

NOVOSZÁTH Péter
egyetemi docens
Nemzeti Közzolgálati Egyetem, Budapest

associate professor
University of Public Service
Budapest, Hungary
email: Novoszath.Peter@uni-nke.hu

EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI BERUHÁZÁSOK
KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN A CEF (CONNECTING
EUROPE FACILITY) TRANSPORT PROGRAM
KERETÉBEN, 2014 – 2018

EUROPEAN TRANSPORT INVESTMENT IN EASTERN
CENTRAL EUROPE WITHIN THE CEF (CONNECTING
EUROPE FACILITY) TRANSPORT PROGRAM, 2014-2018

ABSTRACT

The Connecting Europe Facility (CEF) is a key EU funding instrument for promoting growth, job creation and competitiveness through targeted infrastructure investments at European level. It supports the development of high-performance, sustainable and efficiently connected trans-European networks in the areas of transport, energy and digital services. CEF investments are aimed at completing the missing links in the European energy, transport and digital backbone network. The CEF program contributes to the infrastructure development needed for the implementation of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and to the financing of key projects to remove existing bottlenecks. It also promotes sustainable and innovative mobility solutions. These projects cover all EU Member States and all modes of transport (road, rail, maritime, inland waterway, air) and support for logistics and innovation. The purpose of this study is to evaluate and analyze projects implemented in the CEF Transport Program in Central and Eastern Europe between 2014 and 2018. A further aim is to present the main features of major projects.

Kulcsszavak: infrastruktúrafejlesztés, innováció, Kelet-Közép-Európa, közlekedési módok, logisztika, projektek, transzeurópai hálózatok

Keynotes: Central and Eastern Europe, infrastructure development, innovation, logistics, modes of transport, projects, trans-European networks

1. Bevezetés

Kelet-Közép-Európát Lengyelország, Csehország, Magyarország és Horvátország alkotta és alkotja ma is.¹ Sokan Csehszlovákia és Jugoszlávia megszűnése óta idesorolják Szlovákiát és Szlovéniát, Romániát, Bulgáriát és a Balti Államokat is egyfajta közös több évtizedes szocialista fejlődés miatt. E tanulmány elkészítésekor mi is ezt a tágabb értelmezést választottuk a sokszor eltérő kulturális, társadalmi, gazdasági különbségek ellenére is, a közelmúltig hasonló fejlődési pályák, gazdasági fejlettség miatt és különösen azért, mert ezek az országok csatlakoztak már az Európai Unióhoz és ennek következtében jogosulttá váltak a CEF támogatások igénybevételére.

Az EU közlekedési ágazata napjainkban útkeresztveződéshez érkezett. Olyan teljesítményű infrastruktúrát kell kiépítenünk, amely elegendő kapacitást biztosít a gazdaság számára, ahhoz hogy eleget tudjon tenni a munkahelyteremtés és a növekedés lehetőségeinek, ugyanakkor meg kell győződni arról is, hogy az ágazat versenyképes marad, innovatív, költség-hatékony közlekedési megoldásokat kínál a felhasználók számára, és integrálja a különböző közlekedési módokat.²

A Transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) a tervezett európai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedési hálózatok összessége. Az EU transzeurópai közlekedési hálózatának (TEN-T) politikája felismerve a stratégiai megközelítés fontosságát a közlekedési infrastruktúra egész Európára kiterjedő hálózatának kialakításában. A TEN-T infrastruktúrájának fejlesztése ezért szorosan kapcsolódik az uniós közlekedéspolitika végrehajtásához és továbbfejlesztéséhez.³ Az Európai Bizottság MOVE Főigazgatósága 2015-ben megbízást adott egy tanulmányra, amely a TEN-T alaphálózati projektek hatékony és eredményes tervezését és végrehajtását akadályozó szabályozási és adminisztratív folyamatokat elemezte, és ajánlásokat fogalmazott meg ezen akadályok kezelésére, beleértve a javasolt szakpolitikai lehetőségeket is.⁴

Jelen tanulmányban az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) általános bemutatása után a 2014 és 2018 között, a CEF program által Kelet-Közép-Európában támogatott közlekedési projekteket kívánjuk számba venni

összességében és közlekedési módokként külön-külön is, értékelni, valamint az egyes legnagyobb projektek legfontosabb paramétereit is bemutatni.

2. Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) 2014 óta biztosít pénzügyi támogatást három ágazatnak: az energiaágazatnak, a közlekedési ágazatnak és az információs és kommunikációs technológiai ágazatnak. Az CEF meghatározza a következő évtizedben e három területen alkalmazandó beruházási prioritásokat, mint amilyenek például a villamos energia- és gázfolyosók, a megújuló energia használata, az összekapcsolt közlekedési folyosók és a kevésbé szennyező szállítási módok, a nagysebességű szélessávú kapcsolatok és digitális hálózatok.⁵

A CEF beruházások kitöltik az európai energia, közlekedési és digitális gerinchálózat hiányzó összeköttetéseit. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz valamennyi tagállam számára előnyös, mivel az utazást könnyebbé és fenntarthatóbbá teszi, növeli az európai energiabiztonságot, ugyanakkor lehetővé teszi a megújuló energiaforrások szélesebb körű használatát, és elősegíti a közigazgatási szervek, a vállalkozások és a polgárok közötti határokon átnyúló együttműködést.

A támogatások mellett a CEF pénzügyi támogatást nyújt a projektekhez olyan innovatív pénzügyi eszközök révén, mint a garanciák és a projekt-kötvények. Ezek az eszközök jelentős hatást gyakorolnak az uniós költségvetés felhasználására, és katalizátorként szolgálnak, hogy a magánszektor és a közszféra más szereplőitől további finanszírozási források érkezenek.

A CEF három ágazatra oszlik:

- CEF Energia
- CEF Telekommunikáció
- CEF Közlekedés

A CEF egyik fő prioritása a három ágazat közötti szinergiák lehetővé tétele és megerősítése. Az ágazatok közötti fellépések lehetővé tehetik a költségek vagy eredmények optimalizálását a pénzügyi, technikai vagy humán erőforrások összevonásával, ezáltal növelve az uniós finanszírozás hatékonyságát.

A közlekedési és energiaágazat közötti szinergiák támogatására irányuló első pályázati felhívást 2016-ban indították el.

3. CEF Közlekedés

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) a közlekedés számára az európai közlekedési infrastruktúra-politika megvalósításának finanszírozási eszköze. Célja, hogy támogassa az európai közlekedési infrastruktúra kiépítésére irányuló beruházásokat, vagy a meglévő infrastruktúra felújítását és korszerűsítését, valamint a TEN-T politikai főbb célkitűzéseit:

- az alaphálózat 2030-ig történő befejezését, a kilenc központi hálózati folyosó körül strukturálva;
- az átfogó hálózat 2050-ig történő befejezését az európai régiók hozzáférhetőségének megkönnyítése érdekében.

A CEF Közlekedés a határokon átnyúló projektekre és olyan projektekre összpontosít, amelyek célja a szűk keresztmetszetek eltávolítása vagy a hiányzó összeköttetések áthidalása a központi hálózat különböző részein és az átfogó hálózaton (link), valamint a horizontális prioritások, például a forgalomirányítási rendszerek kiépítése. A CEF Transport is támogatja a közlekedési rendszerek innovációját az infrastruktúra használatának javítását, a közlekedés környezeti hatásainak csökkentését, az energiahatékonyság növelését és a biztonság növelését.

A CEF Közlekedés teljes költségvetése 24,05 milliárd euró a 2014–2020 közötti időszakra. Az INEA felelős a CEF közlekedési költségvetésének 22,4 eurós végrehajtásáért ugyanazon időszakban nyújtott támogatások formájában.

4. Innovációs és Hálózatok Végrehajtó Ügynöksége (INEA)

Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség (INEA): az Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség (INEA) a korábbi Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatalának (TEN-T EA) utódja, amelyet az Európai Bizottság 2006-ban hozott létre a TEN-T program műszaki és pénzügyi végrehajtásának irányítása céljából. A brüsszeli székhelyű INEA 2014. január 1-jén kezdte meg hivatalosan tevékenységét az Európai Hálózatfinanszírozási eszköz, a Horizont 2020 és más korábbi programok (TEN-T és Marco Polo 2007–2013) egyes részeinek végrehajtása céljából.⁶

Az INEA-n keresztül finanszírozzák 2014 januárjától a CEF programokat. Az INEA tartja kézben a legtöbb CEF program költségvetését, amely

eddig összesen 28,7 milliárd €-t tett ki (23,5 milliárd € közlekedés, 4,7 milliárd € energia és € 0,5 milliárd telekommunikáció).

Összességében várható, hogy az INEA mintegy 35 milliárd eurós költségvetést kezel az új 2014–2020-as programok számára (30 milliárd euró a CEF-ből és 5 milliárd euró a H2020-ból).

A CEF által támogatott legfőbb közlekedési projektek horizontális prioritással:

- Európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS)
- Intelligens közlekedési szolgáltatások úton (ITS)
- A tengeri gyorsforgalmi utak (Motorways of the Sea)
- Új technológiák és innováció (New-technologies-and-innovation)
- Folyami információs szolgáltatások (RIS-River information services)
Biztonságos és biztonságos infrastruktúra ([/inea/en/connecting-europe-facility/ceftransport/projects-by-horizontal-priority/safe-and-secure-infrastructure](http://inea.europa.eu/connecting-europe-facility/ceftransport/projects-by-horizontal-priority/safe-and-secure-infrastructure))
- Egységes európai égbolt - SESAR (Single-european-sky sesar)

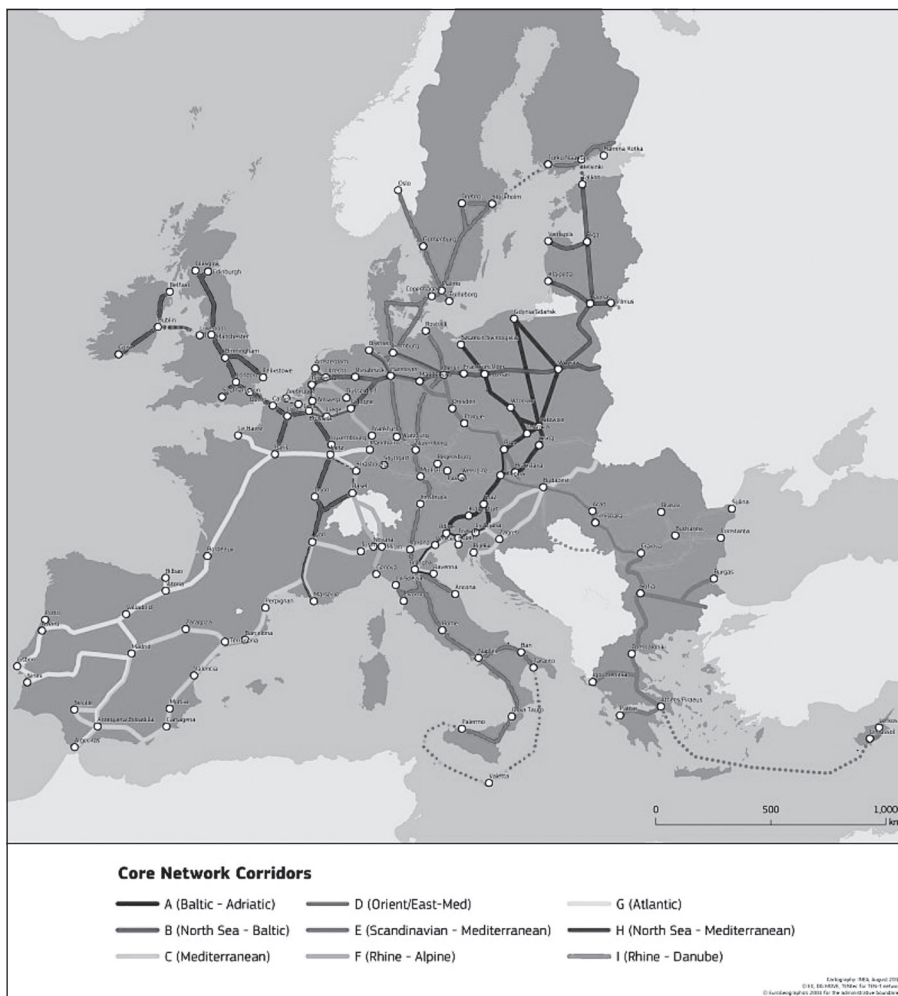
5. CEF Közlekedési projektek maghálózati folyosókon keresztül

Az "alaphálózati folyosók" bevezetésre kerültek az alaphálózat összehangolt végrehajtásának megkönnyítése érdekében. Ezek összegyűjtik az állami és a magánforrásokat, és az uniós támogatást összpontosítják a CEF-től, különösen a következőkre:

- a szűk keresztmetszetek eltávolítása
- hiányzó határokon átnyúló kapcsolatok kiépítése
- a modális integráció és az interoperabilitás elősegítése
- integráció (mint folyamatos modális intézkedés, ezeket a folyosókat integrálni kell a multimodális TEN-T vasúti áru fuvarozási folyosókba)
- a tiszta üzemanyag előmozdítása
- más innovatív szállítási megoldások
- a telematikai alkalmazások fejlesztése a hatékony infrastruktúra használatához
- a városi területek integrálása a TEN-T-be
- a biztonság növelése

1. térkép: A kilenc törzshálózati folyosó elhelyezkedése

Map 1: The location of the nine core network corridors



Forrás: European Commission (2019): Connecting European Facility (CEF) CEF Transport projects by core network corridors
<https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-corridor>

A CEF rendelet mellékletében kilenc maghálózati folyosót azonosítottak, amelyek tartalmazzák a 2014–2020 közötti időszakra az esetleges uniós finanszírozásra előre meghatározott projektek listáját, a TEN-T fejlesztéshez hozzáadott értékük és lejáratú státusuk alapján.

- A Balti-adriai 4 588 km
- B Északi tengeri – balti 6 244 km
- C Mediterrán 9 355 km
- D Keleti - kelet-mediterrán 9 355 km
- E Skandináv-mediterrán 9 290 km
- F Rajna-Alpok 2 994 km
- G Atlanti óceáni 8188 km
- H Északi tengeri – mediterrán
- I Rajna-Duna 5 802 km

6. Európai közlekedési beruházások Kelet-Közép-Európában

A kelet-közép-európai országok kedvezményezettként 351 projektben vettek részt, és 10 454,9 millió eurót kaptak ezek megvalósításához a CEF közlekedés társfinanszírozásában, 2014 és 2018 között, e beruházások értéke összességében 15,6 milliárd eurót tett ki.

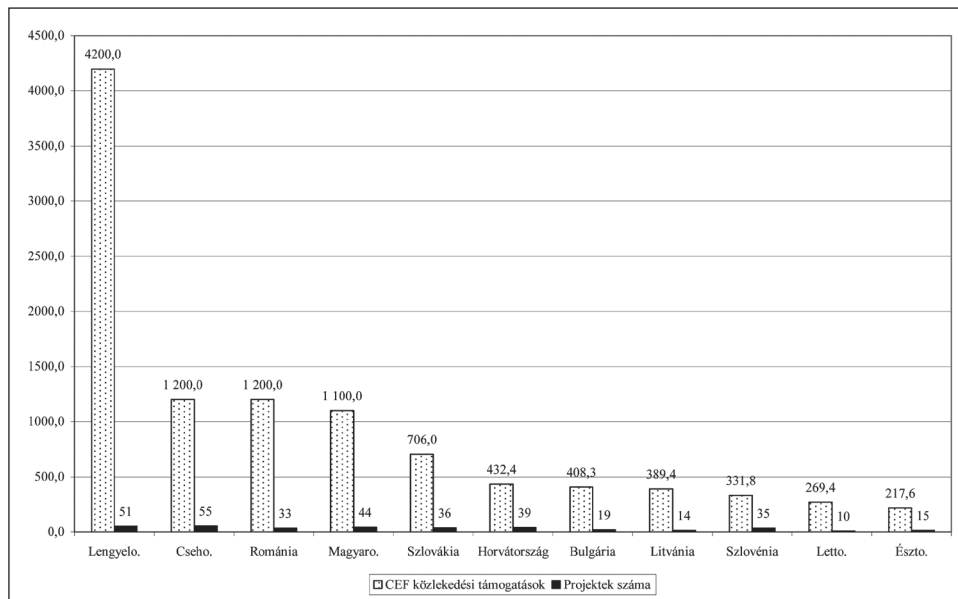
A legnagyobb mértékben Lengyelország hajtott végre közlekedésfejlesztési projekteket, szám szerint 51-et 4 200 millió euró értékben. A második ezen a téren Csehország 55 projekttel, a harmadik Románia 33 projekttel 1 200 millió euróval, míg a negyedik helyen Magyarországot találjuk 44 projekttel 1 100 millió euró támogatással.

Közlekedés módokként vizsgálva a kapott támogatásokat szembevetve az, hogy a kelet-közép-európai országok elsősorban vasútfejlesztési projektekhez, másodsorban közútfejlesztési projektekhez, harmadrészt belvízi hajózásfejlesztésekhez, míg negyedrészt tengeri hajózás fejlesztési projektekhez vették föl a CEF közlekedési támogatásait. Az adatokból az is kitűnik, hogy ezeket forrásokat legkevésbé légi közlekedésfejlesztési és multimodális jellegű fejlesztésekhez használták föl.

Mindez azért nem kedvező, mivel ennek következtében ezek az országok pont azokra a területekre fókuszáltak a legkevésbé, ahol manapság a fejlődés a legdinamikusabb és a fejlettebb országoktól való lemaradásuk is a legnagyobb. Ebből pedig az következik, hogy míg egyes területeken közeledni tudtak a fejlett országokhoz az elmaradásuk, a versenyképességük csökkenni fog éppen azokon a területeken, amely a jövő szempontjából különösen fontosak lennének.

1. diagram: CEF közlekedési támogatások összege és projektek száma, Kelet-Közép-Európában, 2014 és 2018 között, millió €

Chart 1: Amount of CEF transport subsidies and number of projects in Central and Eastern Europe between 2014 and 2018, EUR million



Forrás: Saját szerkesztés az European Commission (2019): Connecting European Facility (CEF) Transport grants 2014 – 2018, ország tanulmányok adatai alapján

1. táblázat: CEF Közlekedési támogatás, közlekedési módonként, millió EUR

Table 1: CEF Transport funding per transport mode, € million

Ország	Vasút	Közút	Belföldi belvízi	Légi közlekedés	Tengeri közlekedés	Multi-modális
Bulgária	373,5	21,0	6,3	3,2	2,3	2,1
Horváto.	265,3	28,5	10,4	28,6	98,1	1,4
Cseho.	1 070,8	42,6	12,4	11,7	-	14,9
Észtó.	188,1	3,3	-	3,2	23,1	-
Magyaro.	860,0	132,0	84,9	16,0	-	-
Lettország	257,9	8,1	-	2,6	0,9	-
Litvánia	342,9	23,4	-	9,9	13,2	-

Lengyelo.	3506,5	537,0	-	13,1	147,2	29,1
Románia	1 130,3	16,1	58,8	17,0	10,8	-
Szlovákia	378,3	123,6	183,8	5,1	-	15,2
Szlovénia	277,9	38,1	-	4,5	11,3	-
Összesen	8 651,5	973,7	356,6	114,9	306,9	62,7

Forrás: Saját szerkesztés az European Commission (2019): Connecting European Facility (CEF) Transport grants 2014 – 2018, ország tanulmányok adatai alapján

Az elkövetkezőkben részletesen bemutatjuk a megvalósított legnagyobb projektek főbb jellemzőit minden közlekedési mód esetében:

6.1. Vasútfejlesztési projektek

A kelet-közép-európai országok kedvezményezettként 106 vasút fejlesztési projektben vettek részt, és 8 651,5 millió eurót kaptak ezek megvalósításához a CEF közlekedés társfinanszírozásában, 2014 és 2018 között.

Kelet-Közép-Európában a legnagyobb értékű CEF támogatást Lengyelország vette igénybe 3560,5 millió € értékben 23 különféle vasútfejlesztési projekt megvalósításához. E beruházások összértéke 4 640,6 millió eurót tett ki. A Lengyelország által megvalósítandó legnagyobb értékű vasútfejlesztési projekt az E 20 vasútvonalon, a Varsó-Poznan szakaszon, míg a fennmaradó munkák a Sochaczew-Swarzedz szakaszon valósulnak meg.⁷ A projekt 2015 novemberében indult és 2020 decemberében fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 614,308 millió eurót fog kitenni. Az EU támogatás maximális mértéke 461,776 millió euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 75,1%-a.

Az E20 / C-E20 vasútvonalak a TEN-T északi-tengeri és a Balti-tengeri főhálózati folyosó részét képezik, és fontos közlekedési útvonalat jelentenek a nemzetközi, interregionális és regionális forgalom számára, összekötve Németországot, Lengyelországot és Fehéroroszországot. A projekt egy modernizálására irányuló globális projektsorozat része. Célja két szakasz korszerűsítése: a Sochaczew-Swarzedz rész az E20-on, és a Placencja-Lowicz Głowny szakasz a C-E20-on. Ez a projekt az Északi-balti maghálózati folyosót érinti.

1. térkép: Az E20 vasútvonal nyomvonala a Varsó-Poznan és a Sochaczew-Swarzedz szakaszon

Map 1: E20 railway line on the Warsaw-Poznan and Sochaczew-Swarzedz sections



Forrás: European Commission (2019): Works on the E-20 railway line, Warsaw-Poznan section – remaining works, Sochaczew-Swarzedz section

A Románia által megvalósítandó legnagyobb értékű vasútfejlesztési projekt a Rajna – Duna folyosó Brasov – Simeria vasúti komponensének rehabilitációja.⁸ A projekt 2015 novemberében indult és 2020 decemberében fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 797 340 millió eurót fog kitenni. Az EU támogatás maximális mértéke 677 739 millió euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 85%-a.

A Segesvár-Brassó vasúti szakasz a Rajna – Duna folyosó egy előre meghatározott részén található. Ez a projekt az EU követelményeivel összhangban korszerűsíti a Brassó - Segesvár vasúti-szakasz következő részeit: Brasov – Apata és Cata – Sighisoara.

Hosszú távon a projekt megvalósítása javítani fogja a belső piac jobb hozzáférhetőségét, összekapcsolhatóság, modális integráció, fenntarthatóság, fokozott kapacitás, biztonság és a biztonság terén is. Ez a projekt a Rajna-Duna maghálózati folyosót érinti.

2. térkép: A Brassó – Piski vasútvonal érintett részei

Map 2: The relevant sections of the Brasov - Simeria railway line



Forrás: European Commission (2019): The Rehabilitation of the Brasov–Simeria Railway component of the Rhine-Danube Corridor

6.2. Közútfejlesztési projektek

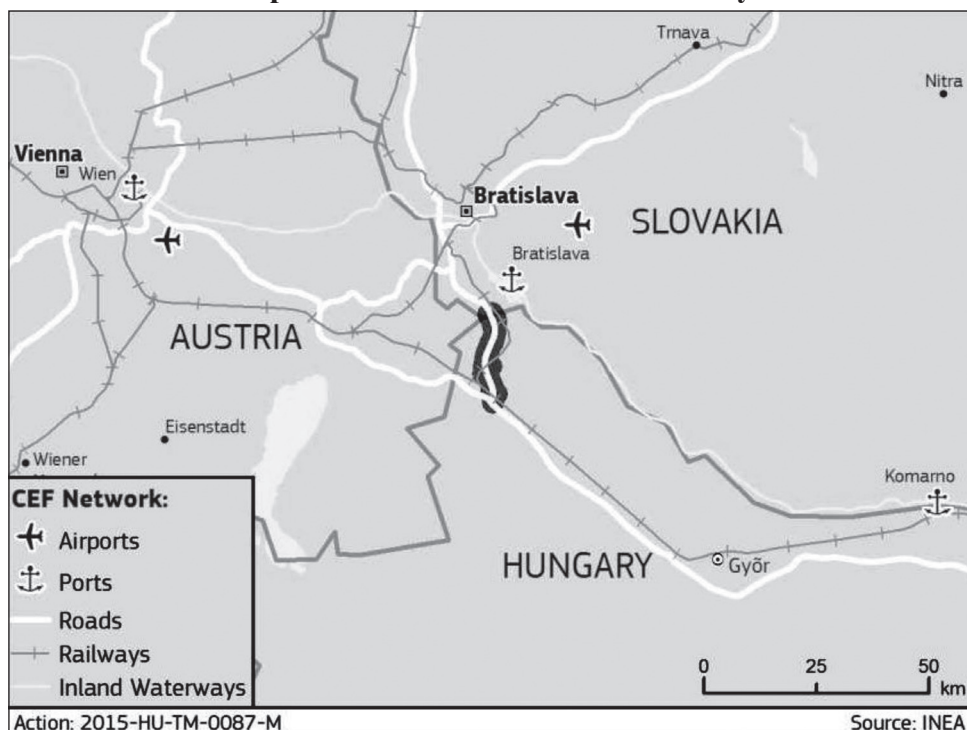
A Magyarország által megvalósítandó legnagyobb értékű közútfejlesztési projekt az M15 gyorsforgalmi út kétszer két sávú úttestre való átépítése, a Mosonmagyaróvár (M1) és a Rajka (HU-SK határ) közötti szakasz korszerűsítése.⁹ A projekt 2016 februárjában indult és 2019 decemberében fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 64 662 millió euró. Az EU támogatás maximális mértéke 54 963 millió euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 85%-a.

A projekt célja a hatékony és versenyképes közúti közlekedés fejlesztésének előmozdítása az Orient/East-Med folyosó mentén a Magyarország és Szlovákia közötti határokon átnyúló forgalmat korlátozó szűk keresztmetszet kezelésével. A Mosonmagyaróvár (M1) - Rajka (HU-SK határ) útszakasz korszerűsítése egy globális projekt, a keleti/kelet-mediterrán főhálózati folyosó határokon átnyúló része.

A projekt a 14,508 km hosszú 2-sávós M15 gyorsforgalmi utat egy 2 sávós autópályának megfelelően korszerűsíti, a szükséges gyorsítósávok, csomópontok kiépítésével, az autópálya részek elválasztásával, 130 km/h sebességhatárral. A korszerűsítés után az autópálya meg fog felelni a szomszédos D2-es autópálya szabványainak Szlovákiában és az M1-es autópályán, a TEN-T követelményeinek is.

3. térkép: Az M15-ös autópálya elhelyezkedése

Map 3: Location of the M15 motorway



Forrás: European Commission (2019): Upgrading the M15 expressway to a 2-lane, dual carriageway, motorway between the M1 Motorway and Rajka (HU-SK border)

A projekt hozzájárul a torlódások, az utazási idő és a működési költségek csökkentéséhez, valamint a hálózat biztonságának növeléséhez. Ez a projekt a Keleti-kelet mediterrán maghálózati folyosót érinti.

A Szlovákia által megvalósítandó legnagyobb értékű közútfejlesztési projekt a D3-as autópálya Čadca-Bukov-Svrčinovec közötti szakasza.¹⁰ A projekt 2016 novemberében indult és 2020 decemberében fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 114 106 millió euró. Az EU támogatás maximális mértéke 74 317 millió euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 65,13%-a.

4. térkép: A D3-as autópálya Čadca, Bukov-Svrčinovec közötti elhelyezkedése

Map 4: Location of the D3 motorway between Čadca, Bukov-Svrčinovec



Forrás: European Commission (2019): Motorway D3 Čadca, Bukov-Svrčinovec

A projekt része a D3-as autópálya globális építési projektjének a balti-adriai alaphálózati folyosó szlovák részén. A D3-as autópálya a Pozsony,

Žilina és a Kiszuce északnyugati régiója közötti fő autópálya folytatása, a Szlovákia és Lengyelország közötti Bielsko Biala-Žilina, előre meghatározott határszakaszon. A párhuzamos vasúttal együtt végzett befejezése az észak- dél-szlovákiai és a lengyelországi kapcsolat elérhetőségének alapvető előfeltétele.

A Bukov és Svrčinovec közötti új, 5,67 km-es szakasz kiváltja a Cadca város túlterhelése miatt kialakult jelenlegi kritikus szűk keresztmetszetet.

A projekt hozzájárul a TEN-T szabványoknak való megfeleléshez, azaz egy 2 sávós autópálya létesül, a szükséges gyorsításávokkal, csomópontok kiépítésével, az autópálya részek elválasztásával, 130 km/h sebességhatárral. Ez a projekt a Balti-adriai maghálózati folyosót érinti.

6.3. Belföldi víziút fejlesztési projektek

A Magyarország és Szlovákia által megvalósítandó legnagyobb értékű belföldi víziút fejlesztési projekt célja a maghálózati elemek összekapcsolása a közlekedési ágazatban a Rajna-Duna-folyosó Komárom-Komarno közötti új hídja révén.¹¹ A projekt 2014 novemberében indult és várhatóan 2020 januárjában fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 117 726 millió euró. Az EU támogatás maximális mértéke 100 067 millió euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 85%-a.

A Magyarország (Komárom) és Szlovákia (Komarno) közötti, előre meghatározott, határokon átnyúló szakaszon elhelyezkedő projekt célja, hogy megszüntesse a meglévő Erzsébet híd által okozott lényeges szűk keresztmetszetet a Rajna – Duna központi hálózati folyosón. A korábbi híd nem tette lehetővé a 20 tonnánál nehezebb tehergépjárművek forgalmát. E korlátozás miatt a Magyarországról és Szlovákiából utazó nehéz tehergépjárművek jelenleg nem férhetnek hozzá a határon átnyúló kikötőkhöz.

A projekt része a Duna főútvonalának rehabilitációs és karbantartási munkáinak végrehajtására irányuló globális projektnek. Az új híd távolság 10 méteres lesz a legmagasabb navigációs vízszint felett, lehetővé téve a VII. Osztályú vízi utakra alkalmas hajók navigációját. A tervezett munkák jelentős hatást gyakorolhatnak a belvízi közlekedés növekedésére. Ez a projekt a Rajna-Duna maghálózati folyosót érinti.

5. térkép: A Komárom-Komarno híd elhelyezkedése
Map 5: Location of the Komárom-Komarno bridge



Forrás: European Commission (2019): Connecting Core Network elements in the transport sector: Corridor Rhine-Danube Komarom-Komarno cross-border Bridge

6.4. Légiközlekedés fejlesztési projektek

A Horvátország által megvalósítandó legnagyobb értékű légiközlekedés fejlesztési projekt, a SESAR telepítési program végrehajtása (2015 - 3. klaszter).¹² A SESAR Közös Vállalkozás célja az európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer korszerűsítése, amelyet az összes kapcsolódó uniós kutatási és fejlesztési tevékenység koordinálása és koncentrációja révén kíván elérni.¹³

6. térkép: A SESAR programban érintett országok
Map 6: Countries involved in the SESAR program



Forrás: European Commission (2019): SESAR Deployment Programme implementation 2015 – Cluster 3

A projekt 2016 februárjában indult és 2020 decemberében fejeződik be. A projektben 10 ország vesz részt: Bulgária, Csehország, Észtország, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Magyarország, Portugália, Románia, Szlovákia. A beruházás teljes bekerülési értéke 58 405 millió euró. Az EU támogatás maximális mértéke 47 660 millió euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 82%-a. Ebből tényleges CEF társfinanszírozás a horvát kedvezményezettek számára 11 millió 264 ezer euró lehet.

A projekt hozzájárul a SESAR teljes kiépítéséhez, és fő célja a 24 végrehajtandó projekt (IP) klaszterének összehangolt és szinkronizált kiépítése az EU érintett tagállamaiban. Ezek az IP-k összhangban vannak a 716/2014/EU rendeletben meghatározott közös kísérleti projektekkel (PCP), és várhatóan a légiforgalmi irányítás (ATM) teljesítményének javulását fogják eredményezni. Ez a művelet a PCP-ben leírt hat ATM-funkcióból (AF-ek) négy IP-t tartalmaz; különösen:¹⁴

- AF1 kiterjesztett érkezéskézelés (AMAN) és teljesítményalapú navigáció (PBN) nagy sűrűségű terminálmanőverező területeken (TMA-k)
- AF3 rugalmas légtér-gazdálkodás (ASM) és szabad útvonal
- AF4 hálózati együttműködés
- AF5 elsőrendű széleskörű információkezelés (SWIM)

A megvalósítás tervezése összhangban van a 716/2014/EU rendeletben meghatározott telepítési céldátumokkal.¹⁵

6.5. Tengerhajózási projektek

A Horvátország által megvalósítandó legnagyobb értékű tengerhajózási fejlesztési projekt Rijeka kikötő multimodális platformfejlesztése és az Adria kapu konténertermináljának korszerűsítése (POR2CORE-AGCT).¹⁶ A projekt 2015 júliusában indult és 2019 augusztusában fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 35 millió 556 ezer euró. Az EU támogatás maximális mértéke 30 millió 222 ezer 600 euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 85%-a.

Rijeka központi hálózati kikötője Horvátország legnagyobb tengeri kikötője. A projekt célja a Rijeka és az Adriai-kapu konténer terminál közötti, a Brajdica néven ismert vasúti kapcsolat fejlesztése. A projekt a Földközi-tengeri folyosón található, és része egy globális projektnek, amelynek célja az észak-adriai kikötők közötti kapcsolatok fejlesztése és javítása.

A projekt megvalósítása pozitív hatással lesz a forgalomirányításra, az interoperabilitásra, a szolgáltatásminőségre, a biztonságra és a védelemre, valamint javítja a kikötő vasúti áruszállítási kapacitását. Ez a projekt a Mediterrán maghálózati folyosót érinti.

7. térkép: Rijeka kikötő multimodális platformfejlesztése az Adria kapu konténertermináljához elhelyezkedése

Map 7: Location of Port of Rijeka multimodal platform development and interconnection to Adriatic Gate container terminal

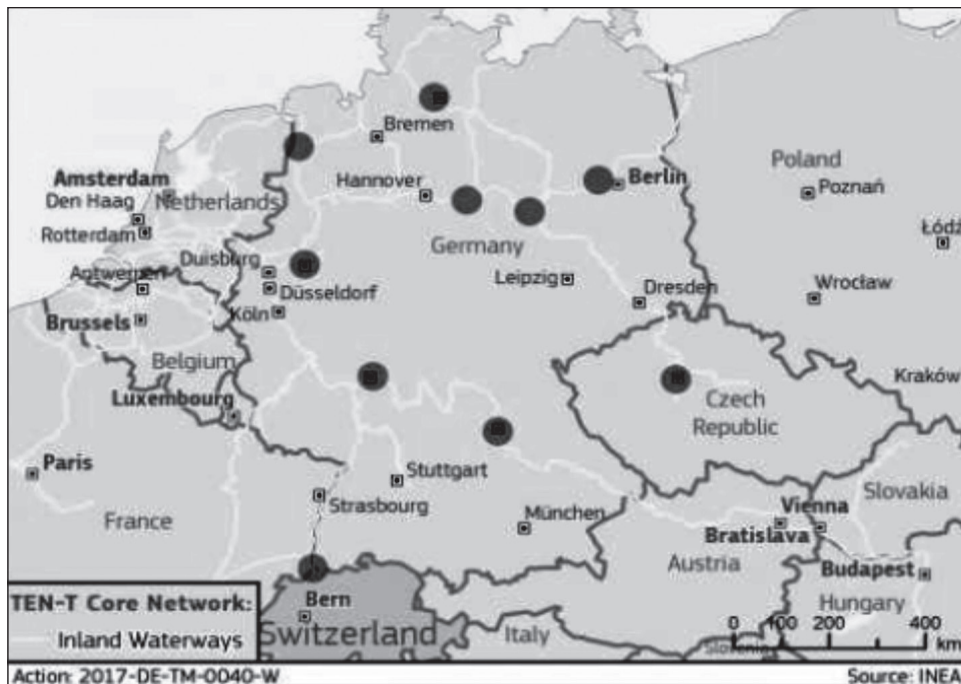


Forrás: European Commission (2019): Port of Rijeka multimodal platform development and interconnection to Adriatic Gate container terminal (POR2CORE-AGCT)

6.6. Multimodális projektek

A Csehország által megvalósítandó legnagyobb értékű multimodális fejlesztési projekt a LNG terminálok telepítése Közép-Európában a környezetbarátiabb szállítási ágazatért érdekében.¹⁷ A projekt 2018 januárjában indult és 2021 júniusában fejeződik be. A beruházás teljes bekerülési értéke 16 millió 364 ezer 700 euró. Az EU támogatás maximális mértéke 3 millió 272 ezer 940 euró lehet, a projekt teljes költségeinek a 20%-a.

8. térkép: LNG terminálok telepítése Közép-Európában projekt helye
Map 8: LNG Rollout in Central Europe - for a greener transportation sector



Forrás: European Commission (2019): LNG Rollout in Central Europe - for a greener transportation sector.

Ez a projekt a korábbi 2015-DE-TM-0376-M akció kiterjesztése, amely két LNG-terminál kísérleti telepítését jelentette Németországban. Az intézkedés általános célja a cseppfolyósított földgáz (LNG) használatának ösztönzése a belvízi hajózás és a közúti áruszállítás számára. A kisüzemi LNG-terminálok kiépítésének elősegítése Németországban kilenc helyen és egy helyen Csehországban. Ezek a terminálok összekapcsolják az LNG-elosztó csomópontokat a teherautók üzemanyag-ellátó létesítményeivel és a belvízi hajók bunkeráló létesítményeivel. Az LNG üzemanyagtöltő állomások, a berendezések és az ügyfelek működésének hatékonyságának és biztonságának növelése érdekében a projekt magában foglalja az LNG tehergépkocsik és hajók üzemeltetői, logisztikai cégei és az infrastruktúra-szolgáltatók koordinálására szolgáló online platformok kialakítását és fejlesztését.

Ezeket a kis és nyitott hozzáférési terminálokat a Core hálózat mentén stratégiai fontosságú belvízi kikötőkben fejlesztik ki, hogy hatékony LNG üzemanyag-piacot alakítsanak ki Közép-Európában. A projekt a központi hálózat előre nem meghatározott részeit érinti, az Északi tengeri-balti, a Keleti-kelet mediterrán, a Rajna-Alpok, Rajna-Duna maghálózati folyosókon.

7. Összegzés

Számos jelentős projekt került már és kerül még megvalósításra az Európai Unió társfinanszírozásával, amelyek nagymértékben hozzá fognak járulni számos területen Kelet-Közép-Európa közlekedési infrastruktúrájának a fejlettebb országok szintjéhez való felzárkóztatásához. Ugyanakkor ma már az is szembeűnő, hogy ezek a projektek több szempontból sem elégségesek a térség teljes felzárkóztatásához, mivel éppen a legversenyképesebb területekre nem, vagy csak kevésbé koncentráltak. Így például egyáltalán nincsenek közöttük olyan projektek, amelyek a szupergyors vasutak elterjedését segítenék elő ezzel a térség elmaradása ebben a tekintetében például a nálunk jóval előttünk járó Franciaországhoz, Olaszországhoz, Spanyolországhoz képest is jelentősen növekedni fog. Ebben a vonatkozásban mindenképpen kedvező, hogy elkezdődött a Budapest-Pozsony-Brünn-Varsó nagy sebességű vasút megvalósíthatósági tanulmányának az elkészítése és elkezdik előkészíteni a Budapestet Kolozsváron keresztül Bukaresttel összekötő gyorsvasútprojektet, valamint az is, hogy eredményesen végződött a Budapest- Belgrád vasútvonal felújítására kiírt tender. A tervek szerint az év végén, 2020 elején megkezdődhet a kivitelezési munka is.

Egy másik kiemelkedő jelentőségű terület a légi közlekedés fejlesztése. Ez az ágazat az egyik leggyorsabban fejlődő közlekedési ágazat ma a világon. A kelet-közép európai országok elmaradása ezen a téren a gyorsvasutakhoz hasonlóan az egyik legnagyobb a fejlett országokhoz képest. Ehhez képest a legkevesebb forrás és projekt ezek fejlesztésére irányul, amely nyilvánvalóan a térség még nagyobb elmaradását fogja eredményezni.

További leszakadást fog eredményezni a multimodális fejlesztések meglehetősen kicsi aránya a fejlesztési projektek között. Ezen a téren is már most jelentős a kelet-közép európai országok lemaradása a fejlett országokhoz képest, ezért sokkal fokozottabban kellene koncentrálnia a térség országainak az ilyen típusú fejlesztések megvalósítására is. Magyarország esetében egy további probléma, hogy a MAHART tengerhajózási szakágának 2003-as teljes felszámolása és a hozzákapcsolódó hajógyártás megszüntetése óta,

egyáltalán nem vagyunk jelen a tengerhajózási ágazatnak az életében és ezért egyáltalán nem tudunk profitálni ennek a szakágnak a jövőben várható dinamikus fejlődésének eredményeiből sem. Bár a kormány 2012-ben meghirdette a nemzeti hajózási stratégiát, jelenleg még nem látható, hogy a program átfogó végrehajtásában a Trieszti kikötőhöz szükséges földterület megvételét leszámítva, jelentősebb események történtek volna.

JEGYZETEK / NOTES

1. Herczegh Géza (1998): Kelet – Közép – Európa, mint történelmi régió. Magyar Szemle Új folyam VII. 9-10 szám, 1998. október 1. http://www.magjarszemle.hu/cikk/19980901_kelet-kozep-europa_mint_tortenelmi_regio
2. European Commission (2018): Mobility and Transport. Transport in the European Union. Current Trends and Issues
3. Európai Számvevőszék (2017): Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra. Különjelentés 18. sz., 2017. p. 78 DOI: 10.2865/235081
4. Tractabel (2016): Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects.
5. Európai Számvevőszék (2017): Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalom rányitási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés? Különjelentés 13. sz., 2017. p. 69 DOI: 10.2865/31138
6. Európai Számvevőszék (2016): Vasúti áru fuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen. Különjelentés 8. sz. 2016. p. 90. DOI: 10.2865/561593
7. European Commission (2019): Works on the E-20 railway line, Warsaw-Poznan section – remaining works, Sochaczew-Swarzedz section. 2014-PL-TMC-0185-W
8. European Commission (2019): The Rehabilitation of the Brasov–Simeria Railway component of the Rhine-Danube Corridor. 2014-RO-TMC-0639-W
9. European Commission (2019): Upgrading the M15 expressway to a 2-lane, dual carriageway, motorway between the M1 Motorway and Rajka (HU-SK border). 2015-HU-TM-0087-M
10. European Commission (2019): Motorway D3 Čadca, Bukov-Svrčinovec. 2015-SK-TM-0052-W
11. European Commission (2019): Connecting Core Network elements in the transport sector: Corridor Rhine-Danube Komarom-Komaró cross-border Bridge. 2014-EU-TMC-0485-W

12. European Commission (2019): SESAR Deployment Programme implementation 2015 – Cluster 3. 2015-EU-TM-0197-M
13. Európai Számvevőszék (2017): Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra. Különjelentés 18. sz., 2017. p. 78 DOI: 10.2865/235081
14. European Commission (2019): Synchronised Performance Based Navigation Implementation Cohesion Europe. 2015-EU-TM-0266-W
15. A BIZOTTSÁG 716/2014/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2014. június 27.) az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató kísérleti közös projekt létrehozásáról
16. European Commission (2019): Port of Rijeka multimodal platform development and interconnection to Adriatic Gate container terminal (POR2CORE-AGCT). 2014-HR-TMC-0144-W
17. European Commission (2019): LNG Rollout in Central Europe - for a greener transportation sector. 2017-DE-TM-0040-W

FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

Könyvek

- European Commission (2018): Mobility and Transport. Transport in the European Union. Current Trends and Issues. April 2018. p. 144
- Tractabel (2016): Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects. December 2016. p. 77

EU és Kormányzati kiadványok

- European Commission (2019): Cargo capacity upgrade and LNG bunkering: Świnoujście–Ystad maritime link. 2017-EU-TM-0166-W
- European Commission (2019): Connecting Core Network elements in the transport sector: Corridor Rhine-Danube Komárom-Komarno cross-border Bridge. 2014-EU-TMC-0485-W
- European Commission (2019): Extension and modernisation of road and railway network in the Gdansk outer port. 2015-PL-TM-0372-M
- European Commission (2019): LNG Rollout in Central Europe - for a greener transportation sector. 2017-DE-TM-0040-W
- European Commission (2019): Motorway D3 Čadca, Bukov-Svrčinovec. 2015-SK-TM-0052-W

- European Commission (2019): Port of Rijeka multimodal platform development and interconnection to Adriatic Gate container terminal (POR2CORE-AGCT). 2014-HR-TMC-0144-W
- European Commission (2019): SESAR Deployment Programme implementation 2015 – Cluster 3. 2015-EU-TM-0197-M
- European Commission (2019): Synchronised Performance Based Navigation Implementation Cohesion Europe. 2015-EU-TM-0266-W
- European Commission (2019): The Rehabilitation of the Brasov–Simeria Railway component of the Rhine-Danube Corridor. 2014-RO-TMC-0639-W
- European Commission (2019): Upgrading the M15 expressway to a 2-lane, dual carriageway, motorway between the M1 Motorway and Rajka (HU-SK border). 2015-HU-TM-0087-M
- European Commission (2019): Works on the E-20 railway line, Warsaw-Poznan section – remaining works, Sochaczew-Swarzedz section. 2014-PL-TMC-0185-W
- Európai Számvevőszék (2016): Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen. Különjelentés 8. sz. 2016. p. 90. DOI: 10.2865/561593
- Európai Számvevőszék (2017): Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalom irányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés? Különjelentés 13. sz., 2017. p. 69 DOI: 10.2865/31138
- Európai Számvevőszék (2017): Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra. Különjelentés 18. sz., 2017. p. 78 DOI: 10.2865/235081

Folyóiratcikkek

- Herczegh Géza (1998): Kelet-Közép-Európa, mint történelmi régió. Magyar Szemle Új folyam VII. 9-10 szám, 1998. október 1. http://www.magyzsemle.hu/cikk/19980901_kelet-kozep-europa_mint_tortenelmi_regio

Jogszabályok

- A TANÁCS 219/2007/EK RENDELETE (2007. február 27.) az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról e-dok url: <https://eurlexeuropa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0219&from=EN>
- A BIZOTTSÁG 716/2014/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2014. június 27.) az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató kísérleti közös projekt létrehozásáról