

## **A Levegő Munkacsoport véleménye a Magyar Logisztikai Stratégia (MLS) tervezetéről (2008. január 23-i változat)**

A Levegő Munkacsoport egyetért Fleischer Tamás szakmai véleményével. Ezen túlmenően még a továbbiakat állapítjuk meg:

**1.** A piacgazdaság hatékony működésének egyik alapfeltétele, hogy az árak tükrözzék a valódi költségeket. A nyílt és rejtett állami támogatások torzítják a piacot, gyakran érdemtelenül előnyben részesítenek egyes vállalkozásokat vagy ágazatokat, míg másokat a piaci teljesítményüktől függetlenül hoznak hátrányba. Amennyiben az egyes tevékenységek nem fizetik ki a valódi költségeiket, akkor idővel finanszírozhatatlanná válhatnak, és komoly zavarokat okozhatnak a gazdaság működésében. Ennek megfelelően Magyar Logisztikai Stratégia tervezetének (MLS) kidolgozását is meg kellett volna előznie a költségek pontos kimutatása. Ez viszont nem történt meg.

A közúti és légi közlekedés az elmúlt évtizedekben és jelenleg is hatalmas állami támogatásban részesült és részesül – elsősorban azért, hogy nem fizeti meg az általa okozott költségek jelentős részét.<sup>1</sup> Ezt az Európai Unió 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikája is rögzíti: „... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.” Tehát a MLS torz árviszonyokra épül, ami eleve megkérdőjelezi a MLS megállapításainak helyességét.

**2.** Az indikátorokból (50. oldal) kiderül, hogy miközben az áruforgalom negatív externális fajlagos költségei minimális mértékben csökkennek, a forgalom nagysága jelentősen nő. Ez azt jelenti, hogy az externáliák is jelentősen növekedni fognak. Köztudott, hogy ezeket az externáliákat mielőbb jelentősen csökkenteni kell. Ezek szerint a MLS tulajdonképpen egy katasztrófát jelez előre.

**3.** Az előző pontban kifejtettek alapján megállapítható az is, hogy az áruforgalom egyre növekvő energiafelhasználással jár majd, holott éppen a keresletszűkítő politikákat javasolja az EU mind az éghajlatvédelem, mind az olajfüggőség politikai problémái miatt. Az MLS-t úgy dolgozták ki, mintha 2001-et írnánk, pedig azóta a világpiaci kőolaj-árak 2,5-szeresükre nőttek, és csökkenésükre nincs sok remény (sőt, számos elemző szerint további áremelkedés várható). Ez hatalmas többletköltséget jelent az országnak. Ezért az energia-megtakarításnak szinte minden egyéb szempontot meg kellene előznie. Az Európai Unió 2006 októberében elfogadott Energiahatékonysági Cselekvési Terve a közlekedés terén az energiafelhasználás 26 százalékos csökkentését irányozza elő 2020-ig. Ennek jelentős részét a közlekedési módok közötti váltással kell elérni.<sup>2</sup> Az anyag szerint az energiahatékonyság javítását hatékonyan elő

---

<sup>1</sup> Ld. például: **Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005. [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)

<sup>2</sup> **Action Plan for Energy Efficiency: Realising the Potential** (Communication from the Commission. COM(2006)545 final, Brussels, 19.10.2006.):

„For transport, a similar full savings potential of 26 % is estimated, a figure which includes a significant impact from shifting to other modes of traffic, in line with the Mid-term review of the White Paper on transport.”

tudja segíteni a külső költségek beépítése az árakba megfelelő adókkal.<sup>3</sup> Mindez nem jelenik meg a MLS-ben.

Az MLS figyelmen kívül hagyja a Nemzetközi Energia Ügynökség 2007-ben megjelent Középtávú olajpiaci jelentésének megállapítását: „Annak ellenére, hogy az olajárak az elmúlt négy évben magasak voltak, jelentésünk további piaci feszültségeket lát a 2010-es évet követően. Az OPEC tartalékai a legalacsonyabb szintre csökkennek 2012-re... Lehetséges, hogy a kínálati összeroppanást el lehet halasztani, de nem sokkal.”<sup>4</sup> Másképp fogalmazva, 2012-ben olajválság következhet be, aminek egyik következményeként súlyos zavarok lesznek az üzemanyag-ellátásban. Az MLS egy szóval sem említi, miként kívánja kezelni ezt a súlyos problémát.

**4.** A MLS kész tényként fogadja el, hogy a nemzetgazdaság áruszállítás-igényességének növekedése elősegíti a nemzetgazdaság versenyképességének javulását. Ez számunkra egyáltalán nem tűnt egyértelműnek, ezért összehasonlítottuk 30 európai ország versenyképességét és gazdaságának szállítási igényességét (a 2003. évre vonatkozóan, mivel ez a mához legközelebbi év, amelyre teljeskörű adatokat tudunk kapni). Továbbá megvizsgáltuk Magyarország szállítási igényességének alakulását az elmúlt 5 évben.<sup>5</sup>

A Magyarországnál magasabb versenyképességgel rendelkező országok 84 százalékában kisebb a bruttó hazai termékre (GDP-re) vetített szállítási teljesítmény, mint hazánkban. Ha a különleges gazdaságpolitikai, földrajzi adottságokkal bíró, egységesen kiugróan magas szállítási igényességű kis balti államokat nem vesszük figyelembe, akkor már csak a szintén egyedi adottságokkal rendelkező Málta az egyetlen ország, mely nálunk magasabb versenyképességű és ehhez nagyobb szállítási igényesség társul.

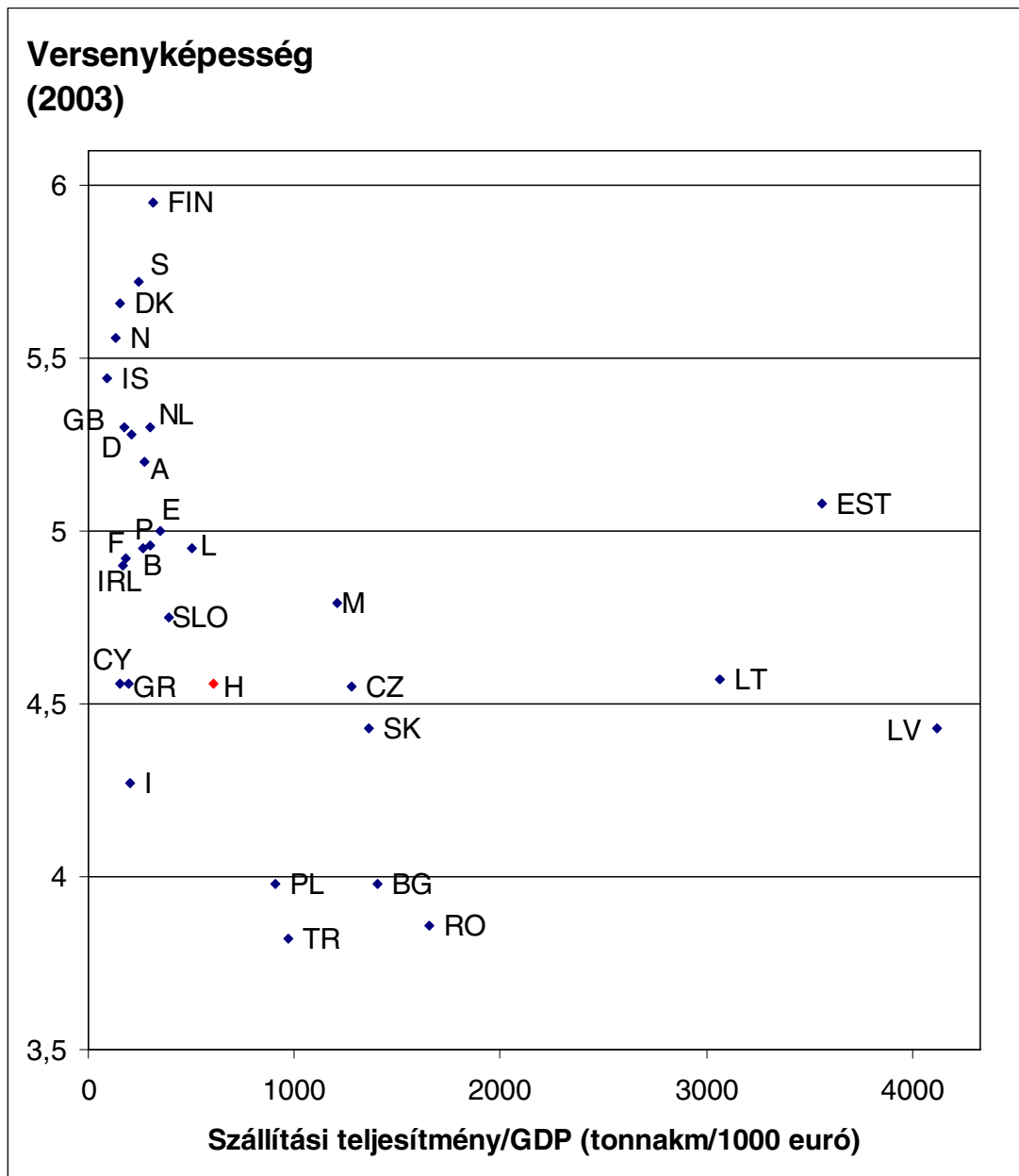
Ezzel ellentétben a Magyarországnál kisebb versenyképességű országok eloszlása, azok 87,5 százaléka hazánknál magasabb szállítási igényességű.

---

<sup>3</sup> „Experience has shown that taxation, as a means to internalise external costs, is a powerful tool in promoting energy efficiency.”

<sup>4</sup> "Despite four years of high oil prices, this report sees increasing market tightness beyond 2010, with OPEC spare capacity declining to minimal levels by 2012... It is possible that the supply crunch could be deferred – but not by much." <http://www.energybulletin.net/31865.html>

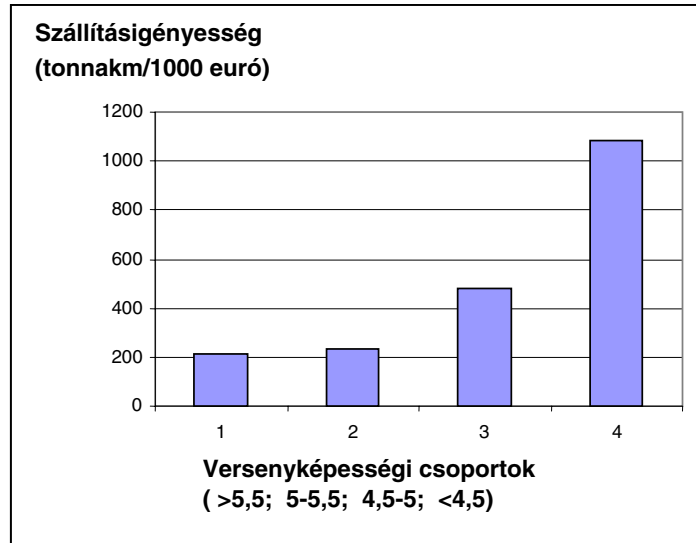
<sup>5</sup> A szállítási teljesítményre és a GDP-re vonatkozó adatok forrása az Európai Környezetvédelmi Ügynökség ([www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu)), illetve az Európai Statisztikai Hivatal ([ec.europa.eu/eurostat](http://ec.europa.eu/eurostat)), valamint a Központi Statisztikai Hivatal ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)). A gazdasági versenyképességi besorolás forrása a Világ gazdasági Fórum ([www.weforum.org](http://www.weforum.org)) Globális Versenyképességi Jelentése (Global Competitiveness Report, GCR).



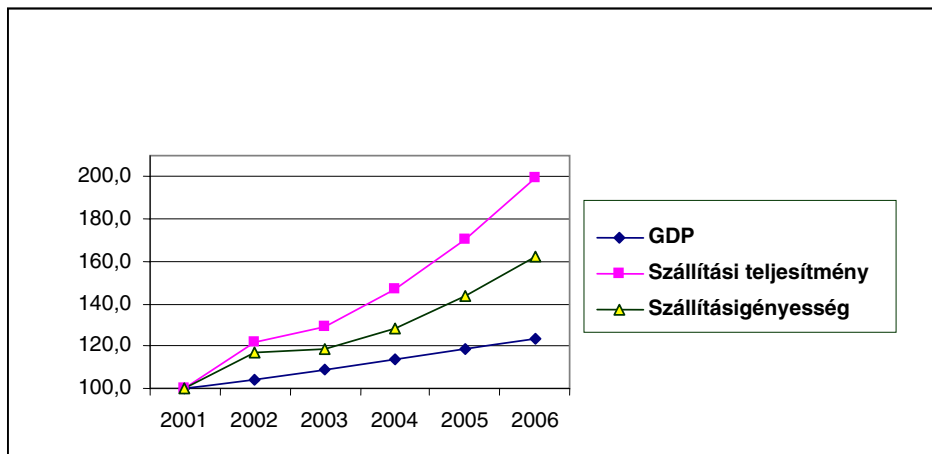
1. ábra: 30 európai ország szállítási igényességének és versenyképességének kapcsolata

A negatív összefüggést igazolják az azonos versenyképességi osztályba tartozó országok átlagos szállítási igényességi értékei is, melyeket a 2. ábra mutat be. (Az ábra különleges gazdaságföldrajzi adottságú három kis balti ország adatai nélkül készült.)

Hazánk gazdaságának szállítási igényessége az elmúlt években egyre növekedett. A KSH adatai szerint a közúti, vasúti és vízi teherszállítás (tonnakilométerben kifejezett) teljesítménye 2001 és 2006 között a kétszeresére nőtt (3. ábra). A növekmény döntően a környezetet nagyobb mértékben terhelő és energiaigényesebb közúti áruszállítás 144 százalékos (azaz csaknem két és félszeres) bővüléséből adódik. Ebben az időszakban a GDP 23 százalékkal emelkedett. Az ország szállítási igényessége (az egységnyi termék előállításához szükséges szállítási teljesítmény) tehát 62 százalékkal nőtt.



**2. ábra: A hasonló versenyképességű országok szállításigényessége**



**3. ábra: A szállítási teljesítmény (tonnakm), a bruttó hazai termék és a szállításigényesség alakulása Magyarországon 2001 és 2006 között (2001=100)**

A fentiek alapján két következtetést vonhatunk le. Az egyik az, hogy minél versenyképesebb egy ország, annál kisebb gazdaságának a szállításigényessége. A másik pedig az, hogy hazánk szállításigényessége az elmúlt 5 évben jelentősen növekedett, ami a gazdasági versenyképességünk viszonylagos romlására utal. Ennek fokozását irányozni elő – véleményünk szerint – felelőtlenség.

Budapest, 2008. február 15.

*Lukács András  
elnök  
Levegő Munkacsoport*