

A V0 beruházás pozitív hatása a magyar gazdaságra Gál István - Karmazin György

Absztrakt

Magyarország versenyképessége az elmúlt évben jelentősen romlott. A World Economics Fórum minden évben – 2012-ben 111 mutató alapján a világ 144 országát – rangsorolja az országokat versenyképességük szerint. 2011-ben Magyarország a vizsgált 130 országból a 29., míg idén a vizsgált 144 országból a 60. helyre szorult. A jelentős pozícióesést röviden értékelve Chikán megállapítását elfogadva elmondhatjuk, hogy „a volt szocialista országok között a vezető csoportból az üldöző bolyba kerültünk” (1. Chikán, 2012). Az utóbbi időben a „felelős ellátási lánc” fontosságát érzékelve a szerzők megvizsgálják a V0 beruházás hatását az LPI-n keresztül az ország versenyképességére.

LPI index

A versenyképességi rangsor összeállítása során mért mutatók között megtalálhatjuk az infrastruktúra hiányosságait, melyben Magyarország 4,4 ponttal az 50. helyet foglalja el és az üzleti zavaró tényezők közötti tényezőként, a két évvel ezelőtti szint másfélszeresére nőtt a hiányosságok értéke, majdnem elérve a 2008-as szintet. A World Bank 2007 óta három alkalommal a világ 150 országára kiterjesztve végezte el kutatását, melynek segítségével úgynevezett logisztikai fejlődési index alapján rangsorolja a vizsgált országokat. Az **LPI (Logistics Performance Index) mutatószám** 6 tényező köré csoportosítva értékeli az országokat és a részeredmények átlagolását követően rangsorolja a világ szinte összes országát. A vizsgálati tényezők között megtalálhatjuk a „kereskedelmi és infrastruktúra hálózat minősége” szempontot is. Magyarország 2007-ben a 35. helyen, 2010-ben az 52. helyen, 2012-ben pedig a 40. helyen végzett az országok ranglistáján. A kereskedelmi és infrastruktúra hálózat minőségét jellemző pontjai a maximum 5 érték alatt, 3,12 (2007), 3,08 (2010), 3,14 (2012) értékeket mutattak. Vizsgáljuk meg, hogy milyen összefüggés van Magyarország LP Indexének (ezen belül az infrastruktúrát jellemző értékeknek) és az országok rangsorában elfoglalt helyének változása és a **WEF versenyképességi rangsor** között! Amennyiben a LPI egyes indikátoraiban növekedést tudunk elérni, az hatással lesz a WEF versenyképességi rangsorra? Chikán szerint igen: „Magyarország logisztikai teljesítménye megegyezik általános versenyképességével” mondta előadásának összefoglalásaként 2011-ben Szolnokon (4. Chikán, 2011) és fel is hívta a figyelmet arra, hogy ez jelenleg „kihasználatlan versenyelőny lehetőség”.

V0 projekt

A **V0 megvalósítása** hatással lesz az LPI ország rangsorra és a WEF listán lévő helyezésünkre? A szakemberek válasza egyértelműen azt támasztja alá, hogy igen!

Magyarország versenyben van a többi (környező) országgal, hiszen „ha sokat szerencsétlenkedünk, akkor Magyarországot el fogják kerülni a nemzetközi szállítványozók, mert a környező országok nem tétlenkednek” mondta Fónagy János államtitkár (2. Ádám, 2012) a Velencén megrendezett Közlekedési Konferencián. Magyarország számára döntő jelentőségű ez a fejlesztés, mert a nagy ipari vállalatok megtartásának és fejlődésének záloga a pontos és megbízható vasúti szállítás, folytatta Fónagy előadásában. Jelenleg komoly kapacitáshiány van a vasúton, nappal 18 óra alatt szeli át az országot egy szerelvény, míg ha megvalósulna a V0 körgyűrű, akkor ez 6 órára csökkenne, fejtette ki a konferencián Takács Miklós a Főmterv Zrt. igazgatója. Fontosnak tartja továbbá azt, hogy az új pálya már a kezdetektől alkalmas legyen a 22,5 tonnás tengelyterhelésű szerelvények közlekedtetésére.

„A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) elnöksége a logisztikai szektor célirányos fejlesztését nélkülözhetetlennek tartja Magyarország regionális versenyképességének megőrzéséhez és megerősítéséhez” írja a Világgazdaság tudósítója (3. Újvári, 2012). **A logisztika képes arra, hogy a gazdaság versenyképességét növelje:** a gazdaság tranzakciós költségeinek és általános költség szintjének csökkentésével és magasabb hozzáadott értékű vevőkiszolgálás nyújtásával, illetve a szolgáltatás export segítségével serkenteni tudja a gazdasági növekedést az élesedő versenyben való helytállással, kihasználva a nemzetközi logisztikai piac bővülését (4. Chikán, 2011). Az MLSZKSZ szerint a magyarországi közlekedéslogisztika főbb kitörési pontjai a Budapestet elkerülő vasúti körgyűrű (V0) megépítése, Záhony térség logisztikai versenyképességének fejlesztése, az intermodális (kombinált) szállítás hazai helyzetének javítása, illetve a logisztikai szolgáltató központok fejlesztése lehetnek (3. Újvári, 2012).

V0 – megvalósítási alternatívák

Magyarországon 1846. július 15-én adták át az első vasútvonalat Budapest és Vác között, majd ezt követte a Pest-Cegléd-Szolnok vasútvonal átadása 1847. szeptember 1-én. Az osztrák-magyar monarchia (1890) térképére rápillantva láthatjuk, hogy már akkor is léteztek olyan vasútvonalak, melyek Budapest tehermentesítését és határ menti régiók összeköttetését segítették elő (bár akkor még kintebb voltak a határok) (5. Balla, 2009). Már itt látható például Komárom és Székesfehérvár vasúti összeköttetése. A jelenlegi elképzelés szerint a V0 Komáromból indul, Székesfehérvár érintésével (vagy az felett Bicske-Ercsi nyomvonalon halad) egy új Duna-hídon halad keresztül, Ceglédnél kapcsolódik a 100-as fő vasútvonalba és tart Szolnokig.

A megvalósíthatósági tanulmány egy észak-déli és egy déli változatot tud elképzelni. Az új vasúti összeköttetés villamosított, kétvágányú szakaszként és magas minőségi elvárásoknak megfelelő vasúti pályaként kívánják megvalósítani. A teljes szakaszon 160 km/h sebességgel, illetve 225 kN tengelyterheléssel közlekedhetnek a szerelvények. **A beruházás várható értéke a kiválasztott nyomvonalától függően 270 és 600 milliárd HUF, hossza 190 és 280 km közé tehető** (8. V0, 2012). A vasútfejlesztési projekt megvalósíthatósági tanulmánya 2012. november 30-ig elkészül és határidőre benyújtják a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséghez (2. Ádám, 2012). „Ha a szükséges kormányzati döntések is időben megszületnek, illetve a

forrás és a terület is rendelkezésre áll, az építkezés 2017-ben kezdődhet, így leghamarabb 2023-ra készülhet el a beruházás” nyilatkozta Fülöp Zsolt, a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének (MLSZKSZ) elnöke (7. MTI/Hvg.hu, 2012). A beruházás megvalósításához a magyar kormány Európai uniós (85% KÖZOP) és nemzeti forrásokat (15%) kíván igénybe venni.

Az Új Széchenyi Terv közlekedésfejlesztési prioritásai között szerepel a **vasúti sebesség és tengelyterhelés növelése**, így ez a projekt tökéletesen illeszkedik a magyar gazdaságpolitika fejlesztési céljaihoz. „A ma látható nemzetközi tendenciák kedveznek a magyarországi helyzetnek” mondta Chikán Szolnokon (4. Chikán, 2011). Ennek a nemzetközi tendenciának az igazolása a Rail Cargo Hungária (RCH) stratégiája is, „a nemzetközi gazdaság stabilizálódásával fejlődik a vasúti árufuvarozás és előtérbe kerülnek a keleti és a délkeleti piacok” (6. raktaram.hu, 2012). A V0 megvalósulása nagyban támogatja az RCH stratégiai törekvéseit. Az RCH vezetése azt a feladatot kapta a tulajdonostól, hogy „a délkelet-európai terjeszkedés érdekében, minél több irányvonatot indítson Románián és Bulgárián keresztül a görög és elsősorban a török piacokra” (6. raktaram.hu, 2012). Ezt most még Magyarországon keresztül képzelik el, ellenben sikeres horvát és szerb vasúti társaságok privatizációját követően, már alternatíva lehet a Magyarországot délről elkerülő, „saját” vasúti társaság bevonása a Balkán meghódítása érdekében.

Természetesen az új MÁV vezetés sem tétlenkedik és „határozott lépéseket tesz annak érdekében, hogy az Ázsiából Európába érkező áruk fuvarozása a magyar vasúti hálózaton keresztül történjen, ami a pályahasználati díjak révén komoly bevételt jelent Magyarországnak” – közölte a vasúttársaság az MTI-nek (13. MTI/Logisztikai Híradó). Dávid Ilona, a Helsinkibe rendezett Transzszibériai Árufuvarozást Koordináló Tanács idei ülésének ideje alatt, találkozott az Orosz Vasutak elnökével, Vlagyimir Jakunyinnal és abban állapodtak meg, hogy olyan intézkedéssorozatot dolgoznak ki, amely többek között „a **magyarországi tranzitálási és logisztikai lehetőségeket jobban kihasználja**” (13. MTI/Logisztikai Híradó).

„Értelmezhető-e a nemzeti versenyképesség, vagy igaza van Paul Krugmannak, hogy vállalatok versenyeznek egymással?” – tette fel a kérdést Chikán (10. Chikán, 2012). „A vállalatok versenyképességét a társadalmi költségek határozzák meg” – mondta Demján a Világgazdaság konferencián (11. Demján, 2012). Az elhangzott nyilatkozatok alapján is látható, hogy a vállalatok és/vagy országok versenyképessége erős szimbiózisban van egymással és „a nemzetközi versennyel kapcsolatos kérdések, legyenek bár politikaiak vagy gazdaságiak, egyre inkább kulturális formát öltenek” (12. Fukuyama, 2007). Talán a következő bekezdésben említett projekt megtorpanása is a kulturális különbségek disszonanciájára vezethető vissza.

A környező országok fejlesztési törekvéseit vizsgálva láthatjuk, hogy a régió országai, - **versenyképességük fokozása** érdekében - több **infrastruktúrafejlesztési projektben** is részt vesznek. Ennek egyik eklatáns példája a Szlovákián áthaladó, Kassa-Pozsony- Bécs, széles nyomtávú vasútvonal megépítésére tett előkészületek (11. breitspur.com, 2012). Az elképzelés szerint ez egy 8000 km hosszú, széles nyomtávú vasúti vonal európai részzszakasza,

melyen keresztül évi 16 millió tonna árut szállítanak 15 nap alatt a kínai nagyvárosokból (Beijing, Shanghai) és Vladivostokból Európába.

Az erős osztrák szándék ellenére a projekt – a magas beruházási költségek, az oroszok tartózkodó magatartása és a szlovákok „pozíció” vesztese miatt (a jelenlegi ágcsernyői hozzáadott értékű logisztikai tevékenységek tranzit forgalommá alakulnának át) – áll. Hogy ezt milyen forrásból kívánják megvalósítani az ötletgazdák, az még kérdéses. Az üzleti szféra szereplőitől és az egyes országok támogatásából (szerepvállalásából) valószínűleg nem lesz képes a projektgazda megvalósítani a beruházást, így Európai Unió forrásra szorul. A források szűkösek, a kohéziós alapok által elérhető támogatási összegek a következő EU költségvetési ciklusra (2014-2020) akár 20-25%-al is csökkenhetnek. Ezt figyelembe véve kijelenthetjük, hogy a **versenyképességüket növelő projektek** megvalósítása és a szűkös erőforrások elérése miatt a környező országoknak a jövőben is lobbizni és versenyezni szükséges az EU-s pályázati források lehívhatósága érdekében az Európai Költségvetési Bizottság felé. Az elmúlt évek adatsorainak elemzése alapján azt a feltételezést tehetjük, hogy amennyiben a szlovákiai beruházás megvalósul, akkor az várhatóan jelentős hatással lesz többek között az érintett országok LPI-ére, és ezen keresztül az országok versenyképességére is.

A V0 pozitív hatásai:

1. Tehermentesíti a jelenleg Kelenföldet Ferencvárossal összekötő – vagyis Budapest központjához viszonylag közel elhaladó – déli vasúti összekötő híd forgalmát.
2. A jelenlegi vasúti áruforgalom legalább évi 10 százalékos bővülését teszi lehetővé.
3. Új gazdasági aktivitást hozhat Szolnok és Debrecen térségébe, az ottani gazdasági területek órákkal, akár napokkal is közelebb kerülhetnek az Adriai- és az Északi-tenger kikötőihez. A szolnoki **BI-KA Logisztika Kft.** által üzemeltetett, Szolnoki Regionális Logisztikai Központ már elindította az iparvágányának reaktiválását és több olyan együttműködési megállapodást készített elő, amely partnereinek vasúti kiszolgálását és a vasúti árufuvarozás növekedését eredményezi a régióban (14. Újvári, 2012).
4. Megteremti annak lehetőségét, hogy Záhony térségében is komolyabb logisztikai fejlesztések induljanak.
5. Javítja Magyarország logisztikai versenyképességét és hozzájárul ahhoz, hogy Magyarország Európa tranzit közlekedési korridorjának szerves része legyen.
6. Elősegítik azt, hogy Magyarország Kelet-Közép-Európa logisztikai központjává váljon.
7. Az elkövetkező húsz év legnagyobb vasútfejlesztési projektje lehet a Budapestet délről elkerülő vasúti körgyűrű (V0) megépítése. A beruházás építése során a magyarországi munkaerő és vállalkozások juthatnak szerephez.
8. Javítja az intermodális (kombinált közúti- vasúti-vízi) szállítás helyzetét és lehetővé teszi egy modern közlekedési rendszer kialakítását. Fokozza a vasúti tranzit teherfuvarozás versenyképességét és feléleszti a belső vasúti teherpiacot. Csökkenti a fenntartási kiadásokat a közúti teherforgalom egy részének vasúti és vízi kiváltásával, javul a közutak állapota, jelentősen mérséklődik az amortizáció, a környezetterhelés (károsanyag-kibocsátás, zajszint), és a kamionok által okozott balesetveszély (MTI/hvg).

Összefoglalás

Összefoglalva elmondhatjuk, hogy a vasúti körgyűrű révén Magyarország egyrészt az európai közlekedési folyosók aktív és hasznos részévé válhat. Másrészt egy kiszámíthatóbb, környezetkímélőbb és fenntarthatóbb vasúti áruszállítási rendszert működtethet, miközben Budapest közlekedési terhelése jelentős mértékben csökken. A „V0” beruházással megvalósulhat egy olyan infrastrukturális háttér, amely támogatja a „fenntartható ellátási láncot”, mint gazdasági egységet és egyben a piaci szereplők intenzívebb együttműködését.

Forrásjegyzék

- [1] CHIKÁN A. (2012): *Átalakulás és konszolidáció a magyar gazdaságban és gazdaságirányításban*, előadás, 50. Közgazdász Vándorgyűlés, Eger, 2012.10.27.
- [2] *Jövőre dönthet a kormány a V0-ról*, in: Ádám Viktor (szerk.): Napi Gazdaság, 2012.11.24.
- [3] *Veszélyben versenyképességünk, a fejlesztés elkerülhetetlen*, in: Újvári Miklós (szerk.): Világgazdaság, Logisztika Melléklet, 2012. október 19. 44.évf., 203 szám
- [4] CHIKÁN A. (2011): *Magyarország logisztikai perspektívái – makrogazdasági megközelítés*, előadás, Az MLBKT Oktatói Tagozata és a Szolnoki Főiskola közös rendezésű jubileumi rendezvénye, Szolnok, 2011.10.27.
- [5] BALLA L. (2009): *Az osztrák-magyar monarchia vasúti térképe (1890)*. (URL: www.vasut.hu letöltés: 06/11/2012)
- [6] RAKTARAM (2012): *A MÁV-nak is nyomulnia kéne a Balkánra?* 2012. június 12. (URL: www.raktaram.hu/raktarpiac/a-mav-nak-is-nyomulnia-kene-a-balkanra/30801, letöltés: 6/11/2012)
- [7] MTI/hvg.hu (2012): *600 milliárdba is kerülhet a V0-s vasúti híd*, 2012. október 10., (URL: http://hvg.hu/gazdasag/20121010_V0_as_vasuti_hid, letöltés: 30/10/2012)
- [8] KÖZOP-2.5.0-09-2010-0005, *Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése a "V0" Budapestet délről elkerülő vasútvonal kialakítására*, Nemzetközi Közlekedéslogisztikai Konferencia, 2012.10.11., Megbízó: Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége, V0 Magyarország Konzorcium és alvállalkozói, FŐMTERV – ÁKMI – TRENCON COWI – Mott MacDonald
- [9] CHIKÁN A. (2012): *Aki leszakad, annak nulla az esélye a győzelemre*, 2012. 9. 27. (URL: <http://www.vg.hu/gazdasag/gazdasagpolitika/chikan-aki-leszakad-annak-nulla-az-eselye-a-gyozelemre-387524>, letöltés: 5/11/2012)
- [10] Breitspur Planungsgesellschaft (URL: www.breitspur.com, letöltés: 5/11/2012)
- [11] *Nem látszik esély a gyors fejlődésre*, in: Újvári Miklós (szerk.): Világgazdaság 2012. november 9. 44. évfolyam, 214. szám, p. 6.
- [12] FUKUYAMA, F. (2007). *Bizalom - A társadalmi erények és a jólét megteremtése*. Európa Könyvkiadó, Budapest, p. 17.
- [13] *A MÁV célja az Ázsia-Európa tranzit-árusforgalom magyar vasúti pályára terelése*, in: CHIKÁN A. (szerk.): Logisztikai Híradó 2012. október, XXII. évfolyam, 5. szám, p. 3.
- [14] *Az üzletben is a bizalom a legfontosabb*, in: Újvári Miklós (szerk.): Világgazdaság 2012. október 31. 44. évfolyam, 209. szám, p. 6.