, negatív példa az ebből származó kereskedelmi és vendéglátó-ipari forgalomcsökkenés).

Ha megvizsgáljuk a közlekedési szolgáltatások környezetre ható tényezőit, akkor összegezve megállapítható, hogy

- az egyes alágazatok által okozott káros hatások csökkenő sorrendje a következő: városi forgalom, közút, légi, vasút, vízi és csővezeték,
- a káros hatások legfontosabb, általános megjelenési formái:
  - széndioxid kibocsátás, emisszió – ez igen magas a közúti és a légi közlekedésben
  - zaj-, rezgés- és sugárzási ártalmak, a talaj-, a víz- és a levegőszennyezés életminőség-rontó hatásai
  - beavatkozás az élővilág korábbi működésébe, termőterületek csökkenése
  - az ökológiai lábnyom növekedése
  - a hulladékgyűjtés, mint erősödő tevékenységi funkció megjelenése,
- a környezetvédelmi szempontok összekapcsolhatóak az energiafelhasználás témakörével (belsőégésű motorok, sugárhajtóművek, hibridek, az elektromos meghajtás jövőképe stb.).

A környezet védelme – különösen az utóbbi évtizedekben – a közlekedéspolitika egyik stratégiai főirányává változott. E célt szolgálják a következők: hálózatbővítések, a szerkezeti korrekciók, a járműpark cseréje, az EU-normákhoz történő igazodások, a szomszéd országokkal történő harmonizációs törekvések, az informatikai fejlesztések, az adatcserék, a közös oktatási-kutatási projektek, a közös közlekedési folyósok fenntartása, a kiegyensúlyozott térségi fejlesztések stb. Ezek mellett kiemelt szerepet kap a közösségi típusú közlekedési formák előtérbe helyezése (az egyéni közlekedés rovására), a logisztikai központok fejlesztése, a kerékpár-használat ösztönzése.

A közlekedéspolitika a természeti környezet fenntarthatóságát – a fentiekén kívül – a következő további eszközökkel igyekszik elősegíteni:

- forrásokat biztosít az úgynevezett „környezetbarátabb”<sup>62</sup> közlekedéshordozók fejlesztéséhez,
- ösztönzi az úgynevezett aktív és passzív közlekedésbiztonsági elemek<sup>63</sup> használatát,
- részletesen szabályozza a veszélyes anyagok továbbításának módját,
- koordinálja a közlekedési munkamegosztás kedvezőbb alakulását,
- támogatja a fajlagos energiafelhasználás csökkentését,
- kedvezményrendszerének fókuszába állítja az előnyös környezeti megoldásokat, díjképzésével háttérbe szorítja a kedvezőtlen irányzatokat, bünteti a tényleges és ismétlődő károkozókat,
- magas szintű védelmet ígérő környezeti- és biztonsági szabályokat készít, stb.

<sup>62</sup> Ez a vízi és a vasúti közlekedés.

<sup>63</sup> Aktív eszközök: például automatikus kerékblokkoló, kipörgésgátló, szervokormány, elektronikus differenciálzár, fékasszisztens, előzés érzékelő, ködfényszóró, menet-stabilizátor, elektronikus fékerőelosztó stb.

Passzív eszközök: például biztonsági kormányoszlop, energiaelnyelő lökhárító, motorbillentés, fejtámasz-megoldások, oldalajtó-merevítés, műanyag üzemanyagtartály, hárompontos biztonsági öv, légszák stb.

## 2.5. Alágazati jellemzők, közlekedési munkamegosztás

### Alágazati jellemzők

A 4. számú táblázat szemlélteti az egyes közlekedési alágazatok jellemző karakterisztikáit.<sup>64</sup>

4. táblázat

*Közlekedési alágazatok jellemző karakterisztikái*

| Jellemzők megnevezése              | Vasúti            | Közúti             | Vízi        | Légi              | Csővezetékes    |
|------------------------------------|-------------------|--------------------|-------------|-------------------|-----------------|
|                                    | Továbbítás        |                    |             |                   |                 |
| Beruházási igény                   | Igen nagy         | Nagy               | Változó     | Nagy              | Közepes         |
| Eszközigeny                        | Nagy              | Közepes            | Változó     | Nagy              | Közepes         |
| Energiaigeny                       | Közepes           | Magas              | Alacsony    | Magas             | Alacsony        |
| Munkaerő-igeny                     | Közepes           | Magas              | Alacsony    | Magas             | Alacsony        |
| Önköltség                          | Közepes           | Magas              | Alacsony    | Igen magas        | Alacsony        |
| Raksúly/férőhely- kapacitás        | Nagy              | Közepes, alacsony  | Igen nagy   | Közepes           | Igen nagy       |
| Szállítási/utazási távolság        | Nagy, közepes     | Alacsony, közepes  | Nagy        | Igen nagy         | Nagy, igen nagy |
| Szállítási/utazási sebesség        | Közepes, nagy     | Nagy, közepes      | Alacsony    | Igen nagy         | Nagy            |
| Biztonság                          | Nagy              | Alacsony           | Igen nagy   | Közepes           | Nagy            |
| Térbeli kötöttség                  | Nagy              | Alacsony           | Nagy        | Közepes           | Nagy            |
| Időbeli kötöttség                  | Menetrend szerint | Alacsony, részbeni | Részbeni    | Menetrend szerint | Kötetlen        |
| Közvetlen kiszolgálás, rugalmasság | Korlátozott       | Teljes, részleges  | Korlátozott | Korlátozott       | –               |
| Kényelem                           | Nagy, közepes     | Nagy, közepes      | Igen nagy   | Nagy, közepes     | –               |

*Forrás:* Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék (2002): 4. A közlekedés ágazati szerkezete és nemzetgazdasági súlya. Győr, Széchenyi István Egyetem. 9. <http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7103/m/4974> Letöltés: 2017. 04. 11.

A táblázat mélyrehatóbb tanulmányozását követően jól látható, hogy a vizsgált jellemzők tekintetében mekkora különbségek, azonosságok vagy hasonlóságok vannak az egyes közlekedési alágazatok között. Biztosra vehető, hogy a feladók, a megbízók egy-egy fuvarozási vagy szállítmányozási feladat végrehajtása előtt nem gondolják végig a táblázat minden összefüggését és annak anyagi, időbeni és környezeti vonzatát.

A fenti dilemmák inkább elméleti, közlekedéspolitikai jellegűek, a gyakorlati végrehajtás nem tételesen, hanem tendencijelleggel, a nagy számok törvénye szerint érvényesíti azok – egyébként sokszor jogos – elvárásait. (Az összes szempont együttes figyelembe vétele elvben egymás érvényesülését kizáró is lehet.)

### Alágazati munkamegosztás<sup>65</sup>

Az alágazati munkamegosztás szakmai körökben örök vita tárgyát képezi, a szakirodalom ennek megfelelően el nem döntött kérdésként kezeli. Az optimális munkamegosztási arányok akkor is nehezen lennének megállapíthatók, ha egy adott pillanatnak megfelelő statikus állapotot kellene vizsgálni.

**Az alágazati munkamegosztást nemzetgazdasági szempontból az alábbi kritériumok alapján érdemes vizsgálni:**

#### a) Hogyan érvényesül az egyetemes közlekedéspolitikai érdek?

Ez akkor érvényesül, ha a legkisebb élő- és holtmunka, valamint energiaráfordítást igénylő változatot használjuk, illetve a teljes továbbítási szakaszok legkisebb költségfelhasználását érjük el. A közlekedési teljesítmények volumenindexe – változó mértékben ugyan – évtizedek óta folyamatosan növekszik (lásd 4. számú melléklet) mind a teher-, mind a távolsági és helyi személyforgalomban. A személygépjárművek száma rohamosan növekszik. Az átlagos áruszállítási távolságok növekednek minden alágazatnál,

<sup>64</sup> [9] 4.

<sup>65</sup> [10] 19–40.

amelyből érzékelhető a továbbítások övezetenkénti átrétegződése. Jelentősen növekedett – nemcsak hazai, de európai viszonylatban is – a közúti közlekedés akcióradiusza, vonzáskörzete. A munkamegosztási arányok és azok időbeni változásainak elemzéséből megállapítható, hogy az árutovábbításban folyamatosan erősödik a közúti dominancia, a vasút jelentősen visszaesett, a hajózás és a csővezetékes továbbítás lényegében stagnál, a belföldi légi forgalom elenyésző (lásd 5. számú melléklet). Az abszolút mértékű változásokon belüli relatív részarány-eltolódások jellemzőek mind a továbbított árutömegben, mind az árutonnakilométer-teljesítményekben.<sup>66</sup> A közúti távolságok árunemenkénti bontásban is növekedést mutatnak. A közúti árutovábbításban részt vevő járművek teherbírás szerinti teljesítményeit szemlélteti a 6. számú melléklet.

**b) Milyen tényezők befolyásolhatják a feladók, megbízók értékítéletét a közlekedési alágazat megválasztásánál?**

Abból kell kiindulni, hogy a feladók, megbízók egyáltalán igénybe vesznek-e külső szert, vagy saját kiszolgálásra rendezkednek be. Ha nem kívánnak saját eszközöket üzemeltetni, akkor a választást alapvetően négy szempont determinálja: az árutovábbítás költsége, a teljesítési vagy eljutási határidő, a küldemény/áru érzékenysége, állagvédelme, illetve a továbbítással kapcsolatos szakmai tudnivalók, szabályok sokasodása. E szempontok igazak mind az alágazatok közötti, mind a közúti szállításon belüli választási dilemmákra.

**c) Milyen következtetések vonhatóak le a közút-vasút energetikai összehasonlításból?**

A nemzetgazdaság közvetlen és anyagjellegű energiafelhasználásából a közlekedés részaránya 10–15%-körül mozog. Az áru- és személyforgalom fajlagos energiafelhasználásában jól érzékelhető a hajózás és a vasút előnye.

**d) Melyek a kialakult teljesítményarányok jelentősebb megváltoztatásának korlátai?**

A kialakult munkamegosztási arányok jelentősebb megváltoztatásának gátló tényezői lehetnek

- a szervezési-technológiai (a hazai közlekedési háttérpar fejlettsége, a jármű- és alkatrészimport helyzete, a közlekedési szokások determináló ereje, az alágazatok infrastrukturális állapota stb.), vagy
- közgazdasági eredetűek. A közgazdasági „fékező erők” a végzett teljesítmények és az előállításuk érdekében felhasznált erőforrások kapcsolatában keresendőek (ide értendő az „árkérdés”, a beruházásokkal kapcsolatos szabályozás, az alágazati költségvetési kapcsolatok alakulása stb.).

**e) Miért fokozódik az időtényező figyelembevételének szükségessége a fuvarozásszervezésben?**

Az egyik ok a továbbítási határidőkben, a másik a megbízói üzletmenetnek megfelelő készlet- és anyaggazdálkodásban rejtőzik. A határidő jogi szabályozása mérséklődött (kivéve a vasútnál), azokban nagyobb szerepet kap a felek megállapodása. A rendkívül elenyésző kétoldalú vasúti iparvágányos forgalmat kivéve csak a közúti<sup>67</sup> alágazat képes háztól-házig történő közvetlen továbbításra, minden további alágazat – többlet átrakodási szükségletet és pótlólagos időráfordítást igénylő – oda- és elfuvarozási szükségletet támaszt, többletköltségekkel. Vajon létezik-e olyan kimutatás, amely dokumentálná a nemzeti vagyonnak azt az értékben kifejezhető részét (azt az összeget), amely az országban „adott időpillanatban, vagy átlagosan úton van”? (Ezt a nagyságrendet jó lenne csökkenteni, de a kérdés csak látszólag tűnik egyszerűnek, hiszen a változtatás érintené a forgóeszköz-gazdálkodási mechanizmusokat, az anyagbeszerzést, egyes termékkibocsátók monopolhelyzetét, az elfekvő készletgazdálkodást, a tartalékolási megfontolásokat stb.)

Az egyes közlekedési alágazatok viszonylag eltérő infrastruktúrái közül a közúti, a vasúti pálya, valamint az összesített járműállomány a meghatározó. A budapesti Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér menetrendszerinti<sup>68</sup> személy- és áruforgalmi nagyságrendjét a 7. számú, a közforgalmú vasúti pályahálózatot és járműállományt a 8. számú, az országos közúthálózat burkolat- és kiépítési jelleg szerinti adatait a 9–10. számú, a közúti járművek állományának darabszám-kimutatását 11. számú, teherbírás szerinti összetételüket (2014 év) pedig a 12. számú melléklet tartalmazza.

<sup>66</sup> Lásd a fogalomtárban.

<sup>67</sup> A csővezetékes is képes, de ott rendkívül korlátozott az igénybevevők, a relációk és a továbbítható termékféleségek összetétele.

<sup>68</sup> A nem menetrendszerinti forgalom (például charterjáratok) adatait nem tartalmazza a táblázat. Ez kb. 10–15%-os volumen a menetrendszerintihez képest.

## 3. A HAZAI ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÁTTEKINTÉSE

### 3.1. A magyar közlekedéspolitika történeti előzményei és jogi háttere

Annak ellenére, hogy a szárazföldi közlekedés kezdetleges formái alakultak ki legkorábban, a vízi közlekedés (folyami, tengeri), majd a csővezetékes továbbítás korszakos szabályozása<sup>69</sup> időrendben megelőzte a többi alágazatét. Ez a járművek – mint az emberi közlekedés bármely formájában meghatározó segédeszközök – feltalálásának, műszaki fejlődésének időrendi elemzése útján is könnyen belátható. E tekintetben kiemelkedő szerepet játszik az 1850–1920 közötti időszak, hiszen ekkor jelennek meg (több tekintetben az első) nagy technikai eredmények mind a vasúti, mind a közúti, mind a légi közlekedési eszközök tekintetében.<sup>70</sup>

A közlekedéspolitika hazai vonatkozásában külön kiemelést érdemel gróf Széchenyi István (1791–1860) úttörő munkássága. A Széchenyi vezetésével 1845-ben létrehozott „Közlekedési Bizottmányt” a vasútépítések kezdete és a vízszabályozások sora övezte, s ő volt a reformkor, illetve a történelmi léptékű forradalom és szabadságharc körüli időszak közmunkaügyi és közlekedési minisztere is. Szellemi hagyatéka a magyar közlekedéspolitika első igazi, jelentős mérföldkövének tekinthető (mai szemmel is), ami „A felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló 1848. évi XXX. törvénycikk” alapján bontakozott ki.<sup>71</sup>

A Széchenyi-féle (VII fejezetből álló) közlekedéspolitika nem nélkülözte a nemzetközi kitekintést sem, hiszen abban azonosíthatóak mindazon tapasztalatok, amelyek ekkor már több európai ország közlekedési rendszerének működésében összesíthetőek, hasznosíthatóak voltak. A szakmai tartalomból kiemelhetőek

- a vasúti vonalhálózat kiépítésére, a mellék- és szárnyvonalakra vonatkozó megállapítások,
- a különböző közlekedési alágazatok párhuzamos fejlesztésére vonatkozó törekvések (jórészt a vasútépítés és a folyami szabályozások területén),
- a területi egységenként (vármegyék) értékelhető közlekedési fejlesztések, valamint
- a közpénzek, a közmunka szerepének megjelenítése a közlekedésépítés finanszírozásában.

Az elsősorban Széchenyi nevével fémjelzett akkori kormányzati szándékokat – több mint másfél évszázad távlatából is – lényeginek, többségében logikus szerkezetűnek, korukat meghaladó szellemiségűnek tekinthetjük, hiszen az akkori preferenciák egy részének mai megfelelői továbbra is mértékadónak tekinthetők.<sup>72</sup> Munkásságában első alkalommal jelent meg a közlekedés „társadalmi beágyazottságának” távlatos üzenete, a célok és azok teljesítése érdekében felhasználható eszközök párhuzamba állítása. Ezt mutatja be kulcsszavakban, szabadon fogalmazva az 5. számú táblázat.

<sup>69</sup> Ennek nagyon sokféle kezdetleges formája volt, ezekre itt nem térünk ki részleteiben. Leginkább a korai tengerjogi megállapodások említhetőek.

<sup>70</sup> Nagy büszkeségünkre ebben több magyar világhírű feltaláló is közreműködött.

<sup>71</sup> [13]

<sup>72</sup> Például mérsékelt árszint, rendszerszemlélet, település- és vidékfejlesztés stb.

5. táblázat  
Széchenyi közlekedéspolitikája

| Széchenyi közlekedéspolitikája  |  |
|---|--|
| Célok   | Eszközök   |
| A kereskedelem és az ipar kiszolgálása elfogadható áron (olcsón)                        | A közlekedés fenntartásához, fejlesztéséhez állami pénzek szükségesek              |
| A közlekedés legyen egységes rendszer   | Közlekedési infrastruktúra fenntartása, engedélyezése állami funkció               |
| A közlekedéspolitikának legyen szerepe a terület- és vidékfejlesztésben                 | A közlekedési díjszintek megállapítása során szükség van állami beavatkozásra      |
| A közlekedési infrastruktúrát állami kezekbe kell csoportosítani (pálya, eszköz, jármű) | A kedvezmények igénybevétele csak nemzeti célok megvalósítása érdekében lehetséges |
| A vasúti közlekedés prioritása, a közút és a vízi közlekedés kiegészítő funkciója       | A közlekedésben lehetséges a verseny, korlátozott állami befolyással               |

*Forrás:* Saját szerkesztés a következő alapján: Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék (2002): 7. A magyar közlekedéspolitika. Győr, Széchenyi István Egyetem. <http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7099/m/4974#10221>.  
Letöltés: 2017. 04. 02.

A történeti hűség kedvéért jelezni kell, hogy

- Széchenyi mellett nagyon jelentős volt Kossuth Lajosnak (1802–1894), az első felelős kormány pénzügyminiszterének, majd (1849-től) az ország kormányzójának szerepe is, aki – többek között – az általa alapított *Pesti Hírlap*ban ismertette közlekedéspolitikai nézeteit, mintegy 30 szakcikkből. Kossuth sokkal inkább volt függetlenségpárti, mint Széchenyi. Közlekedésszakmai kérdésekben voltak két- és többoldalú vitáik is, de a közlekedés fejlesztését mindketten jórészt az állam költségén, a közteherviselés és a közmunka keretein belül képelték el. Tehát gondolataik lényegében és sok területen közösek/hasonlóak voltak, tevékenységük azonban néha ütközött is egymással.
- A magyar közlekedési rendszer kiépítésében foglalt szerepeket tekintve tehát célszerű közösen értékelni-elemezni Kossuth és Széchenyi tevékenységét. A két zseniális gondolkodónk közlekedéspolitikai eszméi – egyrészt a szabadságharc bukása, másrészt más események miatt – azonban nem valósulhattak meg a kívánatos mértékben, de mindketten korszakalkotó, kiemelkedő történelmi személyiségek a közlekedéspolitikán belül is.

Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc bukását követően, az abszolutizmus időszakában inkább az osztrák közlekedéspolitika dominanciája volt jellemző hazánkban, a magyar nemzeti érdekek ismételt előtérbe kerülése a *kiegyezés* (1867) után figyelhető meg.

Ebben az időszakban került meghatározó államigazgatási pozícióba a később „vasminiszterként” aposztrofált Baross Gábor (1848–1892), akinek a tevékenysége során szinte összeforrott a közlekedés és a kereskedelem ügye.<sup>73</sup> Baross Gábort saját honfitársai/kortársai Széchenyi közlekedéspolitikai eszméinek megvalósítójaként emlegették, ő maga saját közlekedési nézeteit a nemzet gazdaságpolitikája részének tekintette. Ő is tanult külföldön, tevékenysége közlekedési területen leginkább a vasútra, a folyami közlekedésre és a postaügyekre koncentrált, számos eredeti gondolat, alkotás fűződik a nevéhez.<sup>74</sup>

A két világháború között hazánk közlekedéspolitikája meglehetősen vegyes képet mutatott, amit lényegében a vesztes háború többirányú hálózati és rendszerkövetkezményei, valamint az újjáépítési szükségletek növekvő mértéke határozott meg. Ebben az időszakban épült meg például több budapesti

<sup>73</sup> Baross Gábor 1883-tól közlekedésügyi államtitkár, 1889-től kereskedelemügyi miniszter, utóbbi pozícióval felügyelete alá kerültek az ipari, a kereskedelmi, a vám, a közlekedési (a tengerészeti), a szabadalmi és a statisztikai ügyek is.

<sup>74</sup> Ilyen például a vasúti tarifarendszer kialakítása, az államvasút kialakítása, a flumei kikötő építése, a Budapest-Bécs telefonvonal létesítése, a Postatakarékpénztár alapítása, a folyamhajózás elindítása, az Al-Duna hajózhatóvá tétele (ez utóbbit már nem érte meg).

Duna-hídalap, a csepeli szabadkikötő, fejlesztésre került a postai és a hírközlési alágazat, valamint szerény mértékben beindult a polgári légi közlekedés is. A korszak nem volt mentes jelentős politikai harcoktól, a közlekedést érintő külső és belső problémakezelésektől sem.

Az 1945–1968 közötti időszakban a közlekedéspolitika jórészt az úgynevezett tervutasításos rendszer szolgálatában állt, ami lényegében (vagy főleg) a központilag előírt ipari, mezőgazdasági termeléshez és a célzott kül- és belkereskedelmi forgalomhoz kapcsolható árutovábbítási igények kielégítését célozta. A közlekedéspolitika irányítóinak személyi összetétele gyakorta változott, az ágazati felsővezetők a tervciklusokon belül is cserélődtek.<sup>75</sup>

Az úgynevezett „új gazdasági mechanizmus”-hoz kapcsolhatóan, 1968 őszén jelent meg Dr. Csanádi György<sup>76</sup> akadémikus, közlekedés- és postaügyi miniszter gondozásában az új „Közlekedéspolitikai Konceptió”, amely ismét korszakos jelentőséggel bírt, s 1980-ig jelölte ki a követendő irányt és a tennivalókat. Lényegét a 6. számú táblázat szemlélteti.

6. táblázat

*Az 1968. évi magyar közlekedéspolitikai koncepció<sup>77</sup>*

| Célok   | Eszközök   |
|---|--|
| A személy- és teherforgalom színvonalának emelése   | A vasúti hálózat korszerűsítése, vontatással, távközlő- és biztosítóberendezésekkel együtt   |
| A közlekedés gazdaságosságának javítása   | A gyenge forgalmú vasútvonalak megszüntetése, körzetesítés, központosítás  |
| A közlekedési alágazatok munkamegosztásának alakítása a közút javára  | A közúthálózat bővítése, új települések bevonása az autóbusz-közlekedésbe  |
| A közlekedés munkaerő-gazdálkodási gondjainak kezelése, a kedvezőtlen munkakörülmények felszámolása                   | A közúti szektorok (közhasználatú, célfuvarozó, közületi) közötti verseny gerjesztése, darabáru-fuvarozás, vasútállomási oda- és elfuvarozás, szállítmányozási jellegű feladatok |
| Korszerű forgalom- és üzemszervezési módszerek bevezetése, az üres futás csökkentése, járműtípus-feladatoptimalizálás | A kiegészítő alágazatok (vízi, légi, csővezeték) arányos fejlesztése   |

*Forrás:* Saját szerkesztés a következő alapján: Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék (2002): 7. A magyar közlekedéspolitika. Győr, Széchenyi István Egyetem. <http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7099/m/4974#10221>.  
Letöltés: 2017. 04. 02.

1968-ban különös hangsúlyt kapott az általános gazdaságpolitika (népgazdaság) és a szakterületi politika (közlekedéspolitika) összhangteremtése az új gazdaságirányítási rendszer és az intenzívebb infrastruktúra fejlesztés követelményei miatt. Az egyik legfontosabbnak vélt akkori közlekedéspolitikai intézkedés: az összes, 1982-ig megszüntetett gyenge forgalmú vasútvonalak hossza: normál nyomtávú: 722 km, keskeny nyomtávú: 1176 km, összesen: 1898 km.<sup>78</sup> A közúti darabáru-fuvarozást a Volán Tröszt és vállalatai vették át. A Volán Tröszt később, 1983. december 31-én kormányhatározattal szűnt meg, helyette a Volán Vállalatok Központja került megalapításra (1984. január 1. és 1989. december 31. között működött), a Volán Egyesülés jelentősen módosult (csökkentett) feladat- és hatáskörrel 1990. január 1-től működik/létezik.

A Kormány 1978 októberében terjesztette be az Országgyűlésnek az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió végrehajtásáról és a továbbfejlesztés irányairól szóló beszámoló jelentést. Az ott elhangzottak eredményeként fogadta el a Kormány a továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepciót 1979. május 21-én mint a közlekedéspolitika továbbfejlesztéséről és a megvalósítá-

<sup>75</sup> Közlekedésügyért felelős miniszterek, időrendben: Gerő Ernő 1945–1948, Bebrits Lajos 1948–1956, Kossa István 1957–1963, Csanádi György 1963–1974.

<sup>76</sup> Dr. Csanádi György (1905–1974) mérnök, műegyetemi tanár, a MTA levelező, majd 1970-től rendes tagja, hosszú ideig a MÁV vezérigazgatója. 1962–1963 között miniszterhelyettes.

<sup>77</sup> A táblázatban szereplő célok és eszközök soronként nem összerendezettek.

<sup>78</sup> Megjegyzés: a rendszerváltozást követően több kisebb vonalon visszaállításra került a vasúti forgalom.



sához szükséges főbb állami intézkedésekről szóló munkaprogramot. Ez a munkaprogram – bár alkotói eredetileg másfél-két évtizedes távlatlalt kalkuláltak – azonban nem teljesült egészében, mert a háttérben meghúzódó politikai és gazdasági változások időközben már számottevően éreztették hatásukat. Az 1980-as évek közepétől már erősödtek a deregulációs nézetek, a korábbi nagy szervezetek megszüntetésének igénye, az infrastrukturális költségviselések szerkezeti változtatásának (beruházások, illetve üzemeltetési költségek) követelménye, az önálló vállalati gazdálkodás növekvő szerepe, a külföldi tőke befektetési érdeklődése, illetve a privatizáció „előszela”. A 80-as évek második felében világbanki hitelből indult az M0 autópálya fejlesztése, ami gyökeres változást hozott a finanszírozásban és a mai napig jelentős hatást gyakorol a közúthálózat szerkezetére.<sup>79</sup>

Az 1989 évi politikai és gazdasági rendszerváltás a közlekedéspolitikában is megjelent, s számos tekintetben korrekciókat sürgetett. A rendszerváltást követően 1992-ben kerültek újra a Kormány elé a közlekedéspolitikai tézisek, de különböző okok miatt a Parlament plenáris ülése elé már nem kerültek. A rendszerváltozás utáni első közlekedéspolitikai koncepció megszületését vélelmezhetően két ok késleltette: egyrészt az átlagosnál sokkal magasabb törvényalkotási (időbeli) zsúfoltság, másrészt a közlekedés akkori nemzetgazdasági ágazati mutatóinak aktuális állapota. Csak néhány példa: az 1980-as évek elején

- a makrogazdasági elemzések kimutatták, hogy a rendszerváltás okozta átalakítások a közlekedés iránti szükségletek fajlagos csökkenését eredményezték,<sup>80</sup>
- a közlekedésben foglalkoztatottak aránya annak ellenére növekedett (6,6%-ról 7,3%-ra), hogy az ágazat GDP termelési részaránya csökkent (7,7%-ról 6,2%-ra)
- a hazai személyforgalomban növekedett az egyéni közlekedés aránya (48%-ról 60%-ra),<sup>81</sup>
- az alágazati munkamegosztásban a közúti részarány 27%-ról 45%-ra, a csővezetékes továbbítás 11-ről 18%-ra nőtt, miközben a vasúti teljesítmények aránya 57%-ról 31%-ra csökkent, a belvízi hajózásé pedig stagnált (5-6%).

A rendszerváltást közvetlenül követő új közlekedéspolitikát tehát sokkal inkább jellemezte az önálló, szakterületenkénti törvényalkotás, mint az egységes koncepció megalkotása iránti igény. [Ezen időszakban született a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, illetve a közutak finanszírozásáról szóló 1992. évi XXX. törvény is. E jogszabályok már előrevetítették az új közlekedéspolitika megalkotását, ami a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló 68/1996. (VII. 9.) OGY-határozat elfogadásával vált valóra.<sup>82</sup> Az OGY határozat végrehajtásának részleteit a 2212/1996 (VII. 31.) számú kormányhatározat tartalmazta.]

Hazánk a rendszerváltással a piaczgazdálkodás részévé vált, ennek a szakpolitikákban is tükröződnie kellett.

Az 1996. évi közlekedéspolitika egyes meghatározó sajátosságait mutatja be a 7. számú táblázat.<sup>83</sup>

<sup>79</sup> Az 1974-1989 közötti időszak közlekedésügyért felelős miniszterei voltak: 1974 Rödönyi Károly, 1976 Pullai Árpád, 1984 Urbán Lajos, 1989 Derzsi András. Ezt követően 1989-2000 között: 1990 Siklós Csaba, 1993 Schamschula György, 1994 Lotz Károly, 1998 Katona Kálmán, 2000 Nógrádi László, 2000. december 1-től 2002-ig Fónagy János.

<sup>80</sup> Ez származhatott a fajlagos szállítási igény egyébként kívánatos mérséklődéséből, de sokkal inkább a korábbiakat messze meghaladó társadalmi gazdasági szerkezetváltozásokból.

<sup>81</sup> Ez nemcsak a fejlődő motorizáció, hanem az útépitések és az érezhető életmódváltás eredménye is volt.

<sup>82</sup> [14]

<sup>83</sup> A részletekről lásd [4] 1-3. pontban foglaltakat, 1-2. oldal. A táblázat összefoglaló jellegű, nem teljes körű.

7. táblázat

Az 1996. évi magyar közlekedéspolitika egyes meghatározó sajátosságai

| Célok (stratégiai hangsúlyok)                                      | Eszközök (területek)  |
|--|---|
| az EU-integráció mint tendencia                                    | infrastruktúra, hálózat, EU hálózati kapcsolódások, járműpark-jellemzők |
| kapcsolat a szomszéd országokkal                                   | forgalom, határállomások fejlesztése                                    |
| az emberi és környezeti szempontok határozottabb figyelembe vétele | szabályozás, humánpolitika, baleseti helyzet, közlekedésbiztonság       |
| arányos térségi fejlesztés   | belföldi autópálya- és gyorsforgalmiúthálózat-fejlesztés                |
| piackonform gazdaság és közlekedés                                 | hatékonyság, alkalmazkodóképesség, reziliencia                          |

*Forrás:* Saját szerkesztés a következő alapján: A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat. <https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=996h0068.OGY> Letöltés: 2017. 04. 03.

Az 1996-ban történt elfogadás utáni elemzések jelezték, hogy a magyar háztartások jövedelmük közel ötödét költik a közlekedéssel kapcsolatos kiadásokra. A közlekedés – miközben biztosítja az emberek, áruk, szolgáltatások szabad áramlásának feltételeit – a közlekedési balesetek, az energiafogyasztás, a lég- és zajszennyezés, a területfoglalás révén káros hatásokat is kifejt a környezetre. Elvárásként megjelent, hogy a magyar közlekedésnek tudatosan hozzá kell járulnia az életminőség javításához, a környezettel összhangban álló fenntartható fejlődéshez.

Országos jelentőségű feladatnak minősült a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, a XXI. századi követelményeknek megfelelő vasúti közlekedés megteremtése, a magyar belvízi hajózás újjáélesztése a Duna–Rajna–Majna vízi út közepén, valamint a dinamikusan növekvő légi közlekedési piacon a szilárd pozíciók megszerzése. A közlekedéspolitika céljai csak nemzeti összefogással, a Kormány, az önkormányzatok, a hazai és nemzetközi befektetők, a magántőke és a magánvállalkozók összehangolt munkájával valósíthatók meg. A közútépítések akkori helyzetébe, a finanszírozási konstrukciókra és az autópálya építés folyamatára enged betekintést az Állami Számvevőszék korabeli összehasonlító szakmai elemzése.<sup>84</sup> Talán nem mellékes, hogy a „96-os” közlekedéspolitika említi először például a logisztikai kapcsolódásokat, a tervezett EU-csatlakozásból eredő konvergenciákat, a kerékpáros közlekedés jelentőségének növekedését, de nem feledkezik meg a szociálpolitikai vonatkozásokról, valamint az egyes közlekedési módok közötti kooperációt elősegítő (kombinált árutovábbítási) megoldások fontosságáról sem.<sup>85</sup>

A következő közlekedéspolitikai mérőföldkő a 2003–2015-ig terjedő időtávlattal készült „Magyar közlekedéspolitika”, amelyet a 19/2004 (III. 26.) OGY határozatban fogadott el a Parlament.<sup>86</sup> E határozat szerinti fő stratégiai irányokat lásd a 8. számú táblázatban.<sup>87</sup>

<sup>84</sup> [15]

<sup>85</sup> A „96-os” közlekedéspolitika tanulmányozása során érzékelhető, hogy egyes szakmai tartalmak és célkitűzések a korábbi szakpolitika folytatásaként is felfoghatóak.

<sup>86</sup> [16],[17]

<sup>87</sup> Jelen állapotokat tekintve megállapítható, hogy – sajnos – sem a kb. két évtizeddel korábbi, sem a 2003–2015 közötti közlekedéspolitikai célkitűzések nem valósultak meg teljes körűen (különösen nem a kombinált árutovábbítás, a belvízi szállítás vagy a hazai üzemeltetésű légi forgalom területén).

8. táblázat

*A 2003–2015 közötti magyar közlekedéspolitika lényegi sajátosságai*

| Célok (stratégiai hangsúlyok)  | Eszközök (területek, elemek, kiemelések)   |
|--|--|
| Az életminőség, az egészségmegőrzés, a területi különbségek csökkentése, közlekedésbiztonság, az épített és természeti környezet védelme | A páneurópai hálózat magyarországi bővítése, elővárosi vasúti közlekedés, járműcsere-program   |
| Az eu-integráció elősegítése   | A főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése   |
| A kapcsolatok javítása a környező országokkal  | A közlekedési alágazatok összehangolása, a környezetszennyezés mérséklése  |
| Regionális területfejlesztési célok  | A közlekedési tarifák eu-konform rendezése, integrált menetjegyrendszer, budapesti közlekedési szövetség, a munkakörülmények javítása, közlekedési oktatás |
| Hatékonyabb, szabályozott versenyhelyzet   | Logisztikai szolgáltató központok fejlesztése  |

*Forrás:* A 2003–2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról szóló 19/2004. (III. 26.) OGY határozat. <https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=a04h0019.OGY> Letöltés: 2017. 04. 02.

A 2003–2015 közötti célkitűzésekben újszerűen megjelenik például a városi közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásának igénye. A vasúti közlekedésben újszerű az EU-irányelveknek megfelelő független pályakapacitás-elosztó szervezet, amelynek feladata a pályakapacitások megkülönböztetés nélküli elosztása a hazai és a külföldi kereskedő vasutak között, valamint pályahasználati díjak megállapítása és beszedése. Az egyetemes szolgáltatások (bárki számára hozzáférhető közszolgáltatások) rendszerét kiterjesztették a vasutakra és a menetrendszerinti autóbusz közlekedésre is. (Az utóbbit hosszú évtizedeken keresztül a megyei Volán társaságok látták el, de ezek azóta már átalakultak regionális közlekedési szervezetekké.) Hazánk számára – a velünk együtt (2004-ben) az EU-hoz csatlakozó más országok többségéhez hasonlóan – nagy kihívást jelentett az infrastruktúra kibővítése és fenntartása. Ennek egyik oka az, hogy a magyar közlekedés fejlettsége (általános gazdasági fejlettségünkhöz hasonlóan) több mérőszámában sem éri el az uniós átlagot. Bár a magyar közlekedési hálózat megfelelően tagolt, de a motorizáció, a munkamegosztás, a növekvő mobilizáció és az időbeni sajátosságok gerjesztette forgalmi igények számos helyen meghaladják a közúti, illetve vasúti pályakapacitásokat. Közlekedési hálózatunkat Budapest-centrikusság és jelentős regionális különbségek jellemzik.<sup>88</sup> Magyarország gazdaságföldrajzi fekvése kedvező, ami jó lehetőséget kínál a nemzetközi kereskedelmi, közlekedési, logisztikai szolgáltatások hazai fejlődésére.<sup>89</sup> Az autópálya-építések fontosságát mutatja, hogy közelségük meghatározó a külföldi tőke telephelyválasztásában.<sup>90</sup> Elsősorban úthálózatunk minősége marad el a forgalmi igényektől. Vasúthálózatunk szolgáltatási színvonala és műszaki jellemzői sok tekintetben nem felelnek meg a kor kihívásainak. A vasúti közlekedés (különösen az árutovábbítás) versenyképessége az elmúlt évtizedekben folyamatosan romlott, alágazati részaránya minden értékelhető dimenzióban kedvezőtlenül alakult. Az egyéni személyközlekedés részaránya annak ellenére növekszik (a közösségi közlekedés terhére), hogy nem épültek ki teljesen a P+R bázisok és állandósulnak a nagyvárosi parkolási problémák is. Lehetséges fő ok: a közösségi

<sup>88</sup> Egyszámjegyű autópályáink országos főútvonalaink – egy kivétellel – Budapestről indulnak, a vasútnál is – történelmi okokból – jellemző a transzverzális vonalak hiánya. A hazai régiók közlekedési kapcsolatokkal való ellátottsága nagyon vegyes, feltétlenül szükség lenne a nivellálásra, különösen munkahely-teremtési, ipartelepítési okokból.

<sup>89</sup> A kedvező földrajzi adottságok miatt a megelőző évtizedekben többször is volt olyan elképzelés, amely a Budapest-környéki agglomerációt közép-európai logisztikai elosztó/disztribúciós szintre emelhetné volna, különösen a légi küldemények tekintetében. Ez sajnos – egyeztetési nehézségek és a heterogén szakmai szándékok miatt – még nem valósult meg. (E tekintetben fővárosunknak voltak/vannak riválisai a közép-európai térségben. A logisztikai elosztó központoknak a gazdaságra és a munkahelyteremtésre vonatkozó hatásai közismertek. A funkciók telepítése több – itt most nem részletezett – pótlólagos előnnyel is jár, amelyeknek egy része a közigazgatást is érinti mind feladat, mind adóbevétel vonatkozásában.)

<sup>90</sup> Nagyon sok külföldi tőkebefektetőnél – az olcsóbb munkaerő mellett – fontos szempont volt a közlekedési infrastruktúra közelsége, a gyors elérhetőség. Ez különösen megfigyelhető a keleti országok autópálya-fejlesztéseit követő beruházásoknál. 2017 áprilisában jelentették be az Üllő–Cegléd közötti gyorsforgalmi út alapkövetését (45 km, 72 md. Ft.) Az elmúlt évek során mintegy 2500 milliárd befektetéssel, a jelenlegi 1450 kilométer hosszúságú gyorsforgalmi úthálózat 2022-ig további több mint 900 kilométerrel bővül majd.

közlekedés nem tud lépést tartani az agglomerációs ingázók számának növekedésével, ezért célszerű a munkahelyi (közigazgatási, egészségügyi, sport, kulturális, művészeti, egyéb alapellátási stb.) ügyek fejlesztését együtt kezelni a közlekedési témakörökkel. Az EU-csatlakozás nemcsak érintette, hanem – több tekintetben – felül is írta a 2003–2015 közötti közlekedéspolitikai koncepció egyes szakmai elképzeléseit és ennek eredményeként – több külső és belső ok által determináltan – előtérbe kerültek olyan más alapszerkezetű, vagy kissé eltérő szakmai fókusszal/rendeltetéssel készült anyagok, amelyek nem kifejezett „Közlekedéspolitikai Koncepció”-ként, hanem fejlesztési tervként, operatív programként vagy stratégiaként funkcionáltak/funkcionálnak. Ezek áttekintését a 9. számú táblázat mutatja be:

9. táblázat

*A 2003–2015 között megjelent magyar közlekedési „szakanyagok” áttekintése*

|  |   |
|--|---|
| Új Magyarország Fejlesztési terv 2006 [18]   | Egységes közlekedésfejlesztési stratégia (EKFS) – Alágazati 2008<br>Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia [23]   |
| ÚMFT Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007 [19]  | Új Széchenyi Terv, Közlekedési fejezet 2011 [24]  |
| Egységes közlekedésfejlesztési stratégia (EKFS) – Zöld könyv 2007 [20]   | Széll Kálmán Terv, Közlekedési fejezet 2011 [25]  |
| Egységes közlekedésfejlesztési stratégia (EKFS) – Fehér könyv 2007 [21]<br>Stratégia az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások hazai fejlesztéséhez. Vitaanyag. [22] | Nemzeti Közlekedési Stratégia /továbbiakban: NKS/ (Nemzeti közlekedési koncepció) Vitaanyag. 2013. [26]<br>NKS OVK (Országos vasútfejlesztési koncepció) 2014<br>Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) 2014-2020 közötti időszakra. |

*Forrás:* A szerző saját szerkesztése

A 9. számú táblázatban szereplő szakanyagok egyenként is meglehetősen terjedelmesek, rendkívül időigényes a közöttük meglévő összefüggések feltárása és azok összevetése az 1.3.2. pontban szereplő uniós közlekedéspolitikai célkitűzésekkel, követelményekkel. A különböző szakanyagok közötti – egyébként sokszorosan összetett és felelősségteljes – elvi és végrehajtási szinkronizáció elsősorban a közigazgatás egyes szervezeteinek (központi államigazgatás, kormányhivatalok, önkormányzati szektor) feladata volt/lehet, hiszen a források jórészt közösségek/költségvetésiek és a megvalósítási, ellenőrzési hatásköri funkciók is rendelkezésükre álltak/állnak. A versenyszféra piaci szereplőitől leginkább – a saját érdekeiket is figyelembe vevő – tevőleges és aktív közreműködés volt elvárható, vagy várható el.

A külső szemlélő számára felvetődhet a kérdés: hogyan lehet kezelni az egyidejűleg hatályban lévő, látszólag azonos vagy egymáshoz közeli témakört felölelő több hazai koncepciót, tervet, stratégiát, programot. A heterogén megjelenést nemcsak a kormányzati ciklusok eltérései (és az abból eredő kormányzaton belüli munkamegosztási változatok), de sok más szempont együttes hatása is befolyásolja: például az EU szabályozási korrekciók és támogatási konstrukciók/forrásmegosztások, a nemzetgazdasági szintű egyensúlyi, növekedési hangsúlyok/kilátások, a makrogazdasági prioritások és – nem utolsósorban – a közlekedéspolitikát körülölelő más ágazatok (ipar, mezőgazdaság, kereskedelem stb.) szempontjainak figyelembevétele. Joggal merül fel a hatásmechanizmusok szintetizálásának igénye. Az alkotók és a végrehajtók felelőssége az egymás hatását esetleg kioltó, egymással esetleg ellentétes programok vagy intézkedések kiszűrése, de az egymást segítő úgynevezett multiplikátorhatások erősítése is. Itt szerepe lehet a logisztikából ismert szinergiakeresésnek is. Sok, a 9. számú táblázatban szereplő anyag volt előzetes, széleskörű szakmai vitán vagy társadalmi egyeztetésen.<sup>91</sup>

<sup>91</sup> Ilyen szakmai vagy társadalmi egyeztetéseken természetes felszínre kerülhetnek ellentétes nézetek azonos kérdésben, ilyen esetekben javasolható a megalapozott, súlyponti álláspontok közötti prioritási sorrend felállítása. A közlekedés hosszú távú döntési következményekkel járó, komplex gondolkodásmódot igénylő témakör, ahol a közösségi érdekeknek elsőbbséget kell adni a magánérdekekkel szemben.

A rendszerváltás előtti (1989-ig), a rendszerváltástól az EU belépésig (1990–2004-ig), illetve az EU-belépéstől napjainkig (2004–2017) számított időintervallumok jelentősen eltérő igényeket támasztottak a stratégiakutatókkal, koncepció-alkotókkal és a végrehajtásban résztvevőkkel szemben.

### 3.2. Az EU közlekedéspolitikájának rövid bemutatása

Számunkra – Európai Unió tagországgént, de attól függetlenül is – fontos ismernünk a közösségi közlekedéspolitika legfontosabb mérföldköveit, különösen a hazánkat is érintő szakmai vonatkozások sokaságát. Az EU működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata (Alapjogi Charta) VI., *Közlekedés* címének 90. cikkében leszögezi: „A Szerződések célkitűzéseit az e címben szabályozott területen egy közös közlekedéspolitika keretében kell végrehajtani”.<sup>92</sup> Ebből ered, hogy

- a közlekedéspolitikának nemcsak nemzeti, hanem nemzetközi rendelkezései, szakmai vonatkozásai is vannak,
- az EU tagjának a közösen elfogadott rendelkezéseket implementálnia kell saját jogrendszerébe,
- a fejlesztéseknél, a hálózati kapcsolódások kialakításánál a nemzeti szempontok mellett érvényesíteni kell a közösségi érdekeket is.

Az EU-t megelőző időszaknak (Római Szerződés, Szén- és Acélközösség, Közös Piac) nem volt deklarált külön közlekedéspolitikája, az integrált szempontok helyett sokkal inkább néhány kiemelt tényező játszott domináló szerepet, nevezetesen: a versenysemlegesség és a közös európai hálózatok, kialakítására vonatkozó törekvés. Az európai közösség szakpolitikájának fejlődéstörténeti mérföldköveit igyekszik szemléltetni a 10. számú táblázat:

10. táblázat<sup>93</sup>

*Az európai közösség közlekedéspolitikájának fejlődési mérföldkövei*

|  |   |
|--|---|
| <p>Egységes európai okmány. (Single European Act) 1986.[28]</p>                                  | <p>Az európai parlament és a tanács 884/2004/EK határozata (2004. április 29.) a transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról. [31]</p>  |
| <p>A közös közlekedéspolitika jövőbeni fejlesztése. 1992. (Common Transport Policy CTP) [29]</p> | <p>Az Európai Unió közlekedéspolitikájának Fehér Könyve 2010-ig: ideje dönteni. 2001. White Paper European Transport Policy for 2010: time to decide. [32]<br/>Tartsuk mozgásban Európát: közlekedési politika a fenntartható mobilitás érdekében. (A 2001-es Fehér Könyv felülvizsgálata) 2006. [33]</p> |
| <p>Az Európai Unióról szóló Maastrichti Szerződés. 1992. [30]</p>                                | <p>Fehér Könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé. [34]</p>  |

*Forrás:* A szerző saját szerkesztése a táblázatban megjelölt források alapján

Az EU-n belül a közlekedés jelentőségét jól reprezentálják a következő gondolatok:

„A közlekedési szektor kulcsfontosságú gazdasági ágazat, mely számottevően hozzájárul a gazdasági teljesítményhez (hozzájárulásának mértéke 4,8% – 548 milliárd euró – bruttó hozzáadott érték a 28 tagállamot tömörítő EU egészében), és több mint 11 millió munkahelyet biztosít Európa-szerte.

Az Európai Bizottság célja, hogy továbbfejlessze a hatékony, biztonságos és fenntartható közlekedési szakpolitikákat, elősegítse térnyerésüket, és megteremtse a feltételeit annak, hogy az ágazat versenyképes legyen, hozzájáruljon a gazdasági növekedéshez, és munkahelyeket hozzon létre.

<sup>92</sup> [27] 85.

<sup>93</sup> A 6. számú táblázat – terjedelmi okokból – nem tartalmazza teljes körűen a páneurópai/helsinki közlekedési folyósokra (például TEN-T, TINA hálózat) vonatkozó anyagokat, illetve az egyes alágazatokra (például a vasutakra, vagy a légi közlekedésre) hozott EU irányelveket vagy más rendelkezéseket.

Az európai közlekedési ágazat előtt álló legfontosabb kihívások:

Korunk társadalmában egyre nagyobb szerepet játszik a mobilitás és ezáltal a közlekedés. Az uniós közlekedéspolitika azt hivatott elősegíteni, hogy az európai közlekedési rendszerek meg tudjanak felelni az előttük álló legnagyobb kihívásoknak:

- A **forgalmi torlódások** a közúti és a légi közlekedésben egyaránt problémát jelentenek. A torlódások költségvonzata már a jelenlegi forgalom mellett is az éves uniós GDP mintegy 1%-ára tehető, a jövőben pedig várhatóan mind a személy-, mind az áruszállítás tovább bővül majd.
- A **kőolajfüggőség** továbbra is jelentős kihívást jelent. Annak ellenére, hogy a közlekedés egyre energiahatékonyabbá válik, 96%-ban még ma is az olajra van utalva. A készletek a jövőben mind szűkösebbek lesznek, a kőolajellátást pedig egyre inkább olyan lelőhelyek biztosítják, amelyek instabil térségekben találhatóak. 2050-re a kőolaj ára az előrejelzések szerint a 2005-ös ár több mint kétszeresére fog növekedni.
- A legfontosabb kihívások egyike az **üvegházhatású gázok kibocsátása**. Ahhoz, hogy a globális felmelegedés ne haladja meg a 2°C-ot, az Európai Uniónak el kell érnie, hogy 2050-re a közlekedési ágazat számlájára írható kibocsátások az 1990-ben mért szinthez képest 60%-kal csökkenjenek.
- Az Európai Unión belül az **infrastruktúra** egyenetlen fejlettségű.
- Végezetül fontos kihívást jelent a **verseny** is: az EU közlekedési ágazatának egyre több versenytárral kell számolnia a világ egyéb régióiban található közlekedési piacok gyors fejlődése következtében.”<sup>94</sup>

A közlekedéspolitikát és a közlekedésigazgatást valamely módon érintő uniós joganyagok száma és terjedelme nagyon magas, hiszen azok közlekedési alágazatonként (például vasúti, közúti, légi, vízi), de sokszor szakmai témakörönként (például felelősségbiztosítás, alágazati kapcsolódások, biztonsági szabályzatok és követelmények, beszerzések, eseményjelentések, jogsértések kezelése, környezetvédelmi cselekvési programok, zajkibocsátás, rezgés- és sugárzásvédelem, utasjog, menetíró készülékek, légtérhasználat, műszaki szabványok, vasúti hálózatok átjárhatósága, vezetői engedélyek, légi járatok üzemeltetési szabályai, munkaidő szervezés, időszámítások, felügyeleti szervek, személyes adatkezelés, statisztikai adatok gyűjtése stb.) is differenciáltak, szelektív módon /is/ tanulmányozhatóak.<sup>95</sup>

Az Európai Bizottság tehát 2006-ban áttekintette a korábbi időszakra vonatkozó közlekedéspolitikáját, és úgy döntött, korrigálja a 2001-ben kitűzött célok egy részét. Jelenleg tehát az „Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé” c. *Fehér könyvet* tekinthetjük az évtized végéig (2020-ig) terjedő időszak mértéktartó közlekedéspolitikai dokumentumának. A jelenlegi tervek szerint 2050-re fejlett, biztonságos, reziliens (rugalmasan ellenálló), fenntartható közlekedési hálózatokat és szolgáltatásokat kell kialakítani. A dokumentum nemcsak ezek lehetséges finanszírozásának elveit/formáit körvonalazza, hanem útmutatásokat ad műszaki fejlesztésekre, környezetbiztonsági/védelmi intézkedésekre is. A magyar kormány a 2007-től lehívható EU-s támogatások felhasználhatóságának tudatában fogadta el a 2007–2020-ig szóló Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiát (EKS), ami az EU *Fehér Könyvének* szakmai vonatkozásait helyezi el/vezeti be a hazai jogrendszerbe.

<sup>94</sup> [35] 1.

<sup>95</sup> [36] E kérdéseket – terjedelmi okokból – csak részben és röviden tárgyaljuk (lásd 1.4. pontban), de az egyes témák iránt részletesen érdeklődő olvasónak javasolható az EU hivatalos oldalainak felkeresése és a vonatkozó szakanyag megkeresése (egyes részei az irodalomjegyzékben is szerepelnek).

## 4. A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA SÚLYPONTI TERÜLETEI

### 4.1. A közlekedéspolitikáról általában. Miért és hogyan?

A közlekedés és a közlekedéspolitikai kapcsolatát is kettős megítélés jellemzi: az egyik szerint a közlekedéspolitikának – interdiszciplináris módon – fel kell használnia a tudomány eredményeit, de önmaga nem tekinthető tudománynak, sokkal inkább egy fontos nemzetgazdasági ágazat szakmai „bibliáját” vagy fejlesztési elképzeléseinek sokszínűen összerendezett megjelenési formáját jelenti. A másik megfontolás a közlekedéspolitikát a politikatudomány (tehát nem a gazdaságtudomány, hanem a politológia) részeként kezeli. Ez utóbbi gondolat a közlekedéspolitikáról szóló döntéseket magasabb döntéshozói szintekre emeli, hiszen a közlekedési rendszerek működési zavara vagy azok nem kívánatos kiesése viszonylag gyorsan transzformálhat politikai ügyet olyan eseményekből, amelyek eredetileg gazdasági, műszaki, vagy üzemeltetési természetűek voltak. Ezt a gondolkodásmódot erősíti az az elképzelés is, amely a közlekedéspolitikát olyan aktuális beavatkozási mechanizmusnak vagy jövőbeni célrendszernek tekinti, amely a gazdaságbiztonság, illetve a gazdasági biztonság megőrzését, a kiegyensúlyozott állapotok fenntartását vagy konkrét fejlesztési projektek (például ellátási folyamatok, hálózatok, térségi felzárkóztatások, közszolgáltatások homogenizálása, természetvédelmi célok stb.) megvalósítását célozza akár speciális ösztönző rendszerek, akár a közigazgatás vagy a jog eszköztárának alkalmazásával. A közlekedéspolitika alkotásának és végrehajtásának legfőbb letéteményese tehát a nemzetközi kötelezettségvállalásokon, vagy saját nemzeti döntéseken alapuló állami akarat, szükség szerint kiegészítve önkormányzati közreműködéssel.

*Miért van szükség közlekedéspolitikára?*

Azért, mert

- a közlekedés szorosan összefonódik az EU belső piac létrehozásával és kiteljesítésével, ami új munkahelyeket és gazdasági növekedést jelent. Az EU közlekedési szakpolitikája a négy ismert uniós alappillér közül hármat érint (a személyek, a szolgáltatások és az áruk szabad mozgását),
- az EU világkereskedelme/külkereskedelme közlekedés nélkül nem létezhetne (90%-a tengeren zajlik),
- a közlekedéspolitikának köszönhető a környezetszennyezés elleni, a vasúti, a vízi, a közúti és a légi közlekedés egységesítésével és piacbővítésével kapcsolatos szabályok nagy része,
- javul az európai infrastruktúra, kialakul/t/ a transzeurópai hálózat,
- megjelenik az utasjog, az igénybevevők általános és integrált alapjogokkal rendelkeznek<sup>96</sup>, a közlekedési szakpolitika jól beilleszthető sok más szakterület hasonló anyagai közé<sup>97</sup>, segít az aktuális társadalmi-gazdasági igények kielégítésében, elősegíti a gazdasági növekedést, javítja az általános életkörülményeket,
- kiszolgálja a növekvő mobilitási igényeket,
- választ ad az egyes közlekedéshordozók kiegyensúlyozott fejlesztésére.

A közlekedéspolitika célja egy olyan – szerkezetében és méreteiben arányos – komplex közlekedési rendszer kiépítésére és fenntartható üzemeltetésére irányuló nyilvános hosszabbtávú intézkedési

<sup>96</sup> [11] 1.

<sup>97</sup> További szakpolitikai példák: adóügy, digitális gazdaság, egészségügy, élelmiszerbiztonság, energiaügy, foglalkoztatás, kereskedelem, verseny, regionális kérdések, innováció, oktatás, kutatás, világűr stb.

program, amely egy célzott terület (kontinens, ország, régió, vagy település) és annak kisebb-nagyobb közösségei (lakossági rétegek, piaci verseny szereplői, illetve a költségvetési szféra adott egységei) számára lehetővé teszi az igénystruktúrák szerint tagolt, ugyanakkor korszerű, biztonságos, környezetkímélő helyváltoztatás folyamatos, rendszerszerű működését.

A közlekedéspolitikai célok ütemezett megvalósítása alapul szolgál az adott térség egyensúlyi-növekedési, gazdaság-stabilitási céljainak eléréséhez, sőt külső kapcsolatainak fejlesztéséhez is.

### *Hogyan készül a közlekedéspolitika?*

A megalapozott közlekedéspolitika elkészítése hosszú, mély előzetes elemzéseket, kutatásokat és egyeztetéseket igénylő feladat. Az előkészítés során értékelni kell a megelőző időszak végrehajtását, adatokat kell gyűjteni, át kell tekinteni az uniós és a szomszéd országok hasonló törekvéseit, terveit, egyeztetni kell a társ szakpolitikák alkotóival és döntéshozóival, az egyes közlekedési alágazatok vezető képviselőivel. Az aktuális helyzetkép rögzítését követően új – társadalmi-gazdasági súlypontokon alapuló prioritásokat is megjelölő – téziseket, víziókat kell felvázolni. Meg kell találni a szakmailag helyes kiindulási és viszonyítási pontokat, és a cél eléréséhez vezető módszereket. A feladat végrehajtása során (gyakran) konzultálni kell a gazdasági és társadalmi élet különböző szektorainak (ipar, mezőgazdaság, kereskedelem, lakosság, kultúra stb.) reprezentánsaival, de párhuzamosan a szakterület kiemelkedő kutatóival, oktatóival is.

A közlekedéspolitikai összefüggésrendszere megköveteli alágazati és regionális szemléletű helyzetértékelések készítését, viszonylati és szezonális forgalomszámlálásokat, valamint a közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos elvárások felmérését is. Több közlekedéspolitikai döntés előkészítése zajlott olyan formában, hogy az alkotók készítettek egy úgynevezett kiinduló analízist, aktuális problémaelemzést, funkcióelemzéseket, jövőbeni célmeghatározásokat és stratégiai fókuszokat, időbeni ütemezéseket, eszköz- és finanszírozási hozzárendeléseket, fenntarthatósági garanciákat, de végeztek kockázatelemzéseket és szükség esetén javaslatot tettek jogszabály alkotási feladatokra is. A javasolt sorrend: szakpolitika, koncepció, stratégia, program.

## **4.2. Az európai közlekedéspolitika fő törekvései**

Az uniós szakpolitika legfontosabb kihívásait, eredményeit, elvárásait foglalja össze tömören a 11. számú táblázat.<sup>98</sup>

11. táblázat

### *Európai Unió Szakpolitika*

| KIHÍVÁSOK <sup>99</sup>                          | EREDMÉNYEK  | KIEMELT TERÜLETEK                      |
|--|---|--|
| forgalmi torlódások                              | biztonságosabb közlekedés                               | versenybővítés                         |
| a kőolajfüggetlenség mérséklése                  | a közlekedési dolgozók munkaidő-korlátozása             | utaszjogok                             |
| a üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése | választási lehetőség a közlekedési szolgáltatások közül | közlekedésbiztonság                    |
| infrastruktúra                                   | csökkenő környezetszennyezés                            | intelligens és fenntartható közlekedés |
| verseny  | technológiai fejlesztések                               | infrastruktúra és finanszírozás        |

*Forrás:* A szerző saját szerkesztése a következő forrás felhasználásával: Az EU közlekedéspolitikája. [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_hu](https://europa.eu/european-union/topics/transport_hu), 1–4. Letöltés: 2017. 04. 04.

<sup>98</sup> [35]

<sup>99</sup> Lásd részletesebben az 1.2.2. pontban.



Az EU 2011. évi úgynevezett *Fehér könyve* [34] a következő szakmai területeket jelöli meg követendőként:

Az európai közlekedési térség felkészítése a jövőbeni funkciókra (munkahelyteremtés, világgazdasági integrációs képesség, a közlekedési piac szűk belső keresztmetszeteinek megszüntetése.) A kőolajfüggőség az egész gazdaság biztonságára nézve jelentős kockázatokkal jár együtt. Megállapításra került, hogy a közlekedés alaprendszerei az utóbbi 40–50 évben alig változtak valamit. A világ sok területén sokkal gyorsabb ütemben fejlődnek a közlekedési, illetve a logisztikai beruházások, mint Európában. A közlekedés szinte minden területén megtörtént az úgynevezett „piacnyitás”, beleértve (2013-tól) a postai szolgáltatásokat is. Többet kell tenni a fenntarthatóságért, a fejlődésnek új irányt kell vennie.

A versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer jövőképeinek meghatározása. A versenyszféra résztvevőinek azonos piaci mechanizmusokra kell támaszkodniuk. Olyan közlekedési rendszereket kell kialakítani, amelyek növelik a versenyképességet, hatékonyak az erőforrások felhasználásában, csökkentik az ökoszisztémára gyakorolt kedvezőtlen hatásokat. Növelni kell a közlekedési eszközök befogadó- és teherbíró képességét, lehetőleg háttérbe kell szorítani az egyéni közlekedést (különösen hosszú távon). Szükséges a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása.

A mobilitás támogatása a káros anyagok kibocsátásnak jelentős csökkentése (60%) mellett. A mobilitás fenntarthatósága globális kihívás.

Multimodális<sup>100</sup> törzshálózatok létrehozása. Fejleszteni kell a közlekedés forgalomirányító és informatikai rendszereit, például az integrált vasúti piac megvalósításával, a kabotázs<sup>101</sup> korlátozásának felszámolásával. Mielőbb gondoskodni kell a közlekedési infrastruktúrák bővítéséről és felszereléséről. Az EU – a nagy feladatokra tekintettel – csak három területre alkotta meg jövőképét: a közepes, a nagytávolságú és a városi közlekedésre. Ennek megvalósítása azonban nem kis mértékben függ az érintett országok, régiók, települések együttműködésétől. A nagytávolságú utazásokra és árutovábbításokra a vasutat és a vízi közlekedést kell használni, esetleg kombinált megoldásokkal, közúton legfeljebb 300 km távolságig célszerű tervezni. Sok helyen hiányoznak a multimodális átszállási platformok, az átrakodási, ideiglenes tárolási helyek vagy a korszerű tengeri beléptetési pontok (ez utóbbi segíthetné az indokolatlan tranzit megszüntetését).

Egyenlő versenyfeltételek létrehozása a közlekedés szinte minden területén. A tengeri és a légi közlekedés világméretű jellege eleve feltételezi az azonos vagy közel azonos feltételeket. Kitűzött cél az alacsony széndioxid kibocsátással járó repülőgépek használata, de mérsékelni kell a tengeri továbbítás környezeti ártalmait is.

A városi közlekedés és az ingázás körülményeinek javítása. A városokban nagyobb lehetőségek vannak a közlekedési alágazatok megválasztására, jobban lehet ösztönözni a közösségi közlekedés igénybevételét. Cél: megkönnyíteni a városi gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeit, megoldani a város logisztikai feladatait. Növelni kell az elektromos, hidrogénüzemű technológiák részarányát. Csökkenteni kell a zaj-, a rezgés-, a sugárzás- és a hanghatások problémáit/arányát/mennyiségét.

Erőfeszítések az egységes európai közlekedési térség kialakítása érdekében. 2050-re nagysebességű európai vasúthálózatokat kell létrehozni. 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagysebességű vasúthálózat hosszát. 2020-ra Európában ki kell építeni a korszerűsített légiforgalomirányítási infrastruktúrát (SESAR[22]), és be kell fejezni az Európai Közös Légtér megvalósítását.

Intelligens árképzési módok és finanszírozás létrehozása. A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a piactorzítások – azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése érdekében. Integráltan kell foglalkozni a közlekedést érintő kutatásokkal és az oktatással. A közlekedés árának torzítatlanul kell tükröznie a költségeket. Erőteljesebbé kell tenni a légi és a tengeri közlekedésvédelem politikai, jogalkotási és nyomonkövetési erőfeszítéseit, fejleszteni kell az utas- és áruvédelem átvizsgálási rendszereit. A vasúti közlekedést ille-

<sup>100</sup> Lásd a fogalomtárban.

<sup>101</sup> Lásd a fogalomtárban.

tően alapvető fontosságú a biztonsági tanúsítás harmonizálása és felügyeletének biztosítása az egységes európai vasúti térségben. Ebben a három közlekedési ágazatban nélkülözhetetlen szerepet töltenek be az elmúlt évtizedben létrehozott európai repülés-, tenger- és vasútbiztonsági ügynökségek.

Új gondolat az *európai mobilitási hálózat létrehozása*. Ez azt jelenti, hogy olyan közlekedési folyósókból álló törzshálózatra van szükség, amely hatékonyan és csekély kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű, összevont áru- és személyforgalmat. A törzshálózatnak hatékony multimodális összeköttetést kell biztosítania az Európai Unió fővárosai és egyéb jelentős városai, kikötői, repülőterei és főbb szárazföldi határátkelőhelyei, valamint fontosabb gazdasági központjai között. A mobilitási hálózatnak része a már korábban kialakított – és jelenleg fejleszteni tervezett – TEN-T<sup>102</sup> hálózat. 2014. szeptember 16-án és 17-én az EU közlekedési miniszterei Milánóban találkoztak és megvitatták a legfontosabb közlekedéshálózati folyósók kihasználását és az új főhálózat befektetési kihívásainak kezelését. Az új TEN-T-politika – átfogó és alapvető hálózataival – minden régió számára jobb hozzáférést jelent az európai és a globális piacokhoz, valamint a stratégiai jelentőségű infrastruktúrához. A hálózat hatékony multi-modális dimenziót jelenít meg, hogy lehetővé tegye a fenntartható, biztonságos és kiváló minőségű közlekedési szolgáltatásokat az üzemmódok között. A TEN-T-infrastruktúra megfelel az uniós vívmányoknak, különösen az átjárhatóság, a biztonság és a minőségi előírások tekintetében. Utat nyit egy olyan jövőorientált közlekedési rendszer számára, amely ösztönzi az alacsony szén-dioxid-kibocsátású megoldásokat, az új generációs szolgáltatási koncepciókat és a technológiai innováció más területeit.<sup>103</sup> Az EU polgárai számára készülő fejlesztésnek három alappillére van: biztonság, mobilitás, fenntarthatóság.

Az uniós finanszírozásra alkalmas projektek kiválasztásakor nagyobb hangsúlyt kell fektetni az európai szintű hozzáadott érték realizálására. A közlekedés iránti keresletnek megfelelő uniós infrastruktúra-fejlesztés költségét több mint 1.500 milliárd EUR-ra becsülik a 2010–2030 időszakra vonatkozóan. A TEN-T-hálózat befejezéséhez mintegy 550 milliárd EUR-ra lesz szükség 2020-ig, és ebből 215 milliárd EUR fordítható a főbb szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére. A zaj, a légszennyezés, a torlódások és más hasonló helyi externáliák költségeit az infrastruktúra használatáért kivetett díjakon keresztül lehetne beépíteni a költségekbe.

Az európai közlekedési rendszer átalakítása kizárólag sokrétű kezdeményezések együttes, valamennyi szinten megtörténő végrehajtása révén/ esetén valósulhat meg.

### 4.3. A nemzeti közlekedési stratégia tömör áttekintése

A nemzeti közlekedéspolitika sajátosságait (kiemelve Széchenyi és Csanádi munkássága) a történeti előzményekben röviden bemutattuk. Napjainkban a közlekedéspolitika társadalmilag sokkal inkább beágyazott formában jelenik meg, szoros összefüggéseket teremtve más szakterületek hasonló fejlesztési, fenntarthatósági törekvéseivel. Ezt igazolja az alappillérről szolgáló Széchenyi terv [24] programjai (gyógyító, zöldgazdasági, otthonteremtési, vállalkozásfejlesztési, tudományos és innovációs, foglalkoztatási) között szereplő közlekedésfejlesztési program is. A Széchenyi terven és az Új Magyarország Fejlesztési Terven alapul a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS, 2013. október) [26], a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra Fejlesztési Stratégia (2014. augusztus) [23] és ezek minden alágazati megjelenési formája.

A következő táblázat tömörített formában jeleníti meg a közlekedésfejlesztési program és az ahhoz kapcsolódó stratégiák legfontosabb súlypontjait, megállapításait (lásd 12. számú táblázat)

<sup>102</sup> TEN Trans European Network. Transzeurópai hálózat, amelynek a TEN-T a transzeurópai közlekedési hálózat része. Lásd a fogalomtárban.

<sup>103</sup> [12] 3.

12. táblázat  
Közlekedésfejlesztési program

| Helyzetkép   | Célok  | Eszközök  |
|--|--|---|
| Közlekedési szektor jelentősége, alágazatonként (városi is)  | Illesztés a makrogazdasági keretrendszerhez                                    | Az európai regionális, szociális, illetve kohéziós alap támogatásai |
| Környezetvédelem és energiafelhasználás  | Alágazati munkamegosztási célok elérése szabályozással                         | Konvergencia, regionális versenyképesség, területi együttműködés    |
| Logisztika és intermodalitás   | Alágazati alprogramok (6 db)   | Finanszírozás, ösztönzés, intézményi és monitoring háttér           |
| <b>Horizontális alágazatonkénti közlekedésfejlesztési elemek és alágazatközi fejlesztési alprogramok</b>                 |  |   |
| Társadalmi fókuszok  | Közlekedési fókuszok   |   |
| A környezeti negatív hatások csökkentése   | Társadalmilag hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása                     |   |
| Gazdasági növekedés segítése   | Erőforráshatékony közlekedési módok erősítése                                  |   |
| Az egészség- és vagyonbiztonság javítása   | A társadalmi szinten „előnyösebb személy- és áruszállítás” erősítése           |   |
| A foglalkoztatás javítása  | A szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése          |   |
| Lakossági mobilitási feltételek javítása   | A szállítási szolgáltatások javítása (összehangoltság, eljutások)              |   |
| A területi egyenlőtlenségek mérséklése, Társadalmi igazságosság, méltányosság javítása, Nemzetközi kapcsolatok erősítése | Fizikai rendszerelemek javítása (infrastruktúra, területközi elérhetőség stb.) |   |

*Forrás:* Összefoglaló áttekintés a következők alapján: Új Széchenyi Terv. A talpraállás, megújulás és felemelkedés fejlesztéspolitikai programja; Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia; Nemzeti Közlekedési Stratégia NKS (Nemzeti közlekedési koncepció) Vitaanyag.

A 13. számú táblázat megvalósíthatóság és a társadalmi hasznosság oldaláról mutatja be a lehetséges és az NKS-ben megvizsgált közlekedéspolitikai intézkedéseket.<sup>104</sup>

13. táblázat  
Kockázat

| Hasznosság | Kockázat |  |  |  |
|------------|----------|--|--|--|
|            | Nagy     | Korlátozott  | Megvalósítható   | Biztonsággal létrehozható  |
| Kiemelt    |          | <p>Szűk keresztmetszet felszámolása vasúti ten-t-korridoron.</p> <p>Budapest vasúti áteresztőképességének fejlesztése.</p> <p>Hiányzó közúti ten-t átfogó hálózati elemek építése.</p> | <p>A közforgalmú közlekedési szolgáltatások igény alapú tervezése.</p> <p>Vasúti szolgáltatások és ráhordás kis költségű fejlesztése nagyvárosok térségi forgalmában.</p> <p>Módváltó (p+r és b+r) rendszerek fejlesztése.</p> <p>A városi áruszállítás fejlesztése.</p> <p>Közlekedésbiztonsági beavatkozások budapesten.</p> <p>A vasúthálózat közlekedésbiztonsági fejlesztése.</p> | <p>Menedzsment eszközök megvalósítása.</p> <p>Az utazási körülmények javítása.</p> <p>A közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben.</p> <p>A buszközlekedés indokolt fejlesztése az elővárosban.</p> <p>Közlekedés-biztonsági beavatkozások a nagyvárosokban.</p> |

<sup>104</sup> Forrás: [26] 12.

| Hasznosság | Kockázat                        |   |   |   |
|------------|---------------------------------|---|---|---|
|            | Nagy                            | Korlátozott   | Megvalósítható  | Biztonsággal létrehozható                                 |
| Nagy       | Mo hiányzó szakasz              | <p>A szűk keresztmetszet felszámolása az országos vasúti hálózaton.</p> <p>A meglévő gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése.</p> <p>Nagyvárosok elővárosi forgalmának vasúti fejlesztése. Intermodális infrastruktúra. A kötöttpályás rendszerek integrálása. Hiányzó gyorsforgalmi és haránt irányú közúti elemek kiépítése.</p> <p>Az összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása. A vízi ten-t hálózati kikötők törzshálózati szintre fejlesztése, hajók korszerűsítése.</p> | <p>Vasúti csomópont- és állomásfejlesztés.</p> <p>Meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági fejlesztése.</p> <p>A hiányzó közúti ten-t törzs hálózati elemeinek építése.</p> <p>Elkerülő utak fejlesztése.</p> | Személy-szállító vasúti jármű- és autóbusz-csere program. |
| Közepes    |                                 | <p>Vasúti ten-t átfogó hálózati elemek tsi alapú fejlesztése.</p> <p>A szűk keresztmetszet felszámolása a regionális vasúti hálózaton.</p> <p>Vasúti fővonalak korszerűsítése.</p> <p>A vízi ten-t hálózati víziút, a duna paramétereinek törzshálózati szintre fejlesztése.</p> <p>Személyforgalmi kikötési pontok létesítése, a hajójáratok parti kapcsolatainak kialakítása, személyhajó korszerűsítések.</p>  | <p>A vasúti ten-t törzshálózati elemek tsi-szintű fejlesztése.</p> <p>A nemzetközi vasúti forgalom fejlesztése jelentős forgalmú relációkban.</p>   |   |
| Kis        | Regionális repülőtér fejlesztés | <p>A légi ten-t „törzshálózat” fejlesztése</p> <p>Az alacsony forgalmú vasúti vonalak jelentős fejlesztése.</p>   | <p>Az alacsony forgalmú vasúti vonalak szűk keresztmetszeteinek feloldása, szolgáltatásfejlesztés.</p>  |   |

*Forrás:* Nemzeti Közlekedési Stratégia NKS (Nemzeti közlekedési koncepció) Vitaanyag. Közlekedésfejlesztési koordinációs központ, Budapest, 2013. október. [http://bte.hu/files/NKS\\_Nemzeti\\_Kozlekedesi\\_Koncepcio\\_36.pdf](http://bte.hu/files/NKS_Nemzeti_Kozlekedesi_Koncepcio_36.pdf)  
Letöltés: 2017. 03. 11.

## 5. ÖSSZEFOGLALÁS

A közlekedés nemzetgazdaságunk alapvető és nélkülözhetetlen része. A közlekedési szakpolitika elsősorban társadalmi kérdésekről, az európai és a hazai makrogazdasági keretfeltételekhez történő alkalmazkodásról, környezetvédelemről, a más ágazatokhoz történő kapcsolódásokról, az egyes közlekedéshordozók egyedi munkamegosztási arányairól, szolgáltatásairól és infrastrukturális megoldáskeresésekről, jövőkép alakításról szól. A kitűzött célokat más stratégiákkal összhangban kell megalkotni, majd azokhoz hozzá kell rendelni a megfelelő eszközöket és finanszírozási formákat. A közlekedéspolitikában nem bízhatunk mindent a piaci mechanizmusokra, a gazdasági élet szereplőinek érdekviszonyaira, hanem bőven szerepet kell vállalnia az államnak, az önkormányzatoknak és a lakosoknak is. Ha sikerül megvalósítani a jobb élet- és gazdasági körülményeket biztosító közlekedési fejlesztéseket (fenntarthatósági célokat), akkor annak kedvező tovaryűző hatásai lesznek az élet minden további területén is.

# JOGSZABÁLYTÁR

1. „A felelős miniszernek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló 1848. évi XXX. törvénycikk”. 1000–1945. Ezer év törvényei. Wolters Kluwer Kft. Budapest, 2003. 1. <https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5298> Letöltés: 2017. 04. 08.
2. Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. Az Európai Unió alapjogi chartája. 1–410. [https://europa.eu/european-union/sites/europa.eu/files/eu\\_citizenship/consolidated-treaties\\_hu.pdf#page=86](https://europa.eu/european-union/sites/europa.eu/files/eu_citizenship/consolidated-treaties_hu.pdf#page=86) Letöltés: 2017. 01. 12.
3. A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat. 1–3. <https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=996h0068.OGY> Letöltés: 2017. 04. 10.
4. A 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról szóló 19/2004. (III. 26.) OGY határozat. 1–3. <https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=A04H0019.OGY> Letöltés: 2017. 03. 12.
5. Az Új Magyarország Fejlesztési Terv elfogadásáról szóló 1103/2006. (X. 30.) Korm. határozat (és annak melléklete 2007–2013). 1–132. <http://www.kvvm.hu/szakmai/karmentes/jogszab/kormanyhatározatok/1103per2006.pdf> Letöltés: 2017. 04. 07.
6. Új Széchenyi Terv. A talpraállás, megújulás és felemelkedés fejlesztéspolitikai programja. Magyarország Kormánya. Budapest, 2011. január. 1–330. [http://old.polgariszemle.hu/app/data/Uj\\_Szechenyi\\_Terv.pdf](http://old.polgariszemle.hu/app/data/Uj_Szechenyi_Terv.pdf) Letöltés: 2017. 04. 07.
7. Széll Kálmán Terv. Összefogás az adósság ellen. Magyarország Kormánya. Budapest, 2010. 1–37. <http://2010-2014.kormany.hu/download/4/d1/20000/Sz%C3%A9ll%20K%C3%A1lm%C3%A1n%20Terv.pdf> Letöltés: 2017. 03. 20.
8. Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. Az Európai Unió alapjogi chartája. 1–410. [https://europa.eu/european-union/sites/europa.eu/files/eu\\_citizenship/consolidated-treaties\\_hu.pdf#page=86](https://europa.eu/european-union/sites/europa.eu/files/eu_citizenship/consolidated-treaties_hu.pdf#page=86) Letöltés: 2017. 01. 13.
9. Az Európai Unióról szóló Maastrichti Szerződés. Maastricht. 1992. 1–6. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:xy0026> Letöltés: 2017. 03. 14.
10. Az Európai Parlament és a Tanács 884/2004/EK határozata (2004. április 29.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról. Az Európai Unió Hivatalos Lapja 07/8 kötet. Brüsszel. 2004. április. 254–308. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0884&from=HU> Letöltés: 2017. 03. 14.
11. White Paper European Transport Policy for 2010: time to decide. Az európai közlekedéspolitika fehér könyve 2010-ig: ideje dönteni. (Angol nyelven.) Brüsszel, 2001. 09. 12. 1–124. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf) Letöltés: 2017. 04. 10.
12. Fehér Könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé. Brüsszel, 2011.03.28. COM(2011) 144 végleges. 1–35. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144> Letöltés: 2017. 01. 14.
13. EUR-Lex. Hozzáférés az európai uniós joghoz. Közlekedési jogszabályok. <http://eur-lex.europa.eu/search.html?qid=1492682792589&text=%C3%A9ni%C3%B3s%20k%C3%B6zleked%C3%A9si%20jogszabalyok&scope=EURLEX&type=quick&lang=hu&page=1> Letöltés: 2017. 04. 13.
14. Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.). 1–48. [https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A1100425.ATV](https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1100425.ATV) Letöltés: 2017. 03. 20.
15. A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény. 1–417. [https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A1300005.TV](https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1300005.TV) Letöltés: 2017. 03. 20.

# MELLÉKLETEK

## 1. számú melléklet

| A bruttó hazai termék (gdp) értéke forintban, euróban, dollárban, vásárlóerő-paritáson (1995–2015) |                              |                  |            |                      |            |
|--|------------------------------|------------------|------------|----------------------|------------|
| Év   | A bruttó hazai termék értéke |                  |            |                      |            |
|  | Millió HUF                   | Devizaárfolyamon |            | Vásárlóerő-paritáson |            |
|  |                              | Millió EUR       | Millió USD | Millió EUR           | Millió USD |
| 1995   | 5 819 221                    | 35 777,6         | 46 298,2   | 79 709,6             | 94 289,6   |
| 2000   | 13 321 531                   | 51 228,0         | 47 194,4   | 106 018,4            | 123 507,0  |
| 2005   | 22 470 802                   | 90 591,4         | 112 543,0  | 145 837,6            | 174 742,5  |
| 2010   | 27 085 900                   | 98 346,9         | 130 128,4  | 163 927,5            | 216 040,4  |
| 2011   | 28 166 115                   | 100 877,8        | 140 168,5  | 170 951,3            | 225 651,6  |
| 2012   | 28 660 518                   | 99 028,9         | 127 173,0  | 172 371,3            | 225 463,3  |
| 2013   | 30 127 349                   | 101 467,4        | 134 676,3  | 177 036,4            | 238 294,8  |
| 2014   | 32 400 148                   | 104 970,3        | 139 343,5  | 184 680,4            | 248 952,8  |
| 2015   | 33 999 012                   | 109 709,6        | 121 642,3  | 194 247,9            | 253 987,2  |

Forrás: KSH. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_qpt015.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_qpt015.html) Letöltés: 2017. 04. 11.

## 2. számú melléklet

| A bruttó hozzáadott érték értéke és megoszlása nemzetgazdasági áganként (1995–2015)  |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nemzetgazdasági ág   | 1995      | 2000      | 2005      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      |
| Érték, folyó áron, millió Ft.  |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Mezőgazdaság, erdőgazd., Halászat  | 413 591   | 651 114   | 828 911   | 812 897   | 1 105 409 | 1 106 623 | 1 165 124 | 1 282 268 | 1 178 236 |
| Bányászat, kőfejtés  | 22 734    | 28 758    | 46 195    | 49 759    | 60 768    | 64 305    | 59 764    | 61 107    | 47 385    |
| Feldolgozóipar   | 1 054 980 | 2 544 438 | 4 257 417 | 4 956 529 | 5 268 961 | 5 373 516 | 5 711 781 | 6 367 956 | 7 011 799 |
| Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás                                 | 128 035   | 334 901   | 448 914   | 633 547   | 573 271   | 606 605   | 534 293   | 554 311   | 575 920   |
| Vízellátás; szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás szennyeződésmentesítés | 48 882    | 113 893   | 210 782   | 282 292   | 293 449   | 286 867   | 273 731   | 260 505   | 277 517   |
| Építőipar  | 246 653   | 582 211   | 1 109 897 | 967 244   | 986 042   | 932 912   | 1 028 286 | 1 166 332 | 1 183 012 |
| Kereskedelem, gépjárműjavítás  | 426 252   | 1 120 278 | 1 946 991 | 2 278 290 | 2 423 514 | 2 404 774 | 2 665 777 | 2 829 286 | 2 958 335 |
| Szállítás, raktározás  | 316 626   | 654 852   | 1 021 006 | 1 352 409 | 1 457 432 | 1 482 827 | 1 628 790 | 1 739 112 | 1 829 206 |

| A bruttó hozzáadott érték értéke és megoszlása nemzetgazdasági áganként (1995–2015) |                  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Nemzetgazdasági ág  | 1995             | 2000              | 2005              | 2010              | 2011              | 2012              | 2013              | 2014              | 2015              |
| <b>Érték, folyó áron, millió Ft.</b>  |                  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| Szálláshelyszolgáltatás, vendéglátás  | 111 366          | 220 876           | 379 841           | 414 838           | 430 710           | 403 393           | 440 264           | 471 553           | 485 566           |
| Információ, kommunikáció  | 167 603          | 572 854           | 992 705           | 1 239 645         | 1 267 086         | 1 279 812         | 1 353 017         | 1 420 908         | 1 410 390         |
| Pénzügy, biztosítás   | 234 446          | 438 891           | 927 636           | 1 137 876         | 1 140 756         | 1 096 495         | 1 017 518         | 1 066 536         | 1 063 470         |
| Ingatlanügyletek  | 346 285          | 981 377           | 1 475 178         | 1 972 337         | 2 004 353         | 2 035 716         | 2 110 907         | 2 143 219         | 2 197 124         |
| Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység  | 174 984          | 496 210           | 962 098           | 1 304 834         | 1 367 859         | 1 372 265         | 1 468 439         | 1 544 362         | 1 560 012         |
| Adminisztratív és szolgáltatást támogató tev.                                       | 110 863          | 295 906           | 604 270           | 755 344           | 792 698           | 798 775           | 842 785           | 900 663           | 973 477           |
| Közigazgatás, védelem; kötelező társadalombiztosítás                                | 426 993          | 976 527           | 1 658 879         | 2 060 731         | 2 035 806         | 1 999 337         | 2 181 621         | 2 259 362         | 2 392 764         |
| Oktatás   | 268 919          | 536 433           | 1 032 392         | 1 087 730         | 1 073 176         | 1 089 530         | 1 048 537         | 1 255 326         | 1 350 918         |
| Humán-, szociális egészségügyi  | 225 180          | 467 489           | 880 907           | 928 488           | 945 426           | 1 042 363         | 1 127 818         | 1 167 587         | 1 201 090         |
| Művészet, szórakoztatás, szabad idő   | 82 429           | 142 283           | 229 588           | 279 498           | 286 611           | 282 609           | 307 783           | 352 116           | 363 382           |
| Egyéb szolgáltatás  | 122 521          | 205 731           | 329 195           | 397 505           | 402 720           | 408 168           | 429 527           | 456 012           | 447 756           |
| Háztartások tevékenysége  | 705              | 2 277             | 3 200             | 3 537             | 3 615             | 3 820             | 3 885             | 3 885             | 5 726             |
| <b>Bruttó hozzáadott érték</b>  | <b>4 930 047</b> | <b>11 367 299</b> | <b>19 346 002</b> | <b>22 915 330</b> | <b>23 919 662</b> | <b>24 070 712</b> | <b>25 399 647</b> | <b>27 302 406</b> | <b>28 513 085</b> |
| Termékdók és -támogatások egyenlege   | 889 174          | 1 954 232         | 3 124 800         | 4 170 570         | 4 246 453         | 4 589 806         | 4 727 702         | 5 097 742         | 5 485 927         |
| <b>Bruttó hazai termék (piaci beszerzési áron)</b>                                  | <b>5 819 221</b> | <b>13 321 531</b> | <b>22 470 802</b> | <b>27 085 900</b> | <b>28 166 115</b> | <b>28 660 518</b> | <b>30 127 349</b> | <b>32 400 148</b> | <b>33 999 012</b> |
| Szállítás, raktározás megoszlás %   | 6,4              | 5,8               | 5,3               | 5,9               | 6,1               | 6,2               | 6,4               | 6,4               | 6,4               |

Forrás: KSH. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_qpt002c.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_qpt002c.html) Letöltés: 2017. 04. 11.



## 3. számú melléklet

| A bruttó hazai termék (gdp) végső felhasználása folyó évi áron (1995–2015) [millió Ft] |           |            |            |            |            |            |            |            |
|--|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Felhasználás   | 1995      | 2005       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       |
| <b>Folyó áron, millió Ft.</b>  |           |            |            |            |            |            |            |            |
| Háztartások fogyasztási kiadása  | 3 073 997 | 11 913 350 | 13 761 090 | 14 373 503 | 14 921 835 | 15 207 273 | 15 730 217 | 16 205 207 |
| Természetbeni társadalmi juttatás a kormányzattól                                      | 700 666   | 2 705 757  | 2 996 136  | 2 990 614  | 2 941 422  | 2 957 956  | 3 195 848  | 3 442 010  |
| Természetbeni társadalmi juttatás a háztartásokat segítő nonprofit intézményektől      | 62 836    | 361 579    | 414 970    | 443 958    | 473 421    | 510 920    | 532 032    | 569 827    |
| Háztartások tényleges fogyasztása  | 3 837 499 | 14 980 686 | 17 172 196 | 17 808 075 | 18 336 678 | 18 676 149 | 19 458 097 | 20 217 044 |
| Közösségi fogyasztás   | 631 915   | 2 277 889  | 2 858 760  | 2 855 960  | 2 814 522  | 2 990 567  | 3 287 891  | 3 369 699  |
| Végső fogyasztás összesen  | 4 469 414 | 17 258 575 | 20 030 956 | 20 664 035 | 21 151 200 | 21 666 716 | 22 745 988 | 23 586 743 |
| Bruttó állóeszköz-felhalmozás  | 1 269 084 | 5 364 137  | 5 511 170  | 5 568 681  | 5 547 667  | 6 308 229  | 7 064 098  | 7 366 895  |
| Készletváltozás  | 78 827    | 356 775    | 99 187     | 206 223    | 37 642     | 42 649     | 340 910    | 15 896     |
| Bruttó felhalmozás összesen  | 1 347 911 | 5 720 912  | 5 610 357  | 5 774 904  | 5 585 309  | 6 350 878  | 7 405 008  | 7 382 791  |
| Belföldi felhasználás összesen   | 5 817 325 | 22 979 487 | 25 641 313 | 26 438 939 | 26 736 509 | 28 017 594 | 30 150 996 | 30 969 534 |
| Export összesen  | 2 284 550 | 14 111 076 | 22 277 737 | 24 553 129 | 24 868 399 | 25 909 435 | 28 724 440 | 30 846 183 |
| Ebből:   |           |            |            |            |            |            |            |            |
| Áruk exportja  | 1 430 422 | 12 009 964 | 18 205 575 | 20 042 133 | 20 232 168 | 20 862 346 | 22 970 550 | 24 665 843 |
| Szolgáltatások exportja  | 854 128   | 2 101 112  | 4 072 162  | 4 510 996  | 4 636 231  | 5 047 089  | 5 753 890  | 6 180 340  |
| Import összesen  | 2 282 654 | 14 619 761 | 20 833 150 | 22 825 953 | 22 944 390 | 23 799 680 | 26 475 288 | 27 816 705 |
| Ebből:   |           |            |            |            |            |            |            |            |
| Áruk importja  | 1 744 269 | 12 580 580 | 17 511 625 | 19 248 178 | 19 388 133 | 19 869 420 | 22 236 595 | 23 309 202 |
| Szolgáltatások importja  | 538 385   | 2 039 181  | 3 321 525  | 3 577 775  | 3 556 257  | 3 930 260  | 4 238 693  | 4 507 503  |
| Egyenleg, összesen   | 1 896     | -508 685   | 1 444 587  | 1 727 176  | 1 924 009  | 2 109 755  | 2 249 152  | 3 029 478  |
| Ebből:   |           |            |            |            |            |            |            |            |
| Egyenleg, áruk   | -313 847  | -570 616   | 693 950    | 793 955    | 844 035    | 992 926    | 733 955    | 1 356 641  |
| Egyenleg, szolgáltatások   | 315 743   | 61 931     | 750 637    | 933 221    | 1 079 974  | 1 116 829  | 1 515 197  | 1 672 837  |
| Bruttó hazai termék (gdp) összesen   | 5 819 221 | 22 470 802 | 27 085 900 | 28 166 115 | 28 660 518 | 30 127 349 | 32 400 148 | 33 999 012 |

Forrás: [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_qp005b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_qp005b.html) Letöltés: 2017. 04. 11.

## 4. számú melléklet

| Szállítás (1960–2015) |                     |                        |                                   |                       |  |                        |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--|------------------------|
| Év                    | Áruszállítás indexe |                        | Távolsági személyszállítás indexe |                       | Helyi személyszállítás indexe, utas szám alapján | Személygépkocsik száma |
|                       | Tonna alapján       | Tonnakilométer alapján | Utas szám alapján                 | Utaskilométer alapján |  |                        |
|                       | 1960 = 100          |                        |                                   |                       |  |                        |
| 1960                  | 100                 | 100                    | 100                               | 100                   | 100  | 31 268                 |
| 1965                  | 129                 | 134                    | 133                               | 123                   | 115  | 99 395                 |
| 1970                  | 144                 | 168                    | 146                               | 135                   | 135  | 238 563                |
| 1975                  | 176                 | 221                    | 166                               | 152                   | 148  | 568 259                |
| 1980                  | 197                 | 267                    | 182                               | 167                   | 163  | 1 013 412              |
| 1985                  | 191                 | 267                    | 161                               | 153                   | 182  | 1 435 937              |
| 1990                  | 126                 | 272                    | 150                               | 150                   | 163  | 1 944 553              |
| 1995                  | 107                 | 161                    | 123                               | 136                   | 135  | 2 245 395              |
| 2000                  | 128                 | 179                    | 138                               | 169                   | 129  | 2 364 706              |
| 2005                  | 186                 | 285                    | 135                               | 178                   | 130  | 2 888 735              |
| 2010                  | 166                 | 343                    | 123                               | 167                   | 108  | 2 984 063              |
| 2011                  | 159                 | 346                    | 125                               | 173                   | 108  | 2 967 808              |
| 2012                  | 148                 | 344                    | 126                               | 155                   | 106  | 2 986 028              |
| 2013                  | 151                 | 361                    | 126                               | 158                   | 106  | 3 040 732              |
| 2014                  | 167                 | 375                    | 126                               | 167                   | 111  | 3 107 695              |
| 2015                  | 168                 | 376                    | 123                               | 171                   | 113  | 3 196 856              |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11.

## 5. számú melléklet

| Áruszállítás összesen (2001–2016) |                                    |        |         |       |              |                            |        |        |       |              |
|-----------------------------------|------------------------------------|--------|---------|-------|--------------|----------------------------|--------|--------|-------|--------------|
| Év                                | Szállított áruk tömege, ezer tonna | Ebből: |         |       |              | Árutonna-kilométer, millió | Ebből: |        |       |              |
|                                   |                                    | Vasúti | Közúti  | Vízi  | Csővezetékes |                            | Vasúti | Közúti | Vízi  | Csővezetékes |
| 2001                              | 207 043                            | 50 117 | 129 935 | 2 903 | 24 064       | 26 241                     | 7 731  | 12 500 | 1 055 | 4 904        |
| 2005                              | 314 032                            | 50 850 | 228 935 | 8 413 | 25 818       | 41 993                     | 9 090  | 25 138 | 2 110 | 5 591        |
| 2010                              | 280 021                            | 45 794 | 199 848 | 9 952 | 24 410       | 50 565                     | 8 809  | 33 721 | 2 393 | 5 623        |
| 2011                              | 268 501                            | 47 424 | 182 840 | 7 175 | 31 050       | 51 091                     | 9 118  | 34 528 | 1 840 | 5 581        |
| 2012                              | 249 679                            | 46 884 | 165 514 | 8 135 | 29 140       | 50 755                     | 9 230  | 33 735 | 1 982 | 5 802        |
| 2013                              | 255 109                            | 49 085 | 169 210 | 7 857 | 28 949       | 53 168                     | 9 722  | 35 817 | 1 924 | 5 694        |
| 2014                              | 280 976                            | 50 593 | 193 112 | 7 825 | 29 438       | 55 302                     | 10 158 | 37 517 | 1 811 | 5 801        |
| 2015                              | 283 926                            | 50 333 | 198 743 | 8 163 | 26 666       | 55 519                     | 10 010 | 38 352 | 1 824 | 5 305        |
| 2016                              | 285 009                            | 49 849 | 197 233 | 8 224 | 29 659       | 58 319                     | 10 538 | 39 902 | 1 975 | 855          |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11.

## 6. számú melléklet

| Közúti áruszállítási teljesítmények a jármű teherbírása szerint (2005–2016) |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| A jármű teherbírása   | 2005             | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             |
| <b>Szállított áruk tömege, ezer tonna</b>                                   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 3,5–4,99 tonna  | 15 757           | 6 457            | 5 242            | 4 678            | 4 635            | 4 376            | 3 512            | 3 161            |
| 5–9,99 tonna  | 55 899           | 41 557           | 38 711           | 32 145           | 30 984           | 32 502           | 32 884           | 30 969           |
| 10 tonna és nagyobb   | 84 251           | 56 309           | 43 258           | 39 192           | 42 483           | 49 525           | 49 900           | 47 746           |
| Vontatók  | 73 027           | 95 525           | 95 628           | 89 499           | 91 109           | 106 708          | 112 447          | 115 358          |
| <b>Összesen</b>   | <b>228 935</b>   | <b>199 848</b>   | <b>182 839</b>   | <b>165 514</b>   | <b>169 211</b>   | <b>193 112</b>   | <b>198 743</b>   | <b>197 233</b>   |
| <b>Árutonna-kilométer, millió</b>   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 3,5–4,99 tonna  | 371              | 193              | 182              | 164,2            | 162,3            | 155              | 136              | 186              |
| 5–9,99 tonna  | 3 278            | 3 055            | 2 979            | 2 633,9          | 2 664,5          | 2 463            | 2 693            | 2 822            |
| 10 tonna és nagyobb   | 3 087            | 3 602            | 2 964            | 3 090,5          | 2 795,5          | 3 076            | 2 948            | 3 241            |
| Vontatók  | 18 401           | 26 871           | 28 404           | 27 846,5         | 30 194,8         | 31 823           | 32 575           | 33 653           |
| <b>Összesen</b>   | <b>25 138</b>    | <b>33 721</b>    | <b>34 528</b>    | <b>33 735,1</b>  | <b>35 817,2</b>  | <b>37 517</b>    | <b>38 352</b>    | <b>39 902</b>    |
| <b>Átlagos szállítási távolság, km</b>                                      |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 3,5–4,99 tonna  | 23,6             | 29,9             | 34,7             | 35               | 35               | 35               | 39               | 59               |
| 5–9,99 tonna  | 58,7             | 73,5             | 77,0             | 82               | 86               | 76               | 82               | 91               |
| 10 tonna és nagyobb   | 36,6             | 64,0             | 68,5             | 79               | 66               | 62               | 59               | 68               |
| Vontatók  | 252,0            | 281,3            | 297,0            | 311              | 331              | 298              | 290              | 292              |
| <b>Összesen</b>   | <b>109,8</b>     | <b>168,7</b>     | <b>188,9</b>     | <b>204</b>       | <b>212</b>       | <b>194</b>       | <b>193</b>       | <b>202</b>       |
| <b>Futásteljesítmény, 1000 km</b>   |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 3,5–4,99 tonna  | 187 537          | 103 792          | 100 673          | 83 865           | 81 522           | 75 116           | 66 532           | 79 995           |
| 5–9,99 tonna  | 659 961          | 638 334          | 621 677          | 560 126          | 566 238          | 547 251          | 553 922          | 577 673          |
| 10 tonna és nagyobb   | 353 160          | 386 480          | 349 135          | 339 844          | 322 815          | 346 193          | 345 014          | 361 152          |
| Vontatók  | 1 288 632        | 1 887 861        | 1 986 630        | 1 953 533        | 2 103 455        | 2 215 969        | 2 271 109        | 2 389 171        |
| <b>Összesen</b>   | <b>2 489 292</b> | <b>3 016 467</b> | <b>3 058 115</b> | <b>2 937 368</b> | <b>3 074 030</b> | <b>3 184 529</b> | <b>3 236 577</b> | <b>3 407 991</b> |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11.

## 7. számú melléklet

| A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér menetrend szerinti forgalma (2002–2016) |                   |        |                  |           |  |        |
|--|-------------------|--------|------------------|-----------|--|--------|
| Évek/<br>Megnevezés  | Járatok száma, db |        | Utások száma, fő |           | Áruk és postai küldemények tömege, tonna |        |
|  | Érkező            | Induló | Érkező           | Induló    | Érkező                                   | Induló |
| 2002   | 30 004            | 29 999 | 1 960 227        | 2 007 163 | 17 526                                   | 14 332 |
| 2003   | 35 868            | 36 014 | 2 177 660        | 2 209 646 | 23 459                                   | 18 170 |
| 2004   | 47 349            | 47 289 | 2 839 360        | 2 873 806 | 29 734                                   | 19 356 |
| 2005   | 54 067            | 54 038 | 3 659 233        | 3 742 318 | 29 311                                   | 22 677 |
| 2006   | 54 913            | 54 995 | 3 772 888        | 3 866 623 | 34 755                                   | 25 673 |
| 2007   | 53 992            | 53 984 | 3 906 537        | 4 061 986 | 39 337                                   | 24 888 |
| 2008   | 51 759            | 51 815 | 3 866 452        | 3 970 951 | 38 572                                   | 19 954 |
| 2009   | 49 293            | 49 356 | 3 772 758        | 3 886 355 | 30 952                                   | 17 085 |
| 2010   | 47 148            | 47 150 | 3 826 597        | 3 870 267 | 35 592                                   | 20 194 |
| 2011   | 48 958            | 48 964 | 4 220 284        | 4 269 455 | 33 094                                   | 19 291 |
| 2012   | 37 613            | 37 634 | 3 983 848        | 4 042 720 | 25 271                                   | 16 403 |
| 2013   | 35 699            | 35 709 | 4 014 755        | 4 075 195 | 25 067                                   | 18 311 |
| 2014   | 37 093            | 37 082 | 4 312 866        | 4 370 141 | 23 845                                   | 16 812 |

| A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér menetrend szerinti forgalma (2002–2016) |                   |        |                  |           |  |        |
|--|-------------------|--------|------------------|-----------|--|--------|
| Évek/<br>Megnevezés  | Járatok száma, db |        | Utasok száma, fő |           | Áruk és postai küldemények tömege, tonna |        |
|  | Érkező            | Induló | Érkező           | Induló    | Érkező                                   | Induló |
| 2015   | 39 788            | 39 781 | 4 890 856        | 4 969 118 | 23 462                                   | 17 148 |
| 2016   | 42 587            | 42 642 | 5 519 361        | 5 607 041 | 30 451                                   | 28 025 |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11.

## 8. számú melléklet

| Közforgalmú vasúti pályahálózat és járműállomány |        |        |        |        |        |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Pályahálózat (km)                                | 2000   | 2005   | 2010   | 2013   | 2014   |
| Működtetett vasúti vonalak hossza                | 7 668  | 7 685  | 7 352  | 7 082  | 7 105  |
| Ebből:   |        |        |        |        |        |
| Két-, vagy többvágányú                           | 1 293  | 1 292  | 1 335  | 1 190  | 1 190  |
| Villamosított                                    | 2 718  | 2 791  | 2 929  | 2 909  | 2 968  |
| Működtetett vonalak vágányhossza                 | 12 739 | 12 735 | 9 178  | 9 524  | 9 429  |
| Járműállomány (darab)                            | 2000   | 2005   | 2010   | 2013   | 2014   |
| Összesen, ebből:                                 | 25 206 | 20 496 | 15 653 | 14 276 | 13 571 |
| Mozdony  | 1 101  | 1 040  | 1 077  | 1 131  | 1 166  |
| Motorkocsi (motorvonattal együtt)                | 339    | 369    | 431    | 431    | 460    |
| Személykocsi                                     | 2 988  | 3 060  | 2 788  | 2 497  | 2 436  |
| Teherkocsi                                       | 20 778 | 16 027 | 11 357 | 10 217 | 9 509  |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015... [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11. p. 342.

## 9. számú melléklet

| Országos közúthálózat burkolat szerint (km) |       |       |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Megnevezés/évek                             | 2000  | 2005  | 2010  | 2013  | 2014  |
| Kő és keramit                               | 26    | 25    | 24    | 24    | 24    |
| Beton                                       | 102   | 73    | 121   | 138   | 138   |
| Aszfalt és bitumen                          | 28335 | 29168 | 30068 | 30229 | 30285 |
| Makadám                                     | 1517  | 1254  | 1136  | 1092  | 1081  |
| Föld (kiepítetlen)                          | 327   | 288   | 281   | 277   | 275   |
| Összesen:                                   | 30307 | 30808 | 31630 | 31760 | 31803 |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. ISSN 1215-7864. pp. 1–524. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11., 344.

## 10. számú melléklet

| Hazai közúthálózat jellege szerint (km) | Évszám       |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|   | 2000         | 2005         | 2010         | 2013         | 2014         |
| <b>Gyorsforgalmi utak</b>               |              |              |              |              |              |
| Autópálya                               | 448          | 636          | 1 067        | 1 132        | 1 144        |
| Autóút                                  | 57           | 126          | 205          | 205          | 205          |
| Gyorsforgalmi utak csomóponti ágai      | 0            | 223          | 410          | 431          | 434          |
| Elsőrendű főút                          | 2 173        | 2 177        | 2 155        | 2 169        | 2 169        |
| Másodrendű főút                         | 4 330        | 4 379        | 4 461        | 4 656        | 4 788        |
| <b>Összesen:</b>                        | <b>7 008</b> | <b>7 541</b> | <b>8 298</b> | <b>8 593</b> | <b>8 740</b> |

| Hazai mellékutak     |               |               |               |               |               |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Összekötő út         | 17 916        | 18 071        | 18 133        | 17 997        | 17 899        |
| Bekötő út            | 4 646         | 4 581         | 4 551         | 4 522         | 4 513         |
| Állomáshoz vezető út | 495           | 489           | 477           | 473           | 471           |
| Egyéb országos közút | 242           | 126           | 170           | 177           | 180           |
| <b>Összesen:</b>     | <b>23 299</b> | <b>23 267</b> | <b>23 331</b> | <b>23 169</b> | <b>23 063</b> |
| <b>Mindösszesen:</b> | <b>30 307</b> | <b>30 808</b> | <b>31 629</b> | <b>31 762</b> | <b>31 803</b> |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11., 344.

## 11. számú melléklet

| Közúti járművek állománya        | Évszám             |                  |                  |                  |                  |                  |
|----------------------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                                  | Megnevezés (darab) | 2000             | 2005             | 2010             | 2013             | 2014             |
| Személygépkocsi                  |                    | 2 364 706        | 2 888 735        | 2 984 063        | 3 040 732        | 3 107 695        |
| Autóbusz                         |                    | 17 855           | 17 450           | 17 641           | 17 659           | 17 923           |
| Motorkerékpár                    |                    | 91 193           | 122 705          | 142 251          | 157 178          | 161 540          |
| Tehergépkocsi                    |                    | 328 202          | 377 004          | 403 114          | 406 560          | 417 536          |
| Különleges célú gépjármű         |                    | 13 805           | 14 727           | 13 558           | 12 471           | 12 433           |
| Közúti vontató                   |                    | 24 426           | 35 917           | 48 207           | 56 089           | 60 875           |
| Lassú jármű                      |                    | 76 886           | 107 308          | 120 198          | 128 297          | 130 277          |
| Pótkocsi, félpótkocsi, lakókocsi |                    | 332 291          | 372 491          | 394 449          | 403 662          | 409 473          |
| <b>Összesen:</b>                 |                    | <b>3 249 364</b> | <b>3 936 337</b> | <b>4 123 481</b> | <b>4 222 648</b> | <b>4 317 752</b> |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11., 345.

## 12. számú melléklet

| Közúti járműállomány teherbírás szerint, 2014 évben |                       |                   |  |
|---|-----------------------|-------------------|--|
| Kategória (tonna)                                   | Tehergépkocsi (darab) | Kategória (tonna) | Pótkocsi, félpótkocsi, lakókocsi (darab) |
| –0,999  | 174 908               | –0,599            | 248 105                                  |
| 1–1,499   | 156 585               | 0,6– 2,599        | 39 544                                   |
| 1,5–3,499   | 51 546                | 2,6– 5,099        | 24 164                                   |
| 3,5–4,999   | 5 928                 | 5,1– 7,999        | 36 390                                   |
| 5–,999  | 18 871                | 8,0–19,999        | 30 670                                   |
| 10– és több   | 9 698                 | 20– és több       | 30 600                                   |
| <b>Összesen:</b>                                    | <b>417 536</b>        |                   | <b>409 473</b>                           |

*Forrás:* Magyar Statisztikai Évkönyv 2014. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 2015. [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv\\_2014.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2014.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11., 346.

## IRODALOMJEGYZÉK

- [1] DR. ABONYINÉ DR. PALOTÁS Jolán (2003): *Infrastruktúra*. Budapest–Pécs, Dialóg campus.
- [2] *Magyarország Alaptörvénye* (2011. április 25.). [https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A1100425.ATV](https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1100425.ATV) Letöltés: 2017.03.20.
- [3] DR. POTÓCZKI György (2015): *A postai szolgáltatások biztonsága és a kritikus infrastruktúra védelem korszerű követelményei a postai liberalizáció tükrében*. Doktori (PhD) értekezés. Budapest, NKE. [http://193.224.76.2/feltoltes/uni-nke.hu/konyvtar/digitgy/phd/2015/potoczki\\_gyorgy.pdf](http://193.224.76.2/feltoltes/uni-nke.hu/konyvtar/digitgy/phd/2015/potoczki_gyorgy.pdf) Letöltés: 2016. 06. 12.
- [4] A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény. [https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A1300005.TV](https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1300005.TV) Letöltés: 2017. 03 20.
- [5] DR. POTÓCZKI György (2016): A logisztika, mint térségünk egyik versenyképességi tényezője In: *Tanulmánykötet a 7. BBK előadásaiból. 2. kötet*. Budapest, Óbudai Egyetem. 153–165. [http://www.bbk.alfanet.eu/userspace/7bbk2016\\_minden/7BBK-2016\\_kiadvany\\_2\\_kotett-ISBN-978-615-5460-97-5.pdf](http://www.bbk.alfanet.eu/userspace/7bbk2016_minden/7BBK-2016_kiadvany_2_kotett-ISBN-978-615-5460-97-5.pdf) Letöltés: 2017. 03. 08.
- [6] DR. KISBAKONYI József (1995): *Általános közlekedési üzemtan*. Győr, Széchenyi István Egyetem Távoktatási tagozat.
- [7] DR. MAKLÁRI Jenő (2007): *A hazai körforgalmak teljesítőképességének vizsgálata*. Budapest, Közlekedés Kft. [http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2007/download/MJ\\_a\\_hazai\\_korforgalmak\\_teljesitokepessegenek\\_vizsgalata.pdf](http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2007/download/MJ_a_hazai_korforgalmak_teljesitokepessegenek_vizsgalata.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11.
- [8] *Vasúti üzemtan II. jegyzet* (2008). Győr, Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék. [ko.sze.hu/downloadmanager/download/nohtml/1/id/13314/m/3247](http://ko.sze.hu/downloadmanager/download/nohtml/1/id/13314/m/3247). Letöltés: 2017. 04. 08.
- [9] Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék (2002): *4. A közlekedés ágazati szerkezete és nemzetgazdasági súlya*. Győr, Széchenyi István Egyetem. <http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7103/m/4974> Letöltés: 2017. 04. 11.
- [10] DR. POTÓCZKI György (1983): *A VOLÁN közúti árutovábbítás szervezésének helyzete, fejlesztésének lehetőségei és módszerei*. Egyetemi doktori értekezés. Budapest, MKKE.
- [11] *Közlekedéspolitika. Európa polgárainak és vállalkozásainak összekapcsolása*. Brüsszel, 2014. november. [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_hu](https://europa.eu/european-union/topics/transport_hu) Letöltés: 2017. 04. 11.
- [12] *Building infrastructure to strengthen Europe's economy*. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/building\\_infrastructure\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/building_infrastructure_en.pdf) Letöltés: 2017. 04. 11.
- [13] „A felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló 1848. évi XXX. törvénycikk”. <https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5298> Letöltés: 2017. 04. 08.
- [14] A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat. <https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=996h0068.OGY> Letöltés: 2017. 04. 10.
- [15] *Jelentés az autópálya beruházások finanszírozási megoldásainak összehasonlító ellenőrzéséről*. (0645) Állami Számvevőszék, Budapest. 2006. december. <https://www.asz.hu/storage/files/files/%C3%96sszes%20jelent%C3%A9s/2006/0645j000.pdf?ctid=751> Letöltés: 2017. 03. 26.
- [16] A 2003–2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról szóló 19/2004. (III. 26.) OGY határozat. <https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=A04H0019.OGY> Letöltés: 2017. 03. 12.
- [17] *Magyar közlekedéspolitika 2003–2015*. Budapest, 2004. március. [http://www.kvvm.hu/cimg/documents/k\\_zleked\\_spolitika\\_2.pdf](http://www.kvvm.hu/cimg/documents/k_zleked_spolitika_2.pdf) Letöltés: 2017. 03. 12.
- [18] Az Új Magyarország Fejlesztési Terv elfogadásáról szóló 1103/2006. (X. 30.) Korm. határozat (és annak melléklete 2007–2013). <http://www.kvvm.hu/szakmai/karmentes/jogszab/kormanyhatározatok/1103per2006.pdf> Letöltés: 2017. 04. 07.
- [19] *Közlekedés Operatív Program (KÖZOP)*. Budapest, 2007. július. Hivatkozási (CCI) száma: 2007HU161PO007. [http://www.darinno.hu/wp-content/uploads/2015/01/247-26-kozlekedes\\_operativ\\_program.pdf](http://www.darinno.hu/wp-content/uploads/2015/01/247-26-kozlekedes_operativ_program.pdf) Letöltés: 2017. 04. 07.
- [20] *EKFS Zöld (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. I. Zöld Könyv*. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium [ dátum, verziószám, kolofon nélkül]. A Levegő Munkacsoport észrevételei az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) I. Zöld Könyv tervezetéhez. <https://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/ekfs-velem0709.pdf> 1–14. Letöltés: 2017. 04. 07.
- [21] *Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020*. EKFS. Fehér Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium. Budapest, 2007. [http://www.terport.hu/webfm\\_send/2707](http://www.terport.hu/webfm_send/2707) Letöltés: 2017. 04. 07.
- [22] *Stratégia az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások hazai fejlesztéséhez*. Vitaanyag. KHVM, Budapest, 2009. január. [http://www.its-hungary.hu/dokumentumok/04\\_itsstrategia\\_2009januar.pdf](http://www.its-hungary.hu/dokumentumok/04_itsstrategia_2009januar.pdf) Letöltés: 2017. 04. 07.
- [23] *Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia*. Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Budapest, 2014. augusztus. <http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf> Letöltés: 2017. 04. 07.
- [24] *Új Széchenyi Terv. A talpraállás, megújulás és felemelkedés fejlesztéspolitikai programja* (2011. január). Budapest, Magyarország Kormánya. [http://old.polgariszemle.hu/app/data/Új\\_Szechenyi\\_Terv.pdf](http://old.polgariszemle.hu/app/data/Új_Szechenyi_Terv.pdf) Letöltés: 2017. 04. 07.
- [25] *Szell Kálmán Terv. Összefogás az adósság ellen* (2010). Budapest, Magyarország Kormánya. <http://2010-2014.kormany.hu/download/4/d1/20000/Sz%C3%A9ll%20K%C3%A1lm%C3%A1n%20Terv.pdf> Letöltés: 2017. 03. 20.
- [26] *Nemzeti Közlekedési Stratégia NKS (Nemzeti közlekedési koncepció) Vitaanyag*. Közlekedésfejlesztési koordinációs központ, Budapest, 2013. október. 1–97. [http://bte.hu/files/NKS\\_Nemzeti\\_Kozlekedesi\\_Koncepcio\\_36.pdf](http://bte.hu/files/NKS_Nemzeti_Kozlekedesi_Koncepcio_36.pdf) Letöltés: 2017.03.11.

- [27] *Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. Az Európai Unió alapjogi chartája.* [https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/eu\\_citizenship/consolidated-treaties\\_hu.pdf#page=86](https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/eu_citizenship/consolidated-treaties_hu.pdf#page=86) Letöltés: 2017. 01. 13.
- [28] *The Single European Act. Egységes európai okmány.* <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:xy0027> Letöltés: 2017. 04. 07.
- [29] *Common Transport Policy: Overview.* (Angol nyelven) [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU\\_5.6.1.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_5.6.1.pdf) Letöltés: 2017. 04. 07.
- [30] *Az Európai Unióról szóló Maastrichti Szerződés.* Maastricht, 1992. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:xy0026> Letöltés: 2017. 03. 14.
- [31] Az európai parlament és a tanács 884/2004/EK határozata (2004. április 29.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja* 07/8. kötet, Brüsszel, 2004. április, 254–308. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0884&from=HU> Letöltés: 2017. 03. 14.
- [32] *White Paper European Transport Policy for 2010: time to decide. Az európai közlekedéspolitika fehér könyve 2010-ig: ideje dönteni.* (Angol nyelven) Brüsszel, 2001. 09. 12. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf) Letöltés: 2017. 04. 10.
- [33] *Tartsuk mozgásban Európát: közlekedési politika a fenntartható mobilitás érdekében.* Brüsszel, 2006.
- [34] *Fehér Könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé.* Brüsszel, 2011. 03. 28. COM(2011) 144 végleges. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144> Letöltés: 2017. 01. 14.
- [35] *Az EU közlekedéspolitikája.* [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_hu](https://europa.eu/european-union/topics/transport_hu), 1–4. Letöltés: 2017. 04. 04.
- [36] EUR-Lex. Hozzáférés az európai uniós joghoz. Közlekedési jogszabályok. <http://eur-lex.europa.eu/search.html?qid=1492682792589&text=%C3%9Ani%C3%B3s%20k%C3%B6zleked%C3%A9si%20jogszabalyok&scope=EURLEX&type=quick&lang=hu&page=1> Letöltés: 2017. 04. 13.

A Nemzeti Közszolgálati Egyetem kiadványa.



Nordex Nonprofit Kft. – Dialóg Campus Kiadó • [www.dialogcampus.hu](http://www.dialogcampus.hu) • [www.uni-nke.hu](http://www.uni-nke.hu) • 1083 Budapest, Ludovika tér 2.  
• Telefon: 06 (30) 426 6116 • E-mail: [kiado@uni-nke.hu](mailto:kiado@uni-nke.hu) • A kiadásért felel: Petró Ildikó ügyvezető • Kiadói szerkesztő:  
Szarvas Melinda • Tördelőszerkesztő: Nász András

ISBN 978-615-5764-01-1 (PDF)  
ISBN 978-615-5764-02-8 (EPUB)



A kiadvány  
a KÖFOP-2.1.1-VEKOP-15-2016-00001 „A közszolgáltatás  
komplex kompetencia, életpálya-program és oktatás technoló-  
giai fejlesztése” című projekt keretében készült el és jelent meg.

**SZÉCHENYI** 



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

**Európai Unió**  
Európai Szociális  
Alap



**BEFEKTETÉS A JÖVŐBE**