

JAVASLATOK AZ NKS HELYZETFELTÁRÁS TOVÁBBFEJLESZTÉSÉHEZ

CÉL: Meg kell határozni az anyagban a stratégia célját. Azt, hogy hova akarunk eljutni. Azt a pontot, ami társadalmi szempontból Magyarország számára kívánatos. Ennek a tudatában lehet meghatározni, hogy a részstratégiák, illetve az NKS helyzetfelmérése során mik a releváns tények, és mi az, amiről nem kell beszélni. Ezáltal azt is tudjuk, hogy az egyes területeket milyen terjedelemben kell tárgyalni a helyzetfeltárásban.

STRUKTÚRA: Olyan struktúrát kellene adni az anyagnak, ami jól átláthatóvá teszi az egyes **szakágak, területek kihívásait, feladatait, hozzájárulásuk méretét és költségét a nemzeti közlekedéshez.** Ezt külön kiemelném egy összefoglaló fejezetben. Meglátásom szerint jó struktúra, ha első szinten ketté van bontva áru- és személyszállításra, mert különböző jellegű a gazdasági-társadalmi hozzájárulása mind az áru- mind a személyszállításnak. Ezeken belül bontanám szakágakra az anyagot, mert össztársadalmi és gazdasági célokat kívánunk elérni a szakágak hozzájárulásával, amely hozzájárulásoknak az eredője kell, hogy legyen az a cél, amit fent fogalmaztunk meg. A szakágakon belül kezelnék minden további kérdést. Minden egyes szakágon belül ugyanazt az alstruktúrát használnám, a teljesség igénye nélkül pl.: nemzetközi tendenciák, historikus teljesítmények, piacszerkezet, viszonylatszerkezet, piaci szereplők, eszközpark, környezetterhelés, EU-s szabályozás, EU-s fejlesztési igények, fejlesztési források, tarifapolitika, karbantartási- és fenntartási politika, földrajzi adottságok, térségfejlesztés, stb... **FONTOS, hogy a szakágakon belüli alstruktúra minden szakágnál ugyanaz legyen, még akkor is, ha az adott esetben nem értelmezhető, vagy csak nehezen értelmezhető.**

SWOT: Az NKS swot csak az egyes alágazatok swotjainak ismeretében értelmezhető megfelelően, az alágazati swotok pedig csak a készítési körülményeik és a fenti struktúrának az ismeretében értelmezhetőek. A swot analízisnek támaszkodnia kell a helyzetfeltárás struktúrájára, a tényeire és az előttünk lebegő célra. Ezek hiányában nem feldolgozható.

EGYSÉGES BÁZISADAT-STRUKTÚRA: Mind az idősorok, mind az adatstruktúra tekintetében egységes alapadatokból kell dolgozni. Leghasznosabbak a 2011-ig terjedő idősorok. Amennyiben nem elérhetőek az egységes adatsorok, azokat elő kell állítani vagy le kell mondani arról, hogy a stratégia vonatkozásában következtetéseket vonjunk le belőlük.

Az alábbiakban pedig az egyes részekhez kapcsolódó tartalmi vélemények, észrevételek felsorolását mellékeljük:

- A Nemzeti Közlekedési Stratégia Helyzetkép dokumentummal kapcsolatban általában elmondható, hogy a dokumentum tartalma nem konzisztens. Az egyes fejezetekben nem tükröződnek vissza a közlekedési ágak súlyuknak megfelelő mértékű információk. Például a 2.1.4. fejezetben a Földrajzi viszonyok tárgyalás során nem tárgyalja a vasútföldrajzi kérdéseket (előnyök, hátrányok, lehetőségek), szinte csak a vízi adottságokra koncentrálnak.

- Ugyanezen fejezet Demográfiai társadalmi viszonyok alcíme alatt nem tér ki arra, hogy milyen hatással van a vándorlás a közlekedésre? Keletkeznek-e új igények, vagy a vándorlás miatt csökken a közösségi közlekedést igénybe vevők száma? Illetve milyen tendenciák figyelhetők meg Budapest és a nagyobb vidéki városok agglomerációiban?
- Szintén a 2.1.4. fejezet Gazdasági viszonyok alcímében a légiközlekedésre vonatkozó helyzetértékelésből hiányoznak a MALÉV megszűnésének hatásai.
- Ugyanezen fejezet Foglalkoztatási és jövedelmi viszonyok alcíme alatt miért csak a közlekedésben foglalkoztatottakra vonatkozik a fejezet? A mobilitásra hatással vannak az általános foglalkoztatási és jövedelmi viszonyok is. Javaslom a fejezet szköpjának kiterjesztését. A MALÉV megszűnése utáni változásokat itt sem követi a tartalom.
- A Természeti és turisztikai viszonyok alcím keretében javaslom megjeleníteni a kiemelt üdülési körzetek (Balaton, borvidékek stb.) megközelíthetőségeinek bemutatását, illetve a szomszédos országokba irányuló és onnan érkező turisztikai fejlődési lehetőségeket.
- A 2.1.5.2. Személyszállítási teljesítmények fejezet 11. ábrájához felhasznált adatait javaslom kiegészíteni a 2011. évi teljesítményekkel, hiszen a vasúti személyszállítás utaskm teljesítmény 2011-ben ismét növekedésnek indult. A tendencia megfordulását már a 2012 első félévi adatok is alátámasztják, amit a kormányzat tarifapolitikája tovább erősíthet. Az NKS megalkotásakor ezt a fordulatot figyelembe kell venni.
- A 2.1.5.4. Szolgáltatók közötti teljesítmény elosztás fejezetben a Volán társaságok és a vasút verseny helyetti együttműködésére tett kormányzati lépéseket és azok várható hatásait javaslom beépíteni.
- Ugyanezen fejezetben található 18. ábrába a MÁV által 2011 év végén a GYSEV részére átadott vasútvonalak hatásait javaslom szerepeltetni. Ezt erősíti, hogy az előterjesztés későbbi részében történik utalás a vonalátadásokra.
- A 2.1.5.5 a Személyszállítási piac szerkezete fejezetben nem szerepelnek a személyszállítási piac legnagyobb részét jelentő egyéni közlekedés (személygépkocsi) jelenlegi adatai és várható tendenciái. Tekintettel arra, hogy a közösségi közlekedés számára ez jelenti a piacnyerés legnagyobb lehetőségét nem lehet a témát ezen információk nélkül tárgyalni.
- A 2.1.5.6. Városi-, elővárosi közlekedés fejezetben MÁV Csoportra vonatkozóan nagyon szűkszavú az értékelés. Bővebben be lehetne mutatni a jelenlegi helyzetet, akár vonalanként, különös tekintettel a gördülő állomány fejlesztésében rejlő lehetőségekre, illetve eddigi tapasztalatokra. Adottságai miatt a MÁV Csoport hosszú távon lényegesen nagyobb részt vállalhatna Budapest elővárosi forgalmának lebonyolításában, amint az előterjesztés ugyanezen fejezetében az megállapításra is került. A MÁV-START Zrt. oldaláról az adottságok jobb kihasználásában nagy lehetőségek rejlenek.
- Az egyes közlekedési ágakra vonatkozó információk tartalma eltérő szemléletű, ami azok összehasonlító értékelését nehezíti. Például némely fejezetben a vízi, vagy a légi közlekedésre vonatkozó információk alaposabbak, mint a közúti, vagy vasúti közlekedésre vonatkozóak, pedig a társadalmi mobilitás tekintetében sokkal kisebb részt képviselnek.

- Ugyancsak aránytalanságokat lehet tapasztalni a két vasúttársaság helyzetének értékelésében is. Például a 2.2.1. Jövőbeli várható szállítási tendenciák alakulása, és a mai törekvések, nemzetközi kitekintés fejezetben a GYSEV földrajzi adottságairól megfelelő információk állnak rendelkezésre, míg MÁV Csoport ez irányú adottságainak érdemi elemzését hiányolom.
- A 2.3.1. Tulajdonosi, szervezeti, üzemeltetési kérdések fejezetben a vasút tekintetében a pályahálózatra korlátozódik a tulajdonosi szerkezet ismertetése. Az üzemeltetés szempontjából lényeges a gördülőállomány tulajdonviszonyainak ismertetése is, ezért a kérdéskör szélesebb tárgyalása lenne indokolt.
- A 2.3.2. Jármű- és eszköz adottságok fejezetben a vasúti közlekedést ismertető részben szereplő információkat szintén ki kellene egészíteni a tulajdonosi viszonyokkal és azok járműgazdálkodásra gyakorolt hatásaival.
- Sok helyről összegyűjtött információ nem egységes szemléletű. Például a 2.4.3. Nemzetközi pénzügyi adottságok fejezetből teljesen hiányzik a vasúti közlekedésre vonatkozó rész.
- A 2.4.4. Díjrendszerek, tarifarendszerek fejezetben egyértelműen látszik a vasúti közlekedésre alkalmazott díjak versenyhátrány generáló hatása. A Teljesítményösztönző Rendszerrel (TÖR) kapcsolatban leírtak alapján felmerülhet az eddigi tapasztalatok értékelésének igénye és a rendszer felülvizsgálata, illetve annak hatásvizsgálata a MÁV-START Zrt. működésére.
- Az általános helyzetképből hiányzik a Magyarországot érintő közlekedési folyosók bemutatása. (Csak a Duna - Majna - Rajna Víziút van ábrázolva.) Jóval később előjönnek a folyosók.
- A személyszállítás ágazati vizsgálatánál 2012-ben a 2008-ig tartó idősorok elemzése (KTI tablók) nem fogadható el, különös figyelemmel a gazdasági válság hatásaira. 2011. évi tényszámokkal kellene dolgozni. A garfikonokon felül táblázatokra is szükség lenne a számok pontosabb vizsgálatához.
- Foglalkozni kellene a közszolgáltatási szerződések, a közlekedési szövetségek kérdéskörével és az egész magyar személyszállítási piac finanszírozásával.
- A stratégiai vizsgálatoknál az ezévből elfogadott személyszállítási törvény hatásait is vizsgálni kellene. A főváros közlekedési helyzetének vizsgálatánál nem kerülhetők meg a BKV finanszírozási gondjai.
- Meglepően sok információ van ugyanakkor a kötőpályás átjárhatóságról, de hiányzik a budapesti lehetőségek áttekintése. Részletesen foglalkozik az anyag az intermodalitás kérdéskörével.
- Az áruszállítás ágazati vizsgálatánál is elszomorító a 2008-ig szóló idősorok alkalmazása. Itt pozitívként kell értékelni a táblázatok közzétételét.
- A 31. ábrából kimaradtak a GYSEV vonalai. A stratégiának nem csak a MÁV-ot kell tartalmaznia.
- A stratégiában ismét megjelenik a vízi szállítás részarányának délibábos növekedési jóslata (4%-ról 10%-os részarány 2030ig), melynek semmilyen alapja nincs. Az alágazat SOP-ának módosítása nem a stratégiába való.
- Az 52-ik oldalon a Komárom - Székefehérvár - Cegléd vonal feltüntetésének helyessége kérdéses.

- A 65. oldalon a légiközlekedés nem foglalkozik ma MALÉV-csőd hatásaival, sőt a 88. oldalon a MALÉV jövőjét taglalja, ugyanakkor a 109. oldalon felbukkan a MALÉV csődje.
- A közlekedés és a sport/szabadidő eltöltése témakörből a vasút kimaradt, pedig mind a kerékpárszállításban, mind a nagy tömeget vonzó rendezvényekre való eljutásban elsődleges szerepe van. Érthetetlen, hogy ez a rész miért nem foglalkozik a kisvasutakkal.
- A 103. oldalon a közlekedés technológiai fejlesztései nem foglalkoznak a vasúttal és az elektromos közúti járművekkel sem.
- A jövőbeni fejlesztési tendenciák a vasutat leírják.
- A MÁV vasúti személyszállító járműhelyzet leírása korrekt, de nem tartalmaz elegendő konkrétumot, és nincs szó a GYSEV-ről. Ugyanakkor hiányzik az árufuvarozási és az autóbuszpark bemutatása (csak a korfa). A hajópark bemutatása aránytalan terjedelmű.
- A finanszírozás (138. oldal) bemutatásánál végre megjelenik a GYSEV.
- A költségvetési kapcsolatok bemutatásánál egyforna szemléletű ábrán kellene a MÁV és a GYSEV tevékenységét bemutatni.
- A díjrendszer, tarifarendszer anyagrészből kimaradt a vasúti és a közúti személyszállítás. Nem foglalkozik az utasok felé meghirdetett díjszabással és a kedvezményrendszerrel
- A vasúti határátmenetek bemutatása korrekt.
- SWOT kidolgozása aránytalan, az egyes alágazatok helyzete végiggondolatlan, hiányos, közútcentrikus.
- **A vasúti anyagrészt kézírata sokkal jobb volt, mint ami bekerült az összefoglalt anyagba.**
- A dokumentumban szereplő táblázatok, ábrák (sőt, bekezdések!) némelyike már igen elavult (pl. 2007-2008-as). Ezeket célszerű lenne aktualizálni. Általánosságban: érdemes lett volna részletesebben bemutatni a gazdasági válság okozta változásokat a hazai közösségi közlekedésben illetve a szállítások alakulásában.
- A felvetett közlekedési fejlesztések igen tökeigényes beruházásai felvetik a megvalósulásuk időbeni elhúzódását illetve nem megvalósulását is az államadósság elodázhatatlan csökkentési szükségessége mellett.
- Az anyag az elektromos autók gyors elterjedésében bízik: a PSA csoport augusztusban jelentette be, hogy befejezi az elektromos autók gyártását, azok igen alacsony kereslete miatt.
- 28. oldaltól: a vasúti személyszállítási piac liberalizálása: a több szereplő megjelenése nem csökkenti automatikusan az árakat, lásd Románia, ott se csökkentek az árak.
- 30. oldal: a szállodahajók elköltöztetése a Belvárosból a jelenlegi közlekedési lehetőségek illetve a Nyugat-Európai gyakorlat alapján is elhibázottnak tűnik.
- 66. oldal: a vízi közlekedés, vízi út kialakításánál a vízi közlekedés környezetvédelmi jelentőségéről ír, ugyanakkor a vízlépcsők építésének hasznosságáról fogalmaz meg gondolatokat, ami véleményünk szerint ellentétes a környezetvédelmi célokkal.

- 100.oldal: a szakemberképzésnél kiemelnénk, hogy például a nemzetközi teherautósofőr képzés olyan mértékben megrágult, hogy már rövidebb időtávon is a fiatal sofőrök számának erőteljes csökkenésére kell számítani.
- 119.oldal: mindenképpen odaírtuk volna, hogy mégis mennyit kell fizetni az egyes autópályák után koncessziós díjként.
- A MALÉV csődje után, még mindig a légitársaság lehetőségeiről beszél az anyag.
- Az alábbi mondattal ebben a formában nem értünk egyet: „A vasúti járműállomány túlnyomó része elöregedett, műszaki állapota és összetétele már nem felel meg a mai igényeknek. Csak a nemzetközi forgalomban részt vevő (EuroCity), illetve a Budapestet a nagyobb megyeszékhelyekkel összekötő InterCity személykocsikból sikerült az elmúlt években járműbeszerzést megvalósítani.” Nincsenek említve a Flirt, Desiro, Talent, orosz motorkocsi beszerzések.