

Közlekedés, szállítás

A közlekedési infrastruktúrának fontos szerepe van az Európai Unió gazdasági és szociális kohéziójának előmozdításában, a belső piac fejlesztésében. A közlekedési szolgáltatások jelentőségét mutatja, hogy e szektor több mint 6 millió főt foglalkoztat, a közlekedési eszközök gyártása további 2 milliót, a közlekedéssel összefüggő egyéb iparágak még 6 milliót. A szektor az EU bruttó hazai össztermékének 4%-át állítja elő.

A **transzeurópai hálózat** kialakítása olyan magas színvonalú infrastruktúra kialakítását jelenti, amely – a különböző közlekedési módokat kombinálva, a már létező nemzeti hálózatokat összekötve – elősegítené a kapacitások jobb kihasználását. Az 1994-es esseni Európai Tanács-ülésem egy 14 projektből álló prioritási listát fogadtak el, ebből három már megvalósult: a Cork–Dublin–Belfast–Larna–Stranraer vasút korszerűsítése, a Malpensa repülőtér kapacitásbővítése és az Öresund híd megépítése Svédország és Németország között.

A **vasútvonalak** hossza az Európai Unióban (itt és a továbbiakban az elnevezés az EU régi 15 tagállamára vonatkozik) 2001-ben 153,4 ezer kilométert tett ki; ez az 1995-ös szintnek a 96%-a. A legnagyobb mértékben Németországban csökkent a hálózat hossza, az 1995-ös szint 86%-ára szorították vissza. Ugyanakkor Olaszország, Belgium, Svédország és Ausztria 2–5%-kal növelte vonalainak hosszát ebben az időszakban.

Az EU-ban a vasútvonalak fele villamosított, ám ez óriási szélsőségeket takar: Írországból 2%, Görögországból 3% ez az arány, miközben a Benelux államokban 73 és 95% közti mutatók jellemzők. A területre vetített vonalsűrűség átlagosan 46 km ezer négyzetkilométerre. Az átlagot Belgium, Dánia és Németország haladja meg leginkább 111 és 113 km/1000 km² közti értékével, míg Finnországban, Svédországban és Görögországban 17–19 km vasútvonal jut 1000 km²-re.

A csatlakozó országok (itt és a továbbiakban az elnevezés a 2004. május 1-jén EU-taggá vált országokra vonatkozik) közül Máltán és Cipruson nincs vasútvonal, a többi nyolc országban összesen csaknem 50 ezer km hosszúságú vasúti pálya található, ennek majdnem a negyede Lengyelországban. 1000 km²-re Csehországban jut a legtöbb, 120 km vasút, ezzel a csehek maguk mögé utasítják az összes uniós tagállamot is. Magyarország áll a második helyen a vasútvonalak sűrűsége szempontjából (85 km/1000 km²), a baltiak az utolsó helyeken osztoznak (21–36 km/1000 km²). A villamosított szakaszok aránya csak Lengyelországban éri el az uniós átlagot, Szlovákiában és Szlovéniában 42%, Magyarországon viszonylag magas, 35%. Csehország és a balti államok állnak a sor végén ebből a szempontból.

Az **autópályák** hossza az EU-ban 52,8 ezer km volt 2001-ben, a csatlakozó országokban ugyanakkor 2,8 ezer km. Lettországból és Máltán nincs autópálya. Az autópályasűrűség az unióban átlagosan 16 km/1000 km², a legalacsonyabbak az értékek Finnországban, Svédországban, Írországból és Görögországból, ahol nem éri el a 6-ot, miközben a Benelux államokban 44 és 57 közé esnek. A csatlakozó országok közül Szlovénia és Ciprus meghaladja az uniós átlagot, a többi országban 7 km-nél is alacsonyabb az 1000 km²-re jutó autópályasűrűség. Magyarországon 5 ez az érték, ezzel csak a finnek, az írek és a svédek előztek meg. 1995 és 2001 között az EU-ban 16,2%-kal nőtt az autópályák hossza, a legdinamikusabb növekedést Portugália könyvelhette el, ahol 141%-kal nőtt a hálózat az 5 év alatt, de Görögország (+77%), Írország (+74%) és Finnország (+53%) is intenzív növekedést regisztrálhatott. A csatlakozó országokban összességében 33%-kal nőtt az autópályák hossza, legnagyobb, 56%-os növekedés Cipruson jelentkezett, Szlovákiában, Szlovéniában és Észtországban

49–51%-os volt a bővülés. Magyarországon, a csatlakozó országok átlagának megfelelően, 34%-kal növekedett a hálózat hossza.

A **hajózható tavak, csatornák, folyók** hossza az unióban 29 500 km-t tett ki, a csatlakozó országokban 6816 km-t. Az unióban a belvízi utak 82%-át négy ország: Németország, Finnország, Hollandia és Franciaország birtokolja, a csatlakozó országokban a belvízi utak legnagyobb hányada Lengyelországban (56%) és Magyarországon (20%) található.

1995 és 2001 között az EU-ban 15%-kal nőtt a **személygépkocsi-állomány**, 2001-ben 184,7 milliót tett ki. Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma 2001-ben 488-ra rúgott, ezt a szintet Ausztria (418), Németország (539) és Olaszország (574), továbbá Luxemburg (618) haladta meg leginkább. Görögország (322) és Portugália (364) elmaradása volt a legnagyobb az átlagtól. A csatlakozó országokban 2001-ben 21,3 millió volt a személygépkocsi-állomány nagysága, 30%-kal több, mint 1995-ben. Málta és Szlovénia volt a leginkább motorizált, 497, illetve 444 autó jutott ezer lakosra, míg Szlovákiában, Magyarországon és Lettországon 240–250.

Az EU harmadik országokkal folytatott **külkereskedelmében** a tengeri szállítás az elsődleges fontosságú: 2002-ben a szállított áruk tömegének 70%-át tengeren juttatták célhoz. A csővezetékes szállítás részesedése 10%, a közútié 9% volt, míg a vasút részaránya nem érte el a 4%-ot. Ha a szállított áruk értékéből indulunk ki, továbbra is a tengeri szállítás áll az első helyen, a többi szállítási mód rangsora azonban már gyökeresen eltér az előzőtől: az árutömeg alapján marginális jelentőségű légi szállítás részesedése az áruérték szerint 23%, ami meghaladja a közúti szállításét (22%). Ez a légi úton szállított áruk nagyobb fajlagos értékére utal: egy tonna légi úton szállított áru értéke közel 50-szer annyit tesz ki, mint hasonló mennyiségű közúton szállított árué, és 116-szorosa a tengeren szállított áru értékének.

2002-ben a csatlakozók és az EU közti árumennyiség 10–62%-át közúton szállították. A közúti szállítás aránya Szlovéniában és Csehországban volt a legmagasabb (60–62%), a balti államokban igen alacsony. A tengeri szállítás részesedése Máltán és Cipruson 90 és 100% közötti, a balti országokban is igen magas. A légi szállítás aránya mindenhol 1% alatti, kivéve Ciprust (2,3%).

Az **áruszállítás** 75%-a az EU-ban közúton bonyolódik, 13% vasúton, 5% csővezetéken. A belvízi szállítás 7%-ot tesz ki. 1995 és 2001 között a közúti szállítás volumene nőtt legnagyobb mértékben, 22%-kal, a vasúti és a belvízi szállításé közel 10%-kal.

A **közúti szállítás** volumene 2001-ben 1329 milliárd árutonna-kilométer volt, míg 1995-ben 1091 milliárd árutonna-kilométer. Az EU-ban az országon belüli kereskedelem kb. háromnegyedét teszi ki az összesen, a nemzetközi 22%-ot ér el, a többi átmenő forgalom, ami azonban néhány országban (Ausztria, Luxemburg) ennél jóval nagyobb arányt is képviselhet (18, illetve 65%).

A nemzetközi forgalom nagy része az EU-n belül bonyolódott. Ennek aránya csak Finnországban és Svédországban nem érte el a többi országra jellemző 90% fölötti szintet. Ausztria, Olaszország és Németország harmadik országokkal folytatott árucseréjében a csatlakozó országok viszonylag jelentős arányt értek el (4,5–5,4%). A csatlakozó országokban még az EU dinamikáját is meghaladta a közúti szállítás volumennövekedése: 1995 és 2000 között 39%-kal bővült, míg az uniós tagállamokban ugyanezen időszakban 20%-kal. A 8 kelet-közép-európai ország teljesítménye 154,6 ezer árutonna-kilométer volt 2000-ben.

2001-ben a **belvízi szállítás** teljesítménye az EU-ban 125 ezer árutonna-kilométer volt, ez 1995-höz képest 9%-os bővülést jelent. A csatlakozó országokban 2000-ben 4,23 ezer árutonna-kilométer volt a teljesítmény, de ezekben az országokban az ágazat teljesítménye csökkenő tendenciát mutat: 1995 óta 14%-kal esett vissza. Az EU-ban Németország és Hollandia vett részt legnagyobb mértékben a belvízi szállításban, 2001-ben ez a két ország bonyolította az uniós belvízi szállítás majdnem háromnegyedét. Ez a Rajna elsődleges fontosságát jelzi. Az adatot szolgáltató 6 ország közül az EU-n belüli nemzetközi árucseré 49%-a Hollandia és Németország, egynegyede pedig Hollandia és Belgium között bonyo-

lódott 2001-ben. A csatlakozó országok a Duna–Majna–Rajna-csatornával és az Elba–Odera–Duna-vonallal kapcsolódnak az EU víziúthálózatához.

A **vasúti szállítás** teljesítménye 242 milliárd árutonna-kilométer volt 2001-ben, ez az 1995-ös adatokkal szemben 9,5%-os bővülést jelez. Legnagyobb arányban Németország és Franciaország veszi ki a részét, együtt 56%-át adták az adatot szolgáltató 13 tagállam által bonyolított vasúti szállításnak 2001-ben. A vasúti hálózatát legjobban Luxemburg és Belgium használta ki, több mint 2 millió árutonna-kilométer jutott a pálya egy kilométerére, míg Görögországban és Írországból kevesebb mint 0,2. A vasúti szállításnak a kis országok esetében a nemzetközi szállításban van nagyobb szerepe: Hollandiában és Luxemburgban a nemzetközi szállítás részaránya 80, illetve 73% volt 2001-ben. Németországban a nemzetközi és az országon belüli szállítás közel azonos részt képviselt. A csatlakozó országokban 2000-ben 124,2 milliárd árutonna-kilométer volt a vasúti áruszállítás teljesítménye, ez 1995-höz képest 10%-os visszaesést mutat.

A **személyszállítás** volumene az EU-ban 2001-ben 4834 milliárd utaskilométert tett ki, ebből 78% személygépkocsi-, 6% légi, 6% vasúti, 9% buszforgalom volt. A személygépkocsi-forgalom részaránya az EU szárazföldi személyszállításában meghaladja a 80%-ot, Nagy-Britanniában 86%-kal a legmagasabb, míg Görögországban csak 65% ez az arány. Franciaországban, Luxemburgban, Olaszországban 11 509 és 12 292 utaskilométer jut egy lakosra évente, szemben a spanyol és görög mutatókkal (7603, illetve 7698).

A **vasúti** szállítás volumene az uniós tagállamokban 11,3%-kal nőtt 1995 és 2000 között, míg ugyanebben az időszakban a csatlakozó országokban 9%-kal csökkent. A vasúti utasforgalom Görögországban, Portugáliában és Írországból a legkisebb egy utasra vetítve, ezekben az országokban 152, 361, illetve 400 utaskilométer jut egy lakosra, ugyanakkor Ausztria, Dánia és Franciaország 1016 és 1214 utaskilométer/fő közti értékekkel rendelkezik. A 8 kelet-közép-európai ország közül Magyarországon használják leginkább a vasutat személyszállításra, nálunk 971 utaskilométer jutott egy főre 2000-ben, míg a balti országokban 165 és 296 közé esett ez a mutató.

A **légi** személyszállítást 2001. szeptember 11. eseményei hátrányosan érintették az uniós tagállamokban: az ágazat forgalma 2%-kal csökkent, miközben 2000-ben 8%-ot meghaladta az előző évhez viszonyított növekedés. A visszaesést elkönnyvelő 9 uniós tagállam közül legnagyobb mértékben Belgiumot sújtotta a hanyatlás, egy év alatt 8%-kal csökkent az utasforgalma. Három tagállamban volt érezhető növekedés: Dániában, Írországból és Spanyolországban (2–4%), de ezekben az országokban is jóval elmaradt a növekedési ütem a korábbtól.

A csatlakozó országokat kevésbé érintette a visszaesés, 2001-ben 4,3%-os növekedést regisztráltak az utasforgalomban, szemben a 2000. évvel, amikor 9%-os volt a bővülés. Csak három országban csökkent az utasforgalom: Magyarországon (–2,5%), Máltán (–3,9%) és Szlovéniában (–10,6%). Ugyanekkor Csehország és Litvánia 10, illetve 12%-kal növelte a forgalmát.

A személyszállítás tekintetében a légiforgalom Nagy-Britannia és Spanyolország, illetve Németország és Spanyolország között a legintenzívebb. Az első országpár közt lebonyolított forgalom az EU-n belüli nemzetközi forgalom 13%-a, a második országpáré 10%. A várospárok között a legnagyobb forgalmat (4,4 millió utas) London és Dublin bonyolítja le, ezt követi a London–Párizs (2,9 millió utas), London–Amszterdam (3,2 millió utas) és London–Frankfurt (2 millió utas) viszonylat.

Az EU-tagállamok és a csatlakozó országok közt a legnagyobb a légi utasforgalom a Nagy-Britannia–Ciprus relációban (2,4 millió utas 2001-ben). Nagy-Britannia–Málta, Németország–Magyarország, Görögország–Ciprus és Nagy-Britannia–Csehország 660 ezer és 829 ezer közti utasforgalmat bonyolított le ebben az időszakban. Városok szintjén a London–Larnaca útvonal volt a legforgalmasabb (878 ezer utas), a London–Prága, Athén–Larnaca, London–Luqa, London–Paphos és Frankfurt–Budapest 406 ezer és 659 ezer közti utasforgalommal szintén a legjelentősebb útvonalak közé tartoznak.