

DR. VERES LAJOS PHD*

**EURÓPAI MAKROREGIONÁLIS STRATÉGIÁK
KÖZLEKEDÉSLOGISZTIKAI CÉLKITŰZÉSEI**

*THE TRANSPORT-LOGISTIC GOALS OF THE EUROPEAN
MACRO-REGIONAL STRATEGICS*

ABSTRACT

The initiative of the European macro-regional strategies is a new dimension of the European regional cooperations, aiming to strengthen the European regional cohesion. The principle of the macro-regional control is to take down the responsibility to the lowest possible level in order to reach better coordination and more efficient and more aligned measures. One of the thematic pillars of the macro-regional strategies is the increase of the accessibility and the attractiveness, which highlights the importance of the transport and the logistics. The experiences of the preparation of the Baltic Sea strategy and the European Danube regional strategy indicate that important new transport corridors appeared in the macro-regions and new regional cooperations emerge.

ÖSSZEFOGLALÓ

Az Európai Makroregionális Stratégiák kezdeményezése az európai területi együttműködések új dimenziója, melynek célja az európai területi kohézió erősítése. A makroregionális irányítás alapelve, hogy minél alacsonyabb szintre kerüljön a felelősség a jobb koordinációért, a hatékonyabb és összehangoltabb intézkedésekért. A makroregionális stratégiák egyik tematikus pillérét a hozzáférhetőség és vonzerő növelése képezi, ami előre vetíti a közlekedés és logisztika szerepének felértékelődését. A Balti-tengeri Stratégia és az Európai Duna Regionális Stratégia készítésének eddigi tapasztalatai azt mutatják, hogy a makrorégiókban fontos új közlekedési tengelyek jelentek meg és új térségi együttműködések körvonalazódnak.

1. Az európai nagytérségi stratégiák előnyei

Az INTERREG II/C. közösségi kezdeményezés részvételével és három EU tagállam hozzájárulásával 1990 májusában került elfogadásra a VISION PLANET dokumentum, amely az első átfogó törekvés volt a Közép-európai, a Duna-menti és az Adriai térség integrált területfejlesztési stratégiáinak kidolgozására. A tanulmány röviddel az Európai Unió területfejlesztésért felelős miniszterei által a Potsdami értekezleten elfogadott európai területfejlesztési perspektíva – ESDP – után jelent meg. Bár az ESDP az Európai Unió területére korlátozódott a politikák számára ajánlott lehetőségek alkalmazhatók voltak a jövőbeni tagállamok számára is. Ehhez adott ösztönzést a VISION PLANET dokumentum. A projekt célja az volt, hogy közös stratégiákat, irányelveket és intézkedéseket fogalmazzon meg a térség területfejlesztése számára. Az első fő politikai javaslatok című rész a területi ter-

* Főiskolai tanár, Dunaújvárosi Főiskola, logisztikai projektvezető.

vezési együttműködés legfontosabb célkitűzéseit és politikai lehetőségeit, illetve az intézkedésekhez tartozó javaslatokat foglalta össze.

A területi tervezés és regionális politika fő célkitűzései közösek a többi európai országgal és térséggel. A területfejlesztési politikának hozzá kell járulnia a régiók versenyképességéhez, hatékonyságához és növekedéséhez; segíteni kell az országok közötti és az országokon belüli gazdasági társadalmi kohéziót; biztosítani kell a természeti és kulturális örökség megőrzését, a környezet védelmét és a fenntartható fejlődést. E célkitűzéseket azonban sajátos feltételek között kell megvalósítani. A térség országainak politikai, társadalmi és gazdasági átalakulása során az egyes célkitűzések között húzódó hosszú szárazföldi határok továbbá az egymástól való hosszú ideig tartó politikai és gazdasági elszigeteltség, ami csak egy további célkitűzéssel, a területi integráció érvényesülésével oldható fel.

A területfejlesztési politikák egyik sarokköve, hogy tekintettel a meglévő szervezetek determináló hatására, az országok többségében tapasztalható csökkenő népességszámra és a gazdasági erőforrások korlátozott elérhetőségére a fejlesztést nagymértékben a jelenlegi térszerkezetre kell alapozni. A regionális és település struktúrában radikális változások nem várhatók, azok inkább a régiók és települések belső szerkezetében mehetnek végbe a jövőben.

A térszerkezet fejlesztésének legfontosabb feladatai: a VISION PLANET:

- új vidék–város kapcsolat kialakítása az integrált fejlődés, a strukturális átalakulás, illetve a városokban és vonzáskörzetükben a szolgáltatás-kínálat javításának biztosításával;
- átfogó regionális politika keretében a felmerülő regionális egyenlőtlenségek kezelése oly módon, hogy az erőforrásokat a fejlődésben elmaradott, vagy komoly strukturális válsággal küzdő térségekre fókuszáljunk, de a dinamikus, vezető régiók fejlődésének veszélyeztetése nélkül, hiszen ezek a VISION térség országai számára létfontosságúak, a nemzeti versenyképesség és növekedés hordozói;
- a periférikus helyzetből származó akadályok és hátrányok mérséklése újabb határátelöhelyek megnyitásával, a határon átnyúló együttműködések élénkítésével és a közlekedési hálózat megfelelő fejlesztésével;
- a monokultúras agrártérségek és a egyoldalú, „egyvállalatu városok” gazdasági és foglalkoztatási szerkezetének diverzifikálása a kis- és középvállalkozások támogatásával, az endogén erőforrások kiaknázásával és a gazdaságpolitika különböző intézkedéseinek kombinálásával;
- a tudás és az információ jobb elérhetőségének biztosítása minden térségben az oktatási, kulturális és kutató intézetek megfelelő telepítésével és kialakításával, ezen intézmények hálózatba szervezésével, és a legújabb információs technológiák felhasználásával;
- a települések és a tengerpart menti térségek közötti szervezett kapcsolat létrehozása, a tengerparti területi menedzsment működésének fókuszába helyezve az együttműködést és a harmonizált akciókat.

2. Az európai gazdasági és társadalmi kohézió

A területi kohézió célja valamennyi terület harmonikus fejlődésének biztosítása, valamint annak lehetővé tétele, hogy az ott élő polgárok e területek adottságait a legoptimálisabban kihasználhassák. Ez azt jelenti, hogy a sokféleséget olyan előnnyé alakítják, amely hozzájárul az egész EU fenntartható fejlődéséhez.

Az EU Tanács 2006-ban fogadott el a kohézióra vonatkozó közösségi stratégiai irány-

mutatásokat: „A területi kohézió előmozdításának az arra irányuló erőfeszítés részét kell alkotnia, hogy Európa teljes területének lehetősége nyíljon hozzájárulni a növekedésre és a foglalkoztatásra irányuló menetrendhez.”

Zöld Könyv a területi kohézióról 2008-ban azzal a céllal indított vitát, hogy elmélyítse a fogalom megértését, valamint a politikára és az együttműködésre gyakorolt hatását.

A területi kohézióra való törekvés az alábbiakat foglalja magába:

- Politikai koordináció nagy területeken (Pl.: Balti-tengeri régió).
- Az EU keleti külső határain a feltételek javítása.
- A világ viszonylatban versenyképes és fenntartható városok támogatása.
- A társadalmi kirekesztés kezelése.
- A távol eső régiókban az oktatáshoz, egészségügyi ellátáshoz, és az energia ellátáshoz való hozzáférés javítása.
- A különleges földrajzi adottságokkal rendelkező régiókban fennálló nehézségek leküzdése.

Az EU hosszú távú és fenntartható fejlődésének kulcsfontosságú tényezői:

- A területi előnyök optimális kihasználása a versenyképesség és jólét érdekében.
- Különböző területi egységek közötti kapcsolatok kiépítése, a közös előnyök összehangolt és fenntartható kihasználása.
- Az áruk, a szolgáltatások, és a tőke szabad áramlása mellett a területek közötti kooperáció.
- A technológia az ötletek a tudás áramlása, az innováció akadályainak leépítése.
- A gazdasági hatékonyság, az ökológiai egyensúly és a társadalmi egyensúly összekapcsolása a politikák tervezésekor.

3. Makroregionális fejlesztési szemlélet

Európában nagyobb területi kohézióra van szükség, amely – a különböző, egymással földrajzilag összefüggő, de eltérő adottságú területek összekapcsolásával, a választóvonalak lebontásával és a különbségek mérséklésével – a gazdasági hatékonyság, a társadalmi összetartozás és az ökológiai egyensúly célkitűzéseit, egységes szemlélettel közelíti meg, a fenntartható fejlődést állítva a középpontba.

A makroregionális stratégia azt a területi szintet célozza meg a kohéziós politikában, amely államközi együttműködéseket is feltételez.

A makrorégió fogalma nincs pontosan definiálva; területorientált, nem adminisztratív egység, ezért a határait nem lehet mereven kijelölni.

A megközelítés előnye, hogy a több államot magában foglaló makrorégiókra kidolgozandó egységes stratégiákban az egyes résztvevők nemzeti fejlesztési stratégiáinak céljai is megjelennek.

A makroregionális stratégia célja továbbá a megerősített regionális összefogás mellett az unió más releváns politikáinak – agrár-, közlekedési, környezetvédelmi, halászati, energia-, tengerpolitika stb. – egységes elvek szerinti alkalmazása, célkitűzéseik szem előtt tartása az adott térségek fejlesztése során.

3.1. A Balti-tengeri stratégia tehát a regionális integráció új generációját képviseli a térségben, amely – a meglévő együttműködési struktúrákra, fejlesztési kezdeményezésekre és stratégiákra támaszkodva – a szomszédságból, a gazdasági interakcióból, közös piacból, természeti erőforrásokból és szakembertartalékból adódó előnyök hatékony kiaknázását akadályozó tényezők megszüntetésére, több ország közös érdekeinek azonosítására és érvényesítésére irányul.

A kísérleti modellként szolgáló balti-tengeri stratégia kidolgozásakor a három „NEM” elvét alkalmazták: nem lesznek új finanszírozási alapok, nem lesznek új intézmények, nem lesznek új jogszabályok. Ez kikényszeríti a jobb koordinációt, a meglévő keretek hatékonyabb kiaknázását és a szabályok koherens alkalmazását.

3.2. A prioritások megjelölése indikatív, az akciók folyamatosak, időről időre megújulnak.

A makroregionális stratégia megvalósítását felvázoló cselekvési terv végrehajtását az adott régióon belül kell irányítani és felügyelni. Az irányítás alapelve, hogy minél alacsonyabb szintre kerüljön a felelősség.

A megvalósításhoz szükség van nemzeti kapcsolattartókra (rendszerint az érintett állam EU-koordinációval megbízott hivatalában), a prioritási területekhez rendelt koordinátorokra (hatóságok vagy kormányközi testületek) és vezető partnerekre (a végrehajtásban részt vevő ügynökség vagy intézmény) a zászlóshajó-projektekhez.

A stratégiának olyan javaslatokat kell tartalmaznia, amelyek elősegítik a különböző politikák összehangolását, javítják a közösségi jogszabályok végrehajtásának eredményességét, pontosan meghatározzák a finanszírozási forrást, továbbá erősítik a régió és az unió helyzetét, valamint a harmadik országokhoz fűződő viszonyukat. Minden fejlesztési akciónak növelnie kell az intézményeket, szervezeteket összekötő hálózat sűrűségét.

3.3. A makrorégió határait úgy kell megállapítani, hogy a stratégia céljai a leghatékonyabb módon teljesüljenek.

A regionalizációt, a regionális identitás kialakulását segíti, ha a szereplők közös értékrendet vallanak magukénak, hasonlók döntéshozatali mechanizmusaik, gazdasági fejlettségi szintjük nem áll túlságosan távol egymásétól. A balti-tengeri térség államai többségükben kicsik vagy közepes méretűek, ezért hajlamosabbak az összefogásra és a koalícióképzésre, amit az is segít, hogy sok közös vonással – kulturális gyökerek, EU-tagság – rendelkeznek. Jelentős – pl. méretbeli, gazdasági fejlettségbeli – különbségek is vannak azonban közöttük, Oroszország pedig sok tekintetben önálló kategóriát képez. A régió egységesülésének általános normarendszerét elsősorban a skandináv országok diktálják, amely szerepüket versenyképes és sikeres gazdaságuk húzóereje mellett kooperációs gyakorlatuk is erősíti.

Az északi modell kiterjeszthetősége azonban véges; elsősorban a balti államokra érvényes, Lengyelországra már csak részben, Németországot pedig kevéssé érinti. A közösen felismert és együttes cselekvéssel orvosolható problémák megoldásának igénye azonban tovább erősítheti egy-egy régió összefogását és belső kohézióját, miként ezt a balti-tengeri térség példája is mutatja.

3.4. A makroregionális szerveződések mozgatórugói:

- a földrajzi és a történelmi helyzetből következő adottságok közös hasznosítása (Balti-tengeri Együttműködés),
- a közös problémák – elzártság, elmaradottság, közel azonos ágazati szerkezet, s annak válsága – együttes megoldásának igénye (Kárpátok Régió Együttműködés),
- a figyelem felkeltése, vagy éppen az erőforrások kölcsönös hasznosításából eredő előnyök érvényesítése (Fekete-tengeri Együttműködés),
- bizonyos térségek bevonása a korábban sikeresen működött együttműködésekbe, hogy ezáltal a gazdasági kapcsolatoknak újabb lehetőségeket kínáljanak, vagy egyáltalán egy másik rendszer működését megismertessék (Alpok-Adria Munkaközösség),
- egy közös természeti forrás hasznosításából következő együttes gondok megoldása, vagy éppen a lehetőségek élénkítése (Duna-menti Régiók Munkaközössége).

4. A Duna térség komplex fejlesztési stratégia lehetséges elvi alapjai

4.1. A területek összekapcsolása: a távolságok áthidalása

A területek összekapcsolásához napjainkban a jó intermodális közlekedési hálózatoknál többre van szükség. Az olyan szolgáltatásokhoz való megfelelő hozzáférést is szükségessé teszi, mint az egészségügyi ellátás, az oktatás, a fenntartható energiaforrások, a széles sávú internet, az energiahálózatokkal való megbízható kapcsolat, valamint erős kapcsolatok a vállalkozások és a kutatóközpontok között. Ez a hátrányos helyzetű csoportok különleges szükségletei kielégítése szempontjából is elengedhetetlen fontosságú.

Az integrált közlekedési rendszerekhez való hozzáféréshez tartozik a városok közötti utak és vasúti kapcsolatok létrehozása, a belvízi utak kiépítése, valamint az intermodális közlekedési hálózatok és a fejlett közlekedésirányítási rendszerek fejlesztése.

Az energiához való megbízható hozzáférés, megújuló energiaforrásokra és az energiahatékonyságra irányuló intézkedések hozzájárulhatnak a diverzifikációhoz és a fenntartható fejlődéshez.

Az EU regionális politikája több évtizede széles körben elfogadott és bevált alapelveinek alkalmazása, valamint a Duna stratégia vázolt dimenzióiban az érdekek megfogalmazása (európai, nemzeti, és regionális szinteken) és azok egyeztetésének, összehangolásának mechanizmusai elősegítik a területi kohéziót.

4.2. Együttműködés: a széttagoztság leküzdése

A területek összekapcsolásának és a gazdasági tevékenységek koncentrációjának problémája csak a különböző szinteken zajló erőteljes együttműködés által oldható meg hatékonyan.

A gazdasági növekedést a globalizált világ gazdaságban egyre inkább a különböző állami és magán gazdasági szereplőkre kiterjedő összetett együttműködési rendszerek határozzák meg. Ez különösen igaz az innovációs politikák esetében, amelyeknek új résztvevőket, többek között a nem a vállalkozói szférához tartozó érdekelt feleket kell bevonniuk. Ennek megfelelően a térségspecifikus növekedési politikák végrehajtási módszereit ki kell igazítani annak érdekében, hogy megfeleljenek az új valóságnak.

Ezeknek és más problémáknak a hatékony megoldásához különböző földrajzi szinteken adott, egyes esetekben szomszédos helyi hatóságok közötti, más esetekben országok közötti, illetve az EU és a szomszédos országok közötti együttműködésre támaszkodó politikai válaszra van szükség.

4.3. A területi kohézió a szakpolitikák tervezésében

Az ágazati és területi szakpolitikák koordinálása fontos a szinergiák minél erőteljesebb kiaknázása és a lehetséges konfliktusok elkerülése érdekében. A területi kohézióról szóló vita fontos annak érdekében, hogy kiemeljék a fennálló problémákat, valamint ösztönözzék azok behatóbb elemzését nem csak a lent bemutatott nyilvánvaló szakpolitikai területeken, hanem nagyobb általánosságban is.

A közlekedéspolitikai nyilvánvalóan befolyásolja a területi kohéziót a gazdasági tevékenység helyszínére és a településszerkezetre gyakorolt hatása miatt. Különösen fontos szerepet tölt be a kevésbé fejlett régiók megközelíthetőségének, valamint az azokon belüli közlekedési hálózatok javításában.

Az energiapolitika a földgáz és villamos energia teljes mértékben integrált belső piacának létrehozása által járul hozzá az energiapolitikához. Emellett az energiahatékonysági

intézkedések és a megújulóenergia-politika elősegíti az Európai Unió fenntartható fejlődését és hosszú távú megoldásokat kínálhat az elszigetelt régiók számára.

A szélessávú internet-hozzáférés rendelkezésre bocsátása szintén fontos, mert egyre jelentősebb szerepet játszik a versenyképesség és a társadalmi kohézió megvalósításában. A közös agrárpolitika első pillére és az annak keretében a mezőgazdasági termelőknek nyújtott támogatás jelentős területi hatással jár a vidéki területeken fenntartott tevékenységek és bevételek, valamint az ökológiailag fenntartható területgazdálkodás elősegítése révén.

A lisszaboni stratégia szerves részét képező európai foglalkoztatási stratégia jelentősen hozzájárul a humántőke fejlődéséhez, mivel elősegíti a jobb oktatást és a különböző területeken új készségek elsajátítását. Emellett a foglalkoztatási iránymutatások három átfogó célkitűzésének egyike a területi kohézió.

A környezetvédelmi politika több szempontból is befolyásolja a gazdasági tevékenységek helyszínét. Az előírásoknak területi dimenziójuk is lehet, és befolyásolhatják a területfelhasználás tervezését. A szakpolitikai célok hatékony elérése és az előírásoknak való megfelelés érdekében a régiók és az érdekelt felek együttműködnek például a közös biodiverzitási cselekvés, valamint a Natura 2000 közös irányítása keretében.

A magas színvonalú kutatáshoz való hozzáférés és a transznacionális projektekben való részvétel lehetősége egyre jelentősebb hatást gyakorol a regionális fejlődésre. A kutatáspolitikai területi dimenziója az Európai Kutatási és Innovációs Térség létrehozásában mutatkozik meg, ahol a kutatók szabadon mozoghatnak, hálózatokat építhetnek és együttműködhetnek.

A versenypolitika annak biztosítása által befolyásolhatja a gazdasági tevékenység területi eloszlását, hogy a regionális támogatást a leghátrányosabb helyzetű területekre összpontosítja, valamint a támogatás megengedett szintjét a problémák jellege és mérete alapján határozza meg.

5. Európai Duna Regionális Stratégia

A EDRS indítványozói között Dabuta Hübner az EU regionális politikai biztosa (2009-től) hangsúlyozta:

- A Duna Stratégia a Duna-menti országok együttműködésének új kerete.
- „Aktív” stratégia, amely a résztvevők jobb koordinációján, másrészt a szinergiák jobb kihasználásán alapul.

A 2009. május 6-án Ulm városában rendezett „Duna Csúcson” Günther Oettinger (Baden-Württemberg tartomány miniszterelnöke) kiemelte:

„Az Európai Integráció alapító folyója a Rajna, a keleti bővítése a Duna.”

5.1. Fogalmak, lehatárolások

- A makrorégió olyan területi egység, amely különböző országok azon régióit öleli fel, amelyek közös kohéziós jellemzőkkel bírnak földrajzi adottságainak, az őket ért közös kihívásoknak, valamint az egymáshoz fűződő sajátos politikai, gazdasági és kulturális kapcsolatainak köszönhetően.
- Az Európai Bizottság javaslata szerint a Duna-stratégia a következő 14 országra terjedne ki. A Duna mentén elhelyezkedő tagállamok: Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Románia, Bulgária. A Duna medencében fekvő uniós tagállamok, a folyóhoz való közvetlen kapcsolódás nélkül: Csehország, Szlovénia. A Duna mentén elhelyezkedő nem EU-tagállamok, Horvátország, Szerbia, Moldova és Ukrajna. A Duna-medencében fekvő nem EU-országok, a folyóhoz való közvetlen kapcsolódás nélkül, Bosznia-Hercegovina és Montenegró.

5.2. A stratégia pillérei

Az EK az alábbi három pillér bevezetését fontolgatja a Duna régióra vonatkozó stratégia esetében:

- „Környezetvédelem”, amely magában foglalja a vízminőséget, a biológiai sokféleséget, a kockázat megelőzést és kezelést,
- „Összekapcsolhatóság”,
- „Társadalmi és gazdasági integráció”.

Az első két pillér inkább ágazati jellegű, mint integráció alapú. A harmadik pillér egy széles körű ágazatközi megközelítés irányába mutat. A fent felsorolt négy osztrák tartomány tehát javasolja a stratégia kibővítését két vagy több olyan pillérrel, amelyek megfelelnek az integrációt elősegítő, átfogó transznacionális együttműködés követelményeinek. Így a beavatkozások súlyát és felépítését tekintve javulna a pillérek közötti egyensúly. Az általunk javasolt két újabb pillér alkalmasabb a Duna régió területi és politikai jellemzői és a tervezett makroregionális együttműködés feltérképezésére:

- Jólét és biztonság minden állampolgár számára,
- Városok és régiók közötti együttműködés az innováció ösztönzésére és az európai kormányzás javítására.

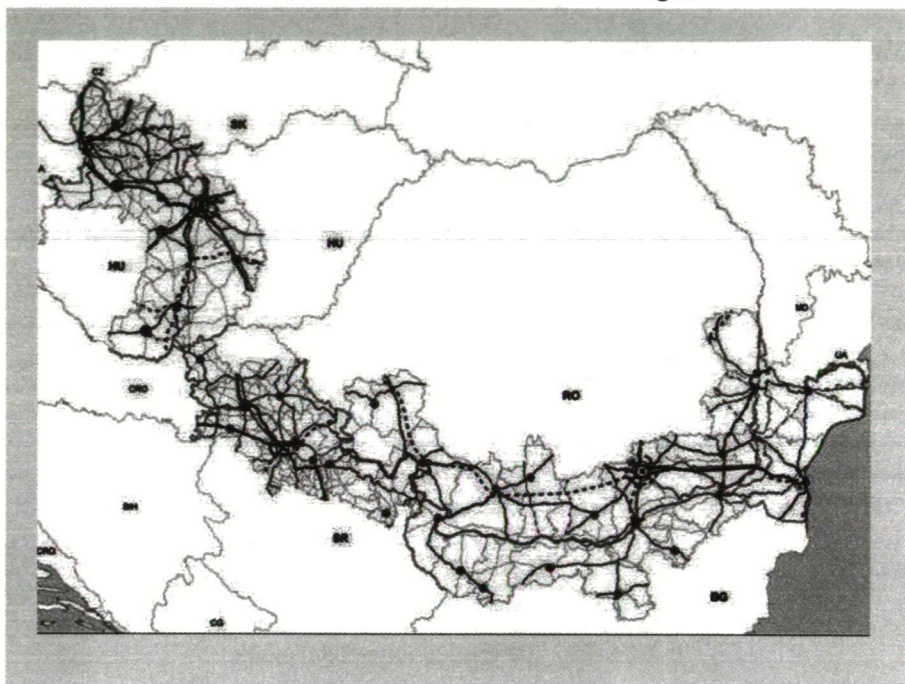
Ez a két pillér jelzi a stratégia közvetlen kapcsolatát az állampolgárokkal és a kormányzási kérdésekkel.

6. Az EDRS közlekedés-logisztikai elemei

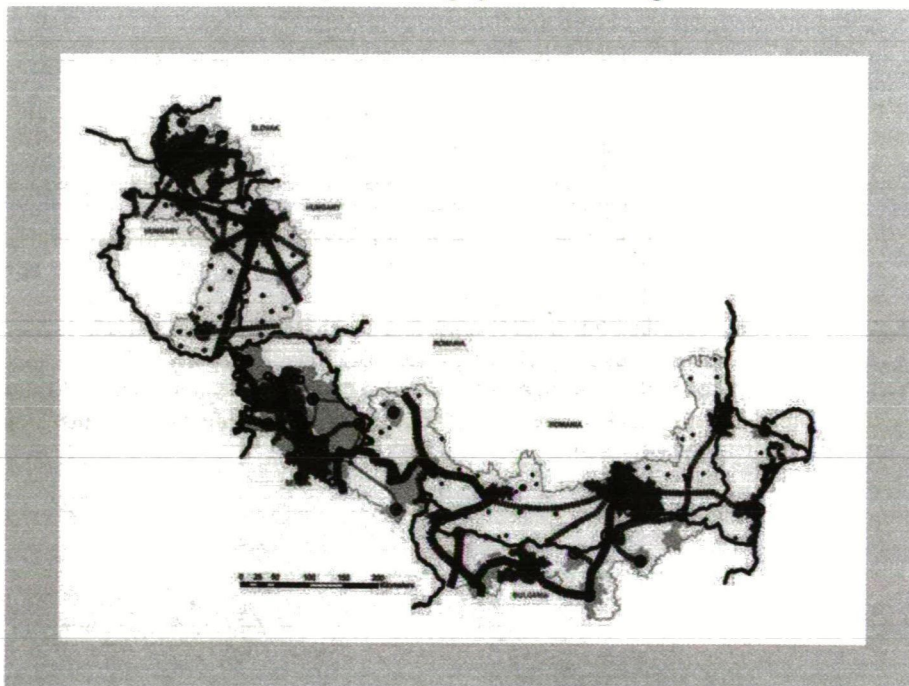
6.1. Az Európai Parlament állásfoglalása a Duna régióra vonatkozó európai stratégiáról számos ponton tartalmaz közlekedés-logisztikai elemeket

- A B pontban rögzíti a makroregionális stratégiák célját:
A meglévő erőforrások jobb kihasználása a területfejlesztési kérdések megoldása annak érdekében, hogy a közös kihívásokra közös válaszok szülessenek.
- I és J pontokban megállapítja, hogy a Duna az EU belső vízi útjává vált, erősítheti a Fekete-tengeri térség geostratégiai helyzetét.
- A 16. pontban úgy véli, hogy a belvízi hajózási rendszer a régió közlekedésfejlesztésének fontos aspektusa, ugyanakkor meg kell szüntetni a szűk keresztmetszeteket, javítani kell a Duna-menti intermodális közlekedési rendszert, aminek során a fejlett belvízi kikötők, a logisztika, a belvízi hajózás és a vasúti közlekedés kombinációjára kell helyezni a hangsúlyt.
- A 17. pontban javasolja a transzeurópai közlekedési hálózat modernizálását (árufuvarozási folyosók és nagysebességű vasutak a Fekete-tengerig).
- A 13. pontban hangsúlyozza, hogy a folyó teljes ökoszisztémájára gyakorolt hatások vizsgálatát minden közlekedéssel és energiával kapcsolatos infrastruktúrális projekt esetén előfeltételül kell szabni.

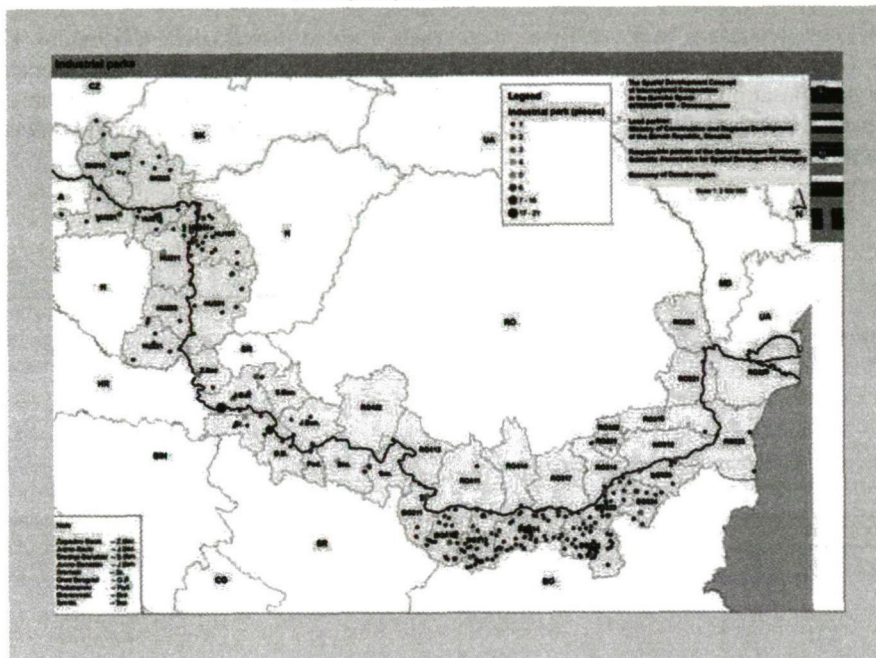
1. ábra. Közlekedési hálózatok a Duna-térségben



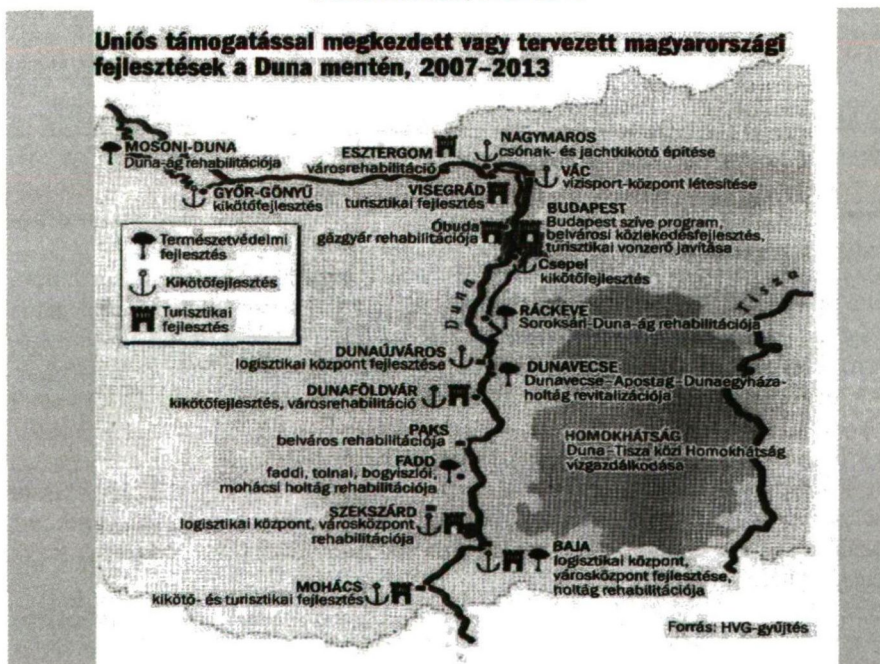
2. ábra. Fejlesztési tengelyek a Duna-térségben



3. ábra. Ipari parkok a Duna-mentén



4. sz. ábra. Unió támogatással megkezdett vagy tervezett magyarországi fejlesztések a Duna mentén, 2007–2013



6.2. Közlekedési módok, logisztika

A Duna térségben az áruszállítás megoszlása a különböző közlekedési módok között (lásd 1. táblázat) a közút részarányok növekedését, míg a vízi út és vasút szerepének háttérbe szorulását mutatja. Az a tény, hogy több Duna-menti országban a közúti áruszállítás aránya meghaladja a 70%-ot, arról tanúskodik, hogy összességében az európai közlekedés-áruszállítás nem fenntartható pályán mozog.

1. táblázat. Az áruszállítás mód szerinti százalékos megoszlása (a Duna régió néhány országában)

	Közút		Vasút		Víz	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Ausztria	64,8	60,9	30,6	34,8	4,5	4,2
Bulgária	52,3	70,0	45,2	25,1	2,6	4,8
Németország	65,3	65,7	19,2	21,9	15,5	12,4
Horvátország		74,0		25,2		0,8
Magyarország	68,1	74,4	28,8	21,0	3,1	4,6
Románia	42,9	71,3	49,1	18,9	7,9	9,8
Szlovákia	53,0	71,8	41,7	25,5	5,3	2,7
Európai Unió	73,7	76,5	19,7	17,9	6,6	5,6

Forrás: LEF

Az egyes közlekedési módok közlekedési teljesítmény aránya CO₂ kibocsájtása a víziút esetében a legalacsonyabb (lásd 2. táblázat).

2. táblázat. Összehasonlító adatok az egyes közlekedési módokról

Megnevezés	Hajó	Vasút	Közút
1 tonna áru továbbítása 1 gallon üzemanyaggal (mérőöld)	576	413	155
1 átlagos hajó 1000 tonnás rakományának továbbítása (szállítóeszköz darabszám)	1	25	42 (4 tengely)
1 millió tonnakilométerre jutó CO ₂ kibocsájtás (tonna)	19,3	26,9	71,6
Halálos balesetek száma	1	22,7	155

Forrás: LEF

A Duna logisztikai kihasználtsága mindössze a 10 százalékot közelíti. Ezt akadályozza a vízi logisztikai infrastruktúra nem kellő kiépítettsége is.

Az infrastruktúrához sorolhatók a berakóhelyek, kikötők és a logisztikai központok, mivel a piac által biztosított rakományoknak ezeken a csomópontokon kell áthaladniuk. A hajózást még az intermodális tranzit esetén is érinti ez a szegmens, ha a be- és kirakodás a magyar szakaszon történik. Az infrastruktúra a berakóhelyek, kikötők és logisztikai központok megközelítését és rendelkezésre állását kell, hogy szolgálja. Az a kikötő vagy berakóhely, amit nem lehet megközelíteni, sosem válik intermodális logisztikai központtá.

A személyközlekedés vonatkozásában Budapesten, majd pedig a Duna teljes hosszában, illetve a folyóink mentén ki kell alakítani a tömegközlekedést, és a turizmust kiszolgáló kikötőket. Budapest észak–déli tömegközlekedésének jelentős hányada váltható ki a Duna kihasználásával. Ehhez természetesen a P+R parkolók kialakítása és a rakpartok megközelítésének javítása szükséges.

7. Következtetések

1. Szükséges a Duna, mint víziút felértékelése.
2. A multimodális fejlesztések megvalósításával, valamint a közlekedési infrastruktúra hiányzó közúti és vasúti kapcsolatainak kiépítésével erősíthető Magyarország logisztikai szerepvállalása a nemzetközi tranzit áruforgalomban.
3. A Duna-menti városok összekötő funkcióinak erősítésével potenciálisan növekedhet szerepük az interregionális térségi, valamint a város térségi feladat megosztásban.
4. A közlekedés-logisztikai fejlesztések rövid és középtávon határozottabban tervezhetők és ütemezhetők.
5. A Duna stratégia eredményesebb kooperációra, koordinációra, nemzetközi együttműködésre sarkallja a Duna-menti régiókat és kormányokat, ami segíthet eldönteni a megoldásra váró kérdéseket, kialakítani új programokat.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK

LEF: Logisztikai Egyeztető Fórum állásfoglalása az EDRS-ről.

Veres Lajos (2010): III. Duna Térségi Kohézió Konferencia előadásai, Cikos, Szabadka, 15–22.; 49–57. o.

Külügyminisztérium (2010): www.kulugyminiszterium.hu.