

Osztrák logisztikai rendszer



A kép forrása: BMVIT

Nemzetgazdasági Minisztérium

5.15. stratégiai műhely (tagok: Gecse Gergely, Henger Péter, Végh Anita)

Budapest, 2010. augusztus 31.

Tartalom

Vezetői összefoglaló.....	2
A logisztika meghatározása.....	6
Az osztrák logisztikai rendszer összehasonlító bemutatása	6
Közlekedési infrastruktúra, járműállomány	6
Főbb terminálok, raktárkapacitás	10
Logisztikai szolgáltatók.....	11
Közlekedési teljesítmények és modal split.....	12
Közlekedés és energia, légszennyezés	14
Osztrák logisztikai rendszer nemzetközi mutatók alapján	16
Zászlóshajó-programok	20
Közlekedéspolitika	20
Úthasználati-díjrendszer	21
Duna hajózhatósági akcióterv	23
Brenner bázisalagút	23
Kombinált fuvarozás ösztönzése	23
Iparvágány-fejlesztés ösztönzése.....	25
Egyéb elképzelések	25
Intézményrendszer.....	26
Magyar gazdaságba átültethető elemek.....	28
Fenntartható/zöld közlekedés-logisztika ösztönzése	28
Régiós logisztikai központi szerep megszerzése	29
Hivatkozások	30

Vezetői összefoglaló

A Nemzetgazdasági Minisztériumban 2010 nyarán jöttek létre az Európai modellek stratégiai műhelyek, melyek alapvető célja, hogy feltárják a magyar gazdaságba átültethető mintáértékű külföldi gyakorlatokat. Tanulmányunkban az osztrák logisztikai rendszert vizsgáltuk meg, mely reményeink szerint használható példákkal segíti az Új Széchenyi Terv közlekedés-tranzitgazdaság fejezetében megfogalmazott célok megvalósítását.

A tanulmányban a sokféleképpen értelmezett logisztikának csak az áruszállításhoz kötődő, civil elemeire koncentráltunk, azaz a személyszállításhoz és a katonai logisztikához kapcsolódó rendszert nem elemeztük.

A hazánkhoz hasonlóan kicsi, nyitott gazdaságú Ausztria tranzitország, melyet a transzeurópai közlekedési folyosók (a 30-ból összesen hat TEN-T) a legsűrűbben érintenek. A World Competitiveness Yearbook szerint 2010-ben Ausztria rendelkezett a világon a legfejlettebb logisztikai infrastruktúrával, mely elsősorban az 1696 km-es autópálya-, és 5664 km-es, 62%-ban villamosított vasúthálózatnak köszönhető, amelyet igen jól karbantartanak. A nyugati szomszédunk viszonylag rövid Duna-szakaszán épített vízlépcsők az energiatermelés mellett a környezetet legkevésbé terhelő közlekedési mód, a hajózás számára is – a Bécs-Pozsony szakasz kivételével - kiváló feltételeket teremtenek.

Bár egy EU-felmérés szerint a nagyon fontos EU-s közúti/vasúti és belvízi terminálok közé Ausztriából csak az osztrák főváros került, és az átlagos raktárbérleti díjak magasabbak a vizsgálatba bevont visegrádi országokénál, az ott letelepedett disztribúciós központok vezetői szerint a térség logisztikai ellátása az osztrák fővárosból olcsóbb, mint Budapestről vagy Prágából. A kiváló logisztikai oktatással rendelkező Ausztria logisztikai szolgáltatóinak együttes árbevétele még a közel 4,5-szer akkora népességű, és 30%-kal magasabb GDP-jű Lengyelországot is felülmúlja. Ausztria féltucat jelentős regionális logisztikai szolgáltatóval rendelkezik: az osztrák posta mellett a MÁV áruszállító leányvállalatát felvásárló RCA, a közúti fuvarozó LKW Walter, a szállítmányozó Gebrüder Weiss és cargo-partner, valamint a gépjármű-logisztikával foglalkozó Hödlmayr sorolható ebbe a körbe.

A közlekedési teljesítmények tekintetében az osztrák gazdaság a V4-ekkel és Romániával összehasonlítva a legkevésbé szállításigényes, és a fenntarthatósági szempontok erősödésével

összefüggésben kiemelendő, hogy a környezetet leginkább terhelő közúti áruszállítás részaránya közel 20 százalékponttal alacsonyabb az EU-27 átlagánál. Bécs a térség légi hubja, mely az ezredfordulótól közel háromszorosára növelte az áruforgalmát, napjainkra Európa 16. legnagyobb cargo-repülőterévé vált.

A nemzetközi mutatók közül az európai logisztikai központ országgrangsorban Ausztria a 8., a Világbank logisztikai versenyképességet mérő LPI-je alapján – igaz 2007-hez képest jelentősen visszaesve – a 19. volt. A Doing Business Index nemzetközi kereskedelmi részindexe szerint egy bécsi vállalkozás tengeri kikötőbe történő konténereljuttatási folyamata 11 nappal, import esetén pedig 9 nappal volt rövidebb egy budapesti cégénél, ami napjaink felgyorsult világában jelentős versenyelőnyt jelent.

Az osztrák közlekedési-logisztikai zászlóshajó-programok alapját a 2002-ben elfogadott közlekedéspolitikai mesterterv (GVP-Ö) jelenti, mely 5 folyosó (Duna, Balti-Adria, Brenner, Pyhrn, Arlberg) és további útvonalak fejlesztésére koncentrálnak. A KözOP-nál több mint hatszor akkora forrással – összesen 45,1 milliárd euróval - rendelkező GVP-Ö kétharmadát a vasútra (pl. Bécs-Wels szakasz négyvágányúsítása, déli és Brenner-folyosók bővítése) fordítják, emellett a programba közúti (pl. szomszédos országokkal történő kapcsolat) és a túzesetek (pl. Tauern) miatt alagútbiztonsági projektek is beépültek. A jelentős programok közül kiemelendő még:

- A több mint 6 éve működő elektronikus úthasználati-díjrendszer, mely lehetővé teszi, hogy a közúti infrastruktúrát jobban igénybevevő nehéztehergépjárművek a megtett út arányában fizessenek a használatért. Elektronikus úthasználati rendszer kiépítésének hiányában az uniós szabályozás egy tehergépjárműre legfeljebb 11 eurót enged naponta díjként kivetni, melyből Ausztriában legfeljebb 76,4 km-t lehet megtenni.
- A magyarországihoz hasonló környezet(védelmi) konfliktusokat okozó Duna-hajózhatósági akcióterv, mely az egyetlen még nem szabályozott osztrák szakaszra (Bécs és Pozsony) koncentrálnak.
- Az Innsbruck és Fortezza közötti Brenner vasúti bázislagút az alpesi közlekedési problémák enyhítésére tervezett egyik európai megaprojekt (ti. Lyon-Torino és Gotthard bázislagutak mellett), mely 2025-re készül el.

- A vasúti és vízi kombinált fuvarozást ösztönző programcsomag, amellyel megvalósítási tanulmányokhoz, beruházásokhoz, illetve működtetéshez lehet támogatást kapni, emellett a rendszerben számos egyéb ösztönzőt is találhatunk.
- Az évi 15 millió eurós iparvágány-fejlesztési program nagyban hozzájárult Ausztria viszonylag sűrű iparvágány-hálózatának meglétéhez, és azok jelentős forgalmához.

Ausztriában más országokhoz hasonlóan egyéb nagyívű tervek (pl. Duna-Adriai-tenger csatorna, Alpok alá tervezett csőposta, Kassa-Bécs széles nyomtávú vasút) is születnek, azonban ezeket a gazdaságosságuknak megfelelően kezelik. (pl. a Semmering bázisalagút az alternatívát jelentő Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal fejlesztésével lekerült a napirendről.)

A közlekedés-logisztikához kapcsolódó intézményrendszer struktúráját tekintve nem különbözik jelentősen a magyarországitól, azonban az állami intézmények tekintetében a stabilitás, a (magán) szakmai szervezeteknél pedig azoknak a hazainál lényegesen kisebb száma emelhető ki.

Az osztrák logisztikai rendszer véleményünk szerint két tengely mentén szolgálhat tanulsággal a magyar gazdaság számára: a fenntartható/zöld közlekedés-logisztika ösztönzése terén, illetve a régiós logisztikai központi szerep megszerzésénél.

A kőolajimport-függőség csökkentése és az egyre erősödő klímavédelmi előírások miatt előnyös fenntartható/zöld közlekedés-logisztika ösztönzésének a főbb elemei a következők:

1. A tehergépjárművek közúti közlekedési korlátozásainak rendszere.
2. A tehergépjárművek használatarányos közútiinfrastruktúra-használati díjrendszere, és ezzel párhuzamosan a vasúti pályahasználat stabil és kiszámítható támogatása.
3. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésében a vasút előtérbe helyezése, illetve a meglévő hálózat jó karbantartása.
4. A kombinált fuvarozás és az iparvágány-fejlesztés támogatása.

A nehezebben megfogható régiós logisztikai központi szerep tekintetében úgy gondoljuk, hogy az osztrák közlekedési-logisztikai rendszerből a magyar gazdaság(politika) számára az alábbiak megfontolandók:

1. Intézmények és vezetőik, szakértőik stabilitása, a (magán) szakmai szervezeteknél azok viszonylag alacsony száma.
2. Hosszú távú, nem partikuláris érdekek szerinti közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztés.
3. A közlekedési-logisztikai rendszert érintő lépések (pl. privatizációk) hosszútávú stratégiai szintű átgondolása, tabukérdések (pl. Duna szabályozás) létrejöttének elkerülése.

© Jelen tanulmányt a Henger Péter által írt Úthasználati díjrendszer, Kombinált fuvarozás ösztönzése és Iparvágány-fejlesztés ösztönzése fejezetek kivételével Gecse Gergely készítette.

A logisztika meghatározása

A logisztika egy latin eredetű, a XX. században a katonaságtól átvett fogalom, mely az üzleti életben a vállalati specializálódást és a marketingforradalmat követően jelent meg, és vált a vállalati versenyképességet meghatározó tényezővé. A logisztikának többszáz definíciója van, jelen tanulmányunkban alapvetően az áruszállításhoz (azaz nem személyszállításhoz) kötődő civil (azaz nem katonai) logisztikával foglalkozunk.¹ A tematikus/horizontális területnek tekinthető származtatott vagy másodlagos keresletű logisztika alapvetően az áruk, termékek szállításából, raktározásából, csomagolásából, kezeléséből és kapcsolódó egyéb tevékenységekből álló üzletiszolgáltatás-csomagot jelent, mely a hozzáadott értéket elsősorban az idő és hely² mikrotényezők révén teremti.

Az osztrák logisztikai rendszer összehasonlító bemutatása

A 83,879 ezer km² területű, 8,355 millió lakosú Ausztria hazánkhoz hasonlóan kicsi, nyitott gazdaság, és Európa azon nyolc országának egyike, mely nem rendelkezik tengerparttal. A 2009-ben 274,3 milliárd euró GDP-jű szomszédunk logisztikai rendszerének bemutatásához az EU-, NATO- és OECD-tag visegrádi négyek, illetve Románia adatait használjuk. Megjegyezzük, hogy a nemzetközileg összehasonlítható közlekedési-logisztikai statisztikai adatok átfutása időigényes, ezért gyakran csak 2007-es volt a legfrissebb elérhető adat.

Közlekedési infrastruktúra, járműállomány

A transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) legsűrűbben Ausztriát érintik, az e hálózathoz kiemelt ún. 30 prioritási tengely/projekt közül pedig kilenc metszi a vizsgált országokat:

- 1-es (Berlin-Verona/Milánó-Bologna-Nápoly-Messina-Palermo vasúti tengely)
- 6-os (Lyon-Trieszt-Koper-Ljubljana–Budapest–ukrán határ vasúti tengely)
- 7-es (Igoumenitsa/Patras-Athén-Szófia-Budapest autópálya-tengely)
- 17-es (Párizs-Strasbourg-Stuttgart-Bécs-Pozsony vasúti tengely)
- 18-as (Duna-Rajna-Majna víziút-rendszer)
- 22-es (Athén-Szófia-Budapest-Bécs-Prága-Nürnberg/Drezda vasúti tengely)
- 23-as (Gdansk-Varsó-Brno/Pozsony-Bécs vasúti tengely)
- 25-ös (Gdansk–Brno/Pozsony-Bécs autópálya-tengely)

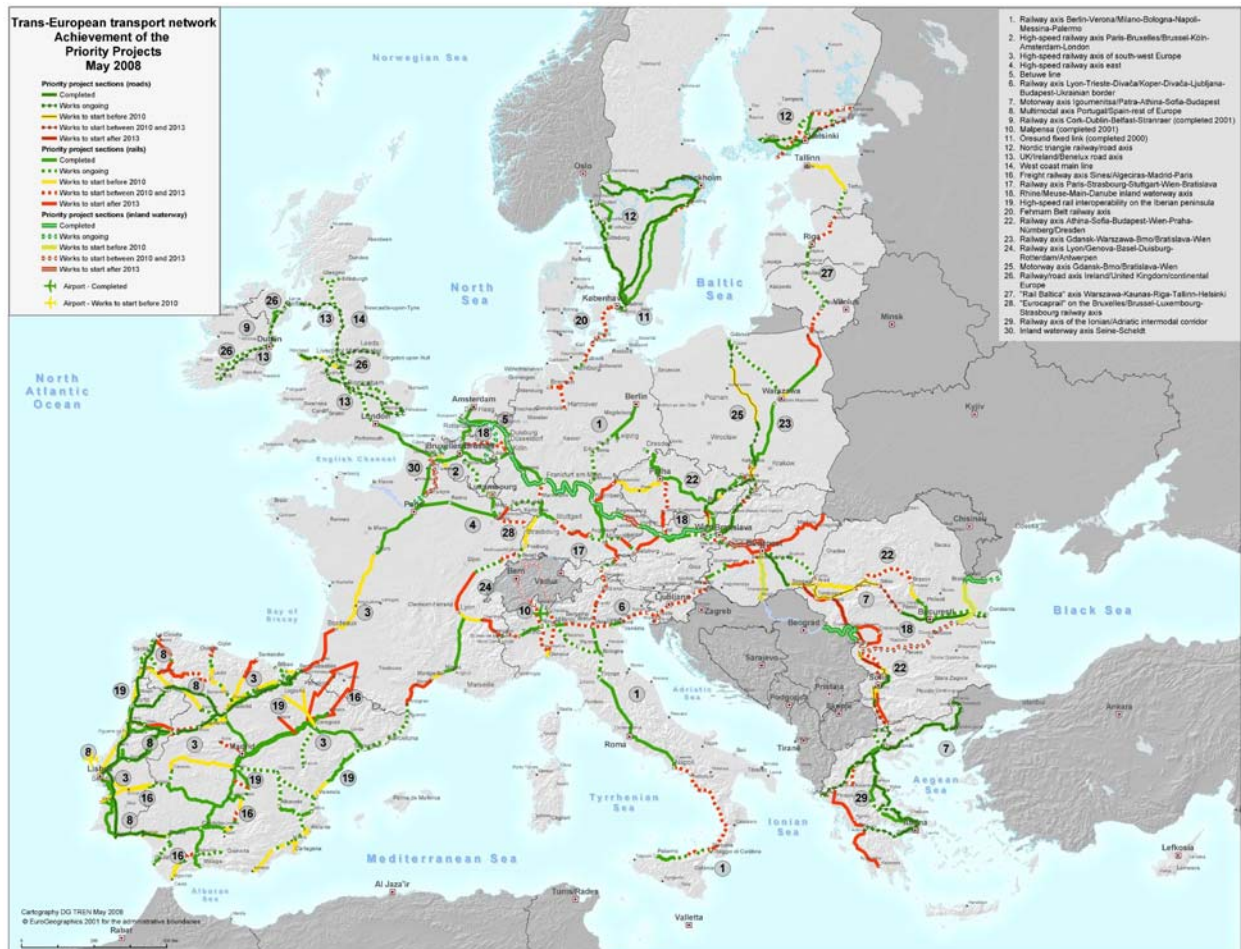
¹ Szintén nem foglalkozunk az inkább energetikai kérdésként kezelt csővezetékes szállítással.

² A megfelelő helyen, a megfelelő időben

- 27-es (Rail Baltica vasúti tengely Varsó-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki)

1. ábra

TEN-T kiemelt projektek térképe



Forrás: EU, DG Transport and Energy

A World Competitiveness Yearbook szerint 2010-ben Ausztria rendelkezik a világon a legfejlettebb logisztikai infrastruktúrával.

Ausztria leggyakrabban irigyelt közlekedési infrastruktúráis előnye a sűrű autópályahálózata, mely szorosan kötődik a kiépült nyugat-európai és a fejlődő közép-kelet-európai hálózathoz. A 2007-re 1696 km-t elért hálózat zöme a 70-es, 80-as években épült ki. A tőkeigényes fejlesztéseket az osztrák domborzati viszonyok tovább nehezítették: összesen 300 km-nyi hidat, és ugyanennyi alagutat kellett építeni. Utóbbiakat a tüzesetek (pl. Tauern³) miatt

³ Az 1999-es, egy teherautó által okozott tűzben 12-en haltak meg. Ezért és a 155 halálos áldozatot 2000-es kapruni szerencsétlenség miatt Ausztria kiemelt figyelmet fordít az alagútbiztonságra.

bővítették, és irányonként szétválasztották a forgalmat, illetve egyes hágóalagutak helyett alacsonyabb tengerszint feletti magasságon hosszú ún. talpalagutak épülnek.

1. táblázat

A közlekedési infrastruktúra hossza (km) 2007-ben⁴

	Fő és másodlagos utak	Autópályák	Vasútvonalak (villamosított %)	Belvízi hajózóutak
Ausztria	34062	1696	5664 (62,0%)	351
Csehország	54927	657	9486 (32,4%)	664
Lengyelország	46314	663	19627 (60,4%)	3638
Magyarország	30325	858	7892 (36,1%)	1440
Szlovákia	17518	365	3622 (43,5%)	251
Románia	80612	281	10777 (36,9%)	1779

Forrás: EU (2010)

Valamennyi vizsgált országban a vasútvonalak egységes – a FÁK-tagországokkal határos országok területére benyúló széles nyomtávú szakaszoktól⁵ eltekintve - normál (1435 mm) nyomtávval épültek ki, azonban a villamosítás, illetve a jelző-, biztosító és kommunikációs berendezések tekintetében jelentősek a különbségek. A románok és a magyarok 25 kV (50 Hz), az osztrákok 15 kV (16,7Hz) váltóáramú, a lengyelek 3 kV-os egyenáramú rendszert használnak, Csehországban és Szlovákiában pedig kétféle (3 KV és 25 kV (50 Hz)) rendszer is megtalálható. E probléma kiküszöbölésére ún. többáramnemű mozdonyokat használnak. Az eltérő jelző-, biztosító és kommunikációs berendezések egységesítésére az EU egyre inkább megköveteli az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer (ERTMS) kiépítését.

Ausztria hajózóútvonalainak hossza viszonylag rövid, ám forgalmuk jelentős, ami nagyrészt annak köszönhető, hogy az osztrák Duna-szakasz szabályozott (összesen 9 vízlépcső-vízerőmű épült, melyek jelentősen hozzájárulnak ahhoz, hogy a felhasznált elektromos energia több mint felét így állítják elő), illetve az 1992-ben megnyílt Duna-Majna-Rajna-csatorna révén jó a kapcsolat az északnyugat-európai víziút-hálózathoz.

⁴ A vasúti értékek 2008-asok

⁵ Például az 1960-as, 70-es években Katowicéig kiépített 395 km-es, illetve a Kassáig érő 88 km-es széles nyomtávú szakasz.

2. ábra
Vízlepcsők a Dunán



Forrás: dr. Rechnitzer szerk. (2009), 15. o.

A vizsgált országokban a fővárosi repülőterek bonyolítják a legnagyobb forgalmat, emellett Ausztriában 5, Csehországban 3, Lengyelországban 9, Magyarországon 2, Szlovákiában 2, Romániában pedig 8 olyan regionális repülőtér található, melyek utasforgalma 2008-ban meghaladta a 15 ezer főt.

A World Competitiveness Yearbook szerint 2010-ben az osztrák infrastruktúra-hálózat a világon a második legjobban karbantartott volt.

3. táblázat
Áruszállítójármű-állomány 2008-ban

	Közúti áruszállítás (ezer db)	Vasúti áruszállító vagonok (ezer db)	Mozdonyok száma (db)
Ausztria	381,3	18,873	1668
Csehország	607,4	31,656	2758
Lengyelország	2922,0	74,408	4617
Magyarország	470,8	11,766	959
Szlovákia	248,7	17,536	1216
Románia	645,3	46,863	2290

Forrás: EU (2010)

Az áruszállítójármű-állomány tekintetében az elmúlt 10-15 év tendenciái emelhetők ki: míg a vasúti tehervagonok száma fokozatosan átlagosan nagyjából felére csökkent, addig a közúti a duplájára nőtt. Ausztriában volt a legkisebb csökkenés, illetve növekedés.

Főbb terminálok, raktárkapacitás

Az Európai Unió Közlekedési Főigazgatósága által 2005-ben készített felmérésben az EU-25, Svájc és Norvégia területén 469 közúti-vasúti terminált, 111 belvízi kikötőt vizsgáltak, melyből az alábbiakat minősítették nagyon fontosnak (közúti-vasútiból összesen 37-et, a kikötőkből 15-öt).

4. táblázat

Nagyon fontos közúti/vasúti, belvízi terminálok 2005-ben

	közúti-vasúti	belvízi
Ausztria	-	Bécs
Csehország	Prága, Metrans	-
Lengyelország	-	-
Magyarország	Budapest, BILK	Budapest/Csepel
Szlovákia	-	Pozsony
Románia	-	-

Forrás: DG TREN (2005)

A volt szocialista országok fővárosai körül az ezredfordulótól épült ki a modern raktárállomány, melynek átlagos bérleti díja Ausztria és Románia tekintetében az átlagnál magasabb volt.

Modern raktárállomány és bérleti díjak (2010 Q1⁶)

	Fővárosi (és vidéki) raktárállomány (ezer m ²)	Fővárosi (és vidéki) bérleti díjak (€/m ² /hó)
Ausztria	n.a.	4,5* (3,5-4,0*)
Csehország	1486,0 (1870,0)	3,25 (3,00-4,00)
Lengyelország	2530,0 (3600,0)	3,1-5,0 (3,2-3,9)
Magyarország	1543,5 (n.a.)	3,0-5,5 (3,75*)
Szlovákia	880,8 (139,8)	3,0-4,5 (3,8-4,5)
Románia	920,0** (n.a.)	4,0-5,0** (4,0*)

Forrás: CB Richard Ellis, Cushman&Wakefield (*), Colliers (**) adatok alapján

Logisztikai szolgáltatók

A vizsgált országok közül az osztrák áruszállításhoz kötődő vállalkozások átlagos forgalma a legnagyobb, és együttesen közel 30 milliárd eurónyi árbevételük magasabb, mint a több mint 3,5-szer nagyobb áruszállítási teljesítményű Lengyelországé.

Áruszállításhoz⁷ kötődő vállalkozások, foglalkoztatottak száma, árbevétele 2007-ben

	Vállalkozások száma (ezer db)	Foglalkoztatottak száma (ezer fő)	Vállalkozások árbevétele (M €)
Ausztria	8,913	136,564	30,750
Csehország	31,058	218,699	13,533
Lengyelország	88,795	449,200	27,803
Magyarország	22,072	146,944	11,390
Szlovákia	2,107	64,528	2,190
Románia	20,887	208,444	7,155

Forrás: EU (2010)

Az osztrák logisztikai szolgáltatók közül regionális szinten az alábbiak meghatározóak:

- A 2009-ben 2,36 milliárd euró árbevételű, mintegy 26 ezer főt foglalkoztató Österreichische Post az osztrák postai szolgáltató regionális terjeszkedését⁸ a

⁶ A budapesti 2009. Q4, és bukaresti 2009. H2 értékek kivétel

⁷ Nem tartalmazza a közúti személyszállítást, az utazásszervezést, utazási irodák adatait.

fokozatosan liberalizálódó⁹ ún. CEP (courier, express, parcel) piacon végzi 9 országban összesen 15 leányvállalattal.

- Az ÖBB-hez tartozó Rail Cargo Austria (RCA) a MÁV Cargo Zrt. felvásárlásával a Deutsche Bahn és a lengyel PKP után, elszállított árumennyiség alapján a 3. legnagyobb áruszállító vasúttársasággá vált Európában, mely a további felvásárlásokkal délkelet-európai vezető pozícióra tör. A 2009-ben 2,32 milliárd euró forgalmú RCA-csoportnak szállítmányozó (Raabersped-csoport) és kombinált-forgalmi (pl. Ökombi) leányvállalatai is vannak.
- A 2009-ben 1,23 milliárd euró árbevételű, közel 1300 alkalmazottat foglalkoztató LKW Walter egy közúti fuvarozó családi vállalkozás.
- A Gebrüder Weiss a szállítványozói-logisztikai piac meghatározó szereplője Közép-Kelet-Európában. A 4500 főt foglalkoztató, 0,83 milliárd euró forgalmú családi vállalkozás 25 országban van jelen.
- Közel 2000 fős, 17 európai országban jelenlévő 0,35 milliárd eurós árbevételű szállítványozó cég a cargo-partner.
- A Hödlmayr egy 11 országban működő, 1200 főt alkalmazó gépjármű-logisztikával foglalkozó 0,19 milliárd euró árbevételű vállalkozás.

Az Ausztriában működő disztribúciós központok vezetői szerint szomszédunk legfőbb logisztikai előnye a kiváló képzésből ered, emellett megemlítik, hogy Bécsből olcsóbb a logisztika menedzselése, mint Prágából vagy Budapestről. (ABA (2010)) Megjegyezzük, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia idején a bécsi speditóri iskola/irányzat egész Európában nagy elismertségre tett szert. A szállítványozók központjai a Monarchia idején Bécsben voltak, köztük az osztrák alapítású Schenkeré is, mely a két világháború között került a német vasút tulajdonába, napjainkra pedig a világ egyik vezető logisztikai szolgáltatójává vált.

Közlekedési teljesítmények és modal split

A tonna-kilométerben (tkm) mért áruszállítási teljesítményeket a nominál GDP-vel összehasonlítva elmondható, hogy Ausztria gazdasága a legkevésbé szállításigényes, míg Lengyelországé a leginkább az.

⁸ Hasonló regionális terjeszkedést végez a német (ti. DHL), a holland (ti. TNT), a brit (ti. GLS) és a francia (ti. GLS) posta is.

⁹ 2013-ig az EU-ban az 50 gramm alatti levelek továbbításának monopóliuma is megszűnik.

Áruszállítási teljesítmények (2008)

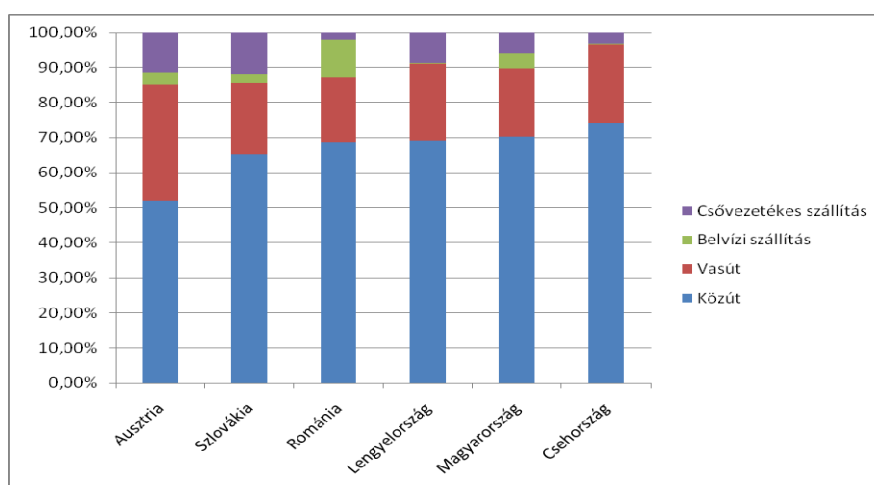
	Közút (millió tkm)	Vasút (millió tkm)	Belvíz (millió tkm)	Csővezetékes (millió tkm)
Ausztria	34,327	21,915	2,359	7,521
Csehország	50,877	15,437	0,028	2,315
Lengyelország	164,930	52,043	0,277	21,247
Magyarország	35,759	9,874	2,250	2,975
Szlovákia	29,276	9,299	1,101	5,300
Románia	56,386	15,236	8,687	1,720

Forrás: EU (2010)

A közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás (ún. modal split) rávilágít Ausztria másik, a fenntarthatóság szempontjainak előtérbe kerülésével egyre meghatározóbb előnyére: a környezetet fajlagosan leginkább terhelő és jelentős kőolajimport-függőséget okozó közúti áruszállítás részaránya közel 50%-os, míg az EU-ban ez az arány több mint 70%-os volt 2008-ban. Viszonylag magas a kombinált szállítás aránya is: az EUROSTAT adatai szerint 2008-ban 273,071 ezer egységnyi¹⁰ küldeményt továbbítottak, melynek több mint fele belföldi forgalomból származott. Összehasonlításképpen a sorrendben második Lengyelországban mindösszesen 108,410 ezer egység volt ez az érték.

8. ábra

Az áruszállítás közlekedési alágazati munkamegosztása (2008)



¹⁰ 2,3 TEU-nak (húsz láb hosszú konténer) megfelelő egység.

Forrás: EU (2010) alapján saját szerkesztés

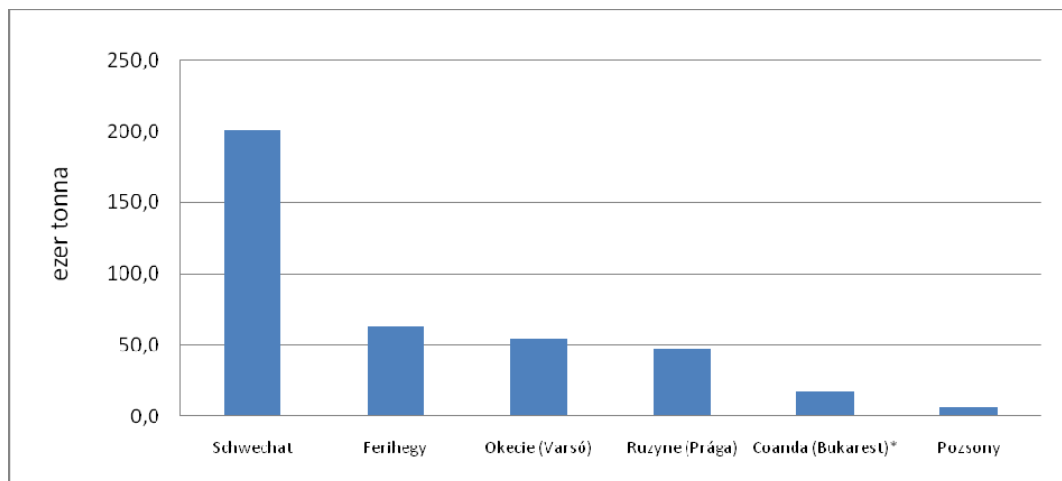
Osztrák szomszédunknak jelentős kihívást okoz az alpesi forgalom. 2008-ban az EUROSTAT adatai szerint a Brenner- és a Reschen-hágókon keresztül közúton 35,1 millió tonna, a vasúton pedig 14 millió tonna árut szállítottak.

A tranzit-áruforgalom is fontos tanulsággal szolgálhat Magyarország számára. A múlt században az osztrák területfejlesztők fő követelése az volt, hogy az autópálya-építések ne kerüljék el Tirolt, ettől várták ugyanis a gazdaság javulását. A tranzit jelentőssé válásával pedig mindent megtesznek az elkerülés érdekében. 1993-ban például megtiltották a 7,5 tonna össztömeg feletti áthaladó forgalmat.

A vizsgált országokban a legnagyobb légi cargo-forgalmat a schwechati repülőtér bonyolítja. Schwechat az ezredfordulótól közel háromszorosára növelte a forgalmát, amivel 2008-ra Európa 16. legnagyobb légi áruforgalmú repülőterévé vált, bár a vezető négyes Frankfurt, Schiphol, Heathrow, Charles de Gaulle teljesítményének csak a hetedét-tizedét adta.

9. ábra

A fővárosok repülőtereinek áruforgalma (2008)



Forrás: EU (2010), illetve repülőterek adatai (*2007-es adat)

Közlekedés és energia, légszennyezés

2007-ben a közlekedés a vizsgált országok közül Romániában és Szlovákiában a végső energiafogyasztás ötödét, míg Lengyelországban, Csehországban és Magyarországon mintegy

negyedét, Ausztriában pedig több mint harmadát adja. Az üvegházhatású gázok részesedése is közel ekkora a teljes kibocsátásból, melynek legfőbb forrása 90% körüli aránnyal a közúti közlekedés.

Érdekes összehasonlítani még a vizsgált országokban az áruszállítás által okozott negatív externáliákat.

10. táblázat

Áruszállítás átlagos negatív externáliái

€/1000 tkm	Közút	Vasút	Légi	Vízi
Ausztria	38,2	7,9	269,0	13,8
Csehország	54,7	17,6	31,6	3,2
Lengyelország	44,8	12,9	24,4	2,9
Magyarország	62,6	29,5	26,9	3,7
Szlovákia	46,3	6,5	60,6	2,9
Románia	48,0	12,9	21,2	n.a.

Forrás: IWW, INFRAS (2004), OECD (2003)

Mint a 11. táblázatból is látható, a kőolaj, melyet döntően a közúti közlekedés fogyaszt el, Románia kivételével a vizsgált országokban jelentős, egyoldalú (ti. zömmel Oroszország felé) importfüggőséget okoz.

11. táblázat

Kőolajfogyasztás, kőolajimport-függőség (2007)

	Kőolajfogyasztás (Mtoe)	Kőolajimport (%)
Ausztria	13,893	92,575%
Csehország	10,037	96,226%
Lengyelország	25,059	100,000%
Magyarország	7,608	82,652%
Szlovákia	3,850	91,314%
Románia	10,248	53,708%

Forrás: EU (2010)

Osztrák logisztikai rendszer nemzetközi mutatók alapján

A Cushman&Wakefield kétévente állítja össze Európai disztribúciós jelentését, mely a kontinens logisztikai és disztribúciós szektorának trendjeit mutatja be. A jelentés logisztikai központi országgrangsort (ti. lokációs összehasonlító mátrixot) is tartalmaz, mely a disztribúciós központok helyszínválasztásával kapcsolatban, 16 kritérium alapján 25 európai országot rangsorol. A vizsgált országok közül Ausztria a 7-9. helyet érte el, 2005-ben már Magyarország, Csehország és Lengyelország is megelőzte.

12. táblázat

Logisztikai központi országgrangsor 2001-2008

Ország	Helyezés (2001)	Helyezés (2003)	Helyezés (2005)	Helyezés (2008)	Pontszám (2008)
Belgium	1.	1.	1.	1.	8,45
Hollandia	2.	4.	3.	2.	9,54
Magyarország	10.	8.	7.	3.	9,56
Csehország	5.	5.	4.	4.	9,57
Lengyelország	7.	6.	5.	5.	9,76
Ausztria	8.	7.	9.	7.	10,81
Németország	3.	3.	6.	8.	10,82
Szlovákia	-	-	-	9.	10,85
Románia	-	-	-	13.	12,49

Forrás: Cushman&Wakefield, 2008, 2006

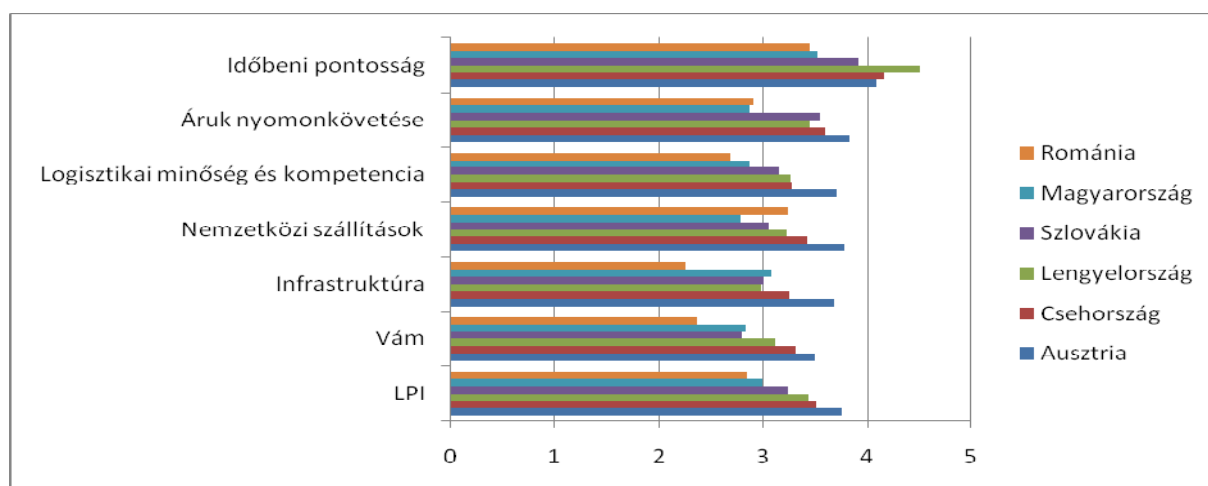
A Világbank először 2007-ben adta ki a Logistics Performance Index (LPI) jelentését, mely ötfokozatú skálán az alábbi szempontok szerint értékeli egy adott ország logisztikai versenyképességét:

- Vámkezelési folyamatok hatékonysága
- Kereskedelem és közlekedésorientált infrastruktúra (ezt szeparálták kikötőkre, repülőterekre, vasútra, közútra, raktárra, átrakókra és IKT infrastruktúrára)
- Nemzetközi szállítások szervezése

- Logisztikai szolgáltatások szakértelme és minősége (külön disztribútorok, szállítmányozók, vámügynökségek, fuvarozók értékelése)
- Áruk nyomkövetési (tracking&tracing) képessége
- A menetrend és várt időn belül a címzettet elérő szállítmányok gyakorisága

Bár Ausztria a vizsgált országok közül a legjobb helyezéssel bír, 2007-hez képest jelentősen (14 hellyel) visszaesett a rangsorban.

3. ábra
LPI és részindexei (2010)



Forrás: Világbank alapján saját szerkesztés

A vállalati működés 10 alrangsorának (cégalapítás, építési engedélyezési eljárások, munkaerő-szabályozás, tulajdonjog-nyilvántartás, hitelhez jutás, befektetők védelme, adófizetés, nemzetközi kereskedelem, szerződésben foglaltak érvényesítése, vállalkozás megszüntetése) összesítéseként kialakított Doing Business Index (DBI) az egyes komponenseken belül országonként konkrét, számszerűsített mutatók alapján értékeli a szabályozás minőségét, a szabályozottság szintjét. A DBI két komponense kapcsolható közvetlenül a logisztikához, bár a vállalkozásokat mindennapos működésük során természetesen a többi nyolc is érinti.

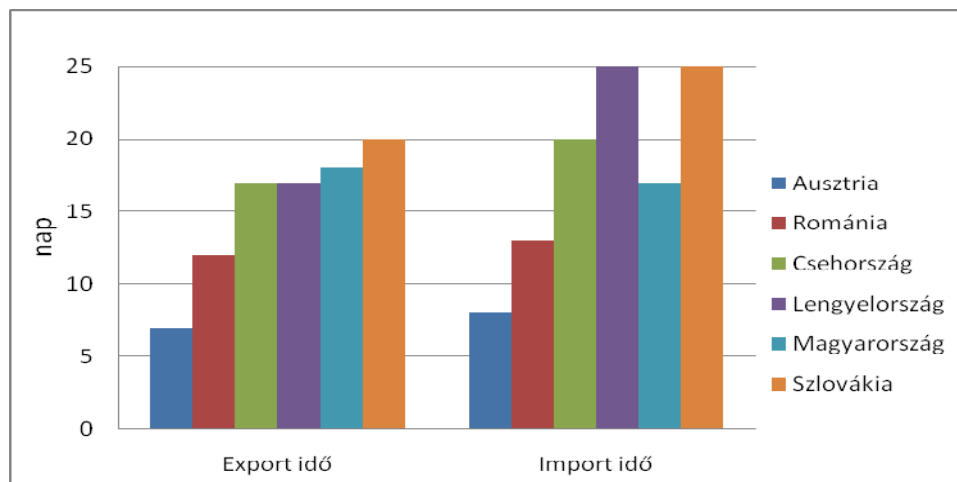
- A nemzetközi kereskedelemben egy 20 lábás teljes rakományú konténer a gyár és az adott ország által legjellemzőbben használt el-/behajózási tengeri kikötő közötti eljuttatásához szükséges dokumentumok számát, idő- és költségigényét mérik külön az exportnál és külön az importnál. Az importáló és exportáló egy hazai tulajdonú, korlátolt felelősségű

vállalkozás, amely az adott ország legnépesebb településén működik, és árbevételének több mint 10%-a származik exportból.

- Az építési engedélyezési eljárásoknál az adott ország legnépesebb településének elővárosi részében, közúti kapcsolattal rendelkező telken zöldmezős beruházással felépítendő 1300 m²-es általános célú raktár engedélyezési eljárásainak számát, idő- és költségigényét vizsgálják.¹¹

4. ábra

Árueljuttatás ideje az adott ország által leggyakrabban használt tengeri kikötőbe/-ből (2009)



Forrás: www.doingbusiness.org alapján saját szerkesztés

Az ábrából látható, hogy a tengerparttal nem rendelkező Ausztria „mintavállalkozásának” áruja 2009-ben export esetén 7, import esetén 8 nap alatt érte el a tengeri kikötőt/megrendelőt, ami a vizsgált országok átlagánál 1-1,5 héttel gyorsabb. Ez napjaink felgyorsult világában jelentős versenyelőnyt jelent az érintett vállalkozás számára. Bár külön nem szerepeltetjük, a vizsgált országok közül az osztrákoknál volt szükséges a legkevesebb dokumentum (exportnál 4, importnál 5 fajta) e két árueljuttatási folyamathoz.

A raktárépítéshez szükséges eljárások számát és együttes időigényét az alábbi táblázat mutatja. Itt Ausztria előnyeként a viszonylag kis számú eljárás emelhető ki, melynek időigénye a vizsgált országok közül a második legrövidebb.

¹¹ A módszertan számos egyéb feltételezést is tartalmaz, például azt, hogy a kivitelező építőipari cég 100%-ban hazai és magántulajdonú korlátolt felelősségű, legalább 60 alkalmazottja van, a raktárhoz elektromosenergia, víz-, szennyvíz- és vezetékestelefon-kapcsolat is kiépítésre kerül.

8. táblázat

Raktárépítéshez szükséges eljárások száma és időigénye (2009)

	Eljárások száma (db)	Eljárások időigénye (nap)
Ausztria	14	191
Csehország	36	150
Lengyelország	31	204
Magyarország	30	308
Szlovákia	17	243
Románia	13	287

Forrás: www.doingbusiness.org alapján saját szerkesztés

Zászlóshajó-programok

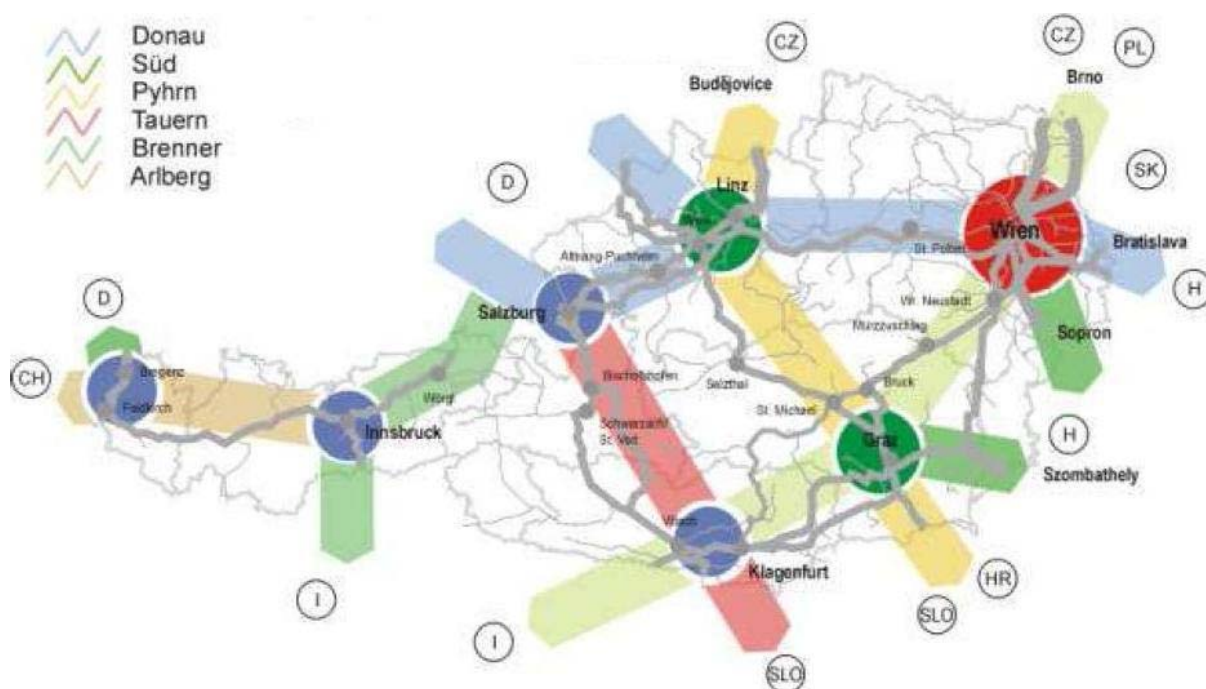
Közlekedéspolitikai

Ausztria közlekedési mestertervét (GVP-Ö) 2002-ben fogadták el. A GVP-Ö gyakorlatilag egy hosszútávú infrastruktúra-fejlesztési tervnek tekinthető, mely Ausztria fő korridorjaira és hubjaira¹² koncentrál:

- Duna-folyosó (Németország-Passau/Salzburg-Linz-Bécs-Szlovákia/Magyarország)
- Déli vagy Balti-Adria-folyosó¹³ (Csehország-Bécs-Graz-Villach-Olaszország)
- Brenner-folyosó (Németország-Salzburg-Villach-Szlovénia)
- Pyhrn-folyosó (Csehország-Linz-Graz-Szlovénia)
- Arlberg-folyosó (Innsbruck-Feldkirch/Bergenz-Svájc)
- további útvonalak (Bécs-Sopron, Graz-Szombathely, Begenz-Ulm/München)

5. ábra

Ausztria fő közlekedési folyosói



Forrás: www.bmvit.gv.at/en/index.html

¹² Bécs, Linz, Salzburg, Innsbruck, Feldkirch/Bergenz, Graz, Klagenfurt/Villach

¹³ Vasúton Pontebba-folyosónak hívják

A részben az úthasználati és vasúti pályahasználati díjakból fedezett, összesen 45,1 milliárd eurós forrású¹⁴ (ennek 66,30%-a vasútra, 33,26 közútra) program a következő területekre koncentrálnak:

Közúton:

- alagútbiztonság (a forgalom szétválasztása párhuzamos alagútfúrással)
- Szomszédos országokkal való kapcsolat
- a West-Autobahn felújítása és bővítése
- a Süd-Autobahn kiterjesztése
- Bécsnél kapacitásbővítés
- Pyhrn-folyosó

Vasúton:

- Bécs-Wels szakasz négyvágányúsítása
- Déli folyosó kibővítése
- Brenner-folyosón új vonal kifejlesztése
- Bécs intermodális vasúti kereszteződés
- Alagútbiztonság

Úthasználati-díjrendszer

A 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművek úthasználati díját 2004. január 1. óta teljesen elektronikus úton szedik be Ausztriában. (3,5 tonnáig továbbra is matricás rendszer van.) A rendszernek köszönhetően többé nem szükséges megállni, illetve nem kell egy bizonyos sávot használni az autópályadíj levonási folyamata alatt. A rendszer nagyon egyszerűen működik. Két, a gépjárművezető számára látható komponensből áll: a díjellenőrző kapukból és a járműkészülékekből, az ún. GO-Box-okból, melyeket kötelezően a gépjárműben kell tartani. A GO-Box kb. akkora, mint egy cigarettásdoboz, s a gépkocsiból gondoskodik az úthasználati díj beszedésének kifogástalan lebonyolításáról. A szélvédő belsejére erősített kicsi készülék és az ellenőrző kapuk mikrohullámok¹⁵ segítségével tartják fenn a kapcsolatot egymással, mialatt a díjfizetési kötelezettségű gépjármű áthalad a kapu alatt. Úthasználati díjat 2178 kilométeren kell fizetni.

¹⁴ Összehasonlításképpen a 2007-2013-as Közlekedés Operatív Program (KözOP) forrása 7,1 milliárd euró

¹⁵ A mikrohullámú vagy DRSC rendszer fedélzeti egysége relatíve olcsó, de a díjellenőrző kapuk kiépítése drága, és csak a kapu körzetében alkalmas jelzőre. A másik GPS/GSM-alapú, egyelőre csak Németországban és Szlovákiában használt rendszerrel a fedélzeti egységek drágábbak, viszont a kapcsolódó egységek kiépítése nem igényel akkora forrást és területi korlátja sincs.

Magát a díjtételt kétfajta módon számolják el: vagy az ASFINAG Maut Service GmbH adatközpontja tárolja az elszámolás adatait, és az ügyfél az úthasználati díjat utólagosan, az általa megválasztott fizetési módnak megfelelően egyenlíti ki – bank- vagy üzemanyagkártya segítségével, vagy pedig a díjtételt közvetlenül abból a követelésből könyvelik le, amelyet a GO-Box tárol.

A gépjárműkészülék – avagy GO-Box – mérete: 110 x 66 x 27 mm, súlya csupán kerekén 100 gramm. A készüléket egyszeri kezelési költség fizetése (5 euró bruttó, 20 % ÁFA) ellenében kölcsönzik ki. A GO-Box-ok értékesítésére elsődlegesen az Ausztriában és az ezzel szomszédos országok határai mentén található közel 200 GO-értékesítőhelyen kerül sor.

A világszerte bevált mikrohullámú technika minden felhasználójának könnyen kezelhető és egyszerű rendszert garantál. Ezt a teljesen elektronikus úton működő úthasználatidíj-rendszert az állami tulajdonú ASFINAG Maut Service GmbH állította fel. Ez egyébként a világ első olyan átfogó multilane free-flow úthasználatidíj-rendszere, amelyet üzembe helyeztek. Az itt használt mikrohullámú technológia 28 országban került már sikeresen bevetésre, és folyamatosan továbbfejlesztik. A rendszer lényeges elemeit az osztrák útdíjtechnológiai specialista, a Kapsch TrafficCom szállította.

9. táblázat

Osztrák úthasználati díjak tehergépkocsiknak (2010)¹⁶

€/km (Ft/km)		Tengelyek száma		
		2 tengelyes	3 tengelyes	4 tengelyes
A motor európai emissziós sztenderdek szerinti besorolása	EURO VI	0,1440 (40)	0,2016 (56)	0,3024 (85)
	EURO IV-V	0,1540 (43)	0,2156 (60)	0,3234 (91)
	EURO 0-III	0,1760 (49)	0,2464 (69)	0,3696 (103)

Összehasonlításképpen az EU Eurovignette-irányelve alapján úthasználati díjként, a megtett távolságot nem mérő rendszerekben (pl. Magyarországon) egy napra maximálisan 11 eurót lehet a nehéztehergépjárművekre kivetni. Egy tehergépjármű 11 euróból Ausztriában legfeljebb 76,4 km-t tehet meg, míg Magyarországon akár a közel 400 km-es Hegyeshalom-Nagylak távolságot is, melyet a hazánkat tranzitként használók nagyrészt megállás nélkül teljesítenek.

¹⁶ ÁFA nélkül.

Duna hajózhatósági akcióterv

2010 őszén indul az a tízéves, 250 milliós projekt, mely a Duna osztrák szakaszának még nem szabályozott Bécs alatti részén csökkenti a folyó mélyülési sebességét. A magyarországi és a németországi (Straubig-Vilshofen) szakasz mellett jelenleg ez akadályozza leginkább a dunai hajózást. A többlépcsős folyami projekt (FGP) által érintett Bécs-Pozsony szakasz szabályozásának egyik nehézsége, hogy egy nemzeti park részét képi.

Brenner bázisalagút

Innsbruck és Fortezza között jelenleg építés alatt áll egy 55 km-es vasúti alagút. A 2025 végére befejezni tervezett, 2006-os árakon közel 6 milliárd euróba kerülő projekttel kapcsolatban eddig a próbafúrások történtek meg. Ehhez hasonló megaprojekt még kettő van Európában: a Lyon és Torino közötti vonalon épülő alagutak (53,1+12,2 km) és az 57 km-es Gotthard bázisalagút.

Kombinált fuvarozás ösztönzése

A Kombinált Árufuvarozás Innovációs Program célja a közútról a környezetbarát szállítási módokra való áttérítés ösztönzése, illetve a közúti szállítás bővülési ütemének mérséklése. A 2014-ig meghosszabbított program keretében a kombinált fuvarozáshoz, illetve az átrakáshoz szükséges létesítményekre vagy mobil eszközök beszerzésére, illetve megvalósíthatósági tanulmányok készítésére lehet pályázati forráshoz jutni. A támogatás mértéke az áttérítés mértékétől függ, de az elszámolható költségek legfeljebb 30%-a, tanulmányoknál pedig 50%-a lehet. A maximális támogatás 800 ezer euró lehet. A program évi kerete 3 millió euró.

Az osztrák állam a vasúti pályahasználati díjakból származó bevételek által nem fedezett költségek ellentételezésére hozzájárulást fizet az ÖBB-Infrastruktur AG-nek a pályahálózat működésének, illetve fenntartásának biztosítása érdekében. Ennek keretében finanszírozza az állam a kombinált fuvarozást szolgáló terminálok működtetését is.

Az intermodális átrakó-létesítmények (terminálprogram) támogatási programja keretében átrakó-berendezések létesítéséhez, illetve bővítéséhez lehet támogatásért pályázni, aminek célja a vasúthálózathoz, illetve a belvízi szállításhoz való hozzáférés javítása. A támogatás mértéke min. 11 éves működtetés vállalása esetén max. 50%, min. 5 év esetén max. 20% lehet.

A megfelelő nagyságú és minőségű kombinált szállítási kapacitás biztosítása érdekében az osztrák állam éves szerződés keretében átalánytámogatást biztosít a vasúttársaságoknak, amelynek mértéke a szállítmány nagyságától, illetve a vasúton megtett távolságtól függ.

A 2013-ig meghosszabbított kombinált szállítási Duna-pilotprogram keretében támogatás kapható az innovatív vonali kombinált szállítási teljesítmények kiépítése esetén. A támogatás az elszállított fuvarozási egységek számától, illetve méterétől függ, de min. 25 kilométert kell megtenni a Duna osztrák szakaszán. A megvalósíthatósági tanulmányok max. 50%-ban támogathatók.

Ausztria egyéb eszközökkel is ösztönzi a kombinált forgalmat:

- Azok a tehergépjárművek, amelyek az adott hónapban kizárólag kombinált szállítási célt szolgáló tevékenységet végeznek a terminálra/-ról való konténer- vagy egyéb felépítmény szállítása keretében, mentesülnek a tehergépjármű-adó megfizetése alól.
- Azok a tehergépjárművek, amelyek belföldi viszonylatban RoLa-t¹⁷ vesznek igénybe, illetve a félpótkocsijukat kíséretlen kombinált forgalomban szállítatják, minden egyes vasúti szállítási alkalom ellenében 15%-os kedvezményt kapnak a tehergépjármű-adóból, az éves adókötelezettségük összegének mértékéig.
- Ausztriában alapesetben a tehergépjárműnek megengedett legnagyobb összömege legfeljebb 40 tonna lehet, de a kombinált fuvarozás keretében a terminálra/-ról szállító járművek esetében 44 tonnáig terjed e határ.
- A határon átnyúló kombinált szállítást végző járművek terminálhoz irányuló forgalma, az EU-előírások figyelembevételével, liberalizálva van.
- Bizonyos terminálokhoz vezető közlekedési folyosók használatához a RoLa-hoz tartó járműveknek nem kell bilaterális engedéllyel rendelkezniük.
- A kombinált szállítást végző járművekre nem vonatkozik a kamionstop bizonyos vasútállomások, illetve kombiterminálok 65 kilométeres körzetében való mozgás esetén.
- A 7,5 tonnánál nagyobb összömegeű, kombinált szállítást végző járművekre nem vonatkozik az éjszakai közlekedési korlátozás bizonyos, határátkelőkhöz vezető útvonalakon.
- A RoLa-n töltött idő a járművezető pihenőidejének számít.

¹⁷ Gördülő országút (Rollende Landstrasse)

Iparvágány-fejlesztés ösztönzése

A 2007-2012-es iparvágány-fejlesztési program célja a háztól házig való vasúti szállításban megvalósuló beruházások ösztönzése, amelyek hozzájárulnak a környezet védelméhez, illetve a közlekedésbiztonság javításához.

Támogatásban azon létesítmények és berendezések beszerzése részesülhet, amelyek kizárólag és közvetlenül az iparvágány üzemeltetését és forgalmának lebonyolítását biztosítják (pl. vágányok és tartozékaik, rámpák, rakfelületek és világítóberendezések kiépítése, daruk, targoncák, be- és kirakó-berendezések, vasúti jármű-mérlegek és járművek beszerzése).

A program éves kerete 15 millió euró. Az egyes projektek elszámolható költségének max. 50%-át teheti ki a támogatás. A támogatás összege iparvágány-karbantartás esetén legfeljebb 1,5 millió euró, korszerűsítés és bővítés esetén max. 2,5 millió euró, új iparvágány építése esetén max. 3 millió euró lehet. A támogatás összege min. 15 ezer euró lehet. A támogatott cégnek öt éven át szerződéses kötelezettséget kell vállalnia az iparvágányon keresztül egy bizonyos mértékű szállítási volumen elérésére.

A támogatási program sikerét, illetve az igényt jól mutatja, hogy 1995-2004 között 70 millió euró állami támogatás (7 millió euró/év) került kifizetésre, amelynek köszönhetően 200 millió euró magánérs iparvágány beruházás történt (20 millió euró/év). Az iparvágányokon keresztül bonyolított szállítás volumene 35%-kal nőtt. A cégek évi 40 millió tonna áru iparvágányon keresztül való szállítására vállaltak kötelezettséget.

A támogatásnak is köszönhető, hogy Ausztriában több mint 1100 iparvágány van, ami az ÖBB hálózatára vetítve 0,2 darabot jelent km-enként. Összehasonlításként megemlítendő, hogy Magyarországon 0,08 ez az érték, míg Németországban 0,11, Svájcban pedig 0,46. Ugyancsak kiemelendő, hogy Ausztriában az iparvágányokon rakodják a vasúton elszállított árutömeg 68%-át.

Egyéb elképzelések

Az osztrákok sem nélkülözik a nagyívű terveket, melyekből négyet mutatnánk be megjegyezve, hogy ezek kezelésénél a gazdaságossági, megtérülési szempontokat igen erősen figyelemmel kísérik:

- Csaknem 100 éves a Duna és az Adriai-tenger összeköttetésének ötlete. A közel 700 km-es Trans Alpine az Inn-Adige-Garda tó-Mincio-Pó útvonalon haladó, egy 78 km-es (Innsbruck-Gargazon között) csatornaalagutat is magába foglaló projekt, amelyet legutoljára tavaly vizsgált a Tirol-Adria Ltd., mely elkészítette az összeköttetés terveit. (Bencsik (2009))
- Közel 50 éves az Alpok alá tervezett személy- és teherkonténereket továbbító csőposta ötlete, melyet az osztrák mérnökök az ezredforduló után vizsgáltak meg ismét. Az egyes becslések szerint 15-20 milliárd euróba kerülő Talpino függősínes vagy légpárnás változatban működne.
- A záhonyi fejlesztések miatt Magyarországon is viszonylag nagy visszhangja volt a Kassa-Pozsony-Bécs széles nyomtávú vasútvonal kiépítéséről szóló tanulmánynak. A 432 km-es, közel 4 milliárd euróba kerülő projektet 2017-ig szeretnék megépíteni, bár az új szlovák kormány kihátrálna a projektből.
- Az 1854-ben épült, 1998-tól a világörökség részét képző Semmering vasút forgalmának enyhítésére kezdték tervezni (pl. geológiai, hidrológiai mérésekkel) a Gloggnitz és Mürrzuschlag közötti Semmering bázisalagutat. E tervet válthatja ki a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vonal, ahol a viszonylag sík terepen jelentős energia-megtakarítás lesz elérhető.

Intézményrendszer

Az osztrák közlekedés-logisztika állami és magán intézményrendszere struktúrájában nem különbözik jelentősen a magyarországitól.

- Az állami intézményrendszeren belül hazánkkal összehasonlítva a nagyobb stabilitás emelhető ki:
 - A Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium (BMVIT) a közlekedés fő felelőse Ausztriában, melyet jelenleg Doris Bures¹⁸ vezet.
 - A vámkérdésekért a Pénzügyminisztérium a felelős.
 - A közlekedési infrastruktúra fejlesztése és működtetése az alábbi cégekhez kötődik (ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, via donau), a beruházás-ösztönzés pedig az ABA-hoz.

¹⁸ Ő a 19. közlekedési miniszter 1945 óta. Magyarországon az elmúlt húsz évben 14 volt.

- A magán szakmai szervezeteknél talán a legjelentősebb eltérés a magyarországitól a szervezetek lényegesen kisebb számában található. A fő szervezetek: logisztikai (BVL), szállítmányozói (ZV), fuvarozói (AISÖ) és árutulajdonosi (ASC) szervezetek.

Magyar gazdaságba átültethető elemek

Az osztrák logisztikai rendszer véleményünk szerint két tengely mentén szolgálhat tanulsággal a magyar gazdaság számára: a fenntartható/zöld közlekedés-logisztika ösztönzése terén, illetve a régiós logisztikai központi szerep megszerzésénél.

Fenntartható/zöld közlekedés-logisztika ösztönzése

Az osztrákok környezettudatossága a közlekedés-logisztika területén is megmutatkozik, melynek a kőolajimport-függőség csökkentése és az egyre erősödő klímavédelmi előírások miatt van jelentősége. Az EU 20-20-20-as klímacélkitűzései közül a közlekedés számára a legnagyobb kihívást az üvegházhatású gázok 1990 és 2020 közötti 20%-os csökkentése okozza. Bár egyelőre a kvótakereskedelemben a közlekedés csak részben és közvetetten érintett (ti. az elektromosenergia-használat révén a vasút), de a tervek szerint a légi közlekedés hamarosan a hatálya alá kerül. Úgy véljük, hogy az osztrák kormányzat a fenntartható/zöld közlekedési-logisztikai rendszert négy összehangolt és részletekbe menően kidolgozott eszköz kombinációjaként éri el:

1. Kevés kivétellel a 7,5 tonna össztömeg feletti járművekre Ausztriában az Európában szokásos hétvégi¹⁹ és az ünnepnap mellett 22 és 5 óra között általános éjszakai²⁰ közúti forgalmi tilalom van. Emellett számtalan helyi közlekedési korlátozás is él. Megemlíthetjük továbbá az osztrákok által korábban alkalmazott ún. ökopontrendszert is. Ez gyakorlatilag külföldi nehézgépjárművek forgalmát azzal korlátozta, hogy az európai országoknak egy szennyezőanyag-kibocsátási pontértékben kifejezett limitet adtak, amelyet évente Ausztriába bevihettek.
2. Az osztrák használatarányos útdíjrendszer lehetővé teszi, hogy a nehéz-tehergépjárművek által megtett távolság mérésével az általuk okozott (externális) költségek is érvényesíthetőek legyenek az infrastruktúra-használati árakban. Mérésre alkalmas rendszer hiányában az EU-szabályozás egy napra maximálisan 11 eurót enged kivetni, ami az esetek döntő többségében az okozott károkat nem fedezi. A használatarányos útdíjrendszer mellett az osztrák állam a vasút áru fuvarozásra történő használatát azzal is ösztönzi, hogy a vasúti pálya működtetési és karbantartási költségeinek több mint 70%-át kiszámítható és stabil módon finanszírozza. Mindez az osztrák vasúti pályák állapotán is jól érzékelhető.

¹⁹ Szombaton 15-től vasárnap 22 óráig.

²⁰ A zöld "L" betűs jelzőtáblával ellátott csendes járművek, amennyiben megfelelő igazolással rendelkeznek, legfeljebb 60 km/h (helyenként 80 km/h) sebességgel éjszaka is közlekedhetnek.

3. A hosszú távú közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztési politikában a vasút előnyt élvez, amit nem csak szóban, hanem a gyakorlatban is érvényesítenek (a GVP-Ö forrásainak kétharmadát fordítják erre), illetve a meglévő hálózat fenntartására különös figyelmet fordítanak.
4. A kombinált fuvarozás és az iparvágány-fejlesztés ösztönzése.

Régiós logisztikai központi szerep megszerzése

A régiós logisztikai központi szerep megszerzése az előzőekkel ellentétben sajnos nehezen fogható meg. Ennek érdekében tett vélhetően sok apró és kevésbé látványos lépést nem, csak az eredményeit (pl. RCA terjeszkedése, a bécsi repülőtér regionális hubbá válása) lehet érzékelni. Úgy gondoljuk, hogy az osztrák közlekedési-logisztikai rendszerből a magyar gazdaság(politika) számára az alábbiak megfontolandók:

1. Intézmények és vezetőik, szakértőik stabilitása, a (magán) szakmai szervezeteknél azok viszonylag alacsony száma.
2. Hosszú távú, nem partikuláris érdekek szerinti közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztés.
3. A közlekedési-logisztikai rendszert érintő lépések (pl. privatizációk) hosszú távú stratégiai szintű átgondolása, tabukérdések (pl. Duna-szabályozása) létrejöttének elkerülése.

Hivatkozások

- ABA (2010): Austria. Logistics Just in Time.
www.investinaustria.cn/userfiles/file/brochures/logistics_e_Juni09_10700_EN.pdf Letöltve: 2010. július 16.
- Bacsik Ferencné (2009). Iparvágányok üzemeltetési és jogi előírásai.
www.magyarkozlekedes.hu/images/stories/2009/Vasuti_trening/Bacsik_Ferencne_Iparvaganyok.pdf . Letöltve: 2010. augusztus 26.
- Bencsik Attila (2009): Hajók az Alpokon keresztül. in: Navigátor (2009), Vol. 17., No. 4., p. 41.
- BMVIT (2002): Generalverkehrsplan Österreich 2002. Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm. www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvk.pdf.
Letöltve: 2010. július 16.
- CBRE (2009): Piaci jelentés. Budapesti ipari ingatlanok. 2009. IV. negyedév
- CBRE (2010a): Big Box Poland. Industrial Market View Q1 2010.
- CBRE (2010b): MarketView. Big Box Slovakia Q1 2010.
- CBRE (2010c): MarketView. M² Big Box CR Q1 2010.
- Cushman&Wakefield (2008a): European Distribution Report 2006.
- Cushman&Wakefield (2008b): European Distribution Report 2008.
- DG TREN (2005): Integrated Services in the Intermodal Chain. Final Report Task D: “Improving Quality of Intermodal Terminals”.
http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/2006_04_26/doc/2006_03_31_logistics_consultation_task_d_en.pdf Letöltve: 2010. július 22.
- Erdősi Ferenc (2000): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó, Budapest.
- EU (2010): Energy and Transport in Figures, 2010.
http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm. Letöltve: 2010. július 21.
- IWW, INFRAS (2004): External costs of transport. Update study.
- Macher F. (2009): Piaci helyzet Európában. Rail Cargo Austria, úton a piacvezető pozíció felé.
www.magyarkozlekedes.hu/images/stories/2009/Rendezveny/Szallitmanyozas/friedrich_macher_europai_tendenciak.ppt Letöltve: 2010. július 27.
- OECD (2003): External costs of transport in Central and Eastern Europe.
- ÖBB Infrastruktur (2008): Semmering Base Tunnel.
www.oebb.at/infrastruktur/en/Servicebox/Brochures_and_Folders/2008_08_FSBT_en.pdf
Letöltve: 2010. augusztus 10.
- Dr. Rechnitzer János szerk. (2009): A Duna a magyar területfejlesztésben. Kézirat, Budapest.
- World Bank (2010): The Logistics Performance Index and Its Indicators.
www.worldbank.org/lpi. Letöltve: 2010. július 22.
- World Bank (2007): The Logistics Performance Index and Its Indicators. Letöltve: 2010. július 22.

Internetes források:

<http://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/ausztria-egyesitheti-a-trianonban-szetszabdalt-vasuti-halozatot-318389>

http://kotottpalya.blog.hu/2010/06/24/szlovakia_kiszallna_a_szeles nyomtavu_ orosz_ vasuti_projektbol

www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/vonzobb-lesz-a-szallitas-fejleszt-ausztria-322909

<http://www.nit.hu/index.php?sess=&esemeny=hirkattint&esemenykod=NiT%20-%20%C11tal%20E1nos%20h%EDr%20h%EDr%20-%20Ausztriai%20k%F6zleked%20E9si%20korl%20E1toz%20E1sok>

www.fareastlandbridge.com

www.origo.hu/nagyvilag/20030726csoposta.html

www.magyarkozlekedes.hu/index.php/europai-unio/7389-szallitmanyozasi-kartell-ausztriaban

www.airportbratislava.sk

www.colliers.hu

www.lkw-walter.hu

www.post.at

www.cargo-partner.com

www.hoedlmayr.com

www.bmvit.gv.at/en/index.html

<http://english.bmf.gv.at>

www.bvl.at

www.spediteure-logistik.at

www.aisoe.org