

**A** közlekedés szakemberei – az autógyártók, az útépítők, a szállítványozók, a fuvarozók, a kutatók és a kormányzat emberei Lipcsében, mintegy kilencszáz résztvevővel tartották meg idén második alkalommal a fórumot. A fórum fő célja a közlekedés világméretű fejlesztése a közlekedéspolitikai és kormányzati feladatok alakítása – mondja dr. Ruppert László igazgató.

Széles szakmai körben minden évben egy meghatározott kérdéskört vitatnak meg, melyek között tavaly a közlekedés által okozott üvegházhatás, az energiahatékony technológiák, magatartásváltozás a személyközlekedésben, CO<sub>2</sub> csökkentés az áruszállításban, bio-hajtóanyagok, olajfüggettség csökkentése volt. A fórumon megállapítást nyert, hogy a közlekedés világméretű CO<sub>2</sub> kibocsátás 25%-át adja, tehát nem a közlekedés a legnagyobb CO<sub>2</sub> kibocsátó – és erről a tényről a közvéleményt tájékoztatni kell. A társadalom ne a közlekedést tekintse egyértelműen a fő környezetszennyezőnek. A közlekedés energia igénye folyamatosan növekszik, és hogy a kibocsátás aránya ne növekedjen, komoly erőfeszítéseket kell tenni a technológiai fejlődésben – a zéró emisszió érdekében.

Idén, 2009-ben, a fórumon – a közlekedés, a globalizáció és a világgazdasági válság összefüggéseit vettük napirendre – folytatja dr. Ruppert László

Sok érdekes és egymásnak elmentmondó megállapítás hangzott el. Minden gazdasági térségből arról számoltak be, hogy az ipar-, és a termelés visszaesésével, a közlekedési teljesítmények mindenütt jelentősen csökkentek. A legnagyobb visszaesés a tengeri konténerszállításban tapasztalható, az árak zuhannak és jelentős mennyiségű konténerhajóra nincs fuvar. Komoly vita zajlott arról, hogy a globalizáció folytatódhat-e olyan mértékben, ütemben, ahogy eddig? A világkereskedelem és a munkamegosztás eddig felépült rendszere nem változik, vagy a piacok inkább magukba fordulnak, zártabb lesznek a jövőben. A fő

üzenete a fórumnak, hogy a bezárkózás csak mélyítené és időben elhúzná a válságot – ekkor a tengeri áruszállításnál és a vasúti konténerszállításnál elhúzódó válságra kell számítani. A történelem megmutatta, hogy például a világgazdaság akkor fejlődött mikor a selyemúton elindult a kereskedelem földrészekben keresztül – és ismerjük a „vasfüggöny” hatását, amikor lezárult a határ és lehetetlenné vált a gazdaság dinamizálódása.

Számos ország a közlekedési infrastruktúra fejlesztését most mint munkahelyteremtő és gazdaság-dinamizáló szektort mutatta be. A közlekedési infrastruktúra-hálózat építésében, intermodális csomópontok fejlesztésében, – a vasúti hálózatok, kikötők, autópályák, utak, hidak építése – közvetlen piaci igény nélkül is lehetséges. Az észszerű infrastruktúra építésével a válság hatásait csökkenteni lehet és mindezek közben megtehető a feltétel, hogy miután a válság véget ér, amikor a gazdaság újból dinamizálódik, azok az országok amelyek most beruháznak, sokkal jobb feltételekkel indulhatnak egy új dinamikus növekedési pályán.

A fórum megállapította, hogy a közlekedési infrastruktúra-beruházások a rögtönzéseket nem bírják el. A tervezés, az építés, az üzemeltetés több évtizedre és több évszázadra hat, ezért a kormányok figyelmét feltétlenül fel kell hívni, hogy a hosszú távú tervek és a nagy távlatú szcenáriók, elképzelések nélkül nem lehet életképes közlekedést kialakítani.

Nagyon éles vita folyt a tarifapolitikáról, az externális költségek helyes (fair) elszámolásáról, a közúti és vasúti szakemberek között. Az Imperial College angol egyetem vizsgálatai azt mutatták ki, hogy a közúti fuvarozók és a közúti közlekedés összességében már sokkal több externális költséget fizet meg – mint amennyit a vasút, – miközben a vasúti szakemberek ennek az ellenkezőjét állítják.

A fórum kinyilvánította, hogy a gazdasági számítások mellett a környezetvédelmi fenntarthatóságot is számításba kell venni. A

JÖVŐKÉP VILÁGTREND ÉS SZELLEMI INNOVÁCIÓ

## International Transport Forum - Lipcse 2009. május

AZ ESEMÉNYRŐL BESZÉLGETTÜNK DR. RUPPERT LÁSZLÓVAL, A KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI INTÉZET IGAZGATÓJÁVAL



**Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája (CEMT) szervezet a tagországok számának bővülése miatt, és hogy már nem csak európai országok vesznek részt a szervezet munkájában, felvette az International Transport Forum (ITF) nevet. Az európai közlekedési miniszterek fóruma túllépett az európai határokon és világfórummá alakult, mivel tagjai között megtalálhatóak az Amerikai Egyesült Államok, Kanada, Ausztrália, Japán, India és tárgyalások folynak a csatlakozásról Kínával, Dél-Afrikával, Brazíliával.**

hozam számításánál figyelembe kell venni, hogy a gazdasági tevékenység milyen hatással lehet a környezetterhelésre és a közlekedésbiztonságra.

Nagyon fontos fejezete volt a fórumnak a nemzetközi szállítási-lánc-biztonság (security) és a kiszámíthatóság, megbízhatóság (reliability). A terrorizmus és az erőszakos cselekmények nem csak a légi közlekedést veszélyeztetik, hanem a jövőben számolhatunk vele, hogy a városi közlekedés területére is áttérjedhet, ami az egész világon komoly kihívás a közlekedésben és a biztonsági területen dolgozók számára. A közúti áruszállítás biztonsági kérdései sem elhanyagolhatóak. A kamionforgalom biztonsági veszélyeztettsége főleg a parkolás idején keletkezik. Az Unió – Blue Flag programot indított – ahol örzött, védett, komfortos, védelmi szempontból is megfelelő kamionparkolóban lehet parkolni, ahol sem a gépkocsivezető, sem az áru, sem a kamion nem kerülhet veszélybe.

A közlekedési miniszterek meg-

állapították, hogy a védelmi kéréseket nem lehet egy országra bízni, a feladatot közösen kell kezelni és mint a legjobb láncnak, egyforma erősségűnek kell lennie a biztonsági hálónak.

A fórum megállapított irányai beépülnek abba a tudás- és eszköztárba, amivel a közlekedés irányítói és szervezői a világtrendeket ismervén, képesek lehetnek legjobb tudásuk szerint döntéseket hozni, hogy a közlekedés költséghatékonyabban, környezetbarátobban, biztonságosabban szolgálja a gazdaságot és az emberek életét.

AZ ITF egyesített közlekedési kutató központja a Joint Transport Research Center, a szervezet társelnöke dr. Ruppert László a KTI igazgatója. A kutatóközpont a közlekedési kutatók együttműködésével a Fórum számára dolgozza ki a fórum főbb témáit, hogy melyek a legfontosabb kérdéskörök a közlekedésben az adott évben. A 2010. évben a közlekedés-innováció- és technológia a Fórum központi témája.

K. M.