

KONFERENCIA MINDEN, AMI FONTOS

Magyar közlekedés az EU-ban

KTE SZAKMAI FÓRUM TATÁN

A konferenciák általában valamilyen meghatározott témát céloznak meg, és az előadások többnyire egy szűk területet járnak körül. Nem így ez a konferencia, amelyet 12. alkalommal rendezett meg a Közlekedéstudományi Egyesület Fuvaroztatók és Szállítványozók, a Gépjármű-közlekedés és a Vasúti tagozata, valamint a Komárom-Esztergom megyei területi szervezete és a megye kereskedelmi és iparkamarája, valamint a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara.

Erre a konferenciára a sokszínűség a jellemző, és bár minden előadás a közlekedésről szól, mégis mindegyik más területéről. A rendezők jó munkát végeztek, az összeszokott csapat igazán színes programot készített a nagyszámú hallgatóságnak. A február végén megrendezett kétnapos eseményből most is csak néhány előadást tudunk bemutatni.

A közúti közlekedés időszerű kérdései



Saslics Elemér
vezérigazgató,
Volán
Egyesülés

● A közúti személyszállítási üzemeknek alkalmazkodniuk kell az igények szabta változásokhoz. Ennek az ágazatnak kiszámíthatónak és tervezhetőnek kell lennie. Jelenleg ez a piac többszereplős, hiszen többféle tulajdonforma dolgozik a menetrendszerű személyszállításban, és valószínűleg a mai állapot sem tekinthető véglegesnek.

A közforgalmú személyszállítás egyik nagy előnye a személygépkocsival szemben a lényegesen jobb energiahatékonyság. Sok egyéb más szempont mellett ugyan fontos a járattervezésnél a településszerkezet-höz igazodás is. Az utazási igények alapos felméréseivel fény derült arra a körülményre, hogy a legnagyobb számban a kistérségen belüli utazások fordulnak elő, tehát ezekre az

utazási igényekre még a jelenleginél is nagyobb figyelmet kell fordítani.

Magyarországon 3152 helységbe jut el a közforgalmú személyszállítás, csak 17-ben nincs autóbussz-közlekedés. A vasút 996 helységet ér el, és csak 3 olyan település van az országban, amelyben nincs tömegközlekedés. Naponta 40 417 helyközi járat indul és 20 000 megállóhely van a hálózatban.

A Volán-társaságok vonalain most hozzávetőleg 4% az alvállalkozók aránya, és ez az arány ha lassan is, de növekedő tendenciát mutat. A helyközi járatokon az utasszám 2000 óta folyamatos csökkenést mutat.

A közlekedési reform eddigi lépései kétségtelenül hoztak pozitív változásokat. Ilyen hálózatban gondolkodás és a tarifális diszkrimináció ellen tett lépések. Még sok a tennivaló. Egyebek mellett a finanszírozás kérdéseire is meg kellene találni a válaszokat, ha európai színvonalú közösségi közlekedést kíván az ország működtetni.

Létezik, él az iskolabuszprogram, de számos jel mutat rá, hogy komoly kételyeket vet fel a jelenlegi rendszer. Jó intézkedési tervek kellenének a gyenge forgalmú vasútvonalak utasforgalmának autóbusszra tereléséhez.

Jelenleg a személygépkocsik bonyolítják le az ország személyszállításának 60,1%-át (ez nagyon sok! – a szerk.), az autóbusszokra 23,6%, a vasútra 13,2%, a metróra-villamosra



3,2% jut. A közforgalmú közlekedés nem olcsó ugyan, de az összköltségeket tekintve még mindig olcsóbb, mint az egyre inkább parttalanra váló egyéni motorizáció.

A konferencia elnöksége

Vegyes tulajdonú cégeknél figyelhető meg leginkább a külföldi munkaerő alkalmazása, ha a román, a bolgár, az ukrán gépkocsivezető megfelel a magyar személyi feltételeknek, dolgozhat. Közülük egyre többen jelentkeznek magyar szaktanfolyamokra.

Felmerülhet a kérdés, jelent-e konkurenciát a külföldi munkaerő megjelenése ebben a szakmában? Alapos elemzés után elmondhatjuk, ma még nem jelentős ez a hatás, de 2 év múlva már komolyan számolni kell a külföldi munkavállalókkal. Talán olcsóbbak is lesznek, mint a magyar gépkocsivezetők.

Szolgáltatásfejlesztés, regionális szemlélet és hatékonyság a BKV-nál



Somodi László
vezérigazgató-
helyettes,
BKV Zrt.

● A Budapesti Közlekedési Vállalat Zrt. hálózata a főváros teljes területére és 25 agglomerációs településre terjed ki. Az EU Bizottság 2007-ben kiadott Zöld Könyve a városi közlekedéspolitikáról szól, és irányítást mutat a városi mobilitás új kultúrája felé. Ezt nekünk is követnünk kell. Fontos tézisei között szerepel az élhetőbb, közlekedési dugóktól mentes város, az intelligensebb közlekedés és a zöldebb város víziója. Mindez nagyon is kellene Budapestnek.

Változnak az EU-jogszabályok is e témában, és megszületett az 1370/2007. EU-s határozat a vasúti és közúti személyszállítási

Schengeni hatások a közlekedési munkaerőpiacra



Szarvas Péter
elnök, Közúti
Közlekedési
Vállalkozások
Szövetsége

● Az EU alapelvei közül a személyek szabad mozgását, a formalitás nélküli határátlépéshez való jogot, a szabad munkavállalást, a letelepedést és a szociális rendszer igénybevitelét ismerjük leginkább. Ennek ellenére az EU-ban még mindig vannak olyan országok, amelyek korlátozzák a munkaerőpiacukra való bejutást. Sőt vannak még olyan szomszédos országok, amelyek csatlakoztak az EU-hoz, de még van határellenőrzés.

A közúti áru- és személyszállításban most 109 ezer gépkocsivezető dolgozik, és valamivel 1000 fő alatt van az álláskereső száma, egy kicsivel több a betöltetlen állás. Vajon miért nem találunk egymásra?

Nem tagadható, a munkaerőpiacon erős területi különbségek figyelhetők meg. Míg a fővárosban és környékén könnyebb az elhelyezkedés, egyes távolabbi régiókban ez sokkal nehezebb.

Nem tapasztalható a szakmában még most sem a tömeges fluktuáció, viszont nagyon alacsony a munkahely közelébe történő költözés aránya. A magyar ember ott szeret dolgozni, ahol lakik.

tásról. Ebben meghatározásra kerültek a szolgáltatással szembeni elvárások, amelyeket a BKV-nak is majd teljesítenie kell. Sarkalatos kérdés a kompenzációs költségek meghatározása, ebben a témakörben ki kell dolgozni az EU-s forrású fejlesztési projekteket.

A BKV-ban több évtizedes tapasztalatok összegeződnek, folyamatosan újul az eszközállomány, és a továbblépéshez szükséges még a belső szervezet korszerűsítése, valamint a szolgáltatások felülvizsgálata.

A káoszelmélet, mint új tudomány a közlekedési struktúra és gépjárművezetők viselkedésének értelmezésére

Csányi László
vezérigazgató,
Volán Humán
Oktatási és
Szolgáltatási
Zrt.



● Napjainkban – politikai és szakmai formációktól mentesen – beköszöntött a káosz kora. Az ember megcsömörlött a demokrácia adta teljes szabadságtól, mert nem reagál jól a bizonytalanságra. A bizonytalanság a közlekedési szakmában is nyugtalanságot szül.

A bizonytalanságkerülő magatartásunk emberi alaptermészetünkben adódik, és meghatározza viselkedésünket a közutakon is. Gyakran úgy érezzük, hogy a gépjármű zártsága védelmet nyújt a bizonytalanság ellen. Pedig ekkor választottuk életünk legmegbízhatóbb pozícióját. A gépjármű erő ad, döntéseinkbe nem szólhat bele senki, és észre sem vesszük, hogy átváltottunk a természeti erők urává.

A káosz fogalmi értelmezése a közlekedésben nem egy pillanati helyzetre, állapotra vonatkozik (például dugóban ülünk a gépkocsinkkal stb.), hanem az időbeli gépjárművezetési viselkedésre. A káosz a közlekedésben a mozgás, a dinamika jellegére utal. Érdekes azt is kiemelni, hogy a káosz a közlekedési világunk

saját, törvényektől eltérő mozgásformája (például elalvás közbeni viselkedés, drogos, alkoholos állapotban történő viselkedés, gyógyszer hatására történő viselkedés stb.).

A káosz fogalma a közlekedésben a mozgás közbeni rendezetlen, szabálytalan állapot, zűrzavar megjelölésére utal, amelyben lehetetlen vagy bizonytalan a követhetőség és a gépjárművezető viselkedése, és végül hosszú időre megáll a mozgás.

A KRESZ szabályait betartó gépjárművezető viselkedése determinisztikus (kiszámítható), viselkedését az ok-okozati összefüggések jellemzik, míg a KRESZ-t megszegők viselkedése sztochasztikus, látszólag nincs összefüggés viselkedésének elemei között. A sztochasztikus viselkedési forma idézi elő vezetés közben a körülöttünk lévő gépjárművek időbeli viselkedésének általános formáját – váratlan fehézés, anyázás, megcsúszás stb. –, melyről kiderül, hogy átalakult a determinisztikus mozgástér szabálytalanná, azaz sztochasztikussá, amely átgyűrűzik a több kilométeres oszlop minden tagjára.

A közlekedési rendszer nagyon érzékeny a kezdő feltételekre, vagyis milyen állapotban szállunk be a gépjárműbe. Ugyanis ettől függ, hogy a kis eltérések hogyan transzformálódnak a racionálistól a nagyméretűig. Leszögezhetjük, hogy az instabilitás kedvez a káosz kialakulásának, mert már a kis szabálysértés is kibillent a közlekedési rendszert a normális állapotából (például koccanásos baleset valamelyik dunai hídon). A gépjármű indulásakor, azaz már a gépjármű vezetésének elkezdése előtt kialakult pszichés nyomásra való alkalmazkodás.

A közlekedési balesetek számának csökkentéséhez a jövőben egy új szemléletmód és módszer irányába kell fordulni, mert a közlekedésben észlelhető instabil állapot (erős káosz) előrejelezhetetlenséget rajzol elénk. Létezik módszer a kockázat nagyságának csökkentésé-

re, mely bizonyos előrejelezhetőséget feltételez. Ha magára hagyjuk az ember viselkedéséből adódó sztochasztikus (véletlen) jelenséget, akkor a kis szabálysértések oly mértékben fel erősödnek, hogy elveszíthetjük azt a tájékozódási pontot, amely a közlekedési rendszer egyensúlyát helyreállítja. A közlekedési rendszer rendkívül érzékeny a kezdeti feltételekre, következképpen a gépjárművezetők induló állapotára kell a hangsúlyt helyezni.

Vasúti kamionszállítás az EU-ban

Tomcsányi
István vezér-
igazgató,
Hungarokombi Kft.



● A RO-LA vasúti kamionszállítás egyre nehezedő körülmények között kényszerül küzdeni a túlélésért. Míg 1995-től a közúti fuvarozás emelkedő ütemében növekedett a RO-LA forgalom is, ez utóbbi néhány év stagnálás után az 1997-es szint alá süllyedt 2005-re. A következő évben ugyan tapasztalható némi emelkedés, de ez azóta sem számottevő.

A közúti közlekedés előretörését bizonyítja, hogy nincs teljesítménynövekedés a tengeri, part menti hajózásban és a folyami hajózásban sem. Az EU bővítésének hatásai a hazai tranzitforgalomra nem kedveztek a RO-LA forgalomnak. Románia és Bulgária belépésével megszűntek az eddig alkalmazott korlátok, és megduplázódott Magyarország közúti tranzitforgalma. Erre viszont az ország közútjai, közúti infrastruktúrái nem alkalmasak.

E hatások következtében a hazai RO-LA vonatokat igénybe vevő kamionok száma előbb-utóbb a gazdaságos darabszám alá fog esni. A RO-LA fuvarozás költségei napjainkban mintegy 30%-kal magasabbak, mint ugyanolyan távolságon a közúti költségek. Viszont néhány éven belül várhatóan ugyanennyivel fognak

növekedni a közúti költségek, tehát már a RO-LA fuvarozás bizonyosan versenyképes lesz. Amivel a közúti fuvarozásnak számolnia kell a továbbiakban:

- A növekvő zsúfoltság miatt hosszabbodó fuvaridő.
- Az élőmunka drágulása.
- Emelkedő üzemanyagárak.
- Egyre drágább, bár korszerűbb gépjárművek.
- Vezetési idő ellenőrzésének szigorodása.
- Emelkedő alkatrész- és munkadíjak.

A RO-LA fuvarozást az EU-csatlakozás előtt a következő intézkedések ösztönözték:

- A közúti engedélyek kontingentálása.
- Idővesztés és vámkezelés a határállomásokon.
- Utadómentesség a kombinált fuvarozás igénybevételekor.
- Üzemanyag-megtakarítás.
- Egyéb guruló költségek megtakarítása.
- Vezetési-pihenőidő-szabályozása.

Az EU-bővítés miatt a RO-LA forgalom támogatásra szorul. Ez megoldható lenne a használati díjak 10%-ának a RO-LA forgalmat történő támogatásával.

További intézkedések közül megemlíthető az igény, hogy az állami támogatás ellentételezésképpen a vasút jelentősen emelje a szolgáltatásainak színvonalát. A hétféle korlátozások alóli mentesség igazodjon a RO-LA közlekedési sajátosságaihoz.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájában kiemelt szerepet játszik a kombinált fuvarozás és annak támogatása. Egyebek mellett ezt a célt szolgálja a Marco Polo program, amelyből a II. számú program céljai között szerepel a közúti fuvarozás ésszerű mértékben történő áttérítése a vasútra, a partközeli és a belvízi hajózásra.

Az alapvetően kelet-európai fuvarozók számára tervezett kínálat egymást követő RO-LA relációkat tartalmaz Bukaresttől Regensburgig. Ily módon egy 1600 kilométeres „vasúti autópálya” jöhet létre.

Tóth I. Gábor