

Dr. Tóth Bálint nyá. mk. ezredes¹

A MAGYAR HONVÉDSÉG ÉS A SZÖVETSÉGES ERŐK LOGISZTIKAI TÁMOGATÁSI FELADATAI VÉGREHAJTÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT TERÜLETÉN VÉGBEMENŐ VÁLTOZÁSOK TÜKRÉBEN

Napjainkban, mind a biztonságpolitikai és honvédelmi alapelvek, a katonapolitikai koncepció, mind a honvédelemmel, a polgári védelemmel és katasztrófavédelemmel kapcsolatos jogszabályok előtérbe helyezik a polgári erőforrások szerepét az ország védelmi feladatainak és szövetségi kötelezettségeinek teljesítésében.

Mindez természetesnek is mondható, mivel országunk biztonsága minden magyar állampolgárnak, és az ország területén működő jogi személynek és jogi személyiséggel bíró szervezetnek, intézménynek, szervezetnek alapvető létérdeke, és ennek érdekében a szükséges védelmi feladatoknak eleget tenni kötelezettsége.

Ezen törekvéseknek ugyanakkor esetenként ellentmondanak, illetve nehezítik a honvédelmi feladatokkal és kötelezettségekkel kapcsolatos jogi szabályozások területén érezhető liberalizáció, a piacgazdaság növekvő szerepének hatása a gazdasági tevékenység egészében, a gazdálkodó szervezetek struktúrájában permanensen végbemenő változások.

Fokozatosan csökken az államigazgatás rendszerében közvetlenül irányítható (központi irányítás alá tartozó), a védelmi feladatok logisztikai támogatását megvalósító gazdálkodó szervezetek száma és bonyolultabbá válik ezen szervezetek védelmi feladatokba történő bevonásának lehetősége. Emellett folyamatosan apadnak az állami beavatkozás forrásai, ezáltal felszámolásra kerülnek és megszűnnek a korábban biztosított „hadiipari” kapacitások. Mindezek együttesen arra kényszerítenek bennünket, hogy kritikusan felülvizsgáljuk a polgári erőforrások védelmi feladatokra történő bevonásának lehetőségét.

Előadásomban arra kívánom a védelmi feladatok teljesítéséért felelős katonai és polgári szakemberek figyelmét felhívni, hogy ezen – megítélésem szerint, az ország védelmének tervezésére és biztosítására – negatívan ható tendenciák miatt, már nem alkalmazhatók a korábban általánosan elfogadott gazdaságmozgósítási, tartalékolási és biztosítási elvek, egyes területeken – így például a különösen a közlekedési ágazatnál – pedig konkrétabb védelmi igénytámasztások, elvárások szükségesek. Ezek szolgálhatnak csak alapul az infrastruktúra védelmi képességeinek – ezáltal szolgáltatási képességeinek – növeléséhez, a védelmi igényeknek a Nemzeti Fejlesztési Terv keretében történő érvényesítéséhez, a rendelkezésre álló források ésszerű felhasználásához.

Kezdeném azzal, hogy a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény (továbbiakban: Hvt.) korrekten meghatározza, hogy:

1. § (1) A honvédelem nemzeti ügy. (2) A Magyar Köztársaság a nemzeti és szövetségi védelmi képességének fenntartásában és fejlesztésében a saját erejére: nemzetgazdaságának erőforrásaira, a Magyar Honvédség (a továbbiakban: Honvédség) felkészültségére és elszántságára, a rendvédelmi és más szervek közreműködésére, illetőleg

¹ a hadtudomány PhD doktora, okl. közlekedésmérnök és közlekedésinformatikai szakmérnök a GKM főtanácsosa, ZMNE főiskolai docens

állampolgárainak a haza védelme iránti hazafias elkötelezettségére és áldozatkészségére, továbbá a szövetséges államok és fegyveres erőik együttműködésére és segítségnyújtására, valamint az Európai Unió tagállamainak és azok fegyveres erőinek együttműködésére **épít**.

Pontosan meghatározza, hogy **2. § (1) A honvédelemre való felkészülésben és a honvédelmi feladatok végrehajtásában a gazdálkodó szervek és a lakosság szolgáltatások, az állampolgárok pedig személyes szolgálat teljesítésével vesznek részt.** (2) A honvédelmi feladatokat a legszükségesebb ráfordítással kell megvalósítani. A honvédelmi kötelezettségek teljesítése az érintettek számára békében nem okozhat aránytalan megterhelést vagy hátrányt. Majd a honvédelmi kötelezettségek taglalása során rögzíti, hogy:

5. § (1) Az állampolgárok a nemzeti és szövetségi védelmi feladatok végrehajtása érdekében általános honvédelmi kötelezettségként - az Alkotmányban és e törvényben meghatározottak szerint - **személyes szolgálat és vagyoni szolgáltatás teljesítésére kötelezhetők.** (2) A Magyar Köztársaság területén lakóhellyel rendelkező, nagykorú magyar állampolgárokat személyes honvédelmi kötelezettségként *a)* megelőző védelmi helyzet és rendkívüli állapot idején hadkötelezettség, *b)* rendkívüli állapot idején honvédelmi munkakötelezettség, valamint *c)* polgári védelmi kötelezettség teljesítése terheli. (3) **Az ország területén lakóhellyel rendelkező természetes személy állampolgárságára való tekintet nélkül, továbbá az ott működő jogi személy és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet (a továbbiakban együtt: szolgáltatásra kötelezett) vagyoni szolgáltatásként az e törvényben meghatározott gazdasági és anyagi szolgáltatásra kötelezhető.**

Hasonló következetességgel állapítja meg a Hvt. 32.paragrafusában a polgári védelmi kötelezettségeket, majd a 33. pontjában a honvédelmi munkakötelezettségeket. A gazdasági és anyagi szolgáltatásokról szóló 34. cikke, azonban már nem olyan következetes, mert a 34.§ (1) bekezdés *d)* pontjában még kötelezhetővé teszi az igénybevétel tervezéséhez szükséges adatok közlését az anyagi szolgáltatási feladatot teljesítők részére, azonban ugyanezen cikk 2. bekezdésének *e)* pontjában békeidőben már nem engedi a szerződéssel lekötött kapacitásokra vonatkozó adatok kérését.

34. § (1) A honvédelem feladatainak végrehajtása érdekében az 5. § (3) bekezdésében felsorolt **személyek és szervezetek az alábbiakra kötelezhetők:** *a)* meghatározott gazdasági és anyagi szolgáltatás teljesítésére vagy a szolgáltatás igénybevételének tűrésére, *b)* valamely tevékenységtől való tartózkodásra, *c)* a szolgáltatás igénybevételéhez szükséges előkészületi tevékenységekre, *d)* **az igénybevétel tervezéséhez szükséges adatok közlésére** [a továbbiakban az *a)-d)* pontban foglaltak együtt: szolgáltatás].

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott feladatok teljesítése érdekében elrendelt adatszolgáltatás során - a rendkívüli állapot és szükségállapot időszakán kívül - **nem kérhető a szolgáltatásra kötelezettől** az üzletvitelével kapcsolatos olyan adat, amely nem függ össze a szolgáltatás teljesítésével. Így nem kérhetők: *a)* a vállalkozás gazdaságossági mutatóira, *b)* a hitel- és tőkekapcsolatokra, *c)* az adózással összefüggő pénzügyi mutatókra, *d)* a jogvédelem alá eső szellemi alkotásokra, *e)* **a szerződéssel lekötött kapacitásokra vonatkozó**, továbbá *f)* a kártalanítással össze nem függő bér- és társadalombiztosítási adatok.

Tekintettel arra, hogy az utóbbi jogszabályi előírást a szolgáltatásra kötelezettek is jól ismerik, és élnek is ezzel a jogukkal, mert konkrét, a védelmi célokat szolgáló adatokat nem közölnek.

Ezzel gyakorlatilag olymértékben lehetetlenül el a tervezés, hogy csupán becslésekre, a statisztikai adatokra alapozhatunk. Ez utóbbiról annyit, hogy vannak olyan erőforrások, ahol a

követő tervezés módszere elegendő lehet, mivel elég figyelemmel kísérni, hogy például valamilyen kurrens cikkből, élelmiszerből átlagosan milyen az ország éves szintű gyártási kapacitása, átlagosan milyen nagyságrendű készletek állnak rendelkezésre megyei szinteken. Mivel ezek a készletek átcsoportosíthatók, bárhol felhasználhatók, helyeik is beazonosíthatók a tervezéshez szükséges információk elegendőek. Azonban néhány - a hadsereg és a fegyveres szervek részére szükséges - speciális termék gyártásával kapcsolatban már fontos lenne a tervezéshez, hogy konkretizálható legyen melyik gazdálkodó szervezet milyen kapacitással rendelkezik. Ez már problémát jelent, mert adatvédelmi szempontból - Hvt korábban említett 34. (2) e) pontja alapján - nem kérhetünk a szerződéssel lekötött kapacitásról adatokat. (Ez azért jelentkezik egyre élesebben, mert mint korábban említettem, napjainkra az egykor meglévő hadiipari kapacitások fenntartására alig van anyagi erőforrás, (három év alatt 300 millióról 35 millióra apadt, a jövő évet még nem ismerjük) ezért a cégek fokozatosan felszámolják a számukra hasznot nem hozó, de sok ráfordítást igénylő általunk is ismert, illetve ismerhetett kapacitásaikat.

Nem jobb, hanem rosszabb a helyzet a közlekedési ágazat terén, ahol a szükséges kapacitásokat elsősorban az un. szolgáltatások teljesítésével kell biztosítani. Ennek előfeltétele lenne, hogy az igények nagyságrendje mellett, a szolgáltatás térbeli megvalósításához szükséges információik is rendelkezésünkre álljanak. Ugyanis nem mindegy, hogy egy szállítási feladathoz Békéscsabán, vagy Szekszárdon kell szállítási kapacitást biztosítani, illetve egy vasúti szerelvény berakásához az adott helyőrségben, vagy attól csak 50-70 km-re tudunk rakodóhelyet biztosítani. Ebben a kérdésben a honvédelmi tárcával közel másfél évtizede – a jónak és sok területen eredményesnek mondható együttműködési kapcsolatunk ellenére - egy lépést sem tudtunk előre menni. Ennek oka, hogy az alapvető igények teljesítésével kapcsolatos konkrét információk nincsenek.

Közismert, hogy a közlekedési infrastruktúra jelentős része, olyan helyhez kötött berendezés, amely az adott kapacitását csak a megadott helyen képes teljesíteni, ezért átcsoportosítása nem megoldható. Jellegükből adódóan ezek a kapacitások nagyon zavarérzékenyek – nem véletlenül foglalkozunk olyan sokat a helytelen fordításból eredő „kritikus infrastruktúrával”, helyesebben az infrastruktúra kritikus elemeinek védelmével és oltalmazásával kapcsolatos kérdésekkel. Tudnunk kell, hogy ez a kérdéskör napirenden van szinte az egész világon, az EU és a NATO szervezetein belül is. Legfontosabb célkitűzés mindenütt, hogy a meglévő infrastruktúra fejlesztésével, aktív és passzív védelmi rendszerek létesítésével csökkentsék a kritikus elemek számát és minimalizálják az infrastruktúra zavarérzékenységét. Ez természetesen több évtizedes fejlesztési programokkal és jelentős költségráfordításokkal valósítható meg.

A polgári szféra honvédelmi feladatainak teljesítését jelentős mértékben befolyásolja, hogy az 1990-es rendszerváltás óta fokozatosan megszűntek az állami irányítás körébe tartozó vállalatok, gazdálkodó szervezetek, gyakorlatilag számos, korábban meglévő „központi irányítású” kapacitás megszűnt, illetve privatizálásra került. Példaként említem, hogy a 19 megyei és a 4 fővárosi székhelyű VOLÁN Vállalat áruszállítási tevékenysége 1990-1993 között teljes mértékben megszűnt, az egykori telephelyeken csupán a tömegközlekedést bonyolító személyfuvarozás üzemel, illetve néhány telephely privatizálásra vagy felszámolásra került. Hasonlóan szétestek a kereskedelmi hálózatokat kiszolgáló szállító vállalatok (Belker, Fősped), valamint a nagyberuházások fuvarozási feladataira létrejött egykori ÉPFU-k. A közúti fuvarozó vállalatok privatizációja során megszűnt közel 100 állami tulajdonú szállítócég, és létrejött mintegy 24 ezer kisvállalkozás, melynek zöme 2-5 gépjárművel rendelkezett. Az évek folyamán ez a szám napjainkra 17 ezer körül

stabilizálódik, azonban a sok kis vállalkozás mellett már kialakult 25-30 nemzetközi viszonylatban is jelentős szállítási kapacitással, az ország területén több megyében korszerűen felszerelt telephelyekkel, járműparkkal és nemzetközi fuvarozási engedéllyel is rendelkező szállítmányozó-fuvarozó cég. Jelenleg ezek uralják a közúti fuvarpiac mintegy 70%-át. Látható, hogy például a közúti szállításokkal kapcsolatos igénykielégítéshez ezen cégeket lehet és célszerű bevonni.

A közúti személyszállításban (a helyi és helyközi tömegközlekedésben) – mint említettem – a VOLÁN vállalatok, mint állami tulajdonban lévő Rt-k, - még napjainkban is jelentős szerepet játszanak. E területen is megkezdődött a liberalizáció és egyre nagyobb számban jelennek meg a magánvállalkozók egyes tömegközlekedési viszonylatok kiszolgálásában. Önök is hallották, ha nem is napokon belül, de hamarosan megtörténik a VOLÁN tömegközlekedési üzemeltetésének privatizációja is, ezért e területen is a jelenleginél jóval több szereplős rendszerrel kell számolnunk.

Azért, hogy a közúti közlekedési területet lezárjuk, néhány szót említenék a közúthálózat üzemeltetéséről és fejlesztéséről – a szolgáltatást végzők tekintetében.

Magyarország közúthálózatának üzemeltetését (és fenntartását) már a múlt század eleje óta részben az állam - az országos közúti hálózaton – és részben a települések hatósági szervei (polgármesteri hivatal, tanács, önkormányzat) irányításával végezték. A 80-as évek végén a magyar autópályák építésében megjelent egy új „tulajdonos”, amely koncessziós joggal építette és üzemeltette az M1-es autópályát Győr-Hegyeshalom közötti szakaszát, majd később a Hegyeshalom – Rajka között megépült M15 autópályát. Ezt követte az M-5-ös autópályát, majd napjainkban az M-6-os építésében részt vállaló külföldi tulajdonos.

Autópályáink nagy részét az e célra megalakított Állami Autópályakezelő Zrt üzemelteti, a klasszikus értelemben vett országos közutakat pedig – a korábbi megyei szintű közútkezelő Kht-kból alakult - Magyar Közút Közhasznú társaság végzi. Külön említést érdemel a fővárosi utak kezelése, amely továbbra is a fővárosi önkormányzat feladata marad, hasonlóan az összes település önkormányzati útjaihoz. (Ez elég gondot okoz az autópályák bevezető szakaszainak és az országos főútvonalak fővárosi szakaszainak fenntartásában!)

Néhány közelítő adatot az utak hosszáról:

- az Autópályákat kezelő társaságok kezében közel 700 km autópályát, autópályát és csomóponti leágazó út tartozik,
- az országos közutakat kezelő Magyar Közút Kht közel 30 ezer km (gyorsforgalmi utat, autópályát, egy és két számjegyű főutat és egyéb összekötő utat tart fenn,
- a főváros közel 6500 km-es úthálózattal rendelkezik
- a helyi önkormányzatok kezelésébe mintegy 110 ezer km közút tartozik.

A vasúti közlekedésben és a MÁV Rt szervezetében 1993 óta folyó átalakítás eredményeként, az egykor egységes vasúti rendszer ma már részeire bomlott. A napokban jelentették be, hogy megalakult a legújabb MÁV Kft a személyszállítási vasúti szervezet.

A vasúti reform részeként kezdetben a pályaépítéssel és helyreállítással kapcsolatos szervezetek kerültek ki a MÁV RT-ből. Ezek privatizációja is megtörtént, bár többségükben a MÁV RT is tulajdonos. Ezzel a lépéssel jelentősen megváltozott a MÁV védelmi feladatra való alkalmassága, mivel a pálya helyreállításához szükséges eszközállomány és ehhez szükséges humán erőforrás kikerült a fennhatósága alól. Fokozatosan leépítették a MÁV járműgépészettel, javítással foglalkozó szervezeteit, majd önállósult a távközlési és biztosítóberendezési szolgálat is. Az elmúlt években megalakult a MÁV Cargó Kft, amely a teherszállítási feladatokat vitte magával. Napjainkban önállósult a személyszállítási üzletág is, létrejött a Személyszállítási Vasúti Szolgáltató Kft. (SzEVASz Kft.). Közben az EU

elvárásainak megfelelően fel kellett készülni a magyar vasúthálózat megnyitására más vasúti fuvarozók részére is. Ezzel együtt megjelentek a magán vasúttársaságok, ma már tíz, zömmel magyar tulajdonú magánvasúti társaság van bejegyezve, akik versenyeznek a fuvarpiacért.

A MÁV átalakulási folyamatában kedvezőtlenül alakult, hogy a védelmi feladatokat a kivált szervezetek nem vitték magukkal, és ma csupán a Vezérigazgatósághoz tartozó szervezetnél van e feladatra kijelölt személy.

A szervezeti átalakulás mellett jelentősen romlottak a MÁV szolgáltatások teljesítőképességei. Ez észlelhető a polgári személyszállítástól kezdődően a teherfuvarozási teljesítményekig, de lényegesen kisebb vasúti szállítási lehetőségeink vannak a katonai szállítások tekintetében, mint a korábbi években. Ez értendő a vasúti teherkocsi parkra, a rakodóhelyek állagára, a vonatási feladatokra is.

A Magyar Közlekedéspolitika és a védelem kapcsolata

A magyar közlekedéspolitika célja gazdasági szempontból hatékony, a társadalmi igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a környezetet egyre kevésbé terhelő közlekedés megteremtése.

A közlekedéspolitika megvalósítása, a közlekedési rendszer működőképességének javítása, nemzetközi illeszkedése az ország tartós gazdasági növekedésének egyik alapfeltétele. A közlekedési rendszer fejlettsége és minősége kihat az ország működőképességére és meghatározza védelmi képességét is. A területi munkamegosztást, a régiók közötti kiegyenlítődést és az országhatáron átnyúló termelési együttműködést, az Európai Unióba való integrálódást a megfelelő sűrűségű és állapotú, teljesítő-képes közlekedési infrastruktúra rendszerek és a korszerű járműpark segíthetik elő.

A közlekedéspolitika célul tűzi ki, hogy a magyar közlekedési rendszer fokozatos végrehajtással 2015-ig biztosítani fogja Magyarország geopolitikai helyzetének kihasználásához és az ország versenyképességének növeléséhez szükséges közlekedési rendszer létrehozását, amelynek az alábbi elemei kiemelt jelentőségűek:

- a pán-európai hálózat részeként országhatártól-országhatárig tartó, valamint az országot É-D-i és K-Ny-i irányban átszelő, a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat kiépítése olyan sűrűséggel, hogy a hálózat biztosítsa az adott térségnek a vele kapcsolatban lévő más térségek felőli kedvező elérhetőségét,
- a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű befejezése, valamint a főváros északi oldalán épülő egy, és az MO déli hídjától az országhatárig terjedő Duna-szakaszon két Duna híd megépítése, a fővárosra nehezedő közúti nyomás csökkentése és a regionális kapcsolatok javítása céljából,
- az európai normáknak megfelelő vasúti törzshálózat fejlesztése (hazai és nemzetközi fővonalak) az egységes európai vasúti hálózat részeként, amely biztosítja Magyarország tranzit szerepének megtartását, valamint lehetővé teszi az Unió tagországok irányában a nagysebességű vasúti összeköttetést,
- a logisztikai szolgáltató központok hálózata és a korszerű kombinált fuvarozási terminálok fejlesztése, melyek lehetővé teszik a környezetkímélő áruszállítások részarányának növelését,

- a korszerű és jó minőségű helyi és helyközi közforgalmú személyközlekedés, amely megfelelő kínálattal, az utas-kiszolgálás telematikai eszközökkel történő javításával és a közlekedési módok integrálásával fokozza a közforgalmú közlekedés vonzerejét, segíti a családok szabadidejének hasznos eltöltését, mobilizálja a munkaerőt,
- a magyar Duna szakaszon – nemzetközi összefogással – a megfelelő vízi út és az Országos Közforgalmú Kikötők alpinfrastruktúrájának fejlesztése,
- Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (BFNR) kapacitásának és szolgáltatásainak bővítése és a fővárosi gyorsvasúti kapcsolata,
- a regionális jelentőségű Sármellék és Debrecen nemzetközi repülőterek fejlesztése,
- a légiforgalmi szolgálat továbbfejlesztése, a légtér biztonságának növelése, a légiforgalmi irányítási rendszerek és eljárások európai harmonizálása és integrálása,
- az igényeknek és követelményeknek megfelelő, korszerű járműpark megteremtése (beleértve az akadálymentesség igényét is),
- a közlekedésbiztonság javítása (pl. a hazai közúti közlekedés fajlagos baleseti mutatói a jelenlegihez viszonyítva legalább egyharmaddal kedvezőbbek legyenek),
- kisebb környezetszennyezés, a jelenlegihez képest az üvegházhatást okozó széndioxid, a szénmonoxid, a nitrogénoxidok, a részecske és a szénhidrogén -kibocsátás jelentős csökkentése, a zajterhelés mérséklése, a természeti és táji értékek megóvása,
- a közlekedési pályák és szolgáltatások hatékonyabb kihasználását biztosító intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, pl. az intelligens (integrált) menetjegy rendszer, amely lehetővé teszi, hogy a közlekedési szövetségek területén a teljes utazás egyetlen menetjeggyel megtehető legyen a különböző közlekedési eszközökön,
- a közlekedési tarifák, díjak, kedvezmények és bevétel-kiegészítések korszerűsített, egységes alapokra helyezett EU-konform rendszere, a díjbeszedés korszerű telematikai megoldásai,
- a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése, munkakörülményeik korszerűsítése, a kor követelményeinek megfelelő ismeretek megszerzése.

A magyar közlekedéspolitika stratégiai főirányai

A főirányok megegyeznek az 1996-ban elfogadott (jelenleg hatályos) közlekedéspolitika főirányaival. Ezek:

- az Európai Unióba való szerves integrálódásunk elősegítése,
- a környező országokkal a regionális kapcsolatok feltételeinek javítása,
- a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,
- az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a közlekedésbiztonság növelése, a környezet védelme,
- a szabályozott verseny és a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése.

Összességében tehát, olyan integrált közlekedési rendszer kiépítése a cél, amely az externális költségek által befolyásolt reális személy- és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítésével, és szolgáltatásaival gazdaságélénkítő hatást fejt ki. A közforgalmú személyszállítás feltételeinek, a vasúti és a közúti közlekedés arányának javításával a közlekedési módzatok közötti ésszerű arányok kialakítását segíti elő. Hozzájárul az ország sikeres európai uniós integrációjához és a szomszédos országokkal való kapcsolatainak

élénkítéséhez, a belső területi különbségek kiegyenlítéséhez, miközben a közlekedés okozta negatív hatások az emberi életre és a környezetre érzékelhetően csökkennek.

A korábbi közlekedéspolitika céljai részben megvalósultak, részben módosultak, a konkrét megvalósítandó fejlesztési tervek részben változtak az alábbiak szerint:

A közúti közlekedés területén tudatos díjpolitikával és célirányos intézkedésekkel el kell érni, hogy a közúti távolsági és a tranzit forgalom – különösen a nehéz tehergépkocsik esetében – lehetőleg gyorsforgalmi utakon bonyolódjon. Mindez növeli a közlekedésbiztonságot, csökkenti a környezeti károkat, és jelentős mértékben csökkenti a korábban a lakott területeket terhelő átmenő forgalmat, az elkerülő utak iránti igényt.

A helsinki összeurópai konferencia a fejlesztési feladatokat és a pán-európai folyosókat is módosította. Az Európai Unió által támogatott TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) programban a hazánkat érintő elemeket bővíteni kívánjuk.

A tranzit irányokba haladó gyorsforgalmi utak országhatárokig történő mielőbbi megépítése mellett a TINA hálózat magyarországi gyorsforgalmi úthálózati elemeinek is az országhatárokig történő kiépítését tervezzük 2015-ig.

Ugyancsak tervezzük 2015-ig a belterületi helyi közutak szilárd burkolattal történő teljes körű kiépítését.

A Szlovénia felé irányuló vasúti kapcsolat megteremtése befejeződött.

A kiskunlacházi repülőtér Ferihegyvel összehangolt fejlesztése környezetvédelmi szempontok miatt lekerült a napirendről, ugyanakkor a debreceni és a sármelléki repülőterek regionális szerepkört kaptak, és fejlesztésükben az állam is szerepet vállal.

A határátkelőhely fejlesztési feladataink differenciálódtak a schengeni egyezményből eredően, a csatlakozás utáni belső határainkon nem fejlesztés, hanem visszafejlesztés lesz a feladat.

Ma már nem a jelenlegi MÁV Rt. 100 %-os állami tulajdonban tartását, hanem a szétválasztott pályavasút, személyszállító vasút és árufuvarozó vasút társaságok közül a pályavasút állami tulajdonban tartatását tartjuk fontosnak, az árufuvarozó vasút távlati privatizálását lehetőségnek tekintjük.

A közúti személyszállítási közszolgáltatások terén a piacnyitást a koncessziós törvény módosításával lehetséges megvalósítani. Az EU-ban készülő új jogszabály a tevékenység széleskörű pályáztatásának, meghatározott idejű kizárólagos jog biztosításának, szerződéses kapcsolat létesítésének bevezetésével a közforgalmú személyszállítás koncessziós törvény alóli kivonását irányozza elő. Ennek átvétele jogharmonizációs feladatunk.

A MALÉV Rt.-t az eddigi közlekedéspolitikához hasonlóan önálló társaságként szükséges - állami támogatás segítségével - versenyképesé tenni a légi közlekedési piacon. A nemzetközi változások eredményeként ma már egy légi közlekedési szövetségi rendszerbe való betagozódás és a részleges privatizáció biztosíthatja a kívánatos fejlődés útját a MALÉV Rt. számára.

A hazai hajózás további fejlődésének teret engedve a MAHART privatizációjának lehetősége adott. A MAHART privatizációját az állami vagyონrész Országos Közforgalmi kikötőként működő Csepel kikötő kivételével, annak tartós állami tulajdonban tartásával hajtjuk végre.

Megmarad az állam kitüntetett szerepe:

- az országos közlekedési hálózati infrastruktúra fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése területén
- a közlekedési infrastruktúrafejlesztés, valamint a területrendezés és területfejlesztés összehangolásában,
- a közlekedési módok összehangolt fejlesztéspolitikájának megvalósításában,
- a közforgalmú személyszállítás szakmai irányításának, ellenőrzésének és működtetésének területén,
- a környezetvédelem, a közlekedésbiztonság, a közúti közlekedési szolgáltatások, továbbá a veszélyes anyagok szállításának szabályozása, ellenőrzése területén,
- **a közlekedés védelmi felkészítésében és biztosításában,**
- a közlekedési kutatás és fejlesztés irányításában,
- a tarifa és díjpolitika versenyfeltételek melletti, piaci környezetben való szabályozása területén,
- valamint a jogi szabályozás területén, beleértve a Közösségi jogszabályok átvételét.

A közúti és vasúti országos vagy törzshálózat és csomóponti elemei, az országos vízi utak tartósan állami tulajdonban maradnak. Az infrastruktúra azon elemeit kell és lehet piaci körülmények, a magángazdaság keretei között üzemeltetni, amelyeknél a magánosítás a közcélú, megkülönböztetés-mentes igénybevétel, a hozzáférést nem veszélyezteti.

Az államnak növekvő szerepe van a szabályozás területén:

- Az állami és az önkormányzati tulajdonban lévő közhasználatú közlekedési infrastruktúráknak a használók felé egységes hálózatként való megjelenése érdekében, ezek műszaki kialakítására, fenntartására és működtetésére egységes követelményeket kell megállapítani és érvényesíteni, a tulajdonosi hovatartozástól függetlenül.
- Az ellenőrzött, szabályozott versenyre vonatkozó előírások megalkotásában, érvényre juttatásában, ellenőrzésében és szankcionálásában. A liberalizált piac önmagában nem tud megoldani minden egyensúlytalanságot, piaci zavart. A közlekedés, különösen a közlekedési közszolgáltatások területén – ahol a szolgáltatók jórészt a közszektor ellátási kötelezettségeit teljesítik – a verseny feltételeinek és körülményeinek, a szakmához jutásnak, a piacra lépésnek az állam által történő szabályozására - közszolgálati szerződés, veszteségfinanszírozás - és ellenőrzésére van szükség.

Az ország védelmi képességeinek erősítése

A jó minőségű és megfelelő sűrűségű infrastruktúra hálózat valamint kezelő szervei és azok felkészültsége fontos elemei a nemzet biztonságát jelentő honvédelemnek és katasztrófa

elhárításnak. A védelmi erők hatékonysága közvetlenül összefügg azzal, hogy milyen gyorsan és hatékonyan mozoghatnak.

A közlekedési szervezetek más hatóságokkal együttműködve részt vesznek a terrorizmus és a drogkereskedelem elleni küzdelemben. Ezzel kapcsolatos biztonsági rendszereket, technikai berendezéseket oly módon kell kiépíteni és összehangolni, hogy azok a schengeni belső, illetve külső határkövetelményeknek megfelelőek legyenek, hozzájárulva az utazók és a nemzet biztonságához.

Fontos feladat, hogy a nemzetközi követelményeknek megfelelően fejlesszük a közlekedési üzembe történő jogellenes beavatkozások, terrorcselekmények elleni védelem rendszerét, annak jogi szabályozási, jogalkalmazási, személyi, tárgyi és működési elemeit.

Előadásomban arra törekedtem, hogy a rendelkezésre álló rövid idő alatt többé-kevésbé átfogó képet adjak Önöknek a gazdasági és közlekedési tárca felügyelete alá tartozó közlekedési ágazatban végbement és folyamatban lévő változásokról, továbbá arról a törekvéseinkről, amelyeket a közlekedés hosszútávú fejlődését meghatározó stratégiákban, koncepciókban a védelmi érdekek megjelenítése érdekében tenni tudunk.

Felhasznált irodalom:

1. Helmeczi Gusztáv – Tóth Bálint: A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium védelmi (honvédelmi) felkészülésének feladatai irányítási rendje. *Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata.* Budapest, 2005. 4. szám 123–141. oldalak.
2. Helmeczi Gusztáv – Tóth Bálint: Védelmi követelmények a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési területén. *Katonai Logisztika. A Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata.* Budapest, 2006. 37–55 oldalak
3. Horváth Attila: Terrorfenyegetettség: célpontok nagyvárosok közlekedés. *Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Tudományos Lapja.* Budapest, 2006. 3.szám 146–164 oldalak.
4. Horváth Attila: A modernkori terrorizmus jellemzői és a védelem lehetséges módszerei. *Új Honvédségi Szemle, a Magyar Honvédség Központi Folyóirata.* LIX évfolyam 4. szám 2005. április. 5-21. oldalak.
5. Horváth Attila: A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Lektorált tanulmány: 20 példányban a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Egyetemi Könyvtárában elhelyezve. Budapest, 2005. 31 oldal terjedelem.
6. Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kiadványa. Budapest, 2003
7. Nemzeti Fejlesztési Terv minisztériumi belső szakanyag. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium. Budapest, 2003.
8. Tóth Bálint: A közlekedési rendszer és a közlekedési objektumok veszélyeztetettsége. In: Tóth Bálint (szerk). *A kritikus infrastruktúrák védelmének hazai és nemzetközi szabályozása a lehetséges veszélyforrások azonosítása és hatásainak elemzése, az infrastruktúra kritikus elemeinek meghatározására alkalmas vizsgálati módszerek.* A GKM kiadványa. Budapest, 2006. 34–44 oldal.