

A magyarországi vasúti szállítmányozás munkaerő-piaci hatása

© LIPTÁK Katalin

Miskolci Egyetem Gazdaságtudományi Kar, Miskolc
liptak.katalin@uni-miskolc.hu

A tanulmányban a magyarországi vasúti szállítmányozás tendenciáját vizsgálom meg, különös tekintettel a gazdasági válság hatásaira. Gyakran felvetődik a kérdés, hogy a 2008. évi gazdasági válság milyen mértékben erősítette fel a regionális diszparitásokat hazánk térszerkezetében. Úgy vélem, hogy a szállítmányozási tendenciák függvényében is érdekes elemezni a foglalkoztatási adatokat. A válság az ipari termelés visszaesésével, a kereskedelem csökkenésével párhuzamosan a magyarországi vasúti szállítmányozásra is jelentős hatást gyakorolt, tovább rontotta az addig sem túl kedvező pozícióját.

A tanulmány célja megvizsgálni a gazdasági válság foglalkoztatásra és a munkaerőpiacra gyakorolt hatását a szállítmányozási tendenciák, különös tekintettel a vasúti szállítmányozás figyelembe vételével. A tanulmányban az Európai Unió közlekedéspolitikai prioritásainak magyarországi adaptációját és a közlekedési irányelveket is értékelem. Elemzés tárgyát képezi a Tanács 2005/47/EK irányelve (2005. július 18.) az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás, amely esetében a vasúti dolgozók foglalkoztatásra vonatkozó speciális szabályait értékelem.

A vasúti szállítmányozás (és személyszállítás) előnyei között egyértelműen kiemelhetők a kedvező környezetvédelmi adatok, de hátrányai között is találunk könnyen azonosítható elemeket, úgy, mint az egyenlőtlen díjszabás, a korszerűtlen sínhálózat. A legfőbb problémát abban látom, hogy a vasúti szállítás versenyképessége a közúti szállítástól elmarad.

Bevezetés – az európai közlekedéspolitika

Az Európa 2020 Stratégia három prioritást jelölt meg a programjában, melyek három pillérnek is tekinthetők: (1) a szaktudásra és az innovációra fektetett növekedés (intelligens pillér), (2) egy közösség érzékeny, magas foglalkoztatottsági rátával rendelkező befogadó társadalom (inkluzív pillér), (3) fejlett versenyképességgel rendelkező, fejlődni képes gazdaság (fenntartható pillér).

Az Európa 2020 Stratégia célja a koncentrált iránymutatás és a számszerűsített programok, tervében és megvalósításában nem tesz különbséget az országok között; a kivitelezés határfokát az ösztönzés és az ellenőrzés megerősítésével kívánja javítani. Fontos cél a fiatalok munkanélküliségének csökkentése, az időskorúak foglalkoztatásának növelése és a szegénység csökkentése. Az Európa 2020 az Európai Unió közép-és hosszú távú stratégiájaként aposztrofált dokumentum, amely alapvetően meghatározza az unió és a nemzetállamok közlekedéspolitikai irányvonalait is.

A Fehér Könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához című dokumentumot az Európa Bizottság 2011. tavaszán fogadta el, az európai közlekedési rendszer 2030-ig, ill. 2050-ig kitekintő, fenntartható jövőképét, valamint az oda vezető út legfontosabb lépéseit, követelményeit fogalmazta meg. Az európai közlekedéspolitika legfőbb célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely a versenyképesség komplex növekedéséhez, a gazdasági fejlődéshez is hozzájárul. Célkitűzései között szerepelnek az alábbiak:

- a közlekedés fejlesztése és a mobilitás támogatása a 60%-os kibocsátás csökkentéssel,
- hatékony törzshálózat a multimodális helyközi utazások és fuvarok lebonyolításához,
- egyenlő versenyfeltételek a nagy távolságú személyszállításban és az interkontinentális áru fuvarozásban,
- a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása,
- a közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele. (NKS, 2013)

Magyarország számára a kedvező földrajzi adottságok nagy előnyt jelentenek, de az infrastrukturális fejlesztések drasztikus csökkenése kedvezőtlen folyamatokat eredményezett. A technológiailag elavult és rossz műszaki állapotban lévő magyar vasúti hálózaton nyújtott operatív vasúti szolgáltatások színvonala az európai átlag alatt marad. Az infrastruktúra mellett a forráshiány következtében a járműpark karbantartására, modernizálására sem kerülhetett sor.

A vasúti szállítmányozás jellemzői

Jelenleg a vasút más közlekedési alágazatokkal szembeni versenyelőnye a transzkontinentális, nagy távolságú áruszállításban és a nagy sűrűségű, nagyvárosok közötti rövid- és középtávú személyszállításban jelenik meg. A fenntartható fejlődés szintén a vasúti fejlesztések előtérbe kerülését kívánja, aminek az első lépése a személy- és áruszállítási piacon a párhuzamosan működtetett vasúti és közúti közösségi közlekedés koordinálása lenne.

Átjárhatóság szerint négy kategória létezik a nagysebességű vasút esetében:

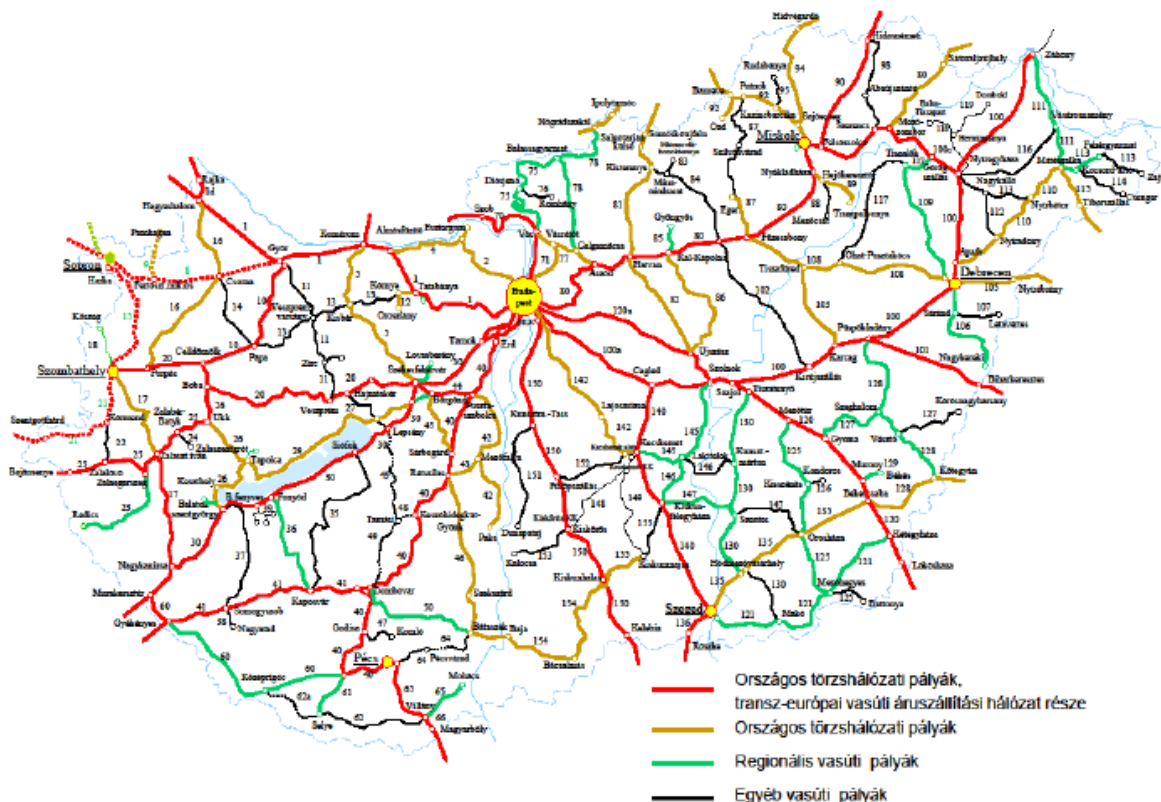
- Teljesen elkülönült pálya - pályát csak a nagysebességű vonatok használják, a járműveket más, alacsonyabb sebességre kiépített pályákon nem közlekedtetik.
- Nagysebességű vonatok normál pályán - a nagysebességű vonatok a városokon belül a hagyományos pályákat használják, így nem szükséges új állomások kiépítése.
- Normál vonatok nagysebességű pályán - a hagyományos vonatok használják a nagysebességű vonatok pályáit is.
- Mindkét irányba átjárható rendszer - a hagyományos vonatok használják a nagysebességű vonatok pályáit, a nagysebességű vonatok pedig a hagyományos pályákat.

A vasúti fuvardíjakat meghatározó tényezők:

- a fuvarozási távolság, melyek az állomási kilométermutatókból olvashatók le,
- a szállított árucikk, melyet díjszabási áruosztályhoz rendelünk,
- az egy vagonba berakott mennyiség. (Győrffy, 2013)

A magyarországi vasúthálózat jól strukturált módon, kedvező földrajzi adottságokat figyelembe véve került kiépítésre (1. ábra). A 168/2010 (V.11) kormányrendelet szabályozza az egyes pályák típusait.

1. ábra: Az országos vasútvonal hálózat besorolása a 168/2010 (V.11) kormányrendeletben rögzítettek alapján



Forrás: Nemzeti Közlekedési Stratégia (2013)

A Nemzeti Közlekedési Stratégiában kiemelt prioritásként kezelik a meglévő sugárirányú infrastruktúrális hálózatot, az ország központja és a térségi centrumok közötti kapcsolat erősítését. „A regionális célkitűzésekben a következő fejlesztési igények jelennek meg:

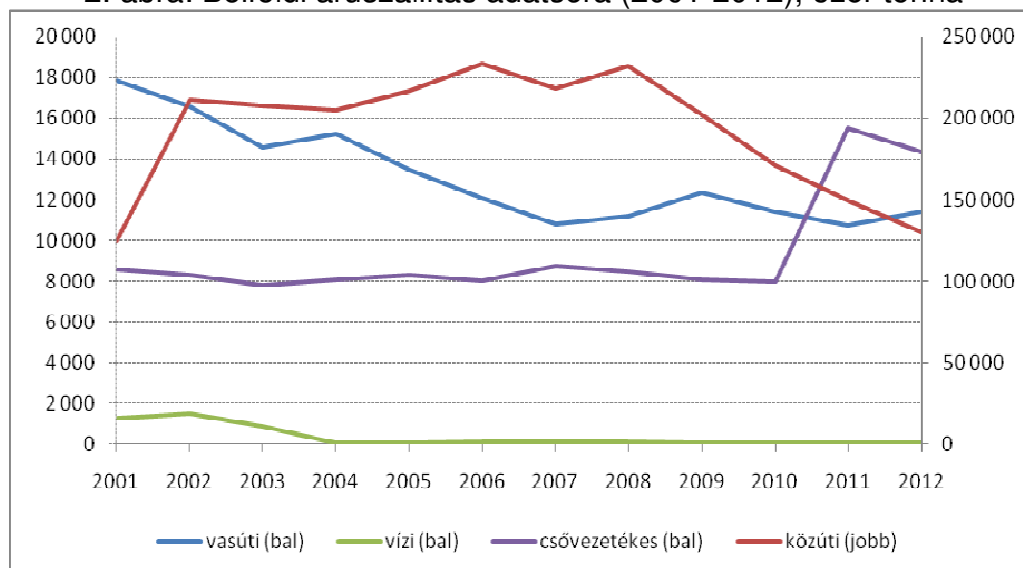
- Dráva átjárhatóságának javítása,
- Kelet-nyugati elérhetőségek javítása,
- Turizmus kiszolgálása, kiemelten a Balaton térségében,
- Az ország belső- és külső gazdasági gyűrijének összekötésében és a nemzetközi gyűjtő- elosztó rendszerekben kiemelt szerepet jelentő logisztikai rendszerek fejlesztése;
- elsősorban Kecskemét – Szolnok, illetve Székesfehérvár térségében,
- Gazdaság szervező funkciók kiszolgálása, pl. Székesfehérvár, Pécs,
- Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér és a főváros közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztése,
- Budapest körirányú közúthálózat kiegészítése, fejlesztése,
- Városok közösségi közlekedésének fejlesztése, a térség hálózatával való hatékony összekapcsolása (Budapest, megyeszékhelyek)
- Járműipari, innovációs tengelyek kiszolgálása, pl. Nagykanizsa – Zalaegerszeg – Szombathely, Hatvan – Gyöngyös – Eger, Győr – Pápa – Veszprém,
- Határ menti kapcsolatok erősítése.” (NKS, 2013)

A Nemzeti Közlekedési Stratégiában kiemelték az áruszállítás, a konténeres fuvarozás vasútra terelését. „Az áruszállításban az európai rendszerek különbözőségei következtében a körülményes pályahozzáférés, a nehezen szervezhető fuvarok, a közúttól eltérő pályahasználati díjarány alkalmazása mind az áruk vasútra terelését akadályozzák.” (NKS, 2013:7) Ezen változtatni kíván a kormányzat.

A gazdasági válság az ipari termelés visszaesésével párhuzamosan a magyarországi vasúti szállítmányozásra is jelentős hatást gyakorolt, tovább rontotta addig sem túl kedvező pozícióját. A vasúti szállítmányozás előnyei között egyértelműen kiemelhetők a kedvező környezetvédelmi adatok, de hátrányai között is találunk könnyen azonosítható elemeket, úgy mint az egyenlőtlen díjszabás, a korszerűtlen sínhálózat.

A belföldi áruszállítási adatokat megvizsgálva (2. ábra) a négy fő közlekedési alágazat alapján az elmúlt 10 évben a vasúti szállítás forgalma 4.000 tonnával csökkent, ugyanakkor a gazdasági válság hatásaképpen a legnagyobb mértékben a közúti szállítványozás mértéke csökkent, közel 100.000 tonnával.

2. ábra: Belföldi áruszállítás adatsora (2001-2012), ezer tonna



Forrás: Saját szerkesztés KSH adatok alapján

A magyarországi munkaerőpiac jellemzői

A területi elmaradottságot G.Fekete (2006) öt tényező köré csoportosította – megbomlott demográfiai egyensúly, az elszigeteltség, a szükségletek kielégítésének hiánya, a térség alacsony jövedelemtermelő képessége és a környezeti tényezők nem megfelelő hasznosítása – megállapította, hogy az ok-okozat szövevényességéből nehéz megtalálni a régió kedvezőtlen helyzetének a valódi okát.

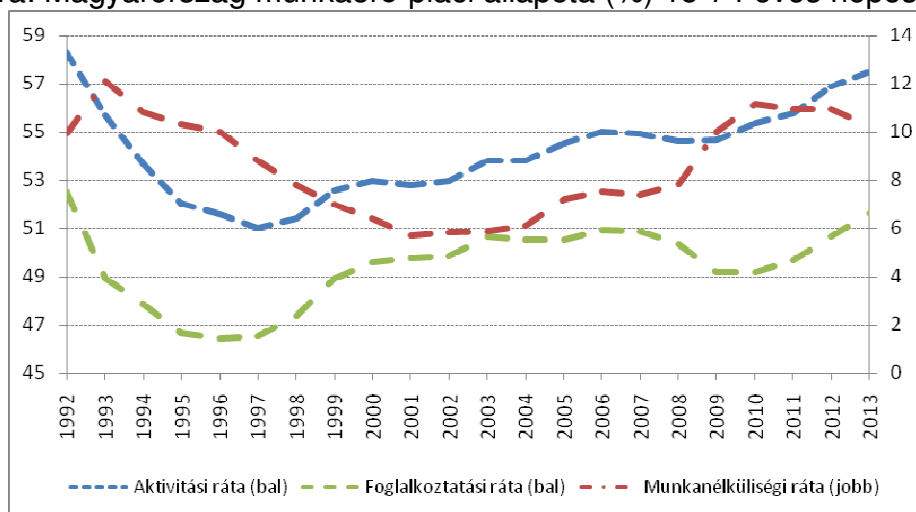
A fejlett piacgazdaságokban megfigyelhető alkalmazkodási folyamatokkal szemben a magyarországi munkanélküliség regionális különbségeit a rendszerváltást követő néhány éven belül vizsgálva három alapvető jellemzőt állapított meg Fazekas (1997):

- „a munkanélküliség regionális különbségei viszonylag nagyok,
- a regionális különbségek mértéke utóbbi években lényegében változatlan,
- az egyes régiók pozíciója a helyi munkanélküliségi ráták nagysága szerint képzett sorrendben rendkívül stabil.”

Az Európai Unió csatlakozása óta megfigyelhető hazánkban belül az Észak-magyarországi régió leszakadása az ország többi régiójához képest munkaerő-piaci és gazdasági indikátorok alapján. Korábbi kutatásaim (Lipták 2013) eredményeképpen arra jutottam, hogy a gazdasági válságot megelőzően (a 2004. évtől számításokat végezve) elindult egy átrendeződés az Észak-magyarországi régió belül. 2008-ra még egyértelműbbé vált az ország két részre szakadása, a részek közötti különbségek növekedése és a részekben belüli kiegyenlítődés. Az Észak-magyarországi régió további leszakadása volt tapasztalható a komplex mutatószámokat vizsgálva. Érdekes kérdésnek tartottam annak vizsgálatát, hogy a válság megtörte-e ezt a fejlődést vagy sem és hogyan alakul a vasúti foglalkoztatottak aránya.

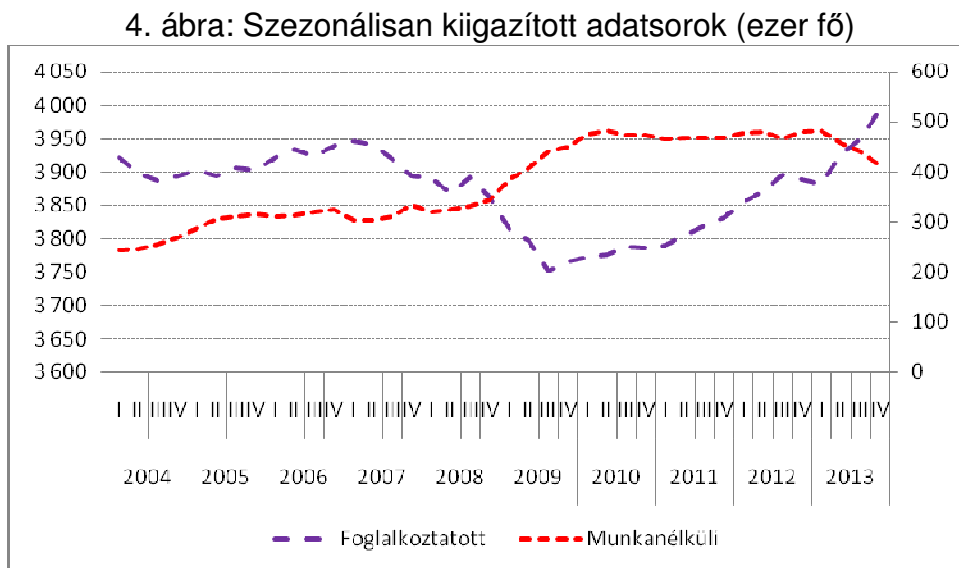
A magyarországi munkaerő-piaci adatsorokat vizsgálva 1993-1998 között folyamatosan csökkent a munkanélküliségi ráta (3. ábra). A rendszerváltást követően hirtelen megnőtt a munka nélkül maradtak létszáma és ezzel párhuzamosan a foglalkoztatási ráta is lecsökkent. A foglalkoztatási ráta esetében az állapot a 2000-es évekre rendeződött, de azt a 2008. évi válság megtörte. A gazdasági válságra a hazai munkaerőpiac viszonylag gyorsan reagált, mintegy 4 hónapos késéssel. A foglalkoztatási ráta 2008-an 56,7% volt, ami a válság hatására 2009-re és 2010-re lecsökkent 55,4%-ra. Az aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök és a hatékony programoknak köszönhetően 2013-ban 58,4% volt. A munkanélküliségi ráta esetében a 2008. évi 7,9% fokozatosan 10,1% majd 11% értéket mutatott, 2013-ban 10,3%. A munkanélküliségi ráta ingadozása sokkal hektikusabb képet mutat, 2003-ig tartó folyamatos csökkenés visszafordult és azóta 4-5 éves ciklusokban növekszik. A háttérben inkább a munkanélküliségbe való beáramlás csökkenése, mint a munkanélküliségből való kiáramlási ráták emelkedése áll.

3. ábra: Magyarország munkaerő-piaci állapota (%) 15-74 éves népességnél



Forrás: Saját szerkesztés KSH adatok alapján

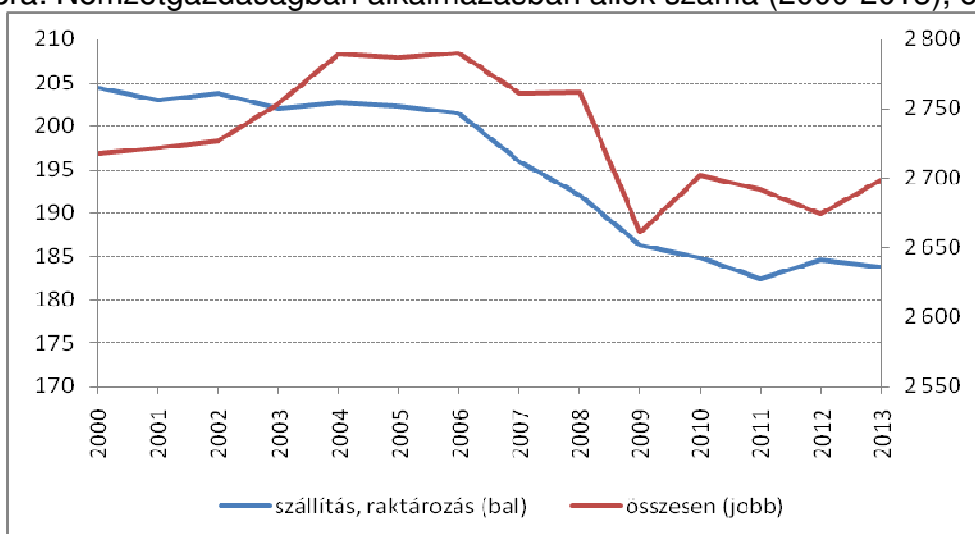
A negyedéves adatokat vizsgálva láthatjuk (4. ábra), hogy a 2009. III. negyedévéétől folyamatosan nő a foglalkoztatottak száma, 2013. I. negyedévtől pedig a közfoglalkoztatottak magas száma és a külföldön dolgozók megjelenése az adatsorban egy látványos növekedést eredményezett. A munkanélküliek számában jelentős csökkenés csak a 2013. II. negyedévtől tapasztalható.



Forrás: Saját szerkesztés KSH adatok alapján

A nemzetgazdaságban alkalmazásban állók létszámadatait elemezve (5. ábra) mind a szállítás, raktározás területén, mind a nemzetgazdaságban összesen is csökkent az alkalmazásban állók száma 2005-től. A 2008. évi gazdasági válságtól 2011-ig a szállításban alkalmazottak aránya egyenletesen csökkent, közel 10.000 fővel, addig az országban az összes alkalmazásban állók számában egy hirtelen csökkenés volt megfigyelhető 2008 és 2009 között, majd azt követően enyhe mértékű növekedés és csökkenés volt tapasztalható. A 2012. évben pedig egyértelmű növekedés indult el (részben a közfoglalkoztatás újrászervezésének köszönhetően).

5. ábra: Nemzetgazdaságban alkalmazásban állók száma (2000-2013), ezer fő



Forrás: Saját szerkesztés KSH adatok alapján

A Tanács 2005/47/EK irányelve (2005. július 18.) az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás tartalmazza a vasúti dolgozókra vonatkozó előírásokat. Az irányelv 12. pontja kimondja, hogy *„Az európai vasúti ágazat fejlődése a jelenlegi és az új szereplők szerepének szigorú ellenőrzését kívánja meg az egész Közösség harmonikus fejlődése biztosításának érdekében. Ezen a területen az európai szociális párbeszédnek tükröznie kell és a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kell vennie ezt a fejlődést.”* A tagállamok az irányelvben meghatározottakhoz képest kedvezőbb feltételeket alkalmazhatnak a saját joganyagukban.

Összegzés

A vasúti közlekedés és szállítmányozás jelentősége hazánk esetében az utóbbi évek csökkenő tendenciája ellenére kiemelt szerepet kapott a közlekedéspolitikai célok között. A nemzetközi és belföldi áruforgalomban szállítandó árukat és termékeket egyre nagyobb arányban vasúton kell szállítani. Ennél fogva a szállítmányozás területén dolgozó munkavállalók létszámának növekedése is indokolt a közeljövőben. A magyarországi közlekedési stratégia szigorú betartása egy, a jelenleginél kedvezőbb vasúti megítélést és vasúti forgalmat eredményezhet.

A kutatás a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú „Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program” című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió és Magyarország támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

Irodalomjegyzék

- 2005/47/EK irányelve (2005. július 18.) az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között.
- Európa 2020 Stratégia* (2011). Brüsszel. http://ec.europa.eu/europe2020/index_hu.htm [2014.03.12.]
- FAZEKAS Károly (1997). Válság és prosperitás a munkaerőpiacon – A munkanélküliség regionális sajátosságai Magyarországon 1990-1996 között. *Tér és Társadalom*, 11 (4), 9-24.
- G. FEKETE Éva (2006). Hátrányos helyzetből előnyök? Elmaradott kistérségek felzárkózásának lehetőségei az Észak-magyarországi régióban. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 3 (1), 54-69.
- GYÖRFFY Ildikó (2013). *Nemzetközi szállítmányozás. Oktatási segédlet*. Miskolci Egyetem: Miskolc.
- HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülés (szerk) (2008). *A vasúti szakképzés alakulása és annak hatása a vasúti munkaerő-folyamatokra és a vasúti érdekképviseleti munka számára*. Budapest.
- LIPTÁK Katalin (2013). A magyarországi kistérségek munkaerő-piaci alakulását magyarázó tényezők vizsgálata, *Journal of Central European Green Innovation*, 1 (1), 83-96.
- Nemzeti Közlekedési Stratégia, Országos Vasútfejlesztési Konceptió* (2013). Budapest.