

# A NEMZETKÖZI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ELMÉLETI ÉS GYAKORLATI PROBLÉMÁI

DR. CSANÁDI GYÖRGY\*

AKADÉMIKUS

## I.

A modern közlekedés egyik alapvető jelensége, hogy az *utas- és áruforgalom szüntelenül növekszik*. E növekedési folyamatban sajátos törvényszerűségek, dinamikai összefüggések érvényesülnek.

Az áruszállítás tekintetében megállapítható, hogy a termelési technika gyors fejlődésével és a fogyasztási igények vele kölcsönhatásban alakuló növekedésével *a termékek mennyisége jóval nagyobb arányban nő, mint a lakosság száma*, azaz szüntelenül nagyobb lesz az egy főre jutó termékmennyiség. Ez a növekvő fajlagos termékmennyiség a közlekedési eszközök számára elsősorban mint abszolút mennyiségében növekvő elszállítandó árutonna jelentkezik, de természetesen növeli a szükséges árutonnakilométer-teljesítményeket is. Az, hogy a növekvő termékmennyiség miként jut kifejezésre az árutonnakilométer-teljesítmények növekedésében, országonként eltérő képet mutat. Mint világtendencia azonban megállapítható, hogy *az egy főre jutó árutonnakilométer-teljesítmény gyorsabban növekszik, mint az egy főre jutó termékmennyiség*. Ez nemcsak azt jelenti, hogy a modern ember egyre több terméket használ fel szüntelenül fejlődő, javuló életéhez, hanem azt is, hogy e termékeket egyre nagyobb távolsághól szerzi be. E mutatóban tehát kifejezésre jut a termelés egyre tágabb térségeket felölelő munkamegosztása és kooperációja, a nemzeti gazdaságok belső fejlődése mellett a *nemzetközi munkamegosztás és kooperáció növekvő aránya*.

Az emberiségnek azonban nemcsak a termék-mozgatási igénye növekszik. A vonatkozó adatok, a rohamosan növekvő *idegenforgalom* jelenségeinek elemzése arról győz meg, hogy még erőteljesebb tendencia az egy főre eső utazások számának, és főleg az egy főre jutó utaskilométer-teljesítménynek a növekedése. *Az emberiség utazási igényének növekedése az emelkedő életszínvonalal és a szabadidő bővülésével még gyorsabb és intenzívebb, mint az áruszállítási igényének növekedése*, s ebben az országhatáron túli, nemzetközi idegenforgalom részarányának növekedési üteme még szembetűnőbb.

\* 1970 július 1-én tartott székfoglaló előadás.

Korunk közlekedésfejlődésének egy másik fontos törvényszerűsége a *sebesség szüntelen növekedése*. A gyakorlat azt mutatja, hogy az emberiség többre értékeli a nagyobb sebességgel járó időmegtakarítást és kényelmet, mint a vele kapcsolatos, a növekvő veszélyekből és anyagi áldozatokból adódó nem csekély hátrányokat. A küszöbön álló szuperszónikus polgári repülés, a 200 km/ó-nál nagyobb sebességű vasutak és gépkocsik nagy műszaki sebességének attraktivitása mellett azonban nem kevésbé fontos az a sebesség-növekedés, amely — talán kevésbé látványosan — a jobb szervezésből, fejlettebb technológiákból, a korszerű koordinációból adódóan jelentkezik, a végső soron döntő eljutási, illetőleg utazási sebesség, valamint az áruszállítás kereskedelmi sebességének növekedése, s így a *tényleges időmegtakarítás* tekintetében.

Az áruszállításhoz és utazáshoz szükséges idő szüntelen rövidülése — párosulva a közlekedés rendszerességével, megbízhatóságával, az azonos színvonalú szolgáltatások költségráfordításainak viszonylagos csökkenésével — hatalmas ösztönző ereje és lehetősége a forgalom térbeli kiterjedésének, a *nemzetközi forgalom részaránya szüntelen növekedésének*.

Napjainkban a Földgolyó — képletesen szólva — valóban szemlátomást „összezsugorodik”, az ember egyre kevésbé egy város, egy ország lakója, szükségleteinek kielégítője pedig egyre inkább az egész világ. Ez az oka annak, hogy a határokon túli közlekedési kapcsolatok problémáinak, a *nemzetközi közlekedéspolitika* kérdéseinek jelentősége és időszerűsége a legutóbbi időkben annyira megnövekedett, hogy e kérdések a tudományos kutatómunkában is egyre szélesedő területet nyitnak.

## II.

A közlekedéspolitikáról szólva emlékeztetnem kell arra, hogy másfél-két évtizeddel ezelőtt, amikor a hazai közlekedéstudományok bázisait megalapoztuk és szocialista népgazdaságunk fejlődése, kibontakozása nagy lendületbe jött, sok vita folyt arról, hogy a tervgazdálkodás viszonyai közt van-e létjogosultsága a viszonylag önálló *közlekedéspolitikának*, s ha igen, mit kell ezen érteni, hogyan viszonylik a közlekedéspolitika a tudományokhoz, ezen belül is a közlekedéstudományhoz. Hasonló problémák a többi szocialista országok szakembereit is foglalkoztatták.

Azóta ezeket a kérdéseket — úgy érzem — jórészt sikerült eredményesen megválaszolni, amiből hazai szakembereink is kivették a részüket, több vonatkozásban nemzetközi szinten is élenjáróan, főleg a közlekedéstudományok rendszertani problematikájának művelése során. A magam részéről egy 1959-ben tartott akadémiai előadásban vázoltam erre vonatkozó nézeteimet és foglaltam össze a hazai kutatások eredményeit.

Ma örömmel regisztrálhatom, hogy akkori felismeréseink helyeseknek bizonyultak, a közlekedéspolitika tudományos és gyakorlati vonatkozásaira kidolgozott téziseinket az élet beigazolta.

Napjainkban már alig vitatkozunk azon, hogy a közlekedéspolitika — lényegét tekintve — *gyakorlati tevékenység*, integráns része az önálló életet élő és gazdálkodó közösségek, elsősorban az államok gazdaságpolitikájának, ezen belül azonban viszonylag önálló, sajátos politikai irányítási funkció, amelyet éppen tartalmi sajátosságai különböztetnek meg pl. az iparpolitikától, az agrárpolitikától, a kereskedelempolitikától, amelyek szintén a gazdaságpolitika relatíve önálló, sajátos területei.

Jórészt világhosszá váltak azok a kérdések is, amelyek azzal kapcsolatosak, hogy mi a hasonlóság és mi a különbözőség a *tőkés és a szocialista közlekedéspolitika között*. Felismertük és általában helyesen értékeltük azt a tényt, hogy a közlekedéspolitikai irányítási funkció a különböző társadalmi-gazdasági rendszerű országokban annyiban azonos, amennyiben a közlekedés célja: a helyváltoztatás létrehozása. Ennek egyre fejlődő technikai eszközei és technológiai nem függenek a politikai rendszertől. Viszont annyiban különböző a tőkés és a szocialista rendszer, amennyiben lényegesen más lehetőségeket ad a közlekedésfejlesztés konkrét célkitűzéseinek megfogalmazásában, ezek realizálásában, az igénybe vehető módszerekben és eszközökben. Magának a közlekedéspolitikának a hatásosságához, eredményességéhez vitathatatlanul a szocialista tervgazdaság adja meg maradéktalanul a feltételeket.

Azt is már korábban kimutattuk, hogy az elmondottakból következően lehet és van is *hasonlóság* a tőkés és szocialista országok konkrét közlekedéspolitikai célkitűzéseiben, viszont vannak *különbségek* e tekintetben a szocialista országok között is, minthogy a fejlesztési célok nagymértékben függenek az illető ország meglévő közlekedési rendszerétől, adottságaitól, az ország gazdaság- és közlekedésföldrajzi viszonyaitól és sok más helyi különbségtől is.

Fontos eredménynek tartom, hogy már korábban sikerült tisztáznunk a *közlekedéspolitika és a tudomány* viszonyát. Kimutattuk, hogy noha maga a közlekedéspolitika gyakorlati tevékenység, napjainkban egyre jobban kell támaszkodnia a tudományok — elsősorban a közlekedéstudományok — eredményeire, továbbá, hogy a közlekedéspolitikai programok, koncepciók előzetes kialakításában és utólagos elemző bírálatában, értékelésében a tudományos tevékenységnek is nagy szerepe van, és hogy ezek részei a közlekedéstudományok problematikájának.

Mindezen vizsgálódások sorában azonban a közlekedéspolitikáról általában volt szó, csaknem kizárólag a nemzeti közlekedéspolitika aspektusából, és kevés figyelmet szenteltünk eddig a nemzetközi közlekedéspolitika elméleti kérdéseinek. Ezért mai előadásomban megkísérlem néhány lényeges elméleti probléma felvetését és részbeni megválaszolását, abban a reményben, hogy ezzel is elősegítem a tudományos figyelemnek erre a területére való irányítását.

## III.

Amióta az emberiség fejlődése során államok keletkeztek, azóta léteznek államközi kapcsolatok és ezek materiális hordozójaként hírközlési és közlekedési kapcsolatok is. A *nemzetközi forgalom* tehát ősi forgalmi kategória. A primitív közlekedés és hajózás évezredekiben azonban a nemzetközi utas- és áruforgalomnak nem voltak komoly technikai feltételei. De amikor — a XVIII. század végén — beköszöntött az ipari és közlekedési forradalom, megindult a gőzüzemű vasutak és a gőzhajózás térhódítása, a zavartalan nemzetközi forgalom egyre több technikai, gazdasági és jogi *feltételt* támasztott. A tengerhajózásra vonatkozó alapvető elvek és nemzetközi megállapodások korábbi kialakulását követően a múlt század második felében jöttek létre a kontinentális forgalom számára olyan fontos egyezmények, mint az európai vasutak nemzetközi személy- és áruforgalmát, egyes nagy belvizek, pl. a Duna nemzetközi hajózását szabályozó megállapodások. Az új közlekedési eszközök, a repülőgép és a gépkocsi megjelenését, illetőleg széles körű használatbavételét követően ugyancsak létrejöttek és fejlődnek a nemzetközi forgalom kisebb-nagyobb térségeket felölelő szabályozásai.

Napjainkban minden ország közlekedéspolitikája fokozott figyelmet fordít a nemzetközi személy- és áruforgalmat szolgáló közlekedési létesítmények, berendezések és járműpark fejlesztésére, az ország érdekében álló export, import és — különös nyomatékkal — a tranzit-, illetőleg a külföldön teljesített szállítások lehetőségeinek biztosítására, fejlesztésére. Általános a törekvés, hogy egyfelől az ország vasúti, közúti, légi és vízi járművei a szükséges mennyiségben akadálytalanul közlekedhessenek más országok vasútjain, közútjain, vízi útjain, illetőleg teljesíthessék utas- és áruforgalmi funkcióikat idegen vasútállomásokon, kikötőkben, repülőtereken, másfelől az idegen járművek akadálytalanul használhassák az ország közlekedő útjait és berendezéseit.

Ily módon napjainkban minden állam közlekedéspolitikája egyaránt felöleli az ország *belső* szállítási szükségleteit és az ország érdekében álló *nemzetközi* kapcsolatokat kielégíteni hivatott közlekedésfejlesztési célkitűzéseket.

Ez a kétféle fejlesztési célkitűzés, illetőleg irányító tevékenység gyakran részben vagy teljesen egybeesik, mint pl. egyes vasútvonalak vagy a gépkocsi-forgalomra alkalmas közutak esetében, amelyeknek fejlesztését mind a belföldi, mind a nemzetközi forgalom megköveteli. Máskor — mint pl. a legutóbbi évektől hazánkban — egy egész közlekedési ágazat: a repülés fenntartása és fejlesztése teljesen a nemzetközi forgalmat szolgálja. Ismét más esetekben, mint pl. a nemzetközi útvonalaktól elzárt belföldi vízútrendszerek esetében, a fejlesztés csaknem kizárólag a belső, helyi igények szerint történik. Az azonban megállapítható, hogy a rohamosan növekvő nemzetközi személy- és áruforgalom igényei egyre nagyobb mértékben beleszólnak a belföldi célú

közlekedési létesítmények fejlesztésébe is, egyes létesítmények pedig — egyre nagyobb számban — kifejezetten a nemzetközi forgalom igényei miatt jönnek létre.

Ez a fejlődési folyamat azt jelenti, hogy a nemzeti keretben és érdekekkel megvalósuló *nemzeti közlekedéspolitikának* van egy olyan egyre bővülő szektora, amely *nemzetközi jellegű*, minthogy legalább két, de gyakran több, sőt igen sok állam nemzeti érdekeinek egyeztetésével létrejövő közlekedési kapcsolattal foglalkozik. Sok esetben az ilyen kapcsolatokat tisztán vagy jórészt közlekedési érdekek hozzák létre, gazdasági céljaik, a devizaszerzés, illetőleg megtakarítás elsődlegesen a közlekedési vállalatoknál realizálódnak. Más esetekben a kapcsolatok kiépítését magasabb nemzetgazdasági, esetleg politikai, és katonai célok motiválják, amelyekben a tisztán közlekedés-gazdasági célok és szempontok alárendeltebb jelentőségűek.

Elemelve a *nemzetközi közlekedési kapcsolatok* fejlődését, műszaki, gazdasági és jogi tartalmának sokrétűségét, sajátosságait, elvileg a következő fejlődési lépéseket különböztethetjük meg:

a) a személy- és áruforgalom számára az országhatárok egyszerű megnyitása, az utasok átszállásával, illetőleg az áruk átrakásával, ami lényegében csak a belföldi közlekedési apparátusok szakaszos igénybevételének lehetőségét jelenti,

b) a járművek átmenetének biztosítása az országhatárokon, minimális műszaki feltételek előírásával kétoldalú megállapodások alapján,

c) különböző, több országra kiterjedő nemzetközi közlekedési egyezményekhez, szervezetekhez való csatlakozás, amelyek bizonyos alapvető műszaki, forgalmi, kereskedelmi előírások, méretek, szabályok, eljárások, okmányok unifikációját vagy legalább is összeegyeztetett alkalmazását biztosítják, illetőleg különböző, a nemzetközi tapasztalatokat összegező ajánlásaikkal a fejlődést befolyásolják,

d) az előzőekkel összefüggésben a forgalom szervezésének és lebonyolításának gyakorlati összeegyeztetése, nemzetközi menetrendek, csatlakozások kidolgozása, a járművek, konténerek, rakodólapok kölcsönös használata, a különböző tartozások és követelések célszerű nyilvántartása és elszámolása stb.

e) két vagy több ország megállapodása alapján az országhatárokon átvezető nemzetközi jelentőségű közlekedő utak, létesítmények, így pl. hidak, vízilépcsők, alagutak vagy akár víziút-hálózatok, továbbá elektromos távvezetékek vagy csővezetékek közös kiépítése,

f) mint a nemzetközi kapcsolatok jelenleg legfejlettebb formációi, olyan nemzetközi organizmusok létrehozása, amelyek bizonyos meghatározott funkció vonatkozásában a közös üzem jellegét veszik fel, mint pl. az európai szocialista országok vasútainak közös kocsiparkja, az OPW szervezet,

g) végül — az előrehaladó integrációs törekvések eredményeként — olyan több, egymással szoros gazdasági egységet képező állam legfontosabb

közlekedésfejlesztési, tarifális stb. elhatározásainak többé-kevésbé egységbe foglaltan történő érvényesítése, mint amilyen a szocialista táborban a KGST, Nyugat-Európában pedig a Közös Piac.

Mindezek a fejlődési lépcsők, az ezek során született elhatározások és eredmények — a politikai, gazdasági és műszaki tényezők kényszerítő ereje mellett — lényegében a részt vevő szuverén államok akaratán alapulnak, az e téren kifejtett irányító, befolyásoló tevékenység pedig része az illető országok közlekedéspolitikájának. Létrejöttük során számtalan nemzeti érdeket kellett és kell egyeztetni, amelyek közt ellentétes és hasonló vagy azonos érdekek egyaránt hatnak. A tartósan hasonlóknak vagy azonosnak mutakozó érdekek hozták létre a fő közlekedő utak kapcsolatait, alakították ki a „nemzetközi” hálózatokat, hozták létre a nemzetközi személy- és áruszállítás számtalan műszaki, forgalmi, kereskedelmi és jogi előírását, szabályát. A hosszú éveken, évtizedeken át létrejött és életképesnek bizonyult közlekedési kapcsolatok azután — mint adottságok — döntően befolyásolják a további fejlődést. Mint jellemző példát említhetem a vasútnál az automatikus járműkapcsoló készülék bevezetésének szándékát, amely — éppen az intenzív nemzetközi forgalom miatt — megvalósíthatatlan volna az európai vasutak teljes egyetértése nélkül.

Mindezek után tehát azt a kérdést, hogy milyen értelemben létezik ma *nemzetközi közlekedéspolitika*, a következőképpen válaszolhatjuk meg:

- a szuverén államoknak a *nemzeti gazdaság-, illetőleg közlekedéspolitika keretében*, annak egy szektoraként, közvetlen elhatározásokban és irányító tevékenységben érvényesülő nemzetközi közlekedéspolitikája,
- egyes államok általános politikai, illetőleg gazdasági tömörülése, *integrációja vezető szerveinek közlekedéspolitikája*, amely szerves része az államközösség gazdaságpolitikájának, csakúgy, mint ahogyan a nemzeti közlekedéspolitika része a nemzeti gazdaságpolitikának.

Az államok szabad elhatározásából létrejött nemzetközi közlekedési szervezeteknek, vállalkozásoknak egy-egy közlekedési ágazatra, szakterületre kiterjedő *parciális közlekedéspolitikája*, amiben a részt vevő államok elhatározása közvetve érvényesül.

Ilyen, *szűkebb értelemben* tehát nemzetközi közlekedéspolitikája csak az önálló államoknak, illetőleg az államok politikai és gazdasági közösségeinek vagy az általuk létrehozott, két vagy több országot magában foglaló önálló nemzetközi szervezeteknek lehet, amikor is azonban a közlekedéspolitika — mint államvezetési tevékenység — gyakorlóit közvetlenül vagy közvetve az önálló államok, azok közlekedési kormányzatai.

Tágabb értelemben azonban, amikor nem a közlekedéspolitikát gyakorló állam vagy szervezet uralmi területét, viszonylag egységes közlekedésfejlesztés-

tési koncepcióit nézzük, hanem *geográfiai egységekben* gondolkozunk, szokás beszélni pl. európai közlekedéspolitikáról, noha kontinensünk a politikai hatalom szempontjából nagyon is megosztott. Ilyenkor voltaképpen arról van szó, hogy az adott térségben az egyes államok, illetőleg azok csoportosulásai vagy szervezetei milyen közlekedésfejlesztési célokat követnek, és főleg, hogy ezekben mi a közös vonás, mik azok a fejlesztési gesztióik, amelyek elősegítik a nemzetközi forgalom további fejlődését.

Minél jobban fejlődik a nemzetközi forgalom, annál bonyolultabbá válnak azok a relációk, amelyekben gondolkoznunk, élnünk és adott esetekben döntünk kell. Nehéz és bonyolult, *tudományos igényű vizsgálati feladatok* adódnak pl. olyankor, amikor számszerűen is ki akarjuk munkálni valamely közlekedési kapcsolatunk aktív és passzív hatásait. Ilyenféle problémák pedig egyre nagyobb számban merülnek fel, ahogyan a nemzetközi munkamegosztás és kooperáció bővül, illetőleg az idegenforgalom növekszik. E *nehézségek* közül csak néhányat említünk:

- az a tény, hogy adott közlekedési kapcsolat hatékonysága önmagában nem, hanem csak az általa létrehozott teljes termelési-elosztási folyamat keretében bírálható,
- az a körülmény, hogy egy bonyolultabb nemzetközi kooperáció gazdasági eredményei különböző országokban különböző szinteken realizálódnak,
- az az adottság, hogy a nemzetközi forgalomban is széles körű szubsztitúciós lehetőségek állnak fenn az egyes közlekedési ágazatok, illetőleg két- vagy több ágazatot foglalkoztató kombinációs megoldások közt,
- végül az optimum-kritérium tisztázatlansága a nemzetközi közlekedési kapcsolatokban.

Engedjék meg, hogy e két utóbbi, sok tekintetben összefüggő problémával külön is foglalkozzam.

Mindaddig, amíg egy adott szállítási feladat belföldön merül fel, a meglévő vagy létesítendő közlekedési megoldás változatai közül a leghatékonyabb kiválasztása elvileg tisztázott és jórészt módszertanilag is — nem kis részben hazai kutatóink úttörő munkásságának eredményeként — lényegében megoldottnak tekinthető. Akár vállalati, akár ágazati vagy éppen népgazdasági szinten történik a vizsgálat, az optimum-kritérium megfogalmazható és ennek függvényében a paraméterek, illetőleg mutatószámok kialakíthatók és többkevesebb nehézséggel jórészt számszerűsíthetők is.

Más a helyzet azonban a *több ország* közlekedési rendszerére kiterjedő koordinációs problémák megoldásában, ahol szintén felvetődik — egyre sűrűbben — olyan kérdés, hogy milyen közlekedési eszközt vagy kombinált

szállítást vegyünk igénybe vagy fejlesszünk ki. Még ez is viszonylag egyszerűbb kérdés, ha egyetlen ország tulajdonában levő közlekedési eszközöket kell összehasonlítani, mint pl. az export-import forgalomban Duna-tengerjáró hajóink, illetve camionjaink igénybevételét. Ha azonban több ország tulajdonát képező szállítóeszközök vagy éppen kiépítendő útvonalak kérdésében kell döntenünk, akkor a vele összefüggő műszaki-üzemi és gazdasági problémákat — véleményem szerint — meg kell vizsgálni:

- közlekedésgazdasági bázison, a részt vevő országok gazdasági és más érdekeitől függetlenül, tehát tisztán mint közlekedési-szállítási konstrukciót,
- a részt vevő országok parciális nemzetgazdasági, közlekedési és más érdekei szempontjából,
- a részt vevő országok összességének a közlekedési szempontokon túlmenő, magasabb politikai, honvédelmi és integrációs gazdasági érdekei szempontjából,
- és mindezt nemcsak statikusan, hanem dinamikusán, a várható nagyobb távlatú fejlődés, a tudományos igényű prognózisok tükrében is.

Nézetem szerint ezek a bonyolult, *többsikú vizsgálatok* nagyobb teret nyerneek majd a következő évek közlekedéstudományi munkájában, minthogy a nemzetközi közlekedési kapcsolatok rohamos további bővülésével, kiszélesedésével kell számolnunk.

Tisztán kell látnunk ugyanis, hogy napjainkban, a tudományos technikai forradalom korában a nemzetek közti gazdasági kooperáció egyre inkább *gazdasági integrációvá* válik. Ennek alapvető okai: az automatizált, csak nagy szériában gazdaságos, specializált termelés, új, nagy tőkebefektetést, egy-egy ország gazdasági erőforrásait felülmúló iparágak keletkezése, olyan természeti erőforrások kihasználásának sürgető szüksége, amelyek túlnyúlnak az országhatárokon. Elsődlegesen ide tartozik az országhatár közelében fekvő nyersanyagoknak a másik ország részéről való hasznosítása is. Ez a folyamat napjainkban világtendencia, a tőkés és a szocialista világban egyaránt érvényesül, minthogy lényegében azonos tudományos-technikai bázison alapul. Mint azonban általában, a társadalmi-gazdasági fejlődés minden vonatkozásában, itt is előnyben vagyunk a kapitalista országokkal szemben, mert a szocialista integráció révén teljes mértékben kihasználhatjuk a szocialista tulajdonviszonyokból, a tervgazdálkodásból, az erőnk nagyarányú koncentrációjából származó lehetőségeinket. A közeli években tehát a KGST országok gazdasági integrációjának további erőteljes kibontakozását várhatjuk és az ezzel együttjáró nemzetközi közlekedéspolitikai problémák sokasodását. Minthogy pedig egyfelől a nyugati országok integrációja is előrehalad, másfelől velük a szá-



munkra előnyös kapcsolatokat is fejleszteni kívánjuk, a nemzetközi közlekedéspolitikai problematikája ezen a területen — a szocialista és tőkés országok, illetőleg gazdasági integrációk relációjában — is tovább fog bővülni.

#### IV.

Ezek után — úgy vélem — nem lesz érdektelen röviden áttekinteni azokat a közlekedésfejlesztési törekvéseket, koncepciókat, amelyek ma *Európában* érvényesülnek, azaz a bennünket elsősorban érdeklő kontinens közlekedéspolitikáját az említett tágabb, geográfiai értelemben megvizsgálni.

Elemézve az európai tőkés és szocialista országok közlekedéspolitikáját, megállapítható, hogy vannak bizonyos általános alapelvek, amelyekben szinte teljes egyöntetűség érvényesül, vannak olyan problémák, amelyekben viszonylagosan azonos vagy hasonló az európai országok felfogása, végül vannak eltérések, sőt ellentmondások is az egyes országok közlekedésfejlesztési törekvéseiben.

Anélkül, hogy a teljesség igényével kívánnánk fellépni, megemlítem e három kategóriába tartozó tendenciák közül a legfontosabbakat.

Lényegében *nézetazonosság* állapítható meg a következő alapelvekben:

- A közlekedés növekvő fontosságának felismerése, önálló nemzetgazdasági ágazatként való kezelése.
- A közlekedés egységének felismerése, a vasúti, közúti, vízi és légi közlekedés, a vezetékes szállítás összehangolt, koordinált működtetésének és fejlesztésének igénye.
- A nagyobb távlatokkal számoló közlekedéspolitikai koncepció szükségessége.
- A tudományos-technikai fejlődés eredményeinek maximális kihasználása a közlekedés fejlesztésében.
- A nemzetközi kapcsolatok kiemelt kezelése a kibontakozó gazdasági integráció időszakában.

Többé-kevésbé *hasonló nézetek*, illetőleg a problémák súlyának hasonló megítélése állapítható meg — többek közt — abban, hogy

- a magántulajdonú gépkocsira való igényt fenntartás nélkül elismerik és általában a közúti gépjármű-forgalom további erőteljes növekedésével számolnak,
- a magántulajdonú személygépkocsi forgalmának mérséklésére a közforgalmú közlekedési eszközök attraktivitásának, használati értékének növelését látják a legfőbb megoldásnak,

- a vasutat továbbra is alapvető vagy legalábbis társadalmi és állami érdekből fenntartandó és fejlesztendő ágazatnak tekintik,
- a közlekedési ágazatok versengésében az egyenlő gazdasági start-feltételeket, így elsősorban a pályaköltségek arányos és igazságos ráterhelését kívánják megvalósítani,
- kívánatosnak és szükségesnek tartják a különböző közlekedési ágazatok minél szorosabb kooperációját, a kombinált szállítások körének szélesítését, s ezzel összefüggésben a korszerű áruszállítási eszközök használatát, főként a konténerizáció erőteljes fejlesztését,
- a légi közlekedésben elengedhetetlennek tekintik a legkorszerűbb, leggyorsabb repülőgépek fogadási lehetőségeinek biztosítását,
- a városi közlekedésben a forgalom többszintű elválasztását és a többi közforgalmú közlekedési eszközökkel kooperáló gyorsvasúti hálózatok kiépítését vallják a problémák fő megoldási irányának.

*Az eltérések és ellentmondások az európai országok közlekedéspolitikájában főleg*

- az eltérő gazdasági és közlekedésföldrajzi viszonyokból,
- az ipari struktúra és fejlettség különbözőségeiből,
- az életszínvonal-különbségekből,
- a meglévő közlekedési rendszer adottságaiból,
- a szocialista és a tőkés rendszer alapvető különbségeiből adódnak.

Engedjék meg, hogy az elmondottakat néhány példával illusztráljam.

Ismeretes, hogy 1957-ben hat európai ország: Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg, a Német Szövetségi Köztársaság és Olaszország megalakították az *Európai Közös Piacot* és messzemenő gazdasági integrációs célokat tűztek ki. A vámunió és a közös mezőgazdasági piac lényegében megvalósult, de a tényleges szabad árucserre forgalmat még sok ellentétes érdek akadályozza. Különösen áll ez a közös közlekedéspolitika kialakítására, amelynek alapvető céljait három pontban rögzítették:

1. A forgalom zavartalanságát gátló akadályok megszüntetése az általános közös piacon.
2. A közlekedés integrációja a közösségben.
3. A közlekedési piac szabályozása.

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ha van is bizonyos előrehaladás, a program maximalistának bizonyult, a részt vevő országok közlekedéspolitikájának divergáló tendenciái miatt. Így pl. Hollandia álláspontja szembenáll a többi országokéval, főleg a vasút szerepe, állami támogatása

tekintetében. Hollandiában a vasutak nem élveztek elsőbbséget. Ezzel szemben az NSZK-ban és Franciaországban a közlekedéspolitika hangsúlyozottan számol a vasúti közlekedéssel, annak „közszolgáltatás” jellegével. Ilyen és hasonló eltérések miatt nem értek el kielégítő eredményeket a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében, némely országban egyes helyföldi közlekedő utak fejlesztését a közös érdekek elé helyezik. A közlekedés integrációjában is csupán részsikereket értek el, noha az célkitűzésében is csak a vasúti, közúti és vízi közlekedésre terjedt ki, a légi közlekedésre és a tengerhajózásra nem. Teljesen sikertelen maradt eddig pl. a rajnai hajózás beillesztése a közös közlekedéspolitikába. A legnagyobb közlekedéspolitikai viták pedig a közlekedés külön piaci szabályozását, az állami beavatkozás mértékét érintik. Azt remélték, hogy a liberalizálás automatikusan vezet a harmonizálódás, az eltérő termelői és fogyasztói érdekek kiegyenlítődése felé, de ebben természetesen csalódnok kellett. A versenyfeltételek kiegyenlítése terén eddig csak igen szerény eredményeket értek el. Különösen azok a tagországok mutatnak tartózkodást a liberalizálási intézkedésekkel szemben, amelyeknek nagy tranzitforgalmuk van.

Mindezek számunkra is igen tanulságosak és egyben bizonyítják azt az előző tételünket, hogy általában a gazdasági integráció, ezen belül a közös közlekedéspolitika megvalósításában a szocialista tervgazdaságot folytató országok sokkal előnyösebb helyzetben vannak, mint a tőkés államok. Mindazonáltal a tőkés gazdasági integráció is törvényszerűen megy végbe — miként azt az előbbieken kifejtettük — és ezt a tényt a mi közlekedéspolitikánkban nagy hiba volna figyelmen kívül hagyni. Észlelni lehet ugyanis olyan jelenségeket, hogy az említett országok nemzeti közlekedéspolitikájában bizonyos változások éppen a Közös Piachoz való tartozás következtében valósulnak meg, mint amilyen pl. legújában az NSZK közlekedéspolitikájának bizonyos fokú liberalizálódása, az állami beavatkozás csökkenő tendenciája.

A közös piachoz nem tartozó országok közül kétségtelenül nagy figyelmet érdemel *Nagy-Britannia*, a vasút őshazája, noha szigetország jellegéből adódóan helyzete erősen sajátos, ami — többek közt — a tengerhajózásban való alapvető érdekelttségében és a belvízi hajózás iránti mérsékeltébb érdeklődésében nyilvánul meg. Mindenesetre az a tény, hogy az ország léte alapvetően a tengerentúli kereskedelemtől függ, Angliát különösen fogékonyá teszi a közlekedés problémái iránt. Ez megmutatkozik abban is, hogy az angol törvényhozás az utóbbi években több törvényt alkotott, amelyek azt a meggyőződést tükrözik, hogy a mai közlekedés kulcskérdése az egész közlekedési rendszer racionalizálása és integrációja. Ennek keretében fejlesztik gyors ütemben a nagyszállítótartályos forgalmat, a vasúti ún. Freightliner-rendszert, ami összekapcsoltan jelentkezik a körzeti állomási rendszer radikális kiépítésével és a kisforgalmú vasútvonalak likvidációjával. Figyelmet érdemelnek — a rendkívül erős és fejlődő közúti forgalom mellett — a közhasználatú személy-

forgalom fejlesztésére irányuló törekvések is, különösen Nagy-London körzetében, amivel egy külön, 1969. évi törvény, a *London Transport Act* foglalkozik. Hasonló, az agglomerációs térségek összehangolt közlekedésének megoldására irányuló törekvések más országok közlekedéspolitikájában is igen figyelemreméltóak.

A skandináv államok közül *Svédország* különösen aktív közlekedéspolitikát valósít meg. 1963-ban a parlament háromlépcsős programot fogadott el. Alapvető, hogy minden közlekedés-hordozótól megkövetelik: fedezze mindazokat a költségeket, amelyeket a társadalomnak okoz. Az egyenlő startfeltételeket a gépjárművek fokozott adóztatásával kívánják biztosítani. Emellett a piacot messzemenően liberalizálták. Odáig mentek, hogy eltörölték a vasút klasszikus fuvarozási kényszerét. Ahol pedig a kisforgalmú vasútvonalakat közérdekből nem engedik likvidálni, az állam, — csakúgy, mint Angliában és más országokban — kalkulatív alapon megtéríti a vasút veszteségeit.

Az eddig nem említett országok közül Svájc és Ausztria helyzetét, illetőleg közlekedéspolitikáját a jelentős tranzitforgalom, az idegenforgalom elősegítési szándéka befolyásolja erőteljesen. *Svájc* közlekedéspolitikája — amelynek összkoncepcióján most dolgoznak — több tekintetben még liberálisabb felfogású, mint a Közös Piac mértékadó országaié, azonban a közlekedési verseny ún. „torzulásai” ellen kívánnak fellépni. A velünk szomszédos *Ausztriában* ugyancsak kidolgoztak egy összközlekedési koncepciót, amelynek realizálása valamennyi közlekedési ágazat vonatkozásában — éppen a közvetlen kapcsolatok miatt — hazánkat is közelebből érinti.

Ami pedig az európai szocialista országokra vonatkozik, e tekintetben elsősorban a *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa* keretében folyó közlekedéspolitikai tevékenységgel kell foglalkoznunk.

A KGST bizonyos alapvető közlekedési kérdésekkel ugyan már régóta foglalkozik, azonban Közlekedési Állandó Bizottsága csak 1958-tól működik.

Ennek magyarázata a Szovjetunió és a többi szocialista országok általános gazdasági és közlekedési viszonyaiban, főleg abban a tényben található, hogy országainkban a második világháború utáni időkben a vasút látta el a szállításoknak átlagosan mintegy 90%-át. A szocialista országok vasútainak pedig már régebben megalakult a nemzetközi szervezete, a Vasutak Ügyvezető Irodája (BUD), majd a Vasutak Együttműködési Szervezete (OSZZSD). Már korán kidolgozták a szocialista országok a vasúti személy- és áruszállítás fuvarjogi szabályozásait és díjszabásait is. Így tehát a szocialista tábor országai egymás közti nemzetközi forgalmának alapvető feltételeit mindezek sokáig kielégítően biztosították.

A későbbi években azonban a vasút mellett a közúti közlekedés erőteljes felfutása és a nemzetközi forgalomba való bekapcsolódása, a nemzetközi hajóforgalom növekvő fontossága, és általában a közlekedési együttműködés

magasabb színvonalú formái és módjai iránti igény növekedése — nem utolsósorban a közlekedés infrastruktúra-fejlesztésének összehangolása — motiválták, hogy országaink magasabb, államközi szinten, a KGST keretében is rendszeresen és behatóan foglalkozzanak a közlekedés problémáival.

A Közlekedési Állandó Bizottság fennállásának 12 éve alatt számos fontos, konkrét eredmény született.

Ilyen például a *Közös Teherkocsi Park*, az OPW szervezet, amelynek létrehozása — noha önmagában nem jelentette a vasúti kocsipark bővítését is — a járművek jobb kihasználása révén számottevő szállítási kapacitás-növekedést eredményezett.

Egy másik közös intézmény, a *Hajóbérlő és Koordináló Iroda* a tagállamok tengeri hajóterének célszerű kihasználását segíti. Tőkés hajóbérlés szükségese esetén a tagállamok számára megfelelő információkat, illetőleg prognózisokat készít a piaci viszonyokról, azok várható alakulásáról. Eredményes működése hozzájárult ahhoz, hogy — a külkereskedelmi áruk tengeri fuvarozásának állandó növekedése mellett — javult a szocialista országok hajótere koordinált felhasználásának aránya a tőkés hajóter bérbevételi arányával szemben.

Egy rendkívül időszerű és nagyszúlyú, még előttünk álló feladat — amiről példaként már előbb említést tettem — az *önműködő vasúti kocsikapcsoló készülék* bevezetése. A Szovjetunióban, az USA-ban, Japánban, Koreában és Kínában már nem ismerik a vasúti járművek kézi kapcsolásának veszélyes és megerőltető munkáját. Európa azonban — történelmi, műszaki és gazdasági okokból — e téren elmaradt a fejlődéstől: jelenleg kontinensünkön mintegy 2 millió vasúti járművet kapcsolnak kézi erővel. Pedig az önműködő kapcsolókészülék nélkül nem lehetséges az előrehaladás a vasúti üzem automatizálása területén sem. Bevezetése viszont — számos más előnye mellett — egyedül a rendezőpályaudvari kapacitásban mintegy 10%-os növekedést biztosíthat.

E hatalmas, az európai vasutaknál mintegy 2 milliárd dollár értékű átszerelési munka első fázisa 1976—78 közt esedékes, ekkor kell a nemzetközi forgalomban közlekedő kocsiparkot ilyen készülékkel felszerelni, később kerül sor a kocsipark többi részére. Magyarországon már az első fázisban is több tízezer vasúti kocsirol van szó. Nyilvánvaló, hogy e nagy mennyiségű és darabonként majdnem 1 tonna súlyú készülékek legyártása hatalmas ipari feladat is, amelynek kooperációs lehetőségeit most vizsgálják.

A KGST államok nagy figyelmet fordítanak a *konténerizáció* koordinált fejlesztésére is. Ez rendkívül komplex kérdés, amely a közlekedés mellett az ipar, a külkereskedelem és más szektorok bevonását is igényli. Az eddigi során kialakították a külkereskedelmi szállításokhoz legalkalmasabb konténer-típusokat, egyeztették azok műszaki paramétereit. Ennek alapján több országban, így hazánkban is megkezdődött a nagy befogadóképességű, korszerű

konténerek gyártása. E rendkívül hatékony, nagy jövőjű rendszer természetesen speciális járművek, illetőleg rakodógépek kialakítását is igényli.

Külön előadást érdemelne annak áttekintése is, hogy a közlekedési érdekű *műszaki-tudományos kutatásokban* a KGST országainak — a legkülönbözőbb együttműködési formák keretében — mit sikerült közös munkával, tehát gazdaságosabban és hatékonyabb módon elérniök.

Bármilyen jelentős volt is azonban a KGST országok közlekedési együttműködése, az erősödő gazdasági integráció további, magasabb szintű kooperációt igényel. Az eddigi tapasztalatok során kikristályosodott a tagállamok érdekeltségi köre és számos fontos témát sikerült egyeztetni, amelyeket a komplex integrációs programba való felvételre a közlekedés oldaláról javasolni lehet. A *közlekedési integrációs program-tervezet* kidolgozásánál abból indultak ki, hogy mindenekelőtt a már meglévő — lényegében integrációs jellegű — szervezetek bővítését, továbbfejlesztését kell céllal kitűzni. A további munka új szervezetek, formák és lehetőségek feltárására irányul.

A következőkben felsorolom azokat a főbb közlekedési feladatokat, amelyek a KGST keretében megvizsgálásra és a szocialista országok integrációs programjába való felvétel keretében döntésre várnak:

- az OPW fejlesztése,
- egységes konténer-fuvarozási rendszer és a későbbiekben közös konténerpark létrehozása,
- az önműködő vasúti kocsikapcsoló készülék bevezetése,
- az elektronikus számítástechnika széles körű alkalmazása,
- a nemzetközi személyszállítás komplex fejlesztése (beleértve esetleg közös háló- és étkezőkocsi-társaság alakítását is),
- a nemzetközi autóbushuvarozók egyesülésének létrehozása,
- a nemzetközi gépjárműközlekedési menetirányító diszpécser rendszer kialakítása,
- együttműködés a gépjármű szerviz- és garázsberendezések gyártása terén,
- a légi vállalatok közötti együttműködés fokozása,
- a közös repülésirányítás, a személyzet közös kiképzése,
- nemzetközi tudományos-kutató központok létrehozása és még sok más.

## V.

Engedjék meg, hogy befejezésül *Magyarországnak* az európai közlekedésben elfoglalt helyzetével, nemzetközi kapcsolataink eddigi eredményeivel és további feladataival foglalkozzam.

Olyan közismert tények, mint hazánk geográfiai fekvése Közép-Európában, valamint nyersanyag- és energiakészleteink adottságai, népgazdaságunk

„nyílt” jellege, továbbá szoros politikai-gazdasági kapcsolataink a Szovjetunióval és a többi szocialista országgal, bővülő kereskedelmi kapcsolataink a tőkés világgal adják okát és magyarázatát annak, hogy Magyarország a nemzetközi forgalomban különösen érdekelt országok közé tartozik.

Az az általános fejlődési tendencia, amelyet előadásom bevezetőjében vázoltam, a *magyar közlekedés teljesítményi adataiban* is jól tükröződik. Vasutaink teljesítményeiben az export-import- és tranzitforgalom árutonnakilométerben az összforgalom 46%-a. A MAHART szállítási tevékenysége 90%-ban, a MALÉV-é pedig 100%-ban nemzetközi jellegű. Az önálló Hungarocamion vállalat létrehozásával a legutóbbi években a közúti áruforgalom — egyébként ma még csekély — volumene is gyorsan növekszik: 5 év alatt több mint kétszeresére emelkedett. Az ugyancsak gyorsan fejlődő csővezetékes szállításnak több mint 35%-a jut az import forgalomra.

Mindezek folytán a magyar közlekedéspolitika az elmúlt évtizedekben nagy gondot fordított arra, hogy mind erőteljesebben részt vegyen abban a sokrétű *nemzetközi tevékenységben*, amely a közlekedés szakterületén kifejlődött, elsősorban természetesen a szocialista országok relációjában, de — érdekeinknek megfelelően — a tőkés viszonylatokban is.

A KGST-ben való aktív részvétel, a szocialista gazdasági integráció kifejlesztése a Magyar Népköztársaság politikai és gazdasági törekvéseinek szerves része. Ennek megfelelően a magyar közlekedéspolitika messzemenően támogatni és elősegíteni törekszik a szocialista országok közlekedési integrációját, amely egyfelől feltétele, másfelől — sok vonatkozásban — úttörője, kezdeményezője is a szélesebb körű gazdasági integrációnak.

A szocialista nemzetközi munkamegosztás és kooperáció — hangsúlyozottan a közlekedés területén — szervesen beilleszkedik az egész világon fejlődő munkamegosztás és kooperáció folyamatába és erősíti a *két világréndszer békés egymás mellett élésének* gazdasági alapjait is.

Jellemző, hogy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának több mint két évtizedes fennállása során megalkotott 25 nemzetközi egyezményből 23 közlekedési tárgyú. Az sem véletlen, hogy a Varsói Szerződés tagállamainak külügyminiszterei által az Európai Biztonsági Konferencia napirendjére javasolt gazdasági együttműködési kérdések közt több közlekedési téma is felvetődött, amelyek hozzájárulhatnak az európai gazdasági kapcsolatok kiszélesítéséhez és ezen keresztül nagy politikai céljaink megvalósításához is.

A közlekedés alapvető céljából és sajátosságaiból következik, hogy úttörő szerepet tölthet be a világszerte egyre jobban kibontakozó gazdasági integrációban. Az új magyar közlekedéspolitikai koncepció, amelynek alapján közlekedésünk fejlesztésén napjainkban dolgozunk, a Magyar Népköztársaság részéről szélesebb alapokat teremt a nemzetközi kapcsolatok további bővítéséhez.

Úgy vélem, nincs messze az idő, amikor az európai kontinens fő közle-

kedési útvonalai: vasútai, közutai, légi útvonalai, sőt sok tekintetben belvízi útvjai, valamint csővezeték és elektromos távvezeték hálózatai is fokozatosan egységes kontinentális rendszereket fognak alkotni, nemcsak műszaki, hanem forgalmi, gazdasági és jogi vonatkozásban is. Mindezek révén a közlekedésre hatalmas szerep vár a népek közötti, közelebbről az európai országok közötti gazdasági és politikai közeledés megteremtésében.

Közlekedésünk nemzetközi kapcsolatainak továbbfejlesztése azonban nemcsak a diplomaták kitartó türelmén és ügyességén múlik. Tény, hogy ma még — a KGST országok vonatkozásában is — jelentős különbségek vannak az egyes országok színvonala, fejlettsége között. A nemzeti érdekek sem esnek egybe automatikusan a közösség egészének érdekeivel. Ezért az objektív problémák áthidalási lehetőségeinek megkeresése, valamennyi felmerülő nemzetközi közlekedési kérdésben a helyes magyar álláspont kialakítása, továbbá aktív hozzájárulásunk a minden értelemben vett progresszív nemzetközi közlekedéspolitikai kialakításához nem nélkülözheti legjobb szakembereink fokozódó erőfeszítéseit. Ezen a területen tehát a hazai közlekedéstudományok művelőire is sok, nagy (de rendkívül megtisztelő) feladat vár.

A világ történelmi érdekeinek előterében az európai államok értekezletének mielőbbi megvalósulása áll.

Sok és nagy érdek kívánja, követeli a kormányoktól az európai tanácskozás mielőbbi megvalósulását. Mint már mondtam, az értekezlet tárgypontjai közt véleményem szerint nem lebecsülendő az európai államok közlekedési problémáinak megvitatása sem. S ez természetes, hiszen a közlekedés minden ágazata nemzetközi vetületű, érdekű és vonatkozású. A közlekedés nagyon is gyakorlati tevékenysége az európai népek kulturális, gazdasági, technikai és történelmi kapcsolataira utal. Előadásomban ezekre az általános és szükségszerű vonatkozásokra óhajtottam rámutatni.

**Theoretical and Practical Problems of International Traffic Policy.** The laws governing modern transport development — the multiplication of transportation and travelling requirements, the increase of speed — intensively stimulate the extension of traffic in space and the ceaseless increase of international transport, and provide many possibilities for both. Therefore, the scientific analysis of the bases of international transport policy is of topical interest. Starting out from the theoretical and practical laws of transport policy, explored in the earlier papers of the author, and from the development of international transport relations, the scope of scientific investigations embracing international transport policy can be circumscribed. The efforts towards economic integration of the various countries multiplies these scientific problems. A comparative review of the principles guiding transport policy, prevailing in Europe, proves, amongst others, that the countries pursuing a socialistically planned economy are in a favourable position for achieving economic integration and, within this latter, for evolving a common traffic policy.

The characteristics of Hungary's position and role in European transport point at facilitating not only the economic integration of the socialist countries, but also the creation of the economical bases for the peaceful coexistence of the two world systems.

**Theoretische und praktische Probleme der internationalen Verkehrspolitik.** Die Gesetzmäßigkeiten der Entwicklung des modernen Verkehrs — Steigerung der Anforderungen an die Personen- und Güterbeförderung, Erhöhung der Geschwindigkeit sind ein kräftiger Ansporn für die räumliche Expansion des Verkehrs und bieten hierfür viele Möglichkeiten. Deshalb ist



eine baldige wissenschaftliche Untersuchung der Grundprinzipien der internationalen Verkehrspolitik außerordentlich zeitgemäß. Ausgehend von den in früheren Abhandlungen des Verfassers behandelten theoretischen und praktischen Gesetzmäßigkeiten der Verkehrspolitik und der Entwicklung der internationalen Verkehrsbeziehungen kann der zum Gebiet der internationalen Verkehrspolitik gehörige Bereich der wissenschaftlichen Untersuchungen umrissen werden. Das Bestreben nach einer wirtschaftlichen Integration der einzelnen Staaten vermehrt diese wissenschaftliche Probleme. Ein Überblick über die in Europa zur Geltung gelangenden Richtlinien der Verkehrsentwicklung und ihre vergleichende Untersuchung beweisen u.a. auch, daß die sozialistischen Länder mit Planwirtschaft hinsichtlich der wirtschaftlichen Integration, und innerhalb derselben auch der Gestaltung der gemeinsamen Verkehrspolitik, in einer günstigen Lage sind. Die Kennzeichen der Situation und der Rolle Ungarns im Europaverkehr weisen darauf hin, daß diese nicht nur die wirtschaftliche Integration der sozialistischen Länder, sondern auch die Schaffung der ökonomischen Grundlagen des friedlichen Nebeneinanderlebens der beiden Weltsysteme fördern.