

## **A közös közlekedéspolitikai irányelvek, a magyarországi áru fuvarozás helyzete**

**Lilingerné Zsemkó Judit Zsófia**

Vállalkozásfejlesztés, Mesterképzés, Levelező

Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdasági Intézet, Befektetési, Pénzügyi és Számviteli Tanszék

*Belső témavezető:* Dr. habil. Hágen István Zsombor, tanszékvezető egyetemi docens, Befektetési, Pénzügyi és Számviteli Tanszék

A diplomadolgozatomban részletesen vizsgáltam, hogy a szállítási szektor – különösen a szállítmányozás – mikrogazdasági és makrogazdasági hatásai elsősorban a gazdasági folyamatok hatékonyságát és a nemzetközi versenyképességet befolyásoló tényezőként értelmezhetők. Bemutatom, hogy az áruszállítás csökkenő volumene, különösen azok GDP-hez viszonyított mértéke, hazai és európai szinten egyaránt figyelemmel kísérhetők. Az áruszállítás volumene jelenleg csökkenő irányt képvisel. Az áruszállítás területén kisebb a piaci igény, ezzel arányosan a piaci verseny a szektor résztvevői között élesebb, melyet a kutatásomban részvevő interjúalanyok is megerősítettek. Részletesen tárgyalom az európai uniós áruszállítási módokat és azok megoszlását, külön kitérve a magyarországi helyzetre, továbbá összehasonlítom a régió többi országa, így a Visegrádi Együttműködés államai és Ausztria adatait. A statisztikai adatok alapján kimutatható, hogy a közúti szállítási mód folyamatosan emelkedik a többi áruszállítási móddal szemben, mialatt az áruszállítási volumen csökken, ezzel is alátámasztva a kiélezett piaci versenyt a közúti áruszállítás területén.

Ezen túlmenően a dolgozatomban foglalkozok az európai uniós közlekedéspolitika aktuális irányelveivel, melyek közül három fő témakörben részletesen is kutatok. Az első ilyen irányelv az intermodális szállítás, mely a közúti teherforgalom károsanyag-kibocsátásának csökkentését célzó lehetőségként jelenik meg az uniós törekvések között, és jelenleg is csupán kezdeti szakaszban van. Vizsgálom továbbá a zéró emissziós tehergépjárművek számának alakulását. A statisztikai adatokból kiderül, hogy a zéró emissziós tehergépjárművek darabszáma emelkedést mutat ugyan, de amennyiben összevételre kerül a teljes tehergépjármű állománnyal, látható a teljes állomány minimális részét érinti. Ezzel összefüggésben megvizsgáltam a tehergépjárművek átlagos életkora változását hazai és nemzetközi szinten egyaránt, mivel minél régebbi egy tehergépjármű, a környezeti terhelése annál magasabb.

Ugyancsak vizsgálom az útdíjakat és az azokra épülő egyéb terheket, környezetvédelmi intézkedéseket, mellyel szintén az intermodalitás irányába terelik az áruszállítási tevékenységet. Az Európai uniós tagállamok saját hatáskörükben szabályozzák az útfizetési rendszereiket, ezért az útdíjak rendszere eltérő. Összevetésre került a fizetendő útdíj Magyarország a V4 Együttműködés és Ausztria tekintetében, és kimutatható, hogy a magyarországi útdíjrendszer a vizsgált országok között a legdrágább. Pozitív példaként bemutatom a szlovákiai és cseh útdíjrendszerben elérhető kedvezményrendszert.

A dolgozat utolsó részében bemutatom az eddigiekben ismertetett szakirodalmi témákon alapuló saját kutatásaim eredményeit és értékeléseit. Külön kiemelem, hogy a jelenlegi helyzetben az intermodális mobilitás még kezdeti szakaszában jár, amit az interjúalanyok tapasztalatai is alátámasztanak: jelenleg a vállalkozások elsősorban a piaci versenyhelyzetben a stabilitás és a megmaradás kérdéseire összpontosítanak, nem foglalkoznak aktívan az intermodális szállítás lehetőségeivel. A kutatásban résztvevő magyarországi kis és középvállalkozások jelenleg nem érdekeltek az intermodalitás felé mozdulásnak, és piaci nyomás sem irányítja őket az e felé mozdulásban.

Kiemelten foglalkozom a környezetvédelmi szempontból kedvező, zéró emissziós tehergépjárművek elterjedési lehetőségeivel. Megállapítható, hogy az uniós irányelv által kitűzött cél, miszerint 2050-re szinte minden gépjármű zéró emissziós lesz, az általam megkérdezettek szerint irracionális. Egy ilyen gépjármű beszerzését nem tudják kigazdálkodni, jelenleg a szállítási költségek 1%-os emelkedését sem tolerálja a piac, még úgy sem, hogy ezzel a fenntarthatóságnak való megfelelés lenne a cél. A zéró emissziós tehergépjárművek számának növekedése nem várható.

Vizsgálom továbbá egy esetleges útdíjkedvezmény bevezetésének hosszabb távú hatásait a költségvetésre és a piaci szereplőkre, külön kiemelve, hogy bár rövid távon bevételkieséssel járhat, a hosszabb távú gazdasági és környezeti előnyök – mint például a vállalkozások innovációs hajlandóságának növelése és az ökológiai lábnyom csökkentése – messze felülmúlhatják ezeket a kezdeti terheket. Javasoltam, hogy a kedvezmények kialakításakor figyelembe kell venni több szempontot, a hatékony támogatási mechanizmusok kialakítása érdekében.