

NIT HÍREK ERTRAC HUNGARY A JÖVŐRŐL

## Verhetetlen a közúti fuvarozás!

A MAGYAR KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS TÁVLATI FEJLŐDÉSE

**A Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal támogatásával létrejött ERTRAC Hungary Nemzeti Közúti Közlekedési Platform – melynek más szervezetek mellett a NiT Hungary is tagja – a közúti közlekedési szektor érintett szereplőinek együttműködésével megfogalmazta a magyar közúti közlekedés ambíciózus, ugyanakkor reális, 2030-ra kitekintő jövőképét. A jövőkép egyik legfontosabb megállapítása, hogy az áru- és személyszállításban 2030-ig biztosan a közút marad a főszerep.**

**M**agyarországon a közlekedés és szállítás állítja elő a GDP hat százalékát. A közlekedési hálózatok építését és a járműgyártást is figyelembe véve, minden tizedik munkahely a közlekedéssel kapcsolatos. Az európai trendekhez igazodva, az áruszállítási teljesítmények növekedése 2000-tól rendre meghaladja a GDP növekedési ütemét, a személyszállítás

pedig megközelíti azt. A 2006. évi adatok alapján a közúti közlekedés aránya az áruszállításban (árutonna-kilométer alapján) 73 százalék, a személyszállításban (utas-kilométer alapján) 80 százalék volt.

### DINAMIKUS FORGALOMBŐVÜLÉS

Magyarország gazdaságföldrajzi fekvése mind áruforgalmi, mind

személyszállítási szempontból kedvező. Domborzati viszonyaink (síkvídek) kedvezőbb feltételeket biztosítanak tranzit közlekedési útvonalak fejlesztéséhez, mint a nagyobb hegységekkel rendelkező szomszédos országokban. Ennek következtében az országon több olyan, Kelet- és Nyugat-Európát összekötő fő európai közlekedési folyosó halad át, amely komoly lehetőséget jelent a gazdasági versenyképesség növelésére a nemzetközi kereskedelem logisztikai kiszolgálása révén. (Lásd a közelmúltban átadott új BILK-raktárépületet – a szerk.) Az Európai Unió 2007-ben bekövetkezett újabb bővülése tovább fokozta a közlekedési szektorra nehezedő nyomást, mivel a csatlakozott dél-kelet európai államokból a legtöbb szállítási útvonal hazánkon vezet keresztül. Az EU korábbi tagállamai és az újonnan csatlakozott államok közötti áruforgalom évről évre nő, és ez mindenekelőtt a hazai törzshálózati elemeket terheli.

E forgalom további dinamikus bővülése várható, amihez hozzájárul a magyar szállítási igények jelentős növekedése is.

### A JÖVŐKÉP ELEMEI

Ezúttal néhány alapvető megállapítást emelünk ki a 2030-ra kitekintő jövőképből, további részletek az Úton magazin szeptemberi számában olvashatók!

**Áruszállítás:** A belföldi közúti áruszállítás, beleértve a városi áruszállítást is, mind relatíve, mind abszolút értékben bővülni fog. A közúti közlekedés szerepe a többi közlekedési módhoz viszonyítva a belföldi áruszállításban gyorsabban, míg a tranzit szállításban – a vasúti áruszállítás és a multimodalitás eredményeként – megközelítőleg azonos ütemben nő. Az áruszállításban megvalósul az úgynevezett módközi szállítás (komodalitás), azaz a szállítási lánc minden egyes elemében mind-egyik közlekedési ág azt a száll-

**Az utóbbi időszakban ismét egyre több NiT Hungary-tagvállalkozás jelezte a szervezet felé, hogy a magyar–román határszakaszon, a tehergépjárművek ki- és beléptetésére kijelölt határátkelőhelyeken gyakran torlódnak a járművek, hosszára nyúlnak a várakozási idők. Az ipartestület gyors intézkedése gyors eredményt hozott...**

## „Forró drót” a határon

ORFK „WEBES” INFORMÁCIÓK

**A**vállalkozások legfőbb problémáját az jelentette, hogy nem állt rendelkezésre olyan megbízható, hiteles információs forrás, mely alapján a már úton lévő járművek vezetői is tájékozódhatnak az egyes határátkelőhelyeken váratlanul megnövekedett várakozási időkről. A probléma megoldása érdekében a NiT Hungary dr. Samu István rendőr vezérőrnagyhoz, az Országos Rendőr-főkapitányság rendészeti főigazgatójához, országos rendőr-főkapitány-helyetteshez fordult a javaslattal, hogy az ipartestület és az ORFK illetékesei közösen alakítsanak ki és működtessenek egy úgynevezett „forró drót” szolgáltatást. Az érdekképviseletnek ezáltal

lehetősége nyílna arra, hogy a határátkelőkön esetlegesen kialakuló „dugókról” az érintett vállalkozásokat mihamarabb értesíteni tudja, annak érdekében, hogy a gépkocsivezetők a „beállt” átkelőket időben elkerülhessék.

A javaslat nyitott fülekre talált a rendőrség részéről, hiszen az ORFK saját weboldalán egy folyamatosan frissített információs táblázatot hozott létre, mely a horvát-, a szerb-, a román- és az ukrán-magyar határszakaszon lévő átkelők aktuális ki- és beléptési várakozási idejét tartalmazza, illetve hosszabb várakozási idő kialakulása esetén, alternatívát kínál más átkelők használatára.

nit

## Betarthatatlan a behajtási rendelet

KÜLÖN FKF AKCIÓCSOPORT BÜNTET

**A NiT Hungary-nek változatlanul meggyőződése, hogy a fővárosi behajtási rendelet betarthatatlan, szakszerűtlen és vállalkozóellenes. A jogszabály körül már a megszületése pillanatától áldatlan állapotok uralkodnak, ám a döntéshozók nem akarják meghallani a szakma egységes vészkiáltásait. Pedig az érdekképviseletek a komoly ellenzélemben is keményen ütik az asztalt...**

**C**élkeresztben a fuvarozók. Miután az Országgyűlés nyár elején egy törvénymódosítás keretében megszavazta a fővárosi behajtási rendelet objektív felelősségi alakzatok közé emelését, ezzel bebetonozva a szakmai érdekképviseletek által végrehajthatatlannak ítélt jogszabály előírásait, kisvártatva jött az újabb hideg zuhany. A behajtási engedélyek ellenőrzéséért felelős Parking Kft. és a Fővárosi Közterület-felügyelet megállapodása alapján,

az FKF-nél megalakult az a 32 fős, egyenruhás akciócsoport, amely kizárólag a behajtási hozzájárulások ellenőrzésével, illetve az engedélyköteles zónákba engedély nélkül behajtó fuvarozók bírságolásával foglalkozik. **A szakma sem hallgat(hat).** Az egyre fokozódó fuvarozóellenes kampánnyal szemben a NiT Hungary is erőteljesen hallatja hangját, és a rendelkezésre álló információs csatornákon keresztül próbálja szakmai és észérvekkel alátámasztani, hogy a fuvarozók számára miért betarthatatlan a rendelet.

lítási feladatot látja el, amelyben a leghatékonyabb. Az állam egy önszabályzó, hatékonyságnövelő ösztönző rendszerrel motiválja a fuvarozási piac szereplőit (megbízókat és fuvarozókat) a hatékonyabb munkavégzésre (kamionok telítettsége, alacsonyabb fogyasztás, minimális állásidők stb.). Specializálódás jellemzi a fuvarozást: mindenki abban a szegmensben tevékenykedik, amihez a legjobban ért.

**Személyszállítás:** Magyarországon az egyéni közlekedés részaránya tovább erősödik, a jelenlegi gépkocsállomány várhatóan hetven százalékkal növekszik. A társadalmi és demográfiai trendekkel párhuzamosan, a közforgalmú közlekedés jelentősége elsősorban a nagyvárosokban és azok agglomerációjában nő.

**Infrastruktúra:** A jelenlegi sugaras felépítésű gyorsforgalmi és főúthálózat 2030-ig átalakul a szomszédos országok hálózataihoz illeszkedő, négyzetárcsós szerkezetűvé. A regioná-

lis, helyi és településeken belüli utak színvonala eléri az EU-15-ök 2010-ben jellemző átlagát. Az ország közúthálózatának szerkezetét 2030-ban már nem határozza meg oly mértékben a főváros-centrikusság, az átjárhatóság észak-déli és kelet-nyugati irányban alternatív gyorsforgalmi útvonalakon biztosított.

**Járműtechnika:** Emelkedik az alternatív hajtóanyagokat használó, a környezetvédelmi, biztonsági és gazdaságossági követelményeket magasabb szinten kielégítő közúti járművek aránya. A jelenlegi belső égésű motorokra épülő, alternatív tüzelőanyagokat is felhasználó, részben hibrid rendszerek alkalmazásával a közúti közlekedés okozta károsanyag-emisszió, zajterhelés jelentősen csökken.

**Közgazdasági környezet:** A „használó fizet elv” érvényesítésével az országos közúthálózaton működik a megtett úttal arányos elektronikus díjszedés.

A hagyományos energiahordozók hozzáférhetősége csökken, az új technológiák bevezetése, elterjesztése pedig minden esetben költséges, ezért várhatóan jelentősen drágul a közlekedés. Mivel a közlekedés, szállítás alapvető társadalmi szükséglet, ez a gazdaság egyéb területein is az árak növekedését eredményezi.

## BIZTATÓ JÖVŐ

Kérdésünkre, miért tartja fontosnak, hogy részt vegyenek az ERTRAC Hungary munkájában, Dittel Gábor, a NiT Hungary ügyvezető főtítkára elmondta: Magyarország legnagyobb regisztrált taglétszámmal rendelkező fuvarozó szakmai szervezete teljes mértékben azonosulni tud az ERTRAC Hungary céljaival, küldetésével, a kitűzött feladatokkal és a megvalósításukhoz vezető út egyes állomásaival. A közúti közlekedési kutatások, az összegyűlt tapasztalatok, valamint a kuta-

tási eredményekből levont helyes következtetések valóban hozzájárulhatnak Magyarországi versenyképességének növekedéséhez, illetve a magyar közúti közlekedési szolgáltató vállalkozások hosszú távú piaci maradásához. Az ERTRAC Hungary által elkészített, 2030-ra kitekintő jövőképből szereplő megállapítás, miszerint a következő két évtizedben a közúti fuvarozás mit sem veszít majd a szállítási módok között jelenleg meglévő kiemelkedő részese-  
déséből, mindenképpen biztató lehet úgy a fuvarozók, mint az érdekeiket védő/képviselő szakmai szervezetek számára.

– nit –



NIT Hungary  
1108 Budapest, Újhegyi út 3/A-5.  
Tel.: 264-5040, 264-5045

Az ipartestület szerint a fuvarozók jogkövető állampolgárok, ezért fizetnének a budapesti behajtásért, csak éppen teljesíthetetlennek, túl bonyolultnak tartják a szabályozást. Nagyon sok esetben egyszerűen megoldhatatlan, hogy egy napot álljanak sorba a kérvényért, és két napot várjanak az engedélyre. A mai átláthatatlan engedélyezési rendszert például egy Budapest-matricával lehetne felváltani, amely bárhol megvásárolható. De ugyanilyen jó megoldás lenne az a lehetőség is, hogy interneten vásárolják meg a fuvarozók a behajtási hozzájárulást, mint azt az európai fővárosok többségében megtehetik.

**Különítmény a jogalkotói kötelezettségek vizsgálatára.** Ezekről a lehetséges megoldásokról is szó van abban a nyílt levélben, amelyet a NiT Hungary elnöksége és tagsága nevében Dittel Gábor ügyvezető főtítkár küldött el az összes fővárosi közgyűlési képviselőnek. Ebben többek között felhívja a városatyák figyelmét, hogy a közúti áru fuvarozás nem öncélú

tevékenység, hanem közérdek, az egyedi engedélyezésre kitalált és ennek alárendelve „működtetett” rendszer pedig működésképtelen, mert túlbürokratizált és hosszadalmas. Nem tudja hatékonyan betölteni a funkcióját, mert nem kompatibilis a logisztika és szállítmányozás elveivel és több évtizedes gyakorlatával, mert a rendszer működtetésére nincs kialakítva megfelelő technika és apparátus, mert a városszerkezet és termelési-ellátási hálózat sajátosságai miatt nem tud megfelelő környezetkímélő alternatívát nyújtani a közúti teherfuvarozásra, és legfőképpen: a fővárosnak változatlanul nincs elfogadható városfejlesztési koncepciója, mely szinkronban áll a környezet- és közútvédelem szempontjaival. Ilyen módon a jelenlegi rendszer nem más, mint egy egyéb funkcióra alkalmatlan nagy pénznyelő autómata.

„Tisztelt Jogalkotók, szembe-sülve az egyenruhás Parking-csoport megjelenésével, ezúton követeljük, hogy törvényi köte-

leztségük alapján, soron kívül vizsgálják meg az Önök által drámai hangon nyilvánosságra hozott negatív eredmények okait, és türelmetlenül várjuk vizsgálatuk eredményét! És ha a törvény szavai ellenére mégsem akarnak vizsgálni, mert energiájukat felemészti a kampány szellemében folytatott pénzbehajtás, akkor itt az ideje, hogy mi, adófizetők és élhető vállalkozási környezetet elváró állampolgárok különítményt hozunk létre a jogalkotói kötelezettségek vizsgálatára. Ígérjük, különítményünk élni fog mindazokkal a demokratikus eszközökkel, melyekkel célt érhet. Talán nem túlzunk, ha azt mondjuk, hogy egy megfelelő mértékű „bírsággal” végső esetben a jogalkotó is rákényszeríthető a jogszabályok betartására” – olvasható a levélben.

**Pusztába kiáltott szavak.** Budapest városüzemeltetési és vagyongazdálkodási főpolgármester-helyettese, Hagyó Miklós válaszlevelében többek között úgy fogalmaz, a teherforgalom korlátozása csupán egy szele-

te a főváros lég- és zajszennyezettség-csökkentési programjának.

A jogalkotói szándék nem a fuvarozói társadalom ellehetetlenítése, hanem az optimalizált áruellátás biztosítása a lakossági érdekek szem előtt tartásával. A rendelet nem a pénzbehajtásról szól, inkább a jövő érdekében tett intézkedésről.

A válaszból egyetlen, ám annál nyilvánvalóbb következtetés adódik: a főváros vezetése hajthatatlan, képtelen vagy nem is akarja megérteni a fuvarozók szakmai érveit. Ezek után a NiT Hungary tagjai belátására bízza, hogy eldöntsék, a fővárosi döntéshozók mennyire viselik szívükön többek között a főváros részére iparüzési adót fizető, valamint munkahelyeket teremtő vállalkozások érdekeit? Persze az is mérlegelendő kérdés, hogy a képviselők a döntéseiket vajon egyoldalúan, kizárólag egy érdek és a politikai népszerűség figyelembevételével és szem előtt tartásával hozzák-e meg?

– nit –