

Dr. Werner Bormann

La merkato de trafikservoj

Priskribo de la trafiko

Studmaterialo por kurso dum
la 11-a Sanmarina Universitata Semajno (SUS 11)
en aŭgusto kaj septembro 1992
de la Akademio Internacia de la Sciencoj (AIS),
AIS-Teksto n-ro 101

Eldonita de la aŭtoro en Hamburg 1992

Antaŭrimarko:

La materialo de tiu ĉi teksto estas ankaŭ la bazo por fakprelego dum la 44-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio en Münster/Westfalen en la Federacia Respubliko Germanio la 21-an de majo 1992 prezentita de la sama aŭtoro.

Pri tiu ĉi fakprelego kaj do pri la materialo entute troviĝas en la kongreslibro la jena resumo:

La merkato de trafikservoj

La trafiksystemoj estas nun en fazo proksima al kolapso. Al la ŝanĝproponoj laŭte apartenas intervenismaj rimedoj (ekzemple malpermesoj). Sed la ĵus okazinta fiasko de la planekonomio konsilas, ke ni apogu nin sur la fortojn de la merkato. Ĝuste la principoj de la merkatekonomio ebligas, ke el unuflanke kreskanta postulado (konsekvenco el nia vivosento!) kaj aliflanke limigita proponado de trafikservoj rezultas nova, kontentiga ekvilibro (direktita inter alie per prezoj). La necesan ordofunkcion disponigas la trafikpolitiko. Tia stato de la trafikmerkato atribuas al la fervojoj tre esencan pozicion.

La merkato de trafikservoj

I Problemo kaj solvoj

1 Emocioj

Trafiko estas temo, kiu vekas emociojn. La demando pri la maksimuma rapideco de aŭtoj sur la stratoj traktiĝas kun ardo. Defendanto de libera veturado eĉ nur tie, kie sendanĝere eblas (kaj kie estas en Germanio police permesite), vidas sin facile ŝovita inter detruantojn de naturo eĉ de homvivo. Fervoruloj atakas: la aŭto estas la diablo!

Aliflanke la aĉetemo al aŭtoj estas nebridita, ilia nombro kreskas forte kaj senĉese. En Germanio kun ŝajne aŭtokontraŭa publika opinio jam ekzistas 50,7 milionoj da stratveturiloj (inter ili 37,7 milionoj da personaŭtoj kaj 4,3 milionoj da motocikloj). Do kio estas publike kondamnita, tio estas tamen amase farata, kaj jen evidentiĝas mensogeca starpunkto.

El emocioj kaj mensogemo formiĝas malagrabra miksaĵo. Super ĝi troviĝas vualo el dogmoj. Paroli pri la trafiko rapide glitas en ekscititan tonon. La tuto apogiĝas ideologie. Sub tiaj kondiĉoj sobra pesado de la argumentoj kaj starpunktoj estas malfacila. Tamen tio estas necesa!

Al la emocia rilato aldoniĝas la trafiteco de tre multaj homoj. Ni praktikas trafikon ĉiutage, ni mem grumbblas pro ŝtopiĝoj kaj havas, paŭzante en ili, tempon por ĉagreni. Ni elspezas amason da mono por trafiki. Kaj centmiloj rekte dependas de la trafiko: la laboristoj en la aŭtofabrikoj same kiel la fervojistoj. En ilia kazo aldoniĝas iu necerteco pri la propra estonteco, pri la persona bonfarto de morgaŭ kaj postmorgaŭ.

La cititaj subjektivaj starpunktoj havas sian bazon en objektiva fakto: la akreco de la problemo. Ĝi estas evidenta. Ĝi ne ekestiĝis en la nuntempo, sed evoluis dum multaj jaroj. Same ekzistas jam longtempe la premo politike agi.

En tia kontinueco de kreskantaj problemoj estas malfacile decidi, kiam estas la aktuala momento entrepreni esencajn ŝanĝojn. Se ĉio jam delonge tiel moviĝis, eĉ se malkontentige, kial ion fari ĝuste en la nuna momento? Tamen la decidpremo kreskadis.

Do kiel la aferoj statas nun, ne plu eblas daŭrigi en la kontinueco de la pasinteco. Estas urĝe ion entrepreni por refaciligi la trafikon. Ĝia signifo por la ekonomia situacio, tio estas: por nia bonfarto, estas ekstreme alta, kaj tial ne eblas lasi la trafiksystemojn en fazo proksima al kolapso.

Sub la minaco de katastrofoj urĝe estas serĉataj solvoj. Videbliĝas nun

diversaj metodoj, laŭ kiuj fakuloj, sciencistoj, politikistoj, reprezentantoj, interesitoj volas venki super la malfacilaĵojn.

Principe estas tri vojoj el la problemoj: intervenismo, subvencioj, strukturreformoj. Ĉiuj tri estas interligitaj inter si, neniuj povas efiki sen almenaŭ iom de la aliaj. Tion konsiderante oni devas pripensi iliajn malavantaĝojn kaj favorojn. Konsekvenco estos la prioritato al unu el ili. El tio fontas trafikpolitiko; politiko estas afero de persona konvinko, kaj tio povas direktiĝi tien aŭ tien.

2 Planekonomio

Eliro estu por sufiĉe multaj rigora enmiksiĝo de la ŝtato. Je la flanko de la proponado ĝia decidado estas ĉiukaze forta, jam pro la infrastrukturo, sed tio povas etendiĝi ĝis plena dominado pere de registaraj decidoj, inkluzive de ŝtata posedo de la trafikiloj.

Je la flanko de la postulado ekzistas amaso da rimedoj por teni la superecon de la ŝtata volo super la konsumantoj kaj uzantoj. Malpermesoj, draste altaj kotizoj, impostoj, monpunoj, limigoj, la minaco pri polica persekuto, faciligita forpreno de la ŝoforlicencoj, jen eroj el la fortimiga katalogo de restriktioj.

Tiuj estas intervenismaj rimedoj, karakteriziloj de planekonomio. Sed ĝuste nun tiu ekonomia ordosistemo fiaskis. Montris sin supera la merkatekonomio. Tial estas konsilinde pripensi, kiel la fortoj de la merkato povas pli bone reguli ankaŭ la trafikon.

3 Subvenciado

Dua formo de trafikpolitiko metas sian ĉefan atenton al la monakiro por la propra problemo, kompreneble je la kostoj de ĉiuj aliaj solvendaĵoj. Tiu starpunkto estas komforta. Oni povas daŭrigi en la vojo, al kiu oni estas jam al kutimiĝinta, eviti malagrablajn de novorientiĝo eventuale kun senlaboreco, kaj simple "foraĉetas" la problemojn.

Pledantoj por tiu starpunkto vidas kontraŭ si la argumenton, ke la monbezono estas tre granda, ofte nepageble granda. Tial ili volonte preteratentas la finan flankon opiniante, ke ie estas la riĉfontoj por subvencii ilian volon. Sed por kontentigi ilin kun ilia necesa monkvanto devas okazi redistribuo de la monrimedoj en la ĝenerala kaso, la ŝtata etato.

Ekzemploj estas

- politikistoj pri proksimtrafiko, kiuj volas solvi siajn problemojn per

aldonaj ŝarĝoj de la privata aŭto,

- aŭ fervojanoj, por kiuj la nuligo de la ŝtatfervojaj ŝuldoj el antaŭaj periodoj estas sufiĉa paŝo por novkomenco,
- aŭ sindikatestroj, por kiuj la senlaboreco en la novaj federaciaj landoj de Germanio malaperu per celŝanĝo de la Sindiko-Institucio en orienta Berlino de privatigo al entreprensimila ŝtatkonzerno.

En ĉiuj tiaj kazoj temas pri miliardoj da germanaj markoj, kaj la atendata sukceso estas, se ĝi entute videbliĝos, mallongperioda.

4 Strukturpolitiko

Alrigardo de la nuna situacio en trafiko povas altrudi la konvinkon, ke la ĝisnuna evoluo akumulis la problemojn al tia amaso, en kiu daŭrigo sur la establitaj vojoj ne havas sencon. Tiel estas en la trafiksektoro. En ĝi la nuna konsisto de la elementoj kondukis al la ekzistanta nekontentiga stato.

La necesa konsekvenco estas, ke la ĝisnunaj strukturoj devas esti ŝanĝitaj, ĉar estis ili, kiuj lasis la evoluon veni al la aktualaj deficitaj kaj mankoj. Do nepre indas la penon elpensi novajn strukturojn. Tia vera renovigo de la

kutimaĵoj estas sufiĉe ekstrema solvo. Novaĵojn oni realigas per reformoj. Tiu vojo do estas tiu de la reformistoj.

Kelkaj ideoj jam estas registaraj decidoj en Federacia Respubliko Germanio. Plej okulfrapaj ekzemploj estas: substitui parton de la flugtrafiko per magnetŝveba trajnsistemo, ŝanĝi la juran personecon de la Germana Federacia Fervojo same kiel tiun de la "Regna Fervojo" en orienta Germanio kaj novorganizi ambaŭ trafikinstytuciojn en formo simila al reformoj de la ŝtatpoŝto.

El la vidpunkto de la nacia ekonomio tiu vojo kun reformoj estas preferinda. Se strukturoj evidentigis sin nekapablaj solvi la ekzistantajn problemojn (krom per enpumpado de pli kaj pli da mono), tiam novaj strukturoj devas esti enkondukitaj.

La nove elpensitaj strukturoj devas enmeti sin en la cirkonstancojn de merkatekonomio. Tiu ĉi sistemo estas la kontraŭo de planekonomio. En la merkato regas la ekonomia principo: ke la celo estu atingita per minimuma peno, tio estas: elspizado. Tial la merkatekonomia solvo estas kontraŭmetita ne nur al la planekonomio, sed ankaŭ al la subvenciado, kiu finfine estas peko kontraŭ la merkato.

Historie la merkatekonomio estas sistemo, kiu estis unuafoje prezentita de

la angla ekonomikisto Adam Smith (1723 ĝis 1790). Lia tiutempe surpriza ekkono estis: "De buĉisto, bierfaristo aŭ bakisto ni atendas tion, kion ni bezonas por manĝi, ne pro ilia bonvolemo, sed pro tio, ke ili atentis siajn proprajn interesojn. Ni apelacias ne al ilia amo al fremdaj homoj, sed al ilia egoismo. Ni ne mencias niajn bezonojn, sed ni parolas pri ilia utilo."

Tiu ordo de la rilatoj inter la postulantoj kaj la proponantoj eblas en ĉiuj merkatoj. Ĝi povas esti same valida en la trafikmerkato. Havi ordon signifas enkadrigi la evoluon. Tio estas tasko de la trafikpolitiko. Pri ĝi temas tiu ĉi teksto same kiel pri la trafikmerkato, kune: la trafiko.

En la nun prezentata materialo la vidpunkto estas tiu de la nacia ekonomio, de kiu la trafiko estas nur parto, subigita al la tuto. La aŭtoro de la teksto estas doktoro pri ekonomiko; mia disertacio el 1960 traktis trafikrilatojn, mia profesio ligis min de tiam por preskaŭ 20 jaroj al trafikpolitiko ĉefe en urba inkluzive de leĝpreparado en la komisionoj de la Dua Ĉambro de la germana Parlamento.

II Malfacilaj situacioj

La problemoj en la trafiko aperas en multaj kampoj, ne nur en transportado, sed ankaŭ en juro kaj ekonomio. La situacioj en la nun prezentita selekto estas aparte malfacilaj.

1 Aertrafiko

Amaso de aero ĉirkaŭas nin, sed por la aeroplanoj la ĉielo estas plena. Kiu iam sidis en aviadilo rondflugante en atendocirklo, konas tion. La granda germana aertransporta kompanio Lufthansa (Deutsche Lufthansa AG) elspezis en 1991 nur pro malfruiĝoj kaj flugoj en atendocirkloj 150 milionojn da germanaj markoj.

De la akcioj de Lufthansa 51,42% estas en la posedo de la Federacia Respubliko Germanio. En sia trafikmerkato, la aertransportado, ĝi havas en sia hejmlando Germanio elstaran pozicion, ĉar la rajto surteriĝi tie estas principe rezervita al ĝi.

Lufthansa dungis 50.000 personojn, al ĝi apartenanataj kompanioj havas 10.000 laboristojn. En la sektoro aertrafiko troviĝas ankaŭ la ŝtata flugkontrola sistemo. Kaj ĝin priservas flughavenoj, kies laboristaron eblas proksimume

kalkuli laŭ la Hamburgaj cirkonstancoj (1.800 laboristoj) oble la nombro da flughavenoj. Do en la naciekonomia branĉo aertrafiko laboras 90 mil homoj.

Ĉar ĉe la fervojo en okcidenta Germanio, la Germana Federacia Fervojo, laboras 232.394 homoj (1990; plus lernantoj), la aervojojn prizorgas 40% de la kvanto oficanta pri relvojoj. Laŭcifere, same laŭ aliaj kriterioj, Lufthansa kaj la Germana Federacia Fervojo estas samkategoriaj, nome grandentreprenejoj en la trafikbranĉo, kun forta proksimeco al la ŝtato. Komparoj estas permesitaj, ankaŭ rilate estontajn problemsolvojn.

La emo flugi kreskas. La nombro da pasaĝeroj ĉe Lufthansa plialtiĝis en 1990 je 11%. El 80 milionoj da pasaĝeroj, kiuj en 1990 uzis la flughavenojn en Germanio, fariĝos en la jaro 2000 laŭ la nunaj prognozoj 122 milionoj. La flughavenoj de Berlino nun priservas 9 milionojn da fluggastoj kaj ili atendas 30 milionojn, kiam tiu urbo estos ekpreninta sian funkcion kiel registara centro de Germanio.

Tiu trafikkvanto necesigas konsideradon pri la estonteco de la aertransporto. Al tio apartenas la demando pri la bezono flugi, el kio rezultas la pripensado pri kio forŝoveblas al aliaj trafikiloj. Por iu granda resto temas pri la vivteno de la aertrafiko en pli granda amplekso. Unu elemento por tio estas pli

rendimenta gvidado de la pilotoj en la flugmaŝinoj fare de kontrolistoj surtere. Privatigo de tiu servo plenumata ĝis nun de ŝtatfunkciuloj estas diskutata.

Ne evitebla estas la novkonstruado de flughavenoj en aŭ por pluraj grandurboj en Germanio. Moderna socio de la industria kaj postindustria epokoj ne povas teni sian pozicion sen aertrafiko. Por la establo de nova flughaveno ekzistas aktuala ekzemplo: Munkeno du (München II). En majo 1992 okazas la translokiĝo de la malnova situo al la nova. Ĝi havas kapaciton de 15 milionoj da pasaĝeroj. La konstruado kostis 8,5 miliardojn da germanaj markoj, la tuto daŭris 28 jarojn.

2 Enurba trafiko

La problemoj de trafiko kulminas tie, kie la homoj troviĝas en amasoj. Tio validas ĉefe por la grandaj urboj. Ju pli granda ili estas, des pli kaosa estas ilia enurba trafiko. Ne povante dediĉi atenton al la tuta gamo, la kazo de nur mezgranda metropolo servu kiel ekzemplo.

Hamburgo havas 1,7 milionojn da enloĝantoj kaj 752.823 aŭtojn. 213.421 homoj enveturas profesie dum ĉiu labortago en la urbon (de ili 71% en aŭto) kaj 29.095 profesiuloj forlasas la urbon je ĉiu labortago (de ili 75% en aŭto). Do sume proksimume 243 mil laboristoj el najbaraj distriktoj pendolveturas

ĉiutage en la metropolo.

Mi veturas 26 km al mia oficejo: dimanĉmatene en 35 minutoj, en la pinthoro de la trafiko de profesiuloj bezoniĝas 1 tuta horo, ofte ankaŭ pli da tempo. Tio estas minimume sama en ĉiu mezaj grandurboj. Sed en Londono mi evitas aŭtoveturi.

La publikaj trafikiloj estas en Hamburgo relative bone establitaj (bedaŭrinde ne en mia tanĝenta bezono); kompreneble ankaŭ ili ne estas liberaj de la ĝeneralaj kritikpunktoj kiel malofteco, malpureco, pleneco, malsekureco kaj aliaj. La reto estas taŭge dissternita, la veturritmo tolereble densa.

Bileto de randkvartalo ĝis la centro kostas 3,60 germanajn markojn (stato de 1991). La procentaĵo de kostoj enspezita per biletvendoj estis en 1991 62,8%. Tio signifas, ke la veraj kostoj de la menciita veturo estas rondcifere 5,70 germanaj markoj.

Do estas nun tiel, ke pli ol 2 markojn po veturo subvencias la impostpagantoj. La urbaj decidantoj donacis en 1991 280 milionojn da germanaj markoj al sia enurba trafiko, por la metroo kaj la busoj. Tio estas giganta sumo, sentebla elspezo ankaŭ por granda publika buĝeto.

La enurba trafiko de la Germana Federacia Fervojo (rapidfervojo) postulis samjare subvencion de 140 milionoj da germanaj markoj aldone al la biletenspezoj. La du subvencioj adiciiĝas al 420 milionoj da germanaj markoj en nur unu jaro.

Daŭre venas postuloj malaltigi la prezojn de biletoj. Al tiu jam cedis komplezemaj urbaj politikistoj. La menciita procentaĵo de kostkontribuo el vendoj falas en 1992 al 59,1%. Premgrupoj volas pli, ĉu tute malkaŝe ĉu kamuflite sub ŝajne belsonaj pretekstoj.

La konkurencanto de la metroo, la privata aŭto, estas transportilo kun altaj kostoj por la privata monujo. La financoficejo, kiu certe ne estas grandanima amiko de la aŭtistoj, tamen agnoskas kilometrokostojn de 52 germanaj pfenigoj. Veturo de la rando al la centro de la urbo tiel kostas proksimume 10 germanajn markojn — laŭ la financoficejo!

Laŭ ekspertizo de la granda germana aŭtoklubo ADAC pri aŭtokostoj mia aŭto kaŭzas kostojn inter 54,3 pfenigoj po kilometro (jara veturado 30.000 kilometroj) kaj 64,5 pfenigoj (jara veturado 20.000 kilometroj). Meze estas 60 pfenigoj po kilometro.

Tiuj ciferoj ne estas aŭtista propagandaĵo, sed ilin konsideras la juĝejoj en

procesoj kaj verdiktas sur ilia bazo. Same orientiĝas laŭ ili financoficejoj. Tial ili estas fidinda bazo por prijuĝi la kostojn de aŭtouzado. Se oni prenas tion en konsideron, tiam el la vidpunkto de la mono estas freneze veturi mem en aŭto kaj rezigni je metroo kaj buso.

Malgraŭ tiu klara situacio kelkaj politikistoj tamen vidas la solan solvon de la enurba trafikproblemo en pli altaj kostoj por la privata aŭto. Iuj socialdemokratoj postulas aŭtokostojn po kilometro de 2,50 aŭ eĉ de 5 germanaj markoj.

Ili volas atingi tion per ankoraŭa plialtigo de la impostoj sur nafto aŭ per kotizo por veturi en la urbo respektive en la urbocentro. Tiel jam agis la respondeculoj por Oslo kaj Stokholmo. Por Hamburgo kotizo inter 700 kaj 1500 germanaj markoj por unu jaro estas diskutataj. Evidentiĝas ankaŭ ĉi tie la unudirekta pensado al restriktioj.

3 Longdistanca trafiko

La strattrafiko superis jam delonge la reltrafikon: en Germanio restis de la individua trafiko 6,4% por fervojo kaj buso; en la vartrafiko 25% troviĝas ankoraŭ sur la reloj. Tio estis malavantaĝa evoluo, ĉar la aŭtomotoroj domaĝas al la naturo.

Rimedoĵ por pli indulĝe veturi estas aplikataĵ, el kiuj la katalizatoro estas plej konata. La benzinkonsumo reduktiĝis. Oni ne forgesu, ke la elektra kurento por la lokomotivoj devas esti produktita: la centraloj, ofte atomaj, ankaŭ ne plezurigas la naturon.

Tiu kreskinta stratraŭfiko kondukis al tropleneco de la stratoj malgraŭ abunda vojkonstruado. Sur la germanaj aŭtovojoj estis en 1986 plenumitaj 103 miliardoj da veturkilometroj, kaj tiu cifero estis en 1990 jam 140 miliardoj, do plialtiĝo de 36%.

Tion oni konstatas mem veturante. Stopiĝoj kun longeco de 80 kilometroj nun ne plu estas raraj dum vendredoj, dimanĉoj kaj la ferikomenco. Pludaŭro de la evoluo kondukos al ĝenerala halto sur la stratoj en la jaro 2000 dum longaj periodoj de la semajnoj.

Substituado de aŭtotraŭfiko per fervoja traŭfiko apenaŭ eblas sub la nunaj cirkonstancoj, ĉar la distancaj relvojoj estas same plenaj. Tio validas ĉefe por transportoj forte dezirataj de la ekonomio, unuavice en la vartraŭfiko.

La kombinita traŭfiko, en kiu plataj ŝarĝvagonoj portas kamionojn, kreskis en la pasintaj 5 jaroj je ĉiujare 10 ĝis 20 procentoj, sed necesa estus kresko de almenaŭ la duobla forteco; tion ankaŭ deziras la ekspedistoj mem, kiuj do tute

ne alkroĉas sin al sia kutima strattransportado.

Certe la longdistanca trafiko havis malegalajn favorigojn flanke de la ŝtato. Plendas la fervojistoj, ke en la unuaj 40 jaroj post la dua mondmilito en Germanio estis konstruitaj 150.000 kilometroj da stratoj kaj nur 4.000 km da novaj reltrakoj.

Necesas akcenti ĉi-kampe, ke al la sektoro de la stratkonstruo apartenas la stratoj en la urboj kaj vilaĝoj, kie novaj kvartaloj estiĝis, ĉirkaŭvojoj necesis kaj entute la urbaj stratretoj adaptiĝis al la bezonoj.

Ankaŭ la ŝtatfervojo ĝuis avantaĝojn. En 1971 ĝi povis enkonduki la interurban trajnsistemon IC, en kiu ekde tiam pli ol 300 milionoj da pasaĝeroj veturis sume 120 miliardojn da kilometroj.

Establiĝis je tre altaj kostoj pluraj flughavenoj. Akvovojoj kiel en la rilato Hamburgo-Berlino la Elbmarĝena Kanalo estis eldragitaj kaj disponigitaj al la ŝipado. La marhavenoj instalas la aparataron por la kontenertrafiko je grandegaj kostoj.

Eventuale la balanco inter la diversaj trafikiloj estas kritikebla. Sed ordiga mano estas rekonebla: la trafikpolitiko influis la iradon de la aferoj koncerne

trafikon tiel, ke almenaŭ iu progreso okazis en ĉiu el la trafikspecoj. Kompreneble ĉiu flanko plendas pro nesufiĉo, sed tamen la evoluo estis ne tute malsimetria.

Tio estas io paralela al la politiko pri ekonomio. Se oni lasas la fortojn de la ekonomio efiki sen reguloj, tiam ili mem venas al la kondiĉoj de la frukapitalismo kun la paŭperismo de klasa socio. Kontraŭ tio estas metita la "sociala merkatekonomio" kun siaj konceptoj. Same bezonas ordon la trafiko, kie ankaŭ kombiniĝas merkato kazado kun stirado flanke de la trafikpolitiko.

4 Investdaŭro

La realigo de investoj postulas abundan tempon en Germanio. Tio ŝuldiĝas ĉefe al la tempobezono por atingi la necesajn permesojn. Ekzistas amaso da ekzemploj. Unu estu transŝarĝaj stacioj por transmeti kargojn de la strato al la relo, kiuj estas urĝe bezonataj.

En Hamburgo la kajoprovizita relo estis 350 metrojn longa, dum ŝarĝtrajno havas longecon de 700 metroj, pro kio daŭra ŝovado de la trajno — kaj tio transstraton — estis neevitebla. 15 jarojn daŭris la intertraktado kun la Senato de Hamburgo pri la permeso de nova transŝarĝa stacio nun konstruita en Billwerder.

En Munkeno sama stacio necesigis intertraktojn kun 27 administracioj, respondon al 18.500 kontraŭdiroj en 22 kunvenoj kaj la solvon de privataj procesoj kun 483 pledantoj. La daŭro estis 10 jaroj. Samurbe la establo de la nova flughaveno postulis, kiel dirite, 28 jarojn.

La trako inter Hamburgo kaj Munkeno por la nova interurba eksprestrajno ICE (ĝi ankraŭ ne estas preta en ĉiuj siaj partoj) bezonis 22 jarojn por sia realigo, de ili 16 jarojn por la kvereladoj kun publikaj instancoj kaj apudloĝantoj.

La daŭro inter la komenca ideo kaj la ekpreno de trafiko atingis en Germanio intertempe dimensiojn, kiuj signifas danĝeran bremson por la evoluo de la ekonomio. Tio estas plej okulfrapa en orienta Germanio, kie abundo da investoj necesas kaj kie la tempo urĝas. Tie ŝovi antaŭ investojn unu jardekon por la permesoj simple ne estas tolerebla.

Tial nova leĝo por la plirapidigo de la investoj estis akceptita. Ĝi mallongigas la tempon por diskuti kun dubantoj kaj kontraŭuloj, kies povoj bremsi aŭ malebligi la investon malgrandiĝas. Tio kaŭzis ŝtormon da indigno ĉe la homoj vidantaj ĉie nur la danĝerojn sed ne la ŝancojn. La registaro restas ĉe sia decido.

5 Monbezono

Kreskas ankaŭ la monbezono, ĉu la jara ĉu tiu por investoj. Se la enurba trafiko de Germana Federacia Fervojo nur en Hamburgo postulas subvencion de 140 milionoj da germanaj markoj, la tuta proksimtrafiko de la ŝtatfervojo en Germanio ricevas 1,2 miliardojn da germanaj markoj ĉiujare. En la federacia buĝeto de 1992 estas por stratkonstruado 9,6 kaj por la konstruado de relvojoj 3,9 miliardoj da germanaj markoj.

La Germana Federacia Fervojo momente havas ŝuldojn de 44 miliardoj da germanaj markoj; ili deprezis malsufiĉe je 50 miliardoj kaj al ili mankas rezervoj por pensioj je 80 kaj eventualaj socialplanoj je 23 miliardoj da germanaj markoj. La kompleta finanzezono de la ŝtatfervojo ĝis la jaro 2000 estos 417 miliardoj da germanaj markoj.

Do ne nur, ke la trafiksituaĉio estas nekontentiga, tio estas ankaŭ pagata el la nacia ekonomio per apenaŭ imageblaj monsumoj. La tuto estas tiel ne plu tolerebla. En la kazo de Germanio aldoniĝas la bezonoj de orienta Germanio. Por ili staras preta la ekonomia potenco de okcidenta Germanio, el kies financaj kapabloj devas veni la rimedoj por la "altensvingo en oriento".

Se io devas okazi, tiam estas bona principo, ke ĉiu trafikilo mem portu siajn

kostojn. Kiel tio stas, tio videbliĝas el la kalkulo pri la vojkostoj. Kiuj estas la kostoj, tio estas difinenda, kaj ĉar tio signifas la uzon de premisoj, eblas sen-finaj diskutoj. Statistiko de sciencaj institutoj, publikigita de la Germana Federaĵa Fervojo mem, asertas la jenan bildon:

Pagas siajn kostojn en procento la privata aŭto je 146,0%, la kamionoj ĝis 3,5 tunoj da ŝarĝkapacito je 102,9%, ĉiuj ŝarĝaŭtoj je 66,5%, la riverŝipado je 8,5%, la aertrafiko je 83,5%, la fervojo je 20,2%.

La kontentiga bildo ĉe privataj aŭtoj kaj malgrandaj ŝarĝaŭtoj estas komprenebla, ĉar la impostoj el la aŭtoveturado en Germanio (ne de la aŭtoproduktado, ne de la priservado de aŭtoj) estis en 1989 46,9 kaj en 1991 65 miliardoj da germanaj markoj (naftoimposto, plusvalora imposto sur la naftoimposto, aŭtoimposto, asekurimposto pri aŭtoasekuroj).

Inter la diskutpunktoj troviĝas la sociaj kostoj, inter ili kostoj pro akcidentoj de stratrafiko, kiuj sumiĝas al 50 ĝis 100 miliardoj da germanaj markoj. Domaĝojn de triaj personoj pagas la aŭtoasekuro, do tio estas entenata en la kostoj de la stratrafiko. Sed la kostojn ĉe la kulpinta aŭtisto pagas lia aŭ ŝia malsanasekuro, kaj tio ne estas rekonita kiel afero de la stratrafiko.

Fine, kiu perdis familianon pro aŭtoakcidento, por tiu la malĝojo estas

nemezureble granda, kaj jam tiu nemezurebleco montras la limojn por plua detaligo de la kalkulo pri vojkostoj.

Se la trafikiloj ne pagantaj siajn kostojn devus tion fari, ekestiĝus gigantaj sumoj. Eksterordinara problemo estas la kamiono. Envolviĝas la senkotiza stratuzo fare de eksterlandaj kamionoj en Germanio, ilia konkurenclato al la enlandaj transportiloj, kaj la politiko de la Eŭropa Komunumo.

6 Germana Federacia Fervojo

Priskribo de la situacio koncerne trafikon estus nekompleta sen aparta mencio de la ŝtatfervojo. Ties Administra Konsilio akceptis la 17-an de decembro 1991 la *Ekonomian Planon* por 1992. Antaŭvidita estas kresko de la enspezoj el la person- kaj vartrafiko je 870 milionoj da germanaj markoj, t.e. +5%, kaj investoj de 6 miliardoj da germanaj markoj. Ambaŭ elementoj atestas bonan staton de la entrepreno.

Sed la prognozo por la defcito en 1992 estas 7,3 miliardoj da germanaj markoj; ĝin kaŭzas ĉefe aktuale kreskantaj rentopagoj kaj personarkostoj kaj alĝustigoj en la deprezoj.

La kutima plurjara finanĉplano por la jaroj 1993 ĝis 1996 estis ne farita.

Okazis nur iu informo pri la estonteco. Laŭ la prezidanto de Germana Federacia Fervojo sinjoro Dürr tia plano estus senseca: necesas struktura reformo.

Inter la ideoj pri reformo elstaras la privatigo, kiun la Registaro de Federacia Respubliko Germanio principe akceptis en sia kunsido la 5-an de februaro 1992. Tio antaŭkondiĉas ŝanĝon de la Konstitucio en ĝia artikolo 87, kaj ĝi kunportas novan statuson por la fervojistoj. Ambaŭ ŝanĝoj estas tre malfacile realigeblaj, kaj ili instigos al intensaj disputoj.

III Merkatorientita modelo

1 Prioritatoj

Trafikpolitiko signifas meti prioritatojn. La politiko donas favorojn al iuj, preferas difinitan solvon, kaj sampaŝe ĝi bremsas konkurencajn vojojn. Tio estas tre bone videbla en la trafiko en urboj.

Hodiaŭ la opinio ĝenerale estas, ke en la urboj kaj entute en la proksimtrafiko antaŭrangu la publika trafiko. Alia starpunkto estas rigardata kiel sensenca, stranga, maltaŭga.

Sed en la esperplenaj jaroj de rekonstruo post 1950 la urboplanistoj volis realigi la "aŭtokonvenan urbon". Ili opiniis fervojon ankaŭ en formo de metroo eksmoda kaj orientiĝis je la ekzemplo de Usono.

Kiam iu kruda preferigo okazis en la pasinteco, ĝi nun estas objekto de kritiko. Sed ankaŭ en la nuntempo minacas unudirekteco. Ĝi eĉ trovas nun laŭtajn apogantojn ĉefe en la enurba trafiko.

Tute alian elirpunkton ol prioritato por unu el la trafikiloj havis *Gvidlinioj por la Enurba Trafiko*, kiujn la civito de Hamburg validigis en 1967. Ili estas

merkatorientita modelo por la enurba trafiko, ĉar ili strebas kontentigi la dezirojn de la postulantoj en la trafikmerkato per taŭga kohera proponado.

La gvidlinioj konsistas el aro da reguloj, per kiuj la ŝtata potenco enmiksas sin en la merkaton. La respekto antaŭ la fortoj de la merkato do tute ne signifas, ke oni lasas la partnerojn tie simple evolui. Ne, la merkato bezonas kadron, kiu determinas ĝian funkciadon. Ĝin donas la gvidlinioj.

Se en la Hamburgaj gvidlinioj io okupas ĉefan rangon, tiam tio estas la problemo de la kostoj. La tasko al la verkantaj oficistoj estis, elpensi sistemon de funkcia trafiko kun konsiderado de la financa flanko kaj por la ŝtato kaj por la individuoj. Tiu ekonomia aspekto kutime ne trovas multan atenton en la trafikpolitiko.

2 Gvidlinioj

La *Gvidlinioj por la Enurba Trafiko* estis bazo por trafikpolitiko, kiu destinis por trafikrilatoj kun amasa uzo publikajn transportilojn kaj por maldensaj trafikrilatoj aŭtojn. El tio rezultis la divido de la urba teritorio al *zonoj* el koncentraj cirkloj.

En la *interna zono* de la urbo la trafiko estas tiel forta, ke ĝin servu metrooj.

En la *ekstera zono* la uzo de privataj aŭtoj estas tute bonvena. Eventuale busoj estas bezonataj, sed nur kiam almenaŭ iom da denseco de trafikbezonoj ekzistas en iu linio.

Inter tiuj du zonoj kun trafikilaj prioritatoj ekzistas *interliga zono*, en kiu la trafikiloj kombiniĝas. Por kunveni ilin, ĉefe: la aŭtojn el la eksteraj kvartaloj, kun la metrooj en la urbocentro, tria trafikoferto estas integra parto de la gvidlinioj: la *parkejoj de la sistemo P + R* (privataŭtoj en rapidtrajnoj) .

Tiu tria elemento de kombinado ankaŭ validis por la *busstacioj*, kiuj estas kvazaŭ stacidomoj por busoj. Ili lokiĝas super metrostacioj aŭ ĉe la stacidomoj de fervojoj kaj tien altiras plurajn busliniojn. Por tiuj ili havas plurajn kajojn. La celo estas plifaciligi la transiron inter la diversaj trafikiloj.

Busoj havas sian firman lokon en la gvidlinioj, ĉar tiuj transportiloj de la publika trafiko devas servi tie, kie la veturdenseco ne jam sufiĉas por relfiksita trafikiloj.

La du veturantoj sur stratoj, la aŭto kaj la buso, estas do alkondukitaj al la metrosistemo per *interligejoj* por ŝanĝi de unu trafikspeco al la alia. Ili estas same gravaj kiel la transportiloj.

Tramoj malaperis el la enurba trafiko, ĉar ilia teknika destino celas al trafikdensecoj ne antaŭviditaj. Aŭ sufiĉas privataj aŭtoj aŭ duavice busoj — tiuj estas por la neĉefaj trafikrilatoj. Aŭ la trafikrilato havas altan frekvencon. Tiam **necesas** metroo.

Povas esti, ke en la interliga zono estas iu kontentiga trafikdenseco por tramo. Sed tio ne estas imagebla por la interna zono. Do tramoj el la dua cirklo ĉirkaŭ la urbokerno (la interliga zono) ne veturu en la unua cirklo (la interna zono). Sed tiam la reloj por la tramo ne povas formi reton.

Tial la tramo estis forigita el la enurba trafiko en Hamburgo. Nun iuj relevas la ideon pri tramo, kaj urbaj politikistoj el "progresemaĵ" partioj vidas en ĝi kvazaŭ ĉiupotencan solvilon de la trafikproblemoj.

La urba trafikkompanio kun ĝiaj ekspertoj, eĉ se tiu kompanio estas en la posedo de la urbo, estas tute skeptika. Neniu ekspertizo pruvis la sencon de la reenkonduko de la tramo. Mallongaj metrovagonaroj estas kvazaŭ modernaj "tramoj", sed ili uzas apartajn relvojojn. Tramo meze en la strato havus ĉefe emocian valoron. Por la trafiko ĝi estus retroevoluo. Pli efikaj montris sin la gvidlinioj.

La *sistemo kun tri partneroj* en la enurba trafiko havis du kromajn

gravaĵojn. Amasa trafiko ekzistas en la pinthoroj de la trafiko, dum veturas la profesiuloj matene al kaj posttagmeze de siaj laborejoj. Tial la atribuo de jen la metroo, jen la aŭto, al iu individuo veturema validas por la profesiula trafiko.

En la cetera tempo, do inter la 9-a kaj la 15-a horo, la trafiko estas ekonomie determinita. Por ĝi la intensa movkapablo, kiun la aŭto permesas, estas bonvena. Tial la trafikplanado de la *Ĝenerala Trafikplano* orientiĝis en sia parto pri stratoj nur je la horoj de la 9-a ĝis la 15-a.

Due temas pri la vesperaj horoj kaj la semajnfinoj. Ankaŭ tiam la postulado pri trafiko estas malforta. Estas avantaĝe, se la civitano tiam pretas uzi sian propran aŭton ekzemple por veturi de sia loĝkvartalo en la randregiono al la teatrejo en la centro, kaj se tiu civitano ne postulas buson kaj metroon veturantajn malplenaj kaj nur kun altaj subvencioj.

Ĉar la metroo estas la amastransportilo, la urboplanado devas subteni la amasiĝon de enloĝantoj ĉirkaŭ la linioj de la publika trafiko. En la proksimeco de la linioj, sed ĉefe ĉirkaŭ la stacidomoj, okazu la densa loĝkonstruado. For de la stacioj estu la loko por vilaoj sur pli grandaj parceloj.

Tia *modelo pri denseco* subtenas la deziratan trafikdividon. Per ĝi estas kreitaj en la ekstera zono koridoroj de densa loĝateco similaj al la tereno de la

tuta interna zono.

La plilongigo de tiu denseco en la ĉirkaŭa regiono devas okazi en aksoj de la setlado. Laŭ la *koncepto pri aksoj* la metropolo ne kresku cirklo post cirklo ĉiam pli vasten en sian regionon, sed tiu evoluo estu diktita de la reto de publikaj trafikiloj, t.e. de metrooj aŭ de rapidfervojoj.

Inter la aksoj la kreskemo estas malebligita, tiel ke verdaĵoj kaj la vilaĝoj etendiĝas ĝis la urbolimo. Tiu koncepto kaj ĝiaj kondiĉoj necesigas la *kunlaboron de la regiono*.

Ĉar la publikaj transportiloj ludas esencan rolon (ne la ĉefan!) en tiu sistemo, ilin uzi devas esti facile kaj favore. Ili ja estas unu alternativo, kaj ĝi devas esti por la pasaĝero unu trafikformo. El tio rezultas, ke la diversaj proponaĵoj de enurbaj trafikservoj devas esti uzeblaj per unu bileto, kaj ankaŭ la trafikpolitiko inkluzive de la retformigo per novkonstruo de linioj devas esti unueca.

Tial la unuopaj entreprenoj de la enurba trafiko estas kunligitaj al tarifkomunaĵo kaj *trafikkomunaĵo*. La Hamburga Trafikkomunaĵo estis unu el la unue fonditaj, ĉar tiun paŝon oni tie bezonis kiel elementon de siaj gvidlinioj. Mi mem kiel juna oficisto en la urba oficejo pri trafiko partoprenis en la

preparlaboroj.

El la gvidlinioj devenas orientiĝoj por la konstrupolitiko. En la interna zono la metrolinioj devas esti densaj; la principo estas, ke de ĉie ajn ne estas pli ol *5-minuta piedirado* al la plej proksima metrostacio.

Do en Hamburgo estis boritaj novaj tuneloj sub la centro por pluraj novaj linioj, kvankam tie la reto de enurbaj fervojoj jam antaŭe estis densa. Pri eksteren direktitaj linioj regis retenemo, escepte en la aksoj.

Tute konsekvence la stratkonstruado estis ne neglektita en la interliga kaj la ekstera zonoj. Sed ĝi ne okazis en la centra parto, ankaŭ ne en formo de strattuneloj; jam komencita tunelborado estis ĉesigita. Emfazo estis metita sur la parkejojn P + R kaj la busstaciojn.

La konstrupolitiko sekvis la gvidliniojn konsiderantajn la enurban trafikon. La planado de longdistancaj transiraj stratoj estas tute alia ĉapitro. Pro manko de fantazio kaj pro kontraŭa politika volo tiukampe eraroj estis faritaj, pro kiuj hodiaŭ la urbo suferas.

Same la gvidlinioj fiksas tarifpolitikon, kiu pelis la profesiulojn en la publikajn trafikilojn kaj kiu lasis individuajn trafikbezonojn al la elekto inter publika

trafikilo, se ĝi entute tie ekzistas, kaj la aŭto. Do la monatbiletoj estis relative favorprezaj, sed la biletoj por unuopaj veturoj iom pli altkostaj.

Ĉar longaj veturdistancoj nepre inkluzivigas veturpartojn en maldensa loĝado, kie la aŭto estas konsilata, diferencoj de la biletprezoj laŭ la longeco de la veturado estis bonvenaj. Tiu ideo kondukis al sistemo kun variaj prezoj laŭ la veturdistanco.

Endanĝeriĝoj

Malgraŭ la alkroĉiteco de tiu sistemo al ekonomiaj konsideroj ĝi tamen ne ebligis la kompletan enspezadon de ĉiuj kostoj. Do el la etato devis veni subvencio. Tio estis dekomence la fonto de problemoj, ĉar la mona subteno necesigis politikistajn konsiderojn pri la akceptpreteco.

Principe subvenciado de la enurba trafiko estas pravigebla, ĉar la vivkapablo de metropolo dependas de ĝia enurba trafiko. Nur gravas, ke la subvencio malgraŭ ĉiu ajn pravigo ne forkonsumas tro esencan parton de la urba financakapacito.

En Hamburgo la procentaĵo de kostoj, enspezitaj por biletvendo, la *grado de kostkovrado*, estis kaj estas la plej alta el ĉiuj germanaj grandegaj urboj, tio

signifas, ke en Hamburgo la pasaĝeroj pagas plej multe el siaj kostoj, sen ke tial la biletprezoj en Hamburgo estas aparte altaj. Detaloj troviĝas sur paĝoj 13 kaj sekvonta.

Tiu kriterio de plejebla alta grado de kostkovrado kunportis prezaltiĝojn iel sampaŝe kun la ĝeneralaj prezaltiĝoj. Al tiu punkto fokusiĝis la kontraŭstaro. Bedaŭrinde la argumento ne efikis, ke kun la kostoj de vivkondiĉoj ja ankaŭ iel kreskas, pro aktivadoj de la sindikatoj, la salajroj kaj pensioj.

Sed iam magistrataj organoj en la Kontrolkonsilio de la urba trafikkompanio opiniis prezaltiĝojn en la enurba trafiko ne plu akcepteblaj. Tamen, la sistemo bazita sur rezone ellaboritaj gvidlinioj eltenis dum jardekoj. Nur nun ĝi komencas malfortigi.

El ĝia kohereco estas eltranĉitaj partoj, unue la principo, ke ekonomiaj konsideroj estas esencaj. Oni aŭdas amason de postuloj, kiujn la enurba trafiko plenumu, sed inter ili tute mankas la neceso pagi la dezirataĵojn. Tio havas ankaŭ la kaŭzon, ke politikistoj opinias havi en la aŭtistoj senlime pagpretajn financistojn.

Se en Hamburgo oni leĝe devigas ĉiun aŭtoposedanton pagi 700 ĝis 1500 germanajn markojn (vidu paĝon 14), tio sumiĝas al jare inter 0,5 kaj 1,1

miliardoj da germanaj markoj. Konsiderante ke nun la totalo de la elspezoj de la Hamburga Trafikkomunaĵo estas 1,1 miliardoj de germanaj markoj, la intencita politiko ŝarĝanta la aŭtistojn signifas duobliĝon de la enspezoj de la publika trafiko.

Dua esencaĵo el la gvidlinioj nun en danĝero se ne jam perdita estas ilia apogo sur tri kolonojn: la publika trafikilo, la aŭto, la interligejoj inter ambaŭ. Ŝanĝiĝis la publika opinio pri la aŭto, kiu estas suspektita kaj atakata. Kun ĝia forfalo el la triopo kompreneble malaperis ankaŭ la interligejoj.

Restas kaj estas nun en la centro de la atento la publikaj trafikiloj. Tio nun estas unudirekta principo. La pasinta kvaronjarcento en Hamburgo kun modelo de plurisma trafiksystemo jam pruvis sian taŭgecon kaj per tio la kapablojn de merkatorientita trafiko.

IV Postulado en la trafikmerkato

1 Graveco

Postulado estas tio, kion la homoj volas havi, kondiĉe ke ilia aĉetpovo ebligas tion al ili. Ĉar per kontentigo de la postulado la deziroj de la homoj plenumiĝas, la postulado havas altan rangon, devas havi ĝin: nur la kontentigitaj homoj povas esti la senco de ekonomia klopodado.

La postulado videbliĝas sur la merkato, kie ĝi aperas same kiel la proponado. Do la merkato estas la renkontiĝejo de postulado kaj proponado. La sistemo de la merkatekonomio antaŭkondiĉas la ekziston de postulado kaj proponado. Tio estas la sama konstato kiel diri, ke nur la ekzisto de merkato ebligas veran postuladon (kaj proponadon).

La principa deziro de individuoj estas lokŝanĝoj. Ili estas moviĝemaj, kaj tio estas karakterizaĵo de la homo. Apud sia moviĝemo la individuoj havas postuladon pri varoj, kiuj troviĝas en la merkato, ĉar ili estis altransportitaj. La postulado do estas multforma, pri person- kaj pri vartrafiko.

Por ke la individuoj povu klopodi pri la realigo de siaj deziroj, ili devas turni sin al la merkato. Nek iliaj deziroj mem nek la disponeblaĵoj de la

merkato estu tiel limigitaj, ke oni ne plu rajtas konstati la realecon de libera socio.

La okazaĵoj en trafiko do estas rezulto de kunpuŝiĝo de merkatoj. Se oni volas analizi la merkaton de trafikservoj, tiam oni devas esplori pri la du komponantoj de tiu ĉi merkato. Tial la du flankoj aktivantoj sur la merkato bezonas apartan konsideradon: la postulado kaj la proponado.

2 Vartransportado

La varmerkatoj prezentas faritaĵojn el la plej diversaj regionoj. Por la aĉetanto tiu diverseco en la proponado de varoj estas riĉeco. Mi mem posedas japanan aŭton, kvankam mi estas civitano de aŭtoproduktanta lando. La grandega aŭtofabriko Volkswagen estas nur 200 kilometrojn for de mia loĝloko.

Tamen, por kontentigi mian aĉetdeziron pri aŭto necesigis movi tian ĉirkaŭ la duona terĝlobo. Sed la varmerkato pri aŭtoj estas tia, ke ĝin provizas proponado el la tuta mondo. Oni memoru la situacion en Usono, kie esenca branĉo, la hejmlanda aŭtoproduktado, terure suferas pro importitaj aŭtoj. Ni havas mondmerkaton, kaj tial mi ankaŭ ne havas malbonan konsciencan pro mia aŭtoelekto. La transportado estas kiel parto de la produktado.

Tiu tendenco daŭre plifortiĝas. Unu artiklo ja konsistas el partoj faritaj en la propra fabriko kaj el alaĉetitaj partoj de fremdfabrikoj. Ankaŭ por la propra farado necesas eroj el aliaj produktaĵoj.

Do estas alfluo de partoj de ekstere. Tiujn partojn la ĉeffabriko metas en staplojn por elpreni ilin en la momento de bezono. Lastatempe la ideo estis realigita, rezigni je la staploj en la propra fabriko kaj anstataŭ tio alvenigi la stokojn en iliaj trafikiloj nur en akurate tiu ĉi momento, kiam ili estas bezonataj.

La stokejo do ne plu estas domo sub firma tegmento, la staplo, sed ĝi konsistas el la ŝarĝkupeoj de trafikiloj. Ĉeno de kamionoj troviĝas inter la produktaĵoj de partoj unuflanke kaj la fabriko de la finproduktoj aliflanke; ili veturas, kaj dume ili estas (moviĝanta) stokejo.

Ankaŭ la fervojo estas tia transportilo anstataŭanta la staplon. La aŭtofabrikoj Nissan kaj Toyota eĉ uzas tiucele la riverŝipadon sur la Rejno. La termino por tiu aparta formo de stokado venas el la anglalingva Usono: "just-in-time" = ĝustmomenta.

La eksterlanda komerco ekzistas pro la servoj de la trafikiloj. Produktaĵoj devenantaj el nur specifaj landoj, ekzemple kafeo el la tropikoj, estas je dispono

ĉie, ekzemple en Eŭropo, nur pro kaj per trafiko.

Ekonomikistoj estas kontentaj pri la kreskanta labordivido inter la landoj de la mondo, same politikistoj ĝojas pro la integriĝo de ĉiuj mondopartoj al unueca mondo. Ankaŭ la enlandaj merkatoj havas pligrandiĝantan labordividon.

Nun 12 landoj en Eŭropo kunfandiĝas al unu kohera merkato kun enlandeca karaktero. Ĝia celo estas ĝeneraligi la proponadon. Tio signifas, ke la funkciado de la trafiko estas memkomprenebla antaŭkondiĉo. La trafikiloj devas povi transporti ĉion ĉien en ĉiuj kvantoj, kaj tion en kreskanta amplekso.

3 Persontrafiko

Baza deziro de la homoj estas lokŝanĝoj. Ilia postulado direktiĝas al moviĝoj. La moviĝemo estas tre forta en moderna socio. Ĝia realigo okazas per la transportado de homoj, do ĝi aperas sur la trafikmerkato. La lokŝanĝa postulado koncernas la profesion sferon kaj la tute privatan, tio estas la veturoj dum la libertempo kaj la ferioj.

La moviĝemo de individuoj estas necesa kriterio por la profesia vivo. Ĝin havi estas nepra postulo. La laboroficejo volas tion havi ĉe siaj laborserĉantoj, grandentreprenejoj postulas ĝin de siaj nunaj kaj estontaj direktoroj, ĉiu junulo

klopodanta pri bona startpozicio deklaras tian pretecon en sia petskribo pri posteno.

La loka divido inter loĝejoj kaj laborejoj, la tuta urboplanado, ekigas postuladon sur la trafikmerkato, ĝi necesigas ĉiam veturojn. Nur la teknika eltrovo de amastransportiloj, la fervojo kaj la metroo, faris ebla la estiĝon de industriŝtatoj kaj de grandurboj. Do jam el tiu vidpunkto la postulado de pasaĝeroj al trafikado estas granda.

En sia libera tempo la moderna homo estas eĉ pli moviĝema. Oni kutimas viziti amikojn en aliaj kvartaloj aŭ urboj. Por teatrovespero oni veturas centojn da kilometroj, ekzemple al "Katoj" aŭ al la "Fantomo de la Opero" en Hamburgo.

Parencoj ne fortimiĝas de oftaj vizitoj pro distancoj inter loĝlokoj sed tenas la familiajn kontaktojn per veturadoj. Dum pli frue la plenkreskintaj infanoj, poste mem gepatroj, restis en la loko, almenaŭ en la regiono de siaj gepatroj, nuntempe ili serĉas sian feliĉon, vivkunulon, profesion, loĝejon tie, kie ili trovas la plej oportunajn cirkonstancojn — la rilatoj al la familio estas konservitaj, ĉar ili realigas siajn postuladojn pri trafikservoj.

Aparta ĉapitro estas la libertempo, la semajnfinoj kaj la ferioj. Forveturoj

okazas en giganta kvanto. Laborsemajno de nur 36 horoj, semajnfino ekde la vendredo tagmeze kaj 6 feriosemajnoj instigas la homojn al turismo. Pluraj ferivojaĝoj dum unu jaro estas kutimaj.

Sciencaj esploroj pri la ferisinteno de la civitanoj de Federacia Respubliko Germanio klare montras la nerompitan kreskemon ĉe libertempa veturpostulado. Ĝi pli forte evoluas ol la profesiula trafiko. Tiu kreskemo same montriĝas en la simile riĉaj landoj.

Foraj kontinentoj kiel fericeloj altiras vojaĝantojn en pliiĝanta grado. Banemaj germanoj estis unue (ĝis 1935) ĉe la strandoj de la Norda kaj Balta Maroj. Poste (ekde 1955) ili okupis la sablon de la Mediteranea bordo en Italio kaj Hispanio. Nun Kenjo kaj Havajo estas altiraĵoj. Kreskas la postulado pri trafikservoj.

Internaciaj organizaĵoj estas viv- kaj laborkapablaj nur pro la longdistanca trafiko en rapideco kaj je moderaj prezoj. Universala Esperanto-Asocio estas fiera, ke ĝi trapasis sian Eŭropan periodon kun Universalaj Kongresoj en Kopenhago, Hamburgo aŭ Varsovio kaj ke ĝi — mondorganizaĵo ! — povas kunvoki siajn membrojn ankaŭ al Pekino, Brazilio aŭ Havano. La membroj volas tion, por ke ili mem sentu, ke la Internacia Lingvo Esperanto estas

mondlingvo.

Moviĝemo, la konvinko ke distancoj apenaŭ gravas, estas parto de la vivosento de la moderna homo. La postulado sur la trafikmerkato fontas el tiu ĉi vivosento. Tio tiras post si ampleksan proponadon de trafikservoj. La postulado naskas sian plenumon. Pro la alta postulado ekzistas multa trafiko.

Kritikistoj povas trovi tion malbona. Sed tiam ili direktu sian riproĉadon ne kontraŭ la trafikiloj kaj ne kontraŭ la homoj funkciigantaj tiujn trafikilojn. La ĝusta adresito de kritiko pri tro da trafiko devas esti la postulantoj sur la trafikmerkato.

Jes, veturi de Hamburgo por bani sin ne al Travemünde ĉe la Balta Maro, sed al Mombaso en Kenjo, povas esti neracie. Sed homoj faras pro sia ĝuo ankaŭ aferojn, kiuj por aliaj estas kritikindaj, nekompreneblaj, strangaj.

Fumi cigaredon estas io tia, eĉ endanĝerigas la sanecon. Tamen oni lasas la homojn sekvi sian preferon, diskutas politike nur eventualan malpermeson de reklamo por tabako. Trinki alkoholaĵojn domaĝas. Ĉu malebligi tion per malpermesoj? Sed iom trinki eĉ ne kondukas al perdo de la aŭtista licenco en Germanio, ĝi estas socia kutimo.

Kiu volas prijuĝi, kie finiĝas permesebla vivĝuo kaj kie komenciĝas manio? Tio eĉ validas por narkotikaĵoj. Ilin konsumi, des pli komerci kun ili, estas en multaj landoj punite, tamen la permeseblo de "molaj" narkotikaĵoj aŭ de kemie produktitaj anstataŭaĵoj estas diskutata. Fine la sukceso de malpermesoj estas duba, kion pruvas la historiaj spertoj pri la prohibicio en Usono.

Pridubantoj koncerne la modernan vivstilon devas konscii, ke principaj ŝanĝoj sonas facile realigeblaj, sed ke ili fariĝas faktoj nur post profundaj ŝanĝoj de la individuaj konvinkoj kaj kutimoj.

Homoj kiuj tiel ŝanĝiĝis nomas sin alternativuloj, ĉar ili vivas (aŭ volas vivi) alie, alternative. Aŭ eĉ temas pri aŭtonomiuloj, kiuj serĉas la kompletan memstarecon disde la ĝenerala socio.

Da alternativuloj estas malmultaj, kaj ili ne sukcesis trovi multajn anojn; la alternativaj partioj altiras ie malmultajn procentojn en demokratiaj elektoj kaj eventuale gravas pro kunagado en koalicioj, sed alternativa vivo estas kaj restis escepto. La grandega plimulto de la civitanoj preferas burĝan vivstilon.

En la akra disputo pri atomcentraloj la propono estis farita, ke ĉiu varmigu sian loĝejon nur je 1 grado sub la nuna varmeco; tiu malaltigo de la loĝcambra temperaturo estas apenaŭ sentebla, sed la energiŝparado estus rimarkebla.

Malpli da energikonsumo ebligus rezigni je parteto de atomfarita kurento.

Kvankam atomcentraloj estas ĝenerale malamike rigardataj, la homoj ne rezignis je tiu ĉi unu grado de varmeĉo. Sed la 21 atomcentraloj en Germanio estas la elektroproduktantoj n-ro 1 kun 32% el ĉiuj kiloŭathoroj en la unua duonjaro 1991; n-ro 2 estas brunkarbo kun 30%.

Tamen ŝpari eblis: konservante la agrablan varmecon, unuflanke pli bona izolado ĉe la konsumantoj kaj aliflanke pli rendimenta produktado zorgis pri pliplate ŝparita kurbo de foruzo de energio.

La bestprotektantoj militas kontraŭ peltoj. Peltvendejoj retiriĝis el promenstratoj post fenestrorompadoj kaj atakoj per farbvezikoj. Sed la pelttayloroj povis anonci debetkreskon en 1991 je 12,3% al rekorda vendosumo de 973 milionoj da germanaj markoj.

Tio, la pelto, estas paralelo kun la aŭto. Ambaŭ produktoj estas publike kondamnitaj, sed en rekorda aĉetado, kio pravas ilian ŝatatecon. Kio vere okazas, tio ne estas videbla el protestoj sur la stratoj aŭ en komunikiloj, kiuj ja volonte raportas pri bruaĵoj. Sed pri la vera sinteno informas statistikoj, artikoloj en fakrevuoj aŭ informoj sur la paĝoj pri ekonomio en la ĉiutagaj ĵurnaloj.

Eventuale la sukcesintoj tute ne volas montri sian bonan staton por ne vekti envion aŭ instigi siajn kritikantojn al pli akraj protestoj. Des pli necese estas zorge informiĝi pri la okazaĵoj kiel ili reale estas kaj uzi ĉiujn disponeblajn fontojn.

4 Monforma postulado

La okazantaĵoj sur la merkato rilatas al varoj, sed la mezurilo por tiuj realaĵoj estas la mono. La unuo de la merkato ne estas la peco, sed en Germanio la germana marko. Postulado ne direktiĝas al "1 veturo de A al B", sed al lokŝanĝo inter A kaj B por difinita monsumo.

Pro tiu ĉi esenca pozicio de la mono en merkatekonomio la postulado sur la merkato bezonas pritrakton ankaŭ el la vidpunkto de ĝia financa realigo. Tion konsiderante mono ludas tre gravan rolon en la alrigardo de la trafikmerkato.

La pagpreteco decidas, en kiu grado unuopaj agrablaĵoj estas realigeblaj: veturi rapide, sidi komforte, eviti ĝenojn ktp. La kombinaĵo de la plenumiteco de la eroj de la postulado decidas en la elekto pri la trafikilo. Nur poste venas la postulado en konkreta formo: al flugbileto, al benzino por la aŭto, al trajnbileto.

Sed la veturprezo estas nur la unuo de mezurado sur la trafikmerkato. Tio nepre ne konduku al la miskompreno, ke mono estas ĉion decidanta kriterio. Se estus tiel, ĉiuj postulantoj ja elektus la plej malmultekostan trafikilon.

Sed estas male! La aeroplano bone ekzistas malgraŭ altaj prezoj. De Hamburgo al Frankfurto flugas en la matenoj inter la 6:25-a kaj la 8:45-a horoj 6 aeroplanoj. La ritmo estas sub duona horo — tio estas kondiĉoj kiel ĉe enurbaj rapidfervojoj.

El la aŭtoj estas aĉetitaj prefere mezklasaj kaj sufiĉe multaj altklasaj, dum la sektoro de la malgrandaj aŭtoj estas ankaŭ malgranda. Inter la hoteloj bone vivas la pli multekostaj kun ĉambroj havantaj duŝon kaj necesejon, kaj faras kontentige sian negocon la luksaj, sed malsufiĉe ekipitaj hoteletoj nur vegetas. La turismaj celoj kun specifa kaj tial pli multekosta oferto estas frekventataj, sed malaltkostaj lokaj suferas pro la timo de malaltnivelaj servoj.

La fakto, ke pli kosta proponado trovas pli facile siajn postulantojn pro la akompanantaj avantaĝoj, validas ankaŭ en la fervoja trafiko. La pli kosta interurba trajno IC anstataŭis la malnovan eksprestrajnon.

Nun venis la ankoraŭ pli multekosta interurba ekspresa trajno ICE, kaj ĝi tuj sukcesis: en siaj unuaj 100 tagoj ĝi transportis 25% pli da pasaĝeroj en sia

trafikrilato ol antaŭaj trajnoj. Pro la forteco de la postulado la Germana Federacia Fervojo devas trapensi ĉu daŭrigi sian grandanimecon koncerne prezrabatojn ĝuste en tiu ĉi bone akceptita veturpropono.

Germana Federacia Fervojo postulas 23 pfenigojn po kilometro en la dua klaso kaj 35 pfenigojn en la unua klaso. Pri la kostoj de aŭtoj po kilometro indikoj kun la fonto financministerio estis faritaj (vidu sur paĝo 14) — ili estas en la kategorio: la duoblo.

Se oni atentis la multajn rabatojn de la ŝtatfervojo, la diferenco je la financa malavantaĝo de la aŭto eĉ pligrandiĝas. Aliaj konsideroj validas por familioj aŭ grupoj ol por unuopuloj. Ĉiukaze la prezo ne estas ĉefe decida por determini la postuladon sur la trafikmerkato.

5 Ŝtata influo

En la ĉapitro pri la postulado, post trakto de la mono kiel kundecidanto, decas ankoraŭ prezenti kelkajn frazojn pri la rolo de la ŝtato. En kiu grado la postulantoj estu memstaraj en siaj decidoj, kiomgrade la ŝtato enmiksu sin? Kiom libera estas la trafikmerkato?

La postulantoj ne rajtas ĉion fari. Necesas principa ordo por entute ebligi

veturi. Ruĝa trafiklampro signifas: haltu! Trans relojn neniu iru, kaj la fervojo rajtas bloki krucantajn stratojn per bariloj. Aeroplanoj bezonas flugpermeson por ĉiu unuopa vojaĝo.

Ankaŭ la ĝenerala bonfarto metas limojn. Kun alkoholo en la korpo estas malpermesite ŝofori mem. Maksimuma rapideco estas preskribita: en loĝkvartaloj 30, en urboj 50 kilometroj po horo. La mediprotekto limigas: Germana Federacia Fervojo devis meti senteble grandan parton de siaj trakoj por la nova interurba ekspresa trajno en tunelojn.

Tiel la ŝtata potenco donas kadron, en kiu la postulantoj povas moviĝi. La kadro estas la ordosistemo, sed atentante tiu ordon la unuopaj postulantoj restas plene elektokapablaj. La ŝtato ne anstataŭas la postulantojn, mem aperas sur la trafikmerkato, mem faras postuladon kaj poste disdonas tiujn trafikojn, kiujn ĝi elprenis el la merkato.

Malpermesoj estas la ekstremo de ŝtata influo. Se aŭtoritato diktas, ke la privata aŭto ne rajtas ie veturi, sed ke la homoj devas uzi trajnon, tiam ne plu temas pri la efektivigo de ordoprincipo, sed pri planekonomio.

La metodo de malpermeso estas kruda, dum influado super la postulado per elektitaj plikostigoj estas la normo. Ekzemplo estu la naftoimposto: ĝia

plialtigo celis iom redukti la aŭtotrafikon, kaj el la pli altaj enspezoj grandaj sumoj estas disponigitaj al la konstruado de enurbaj trafiklinioj.

Kiom longe tio estas influado de la postulado, ĝi estas merkatkonforma. Kiam tiu rimedo estas ekstremigita, tiam plikostigo faras aŭtoveturojn maleblaj por ĉiuj homoj krom la tre riĉaj. Tio estas tute nejusta. La ŝtata influado de la postulado do troviĝas en skalo inter troo, multo kaj adekvato. Nur ĉilasta estas akceptebla por merkatekonomio.

V Proponado en la trafikmerkato

1 Konkurenco

La alia flanko ĉe la okazaĵoj sur la merkato de trafikservoj estas la proponado. Nur el la kunpuŝiĝo de postulado kaj proponado rezultas la faktoj de la merkato: kiom estas la debeto, kia prezo regas, kiel statas la sukcesoj de ĉiuj klopodantoj vendi siajn ofertojn.

La rilatoj inter la unuopaj proponantoj troviĝas en konkurencu unu al la aliaj. Konkurencu estas la necesa kondiĉo por funkcia merkato. Kio damaĝas al la konkurencu, ekzemple karteloj, tio endanĝerigas la merkaton. Konkurencu estas la viveliksiro de la merkatekonomio.

Ankaŭ ĉe la flanko de la proponado enmiksiĝas sin la ŝtato. Tio povas etendiĝi ĝis la ekstremo, ke ĝi mem estas la sola proponanto de trafikservoj. Tiam sub rego de la ŝtato, t.e. de ŝtatfunkciuloj, troviĝas la ŝtata flugkompanio, la ŝtata fervojo, la kamionoj en ŝtatposedo, la ŝtataj river- kaj marŝipadoj, ĉiuj personaŭtoj nur en posedo de la ŝtato aŭ de ŝtataj entreprenoj inkluzive de taksioj, kaj ekzistas malpermeso aŭ limigo de eksterlandaj ŝarĝaŭtoj,

Tio fakte estas priskribo de la realeco en la eksaj socialismaj landoj en la

orienta duono de Eŭropo; ioma mildigo en pli malfruaj stadioj okazis per privataŭtoj kiel ili veturis en la ekonomie pli evoluintaj landoj de la Soveta bloko.

Tia situacio daŭre validas en tiuj ŝtatoj, kiuj restis socialismaj, kaj en planekonomioj de la Tria Mondo. Tial proponado sur la trafikmerkato plene en ŝtataj manoj estas tute ne io eksmoda, sed tio vaste regas sur la tero. Tio estas la planekonomia modelo de la trafiko — sen merkato.

Ĉar la temo ĉi tie estas la merkato de la trafikservoj, tiu modelo ne traktiĝas ĉi tie. Merkato estas funkciado de postulado unuflanke kaj de proponado aliflanke. Same kiel la postulado estis analizita, nun ankaŭ la proponado en la trafikmerkato estas priskribita.

2 Veturiloj

La proponado konsistas el la diversaj ebloj veturi aŭ transporti. En tiu senco ekzistas konkurenco inter la personaŭto kaj la interurba ekspresa trajno, inter la kamiono kaj la vartrajno kaj la riverŝipo, inter la aeroplano kaj la marŝipo. En la urboj konkurenas la aŭto kun la metroo.

En mallongaj distancoj estas konkurenco eĉ inter la veturiloj kaj la piedirado. La uzo de aŭto por la "vojeto al la leterkesto" jam fariĝis simbolo por

evitinda trafiko. En la proksimaj rilatoj ankaŭ la biciklo partoprenas en la konkurenca elekto. Biciklistoj estas ofte ardaj pledantoj por sia trafikmaniero.

Unu okulfrapa el la elementoj de komparado, la mono, troviĝas inter la konsideraĵoj: la aŭtoveturo kostas, la biciklado ne. Tiukampe estas diferenco inter la du proponaĵoj. Evidente ankaŭ ĉi tie aliaj instigoj ol monŝparo decidias, alie la aŭto ĉiam malvenkus, kion ĝi ja efektive ne faras.

La proponado de diversaj trafikiloj estas la videbla formo de konkurenco. Trafikiloj volas altiri veturontojn. Estas ili, kiuj reale aperas sur la merkato. Sed malgraŭ tiu establiteco de la trafikmerkato tiu proponado de iloj (trafikiloj) estas nur surfaca.

La postulantoj nur tre malofte elektas lokŝanĝon nepre per unu speco el inter la trafikiloj kaj dekomence por si mem eliminis el la konkurenco difinitajn vetureblojn aŭ alkroĉas sin intence al nur unu sola proponaĵo.

Ideologia kontraŭulo de la aŭto povas forviŝi ĝin entute el siaj konsideroj. Por li aŭ ŝi la gamo de la proponado sur la trafikmerkato esence malvastiĝis.

Sed tia strikta elekto estas la propra afero de tiaj homoj. La granda amaso de la postulantoj konsideras la tutan vastecon de la proponado. Evidente ili

faras sian elekton inter la diversaj trafikiloj kaj post tiu ĉi elekto prenas la aŭton aŭ la fervojon kiel trafikilon aŭ alian por ili taŭgan.

3 Distingaj elementoj

La priskribo ĝis nun rilatis al elekto inter veturiloj kaj tial restis en la surfaca tavolo de la elektado, kie montras sin la trafikiloj mem. Por ke oni povu veni al finfina elekto, oni devas antaŭe trapensi la proponadon de la difinitaj trafikiloj laŭ la aro da elementoj, el kiuj konsistas la proponado. La lokŝanĝo okazas sub kondiĉoj, kaj tiuj decidas en la elekto de la "ĝusta" trafikilo. Oni devas trarompi tra la surfaco de la proponado.

Tiam oni venas al dua, pli profunda tavolo de la proponado, en kiu prezentigas la ecoj de la trafikiloj. Ilin devas trapensi en siaj mensoj la postulantoj ĉe sia elekto el la proponado. Tiaj decidantaj ecoj estas nun listigitaj alfabete por ne doni juĝon pri la respektivaj gravecoj.

Antaŭmendo, celatingo kun minimumaj ŝanĝoj, familianoj aŭ kolegoj, fideco, komforto, kofrokvanto, malfruiĝoj, manĝoj survoje, medikonsumo respektive mediprotektado, necesejoj, prezo, priservado, pureco, rabatoj, rapideco, rememoro pri bona pasinta veturo, reputacio de la trafikkompanio, sekureco aŭ timo, sociaj kutimoj, specialofertoj, supozataj kunveturontoj, veterde-

pendo, veturbruo.

Eventuale estas ankoraŭ aliaj elementoj en la preferaskalo de postulantoj, kiam ili pesas la unuopajn punktojn el la proponado de unu el la trafikiloj por trafi la "ĝustan" elekton per kiu veturi.

Kompreneble la gravecoj de la unuopaj punktoj estas malegalaj. Tio plikomplikigas la elekton inter la proponaĵoj. Granda mediindulgo povas malgravigi altan prezon, tiel ke iuj elektas tre koston trafikilon nur tial, ĉar tio trankviligas ilian konsciencon. Por aliaj nur la proponaĵo kun la plej ekstrema veturrapideco gravas.

Sed ankaŭ la prezo ludas sian rolon, ĉar multaj volas ŝpari, tamen tio estas nur unu parto el la tuta gamo. Kelkaj homoj timas flugi; en mallongaj kaj mezaj distancoj ekzistas ja aliaj trafikiloj, sed interkontinenta vojaĝado por ili apenaŭ eblas pro la daŭro de ŝipveturoj.

El tio rezultas, ke la proponantoj devas elmeti sin al la konkurenco inter la listigitaj detaloj. La metodo, proponi sin, ĉar oni estas tia, kia oni estas, ne altiras la postulantojn. Tio signifus resti en la surfaco de la merkato kazadoj. Sed la postulado orientiĝas je realaj, rimarkeblaj avantaĝoj. La merkato estas por la proponantoj la ejo de elmontrado de siaj kapabloj en detaloj.

En la proponado sur la trafikmerkato do aperas tutaj faskoj da avantaĝoj aŭ da malsufiĉe atingitaj agrablaĵoj. Tiuj faskoj estas kompilitaj de la trafikkompanioj aŭ ili simple ekzistas en la opinio de la uzontoj, kiel tio estas la stato ĉe la privata aŭto.

Se oni diras, ke la fervojo estas unu el la proponantoj sur la trafikmerkato, tiam staras malantaŭ tiu aserto la specifa oferto de la fervojo en siaj detaloj el la supra listo. La sama konstato validas por la aliaj trafikiloj. En siaj klopodoj sur la trafikmerkato la trafikiloj devas antaŭenŝovi siajn pozitivajn flankojn en ĉiuj detaloj.

4 Ŝtata influo

Sub la nivelo de kompleta ŝtata influo, en kiu pro la totaleco de la ŝtato ne regas la merkato, troviĝas vasta kampo de reguligoj ankaŭ por la trafikmerkato, en diversaj ŝtupoj de intenseco laŭ la trafikpolitikaj kondiĉoj de tiuj industriŝtatoj. Tiu ŝtata influo ĉe la proponado ne malebligas la funkciadon de la merkato.

Ekzemplo estas la mediprotektado. En Germanio la katalizatoro en aŭtoj estas tre ofta, ne pro malpermeso veturi sen ĝi, sed pro favoroj ligitaj al ĝia aplikilo. En aliaj Eŭropaj landoj ĝuste tiu ĉi instrumento estas ne aŭ apenaŭ konata;

ili aplikas la rimedon preskribi maksimuman rapidecon por ĉiuj stratoj. Usono havas ambaŭ elementojn en sia mediprotekta klopodado. En Germanio la aŭtofabrikoj devontigis sin redukti la benzinkonsumon de sia tuta aŭtoproduktado, kaj tio jam estas konstatebla.

Alia metodo influi la okazaĵojn sur la trafikmerkato estas la pretigado de la infrastrukturo. Ĉar krom en esceptaj kazoj nur la ŝtato disponas pri la bezonata mono por financi stratojn, pontojn, relojn, kanalojn, havenojn, tio estas eĉ ĉefa rimedo influi. Se ŝtate (kun-)financita bona publika transporto estas en la proponado, la merkato aspektas alie ol tie, kie tio mankas.

La trafikpolitiko de la ŝtato kombinas ĉiujn formojn de influado. Ĝi devas atenti, ke tio ne anstataŭas la merkatajn fortojn en la flanko de la proponado. Tio estas rezulto el la politika konvinko. Kelkaj partioj estas influemaj, aliaj retenemaj. La civitanoj elektas demokratie siajn gvidantojn. Poste ili ĝuas tiun trafikpolitikon aŭ suferas pro ĝi, kiun ili mem destinis kiel la gvidan en balotado.

Aldoniĝas en Eŭropo, ke la ŝtatoj membriĝintaj en la Eŭropa Komunumo cedis partojn de siaj suverenecoj al la superŝtataj organoj de EK en Bruselo (la administracio) kaj Strasburgo (la Parlamento). Nun la proponado sur la

trafikmerkatoj troviĝas ankaŭ sub la regopovo de tiuj instancoj.

VI Plenumo de merkatabezonoj

1 Agnosko de principoj

La diversaj formoj de kunvivado de homoj en iliaj ŝtatoj okazas laŭ diversaj gvidprincipoj. En la okcident-eŭropaj landoj ekzistas jam delonge demokratiaj socioj. En ili la potenco de la regantoj estas forte limigita.

Unu formo de limigo por la regantoj estas la konstitucia preskribo, ke ili devas elmeti sin al liberaj elektoj ĉiam denove post kvar aŭ kvin jaroj. Nekontentaj civitanoj povas doni novan plimulton al la eksa opozicio kaj tiel ŝanĝi la tutan politikon.

Inter la ekzemploj estas la ekapero de verdulaj partioj kaj ilia bezonateco por koalicioj en la lastaj elektoperiodoj. Tio certe modifis la enhavon de la politiko, ankaŭ rilate trafikon.

Due ankaŭ dum la jaroj de regado validas la neceso por la regantoj prizorgi la dezirojn de la homamasoj. Demokratiaj registaroj devas ĉiam severe atenti la regulojn de liberaj socioj, ĉe kies pinto ili dumtempe staras. Por la trafiko tio signifas, ke ankaŭ por ĝi validas unuavice la principo de minimuma enmiksado flanke de la ŝtato.

Pereis la diktatoraj reĝimoj en la oriento de Eŭropo. Nun ankaŭ tie validas la principo de libereco, en la ŝtato, en la socio, en la ekonomio, kaj sekve ankaŭ en la trafiko. La preparado de tiuj landoj al kompleta partopreno en la internacie interplektita ekonomio, eventuale eĉ en organizaĵoj, ankaŭ iam en la Eŭropa Komunumo, plifirmigas la liberecon ankaŭ tie.

Libereco en ekonomia kampo signifas la ekziston de altgrade neinfluita merkato. Tiaj ŝtatoj havas merkatekonomion. Al merkato necese apartenas proponado kaj postulado.

La proponado en demokratiaj socioj ne povas esti en la manoj de la ŝtato, ĉu rekte ĉu nerekte. Ĝi povas esti inter la proponantoj, sed ne havi la monopolon. Male la proponado devas konsisti el bunta multeco de proponantoj, kiuj devas nepre troviĝi en konkurenco unu kontraŭ ĉiuj aliaj.

La postulado estas la apero de homoj kun deziroj kaj bezonoj sur la merkato. Ĉar tiuj homoj estas anoj de libera socio, ilia aktivado en la merkato devas esti principe ne katenita kaj do libera.

Konsiderante ke kaj la socio kaj la ekonomio devas servi al la individuoj (kaj ne regi super ili!), la postulado havas la elstaran pozicion en merkato, t.e. en la ekonomio. Restriktoj devas resti en la kadro de la sistemo. Ili estas

bonvenaj tie, kie ili servas al la funkciado de la dezirata ordo, sed devas esti reteneme aplikataj.

2 Naciekonomia orientiĝo

La principo de minimuma malvastigo de la individua agadkampo validas ankaŭ por la disponeblo de mono. Kompreneble ekzistas komunaj taskoj, por kiuj la mondistribuanta ŝtato elspezas kaj do devas havigi al si la rimedojn. Tial la devo pagi impostojn estas kutima sorto ankaŭ en demokratiaj socioj.

Sed la financa ŝarĝado devas resti en la limoj de urĝa ŝtata bezono. Forpreni esencajn partojn de la individuaj enspezoj por havi tiom da mono en la ŝtata kaso, ke trambileto povas esti tiel malkara kiel nur sep pfenigojn (en Varsovio dum la Universala Kongreso 1987), tio estas decidi pri la trafikmerkato anstataŭ lasi principe la decidojn al la respondeca civitano mem.

Se entrepreno ne devas mem perlabori siajn rimedojn per klopodado sur la merkato, ĝi facile fariĝas maldiligenta. La neceso vivteni sin ekonomie eklamiĝas, ĉar la helpilo staras preta por ensalti en la kazo de malbona irado de la aferoj. Mondonacoj al entreprenoj, kun la nomo subvencioj, falsigas la situacion sur la merkato, punas la diligentulon kaj rekompencas la malfortulon.

La granda danĝero sub tiaj kondiĉoj estas preteratento aŭ eĉ misatento de la principoj de la ekonomio, kiel ŝparema enmetado de rimedoj (inkluzive de personaro), prizorgado de klientoj, observado de la merkato, korektaj deprezoj kaj teknike adekvataj investoj ktp.

Ankaŭ en la trafiksektoro validas la "leĝoj" de la ekonomio, ĝiaj principoj ellaboritaj dum la pasintaj jarcentoj kaj nun rekonitaj kiel ĝenerale validaj, ekzemple la ekonomia principo. Neniu rajtas preteratenti ilin, ĉar alikaze okazas domaĝo al la tuto de ĉiuj ekonomiaj aktivadoj, la nacia ekonomio.

3 Plureco de proponado

Ĉiu trafikilo posedas siajn apartajn avantaĝojn kaj siajn malaprobindaĵojn. Ekzemple la riverŝipado estas energiŝpara, sed malrapida. La utilojn de ĉiu speco de transportilo prijuĝas la trafikpolitiko, kaj ĝi ankaŭ kontrolas la specifajn kostojn.

El ambaŭ elementoj rezultas kostoj-utilo-rilato. Kie tiu ĉi rilato estas plej favora, tie la tiel trovita trafikilo estas la plej ekonomia. Prioritato por la ekonomiaj vidpunktoj signifas plej alte konsideri tiun rilaton, aprezi la kostoargumenton kaj tial ekskludi ekonomie sensencajn taskojn.

El tiu vidpunkto ĉiu veturilo teknike ebla, socie akceptebla kaj medie indulga havas sian lokon en la proponado en la merkato de la trafikservoj, sed oni ne alkroĉu sin al la nuna uzateco. Necesas bazigo de la transportiloj al iliaj ekonomie plenumebaj ofertoj.

Ŝipado kaj fervojo veturas en linioj kaj funkcias inter punktoj. Kamionoj kaj aŭtoj kapablas priservi areojn. En tre longaj distancoj la valoraj varoj flugas en aeroplanoj, dum pezaj sed ne kostaj produktoj uzas marŝipon. Tiuj kriterioj estas ne ŝanĝeblaj, krom per ekonomie ne respondeceblaj kostoj. Tial ili meritas plenan atenton.

La vartransporton priservas ŝipoj, fervojoj kaj kamionoj. Superrolas la strato. La ŝipado sur riveroj kaj kanaloj havas parton de kvinono (19%). Kontraŭ la ŝipo pledas ĝia mankanta fidindeco pro dumtempe malprofunda akvoalteco en la riveroj kaj ĝia ekstrema malrapideco.

Tiu malrapideco kondukis en la marhaveno de Hamburgo al la nuligo de la enhavena proksimtrafiko kun varoj inter marŝipoj kaj inter ili kaj la kajoj per bargoj, kiel tio estis la kutimo dum jarcentoj. Sed nun tiun ĉi transportservon plenumas nur plu ŝarĝaŭtoj.

Tamen, la riverŝipado havas ekonomiajn avantaĝojn. Ili venkas, kiam la

malrapideco ne gravas, ekzemple kiam la varfluo estas kontinua kiel en la konstanta altransporto de aŭtoj al vendejoj (vidu la ekzemplon sur paĝo 36). Renesanco de riversĥipado tamen necesigas antaŭe pripensi ĝiajn vojkostojn (vidu paĝon 21), sed verŝajne ili ne estas plialtigeblaj pro la "Akto de Mannheim" de 1868.

Indas memori ĉiloke, ke la mezlonga kaj la longdistanca trafiko dum antaŭaj jarcentoj estis la tasko de la ťipado proksime de la marbordoj: la *bordťipado*. La komerco de la Hanso inter la 12-a kaj la 17-a jarcentoj baziĝis sur tiu trafikspeco, kaj ĝi alportis riĉon al la negocistoj kaj pli bonan vivon al la siatempaj civitanoj. Ke ĝi nun ludas neniun rolon, tio estas falo de signifo, kiu en tiu grado ne kunportis utilon al la ekonomioj.

Vojkostoj estas la ĉefa problemo ĉe la kamionoj. La movo de varoj sur stratoj estas ne malhavebla. Ankaŭ protagonisto de fervojtrafiko koncedas, ke la kompleta vojo de varo iras de (1) sendinto, (2) tra stratoj, al (3) fervojo, per ĝi plejeble longan distancon, poste denove (4) sur strato, al la (5) ricevanto.

Nur tio estas la tuta ĉeno en vartransporto, 1-2-3-4-5. En tiu ĉeno la fervojo estas unu peco, sed ĉiu apoganto de unu trafikilo devas ĉiam vidi la tutan ĉenon. En la marhavenoj tiu rezonado estas jam kutima: la servoj en la haveno

mem estas nur unu ero en la kompleta transportĉeno.

Ŝargaŭtoj estas necesaj, sed ili devus pagi siajn kostojn, kio evidente nun ne okazas. Tiu postulo estas malfacile realigebla. La vartransporto estas parto de la varproduktado, transportkostoj estas produktkostoj, kaj ili determinas la konkurenckapablon en la merkatoj, en la enlanda, sed ankaŭ en la eksterlanda komerco.

La problemo de kostokovrado fare de la ŝargaŭtoj estas nun Eŭropa problemo, ne plu solvebla en unuopa lando. En la Eŭropa Komunumo membras ŝtatoj, kiuj ne volas pli imposti ĉe siaj ekspedistoj. Tamen solvo urĝas. Tion pravas la kamionŝtopitaj stratoj

Malaltkosta stratraŭfiko elmetas la vartransporton fare de la fervojo al konkurenckapablo malsupren. Kontraŭ tiu premo la fervojo devas batali. Ĝi povas meti siajn avantaĝojn en la pesilon kaj antaŭenŝovi servojn, en kiuj la fervojoj povas plej efike labori.

Koncerne varojn tio estas amaŭtransportado — ne identa kun movado de malaltvaloraĵoj. Vagonoj plenigitaj de unu sendinto por unu ricevonto, ja kompletaj vartraĵoj kun nur unu komercaĵo povas firmigi la pozicion de la fervojo.

La kontenero jam ekprenis en la interkontinenta trafiko esencan rolon. Tion oni vidas tre klare en la marhavenoj, kie la antaŭ jardekoj ankoraŭ kutima transportado de nepakitaj produktoj forte malkreskis. Tia evoluo, okazinta en ŝiptrafiko, ne jam plene kaptis la reltransporton. Ĉar ĝi bone efikis ĉe ŝipoj, ĝi certe ankaŭ favorus vagonojn.

Sed la prezkonkurenco de la fervojo kontraŭ la kamiono restas. Ĝuste ĝi estas grava, ĉar la merkato de vartransportoj estas specifa: la diferencoj en la ecoj limiĝas ĉefe al la rapideco. Kiam tiu argumento estas liverinta sian decid-kontribuon, tiam fariĝas decidargumento la prezo.

Alia estas la merkato de transportado de pasaĝeroj. Apud rapideco tie ekzistas tuta aro da ecoj kun altirkapablo: komforto ktp (vidu paĝon 51). Tial la ŝancoj por la fervojo en la pasaĝertrafiko estas pli facile realigeblaj.

Tre rapidaj trajnoj estas esencaj kontribuantoj al la sukcesoj de fervojoj. La unua tia trajno estis la japana "Shinkasen" — same transportilo kaj pruvido pri elstara teknologio. Sekvis la franca "TGV", la "Trajno de Granda Rapideco". Tria aperaĵo estis la germana "ICE", la "Interurba Ekspreso."

Ĉar tre rapidaj trajnoj estas aferoj ĉie uzataj, tiaj trajnoj kaj ĉefe la teknologiaj sistemoj malantaŭ ili estas gravaj eksportartikloj de la estonteco.

Tial ilia evoluo estas grava ankaŭ por profito en la eksterlanda komerco. Jam en Usono provveturas la TGV, sed nun konkurencas ĝin la germana produkto ICE. La 40 entreprenoj de la sektoro "fervoja industrio" en Germanio laborigas 40.000 dungitojn.

En aliaj landoj la fervojoj ankoraŭ eksperimentas aŭ faras la unuajn paŝojn. En Hispanio la "AVE", la "Granda Hispana Rapideco", unue veturis inter Madrid kaj Sevilla meze de aprilo 1992. La hispana "Talgo" kaj la itala "Pendolino" kapablas kliniĝi en ĝirejoj kaj tial trapasi ilin pli rapide.

Tiu teknika principo estis enkondukita ankaŭ de la Germana Federacia Fervojo. Trafikas ekde la 30-a de marto 1992 motortrajnoj inter Nürnberg kaj Bayreuth aŭ Hof en hortakto. La trakkurbiĝo kaŭzas kliniĝon de la vagonkaroserio, pro kio la veturtempo malpliigiĝis je 20% kompare kun la malnova strikta sistemo.

En Italio elproviĝas la "TAV", la "Trajno de Alta Rapideco". Svedio elprovas la "X 2000". Por povi transveturi la limojn en Eŭropo, planita en Germanio estas la "ICM", la "Interurba Multsistema", kiel venonta generacio de trajnoj. Sudafriko planas rapidtrajnojn private financitajn. Japanio defendas sian antaŭecon en tiu ĉi konkurenco kaj metas apud sian Ŝinkasen nun la "Super-Fulmon"

kun la nomo "Hikari".

Tiu rapideco levas la demandon, kiun lokon la aeroplano havu en la plureco de la veturiloj. Ĉar ĝi estas ne anstataŭigebla en longaj distancoj, tiu demando koncentras sin al la meza distanco, ĝis kie la aeroplano ne estu aplikata.

Al tiu diskuto la aertrafika kompanio Lufthansa mem kontribuis favore por la fervojo. Depost 1981 veturas inter Düsseldorf, Köln, Bonn kaj Frankfurt la "Airport Express" sur reloj kaj transportis en 1991 219 mil pasaĝerojn. En 1990 ekfunkciis sama trajno inter Stuttgart kaj Frankfurt.

Krom esti transportilo tiuj trajnoj estas ankaŭ jure interesaj: Lufthansa estas privatentrepreno funkciiganta trafikilojn sur reloj posedataj de la Germana Federacia Fervojo. Tio estas modelo por la estonteco.

La distancoj inter Frankfurt unuflanke kaj aliflanke Düsseldorf kun 250 kilometroj kaj Stuttgart kun 200 kilometroj estas certe tro malgrandaj por montri la distancon de konsilinda trafikdivido inter la rapidega trajno kaj la aeroplano.

La rapidtrajno veturas kun rapidecoj de proksimume 250 kilometroj en horo. La aeroplanoj trapasas 800 kilometrojn en horo. Inter ambaŭ estas vasta

spaco en la skalo de rapidecoj. Ĝin plenigi sin ofertas la magnetŝveba trajno.

Post multjara elprovado ekspertoj inkluzive de la Federacia Ministerio pri Esplorado kaj Teknologio deklaris ĝin teknike matura. Ĝi havos rapidecon de 400 kilometroj po horo. Sed tiu unu avantaĝo ne sufiĉas por enŝovi la magnet-trajnon senĉplene en la konkurencon, kvankam ankaŭ tiu argumento jam estas tre grava.

La magnettrajno estas anstataŭaĵo de la aeroplano kaj ne anstataŭaĵo de la fervojo. Ĝi celas al flugpasaĝeroj. La al ili ofertita transportspecifeco estas alloga; ankaŭ la ICE alstrebas tiun servon kaj etoson (tamen ĝi restas trajno ofte haltanta, estonte ankaŭ eĉ en Hamburg-Harburg). La magnettrajno veturos de punkto al punkto kaj ne servas linion da urboj. Ĝi havos kiel staciojn prefere la flughavenojn kaj nur aldone urbocentrojn.

Prognozoj taksas la estontan postuladon de flugpasaĝeroj inter Hamburgo kaj Berlino je 15 milionoj da homoj jare. Tia amaso ne flugu! Sed la fervojo havos problemojn transporti la aldonajn pasaĝerkvantojn. Por ĝia specifa proponado, rapida amastransportado de pasaĝeroj kun sufiĉe multaj haltoj inter la finstacioj, kaj rapida vartransporto, ankaŭ la fervojo estos modernigita kaj vivos apud la aeroplano, la magnettrajno kaj la aŭto.

Tio estis la kondiĉo de la Senato de Hamburgo por ne preni starpunkton kontraŭ la magnettrajno. Timoj pro troaj ĝenoj de la magnettrajno al ĝia ĉirkaŭaĵo montriĝis ne realaj dum vizito de skeptikaj Hamburgaj politikistoj ĉe la jam funkcia magnettrajno en Emsland.

La trako de Hamburgo al Berlino por la magnettrajno kostos 7,5 miliardojn da germanaj markoj. Ili estos private financitaj. Tio ne estas miriga fakto, ĉar en aliaj landoj krom Germanio privata kapitalo por la infrastrukturo estas ne io malofta. Do la magnettrajno ne forprenas monon el la ŝtata etato alie disponebla por investoj de la fervojo.

Kompreneble nova trajnspeco, la ŝvebanta, tamen havos senteblan efikon sur la fervojon. Ĝi prezentas novan konkurencon proponadon en la trafikmerkato, kiu tiel fariĝas pli vasta. La Germana Federacia Fervojo devas jam nun elteni la konkurencon de aŭto kaj aeroplano, estonte aldoniĝos la magnettrajno: la konkurenco fariĝas pli akra.

Sed tiel estas la evoluoj sur ĉiuj merkatoj, ĉu pri produktoj ĉu pri servoj. Aperas ĉiam novaj defioj. Nun la fervojo do faros novan paŝon en sia vojo for de monopolo al proponanto en konkurenca merkato. Tio estas tute ĝenerala sorto en modernaj merkatoj.

La kutima sinteno de proponantoj en pliakriĝinta konkurenco estas unuflanke koncentriĝo al siaj fortaj pozicioj kaj aliflanke rezigno tie, kie oni estas malforta. Se ŝtatervojoj kondukas tiel, tio estas orientiĝo en formo de tute normala konsekvenco.

La ekonomiaj leĝoj, kiuj validas por ĉiuj, ne faras escepton en la kazo de la fervojo. La koncentriĝa flanko de la fervojo estas la rapidtrafiko en linioj.

Malforta pozicio de la fervojo ekzistas tie, kie ĝi ne kapablas perlabori siajn kostojn. La deficino de la enurba rapidfervojo en Hamburgo en posedo de la Germana Federacia Fervojo jam estis menciita (vidu paĝojn 14, ĝi estas 140 milionoj da germanaj markoj jare). Tiu mono, estante minuso por la fervojo, estas avantaĝo por la urbo Hamburgo kaj por ĝia regiono.

Principo estas, ke favorato pagu la kostojn de sia favoro. Do Hamburgo (kaj ĝia regiono) devus porti la deficon. Tio estas ĝusta ideo, kaj tial submeto de la proksimfervojo sub la prizorgadon de Hamburgo estas jam delonge diskutata. La urbo hezitas, ĉar eĉ se la aĵoj estus donacitaj (aŭ "venditaj" por la simbola 1 germana marko), la servoj postulas kontribuon al siaj kostoj.

La sama principo validas por aliaj regionoj. Ekzemple en la regiono inter la riveroj Weser kaj Elbe eta fervoja reto de 195 kilometroj estis vendita de la

Germana Federacia Fervojo al kompanio, kies posedantoj estas la Federacia Lando Malsupra Saksio kaj la koncernataj distriktoj. La prezo estis 1 germana marko, sed la financaj problemoj estas ja la kostoj de funkciado, el kiuj nun la ŝtatfervojo kun la escepto de elmarĉandita startsumo de 21 milionoj da germanaj markoj liberiĝis.

Venonta vendo de fervoja linio trafos la linion inter Heide kaj Neumünster. Ĝin aĉetos privatjura kompanio en posedo de landoj kaj distriktoj norde de Hamburgo, unu el la "neFederaci-posedataj Fervojoj", nome la kompanio "Altona-Kaltenkirchen-Neumünster" mallongigita AKN. La Federacia Registaro deklaris en la Parlamento en Bonn, ke per tia metodo ankaŭ estonte la trafikĉeso sur reloj eviteblas.

En la plureco de la trafiko restos la privata aŭto. Limigoj eblas, pri ĝia rapideco, energikonsumo, parkado k.s., sed demokrataj registaroj ne povas malpermesi ĝin, tion fari eĉ diktaturoj ne sukcesis. El la proponado en la trafikmerkato ne malaperas konkurencantoj, sed tiaj aldoniĝas.

4 Akcesoraj elementoj

Por la plenumo de la merkato bezonoj servas krom plureco de trafikiloj ankaŭ diversaj plibonigoj kaj plifaciligoj en la funkciado de la trafiko. Ĉefe temas pri

la pli intensa uzo de la komputilo en la trafiko.

Nova signaltekniko ĉe la fervojo permesos la veturadon de 30% pli da trajnoj sur la samaj reloj. La liniokondukita trajninfluado ebligas pli densan sinsekvon de trajnoj. Ĝis la jaro 2000 4.500 kilometroj de la kerna reto de la Germana Federacia Fervojo kaj 4100 lokomotivoj estos tiel establitaj.

Ne plu videblaj signaloj, sed informoj rekte en la kondukistejon difinas la veturadon. Tiu esenca plibonigo, anstataŭanta alie necesan grandan trafikinveston, kostos nur 5 milionojn da germanaj markoj. Ekspertoj parolas pri CIR, komputile integrita fervojado (Computer intergrated railroading).

En la stratraffiko la "verda ondo" estas jam konata: komputiloj ŝaltas semaforojn tiel, ke la ŝoforo veturas de unu verda al la alia verda signallumo. Por la aŭtovojoj en Germanio ĝis 1995 estos investitaj 550 milionoj da germanaj markoj por avertosignaliloj pri ŝtopiĝoj, nebulo, maksimuma rapideco por pligrandigi la kapaciton kaj por montri preferindajn ĉirkaŭvojojn.

Trafikgvidistemoj kiel "Euro-Scoud" de la entrepreno Siemens povus plifaciligi la veturojn en urboj. La investoj en la grandurboj de Germanio sumiĝus al 500 milionoj da germanaj markoj, en la aŭtoj bezoniĝus la adekvataj instrumentoj por po 100 germanaj markoj monate.

Gvidsistemoj ankaŭ montras liberajn parklokojn en urboj por eviti tiujn 70% de la urbcentra aŭtotrafiko, kiu estas nur serĉtrafiko por trovi parkejon.

Al pli bona publika trafiko en urboj kaj regionoj servas voksistemoj por busoj. Io tia eblas nur, kiam centrejo kolektas la dezirojn, faras faskojn el ili kaj disponigas pri la busveturoj. Funkcia ĝi plenumas postuladon pri transportoj tie, kie maldensa trafikbezono alie devigus la homojn uzi aŭton, ĉu privatan, ĉu taksion.

Ankaŭ ŝarĝaŭtoj ofte veturas sen fari tion, kion ili devas: transporti. Ekspertoj taksas, ke 40% de la ŝarĝkapacito de veturantaj kamionoj estas ne eluzita. Tiomgrade ili do "transportas" aeron. Tio havas du kaŭzojn: nesufiĉa dispono, kaj katenantaj reguloj. Koncerne disponon ekspedistaj grandentreprenejoj povas multe plibonigi sian loĝistikon; malgrandaj entreprenoj, ekzemple proprietulo de nur sia ŝarĝaŭto, devas alnodi sin al disponcentro.

Pli komplika estas la solvo de la problemo de ŝarĝprocentaĵoj kaŭzita de leĝoj kaj ŝtataj reguloj. Ĉiu ajn entrepreno rajtas transporti mem siajn proprajn artiklojn en la tiel nomata *propra trafiko*, sed transporti varojn de fremda entrepreno estas permesite nur al ekspedistoj de *komerca trafiko*.

Tiu *komerca trafiko* sukcesas eluzi sian ŝarĝkapaciton je 56%.

Kompreneble la procentaĵo estas malpli alta en la kazo de la *propra trafiko*: 41%. Ĝi suferas je la malfacilo trovi ŝarĝon por la reveturo. Do forviŝo de la leĝa limo inter la *komerca* kaj la *propra trafikoj* plibonigus la kvanton de la plenigita ŝarĝkapacito.

Eksterlandaj ŝarĝaŭtoj rajtas transporti varojn nur de kaj al sia hejmlando, sed devas veturi sen nove prenita frajtaĵo en nehejmaj landoj. Tiu nacia preskribo mildiĝas kun la progreso de alproksimiĝo al komuna merkato en Eŭropo, sed tiu evoluo estas malrapida. Principe tiuj malplenaj kamionoj eviteblas, se la reguloj ne estus tiel striktaj: do regulmalstrikto ("dereguligo") helpus al iom malpli da trafiko de ŝarĝaŭtoj .

5 Kombinaĵoj

Amastransportiloj bezonas kolektitan materialon, alie ne sumiĝas kvantoj. Tial stimulo de linia trafiko, kiel la fervojo ĝin proponas, antaŭkondiĉas la ekziston de centroj de vartrafiko.

Krom kolekti ili servas al kunmetado de samdirektaj transportaĵoj; tiel ili fariĝas vardistribuejoj. Analogie al fervojaj stacioj ili ankaŭ nomiĝas kamionaj stacioj. Establi unu tian estis planite en Hamburgo en 1960; mi mem prilaboris sisteme tian dosieron ("Autohof").

Tiaj kamionstacioj ebligas la facilan transmetadon de varoj inter ŝarĝaŭtoj, ekzemple pezaj de longdistanca trafiko, al malgrandaj de proksimtrafiko. Inter tiuj ili estas iu interfacio. Prefere ili donu ankaŭ la eblon de ŝanĝo inter trafikiloj. Tial varstacioj de la fervojo estas taŭga najbaro.

Saman kunigan funkcion plenumas havenoj. Ili estas la klasikaj vardistribuaĵaj centroj kaj la lokoj, kie la varoj transiras de unu trafikspeco al aliaj: marŝipe alvenintaj frajtaĵoj estas fortransportitaj en fervojo, riverŝipoj, grandaj ŝarĝaŭtoj kun remorkoj kaj por la ĉirkaŭaĵo de la havenurbo en malgrandaj kamionoj kaj liveraŭtoj.

La utilo de kombinado validas ankaŭ por la moviĝanta trafiko mem, la kombinita vartrafiko. Delonge konata kaj ankoraŭ aktiva estas kamiontransporto en pramŝipoj (nun ankaŭ rul-en-rul-el-ŝipoj). Tio funkcias same ĉe la kamion-sur-vagona trafiko, la ferutado. Ĉiunokte 5400 grandaj ŝarĝaŭtoj veturas longajn distancojn sur kanguru-vagonoj. Tiu trafikformo kreskis je 5 ĝis 10% en ĉiu lasta jaro, sed plia kresko ne eblas pro mankanta kapacito ĉe la fervojo.

Privataŭtoj sur vagonoj, "aŭto-en-trajno", bezonas antaŭmendon dum unu tuta jaro, tiel granda estas la postulado. Ankaŭ mi tiel jam veturis kun mia aŭto de Hamburgo al Verona (Italio), trans la Alpoj, kiam tie sur la stratoj estis

granda ŝtopiĝo. Por forigi kamionojn el la Brenner-aŭtovojo, pendola reltransporto uziĝas.

En Germanio la fervojo kaj la mezgrandaj ekspedistoj nun instalas la Duaŝtupan Kombinitan Vartrafikon. Pakaĵoj, kiuj ampleksas 25% de la tuta vartrafiko de la Germana Federacia Fervojo kun debeto de 2 miliardoj da germanaj markoj, kaj pecaĵoj koncentriĝu al 41 frajtcentroj. Inter ili la fervojo funkcias. La varoj troviĝu en ruleblaj, relative malgrandaj konteneroj. La sistemo nomiĝas "Bahntrans."

Kombinado de diversformaj trafikproponadoj ekzistis pli frue ankaŭ tiel, ke iuj trafikiloj estis privataj kaj aliaj publikaj en la senco de la publika juro. Tio estas grava diferenco. La privataj trafikkompanioj estis ne devigitaj akcepti postuladojn de ili ne deziratajn.

Alia estis la situacio ĉe la publikjuraj proponantoj: ili estis je dispono por la publiko, laŭ la leĝoj, dekretoj aŭ oficialaj reguloj. El tio rezultis, ke homtransporto en la metroo estis privata, komerca afero, kun aĉeto de bileto laŭ ĝia prezo kaj poste veturo, same kiel oni aĉetas panon.

Sed la homtransporto en enurba trajno de la ŝtatfervojo estis publika agado, pagenda per kotizo, efektivigata de ŝtatoficistoj, pli frue en uniformo, kun

sabro kiel insigno de ilia digno. Tio estas la jura flanko, sed en la realeco temis pri identaj formoj de veturoj en proksimtrafiko sur reloj.

La publikjura transporto tamen havis unu avantaĝon. Ĉar ĝin prilaboris ŝtato-oficistoj sen strikrajto, ĝi ĉiam funkciis. Se tio estus garantibla, indus pluvivteni tiun ĉi trafikformon.

Havi ĉiam je dispono almenaŭ unu ne interrompeblan trafiksystemon estas grandega antaŭaĵo por ĉiu nacia ekonomio, ĉiu ŝtato kaj la civitanoj kun urĝa trafikpostulado. Sed tiu epoko pasis. Strikoj fariĝis ne eviteblaj ĉie. Tiu kaŭzo por duobla trafikproponado, privata kaj ŝtata, do ne plu ekzistas.

Kombinita enmetado de riĉfontoj eblas ankaŭ en la disponigo de kapitalo por la infrastrukturo de la trafiko. Kutima en Germanio estas ŝtata pagado por stratoj, reloj, akvovojoj, flughavenoj ktp.

En aliaj ŝtatoj multe pli ofte privata kapitalo servas en trafikkonstruaĵoj, kaj la investoj estas financitaj de la postaj uzontoj. Ĉiuj konas tiun systemon de aŭtovojoj en Aŭstrio, Francio, Italio, kie la ŝoforoj devas pagi sian kotizon por la uzo de difinita vojlongo. Tio estas la sama okazaĵo kiel ĉe privataj ŝipkompanioj transportantaj aŭtojn en tiuj vojpecoj, kie ili ne povas uzi stratojn, nome super la maron.

Intertempe ankaŭ la germana registaro principe decidis favore por privata kapitalo en la infrastrukturo. Kelkaj praktikaj malhelpoj kontraŭstaras pli vastan aplikon. La germanaj aŭtovojoj havas abunde multajn en- kaj elveturejojn, tiel ke pagoj kaj kontrolita veturo ne eblas.

Sed por novaj trafikinvestoj la metodo de privata kapitalo eblas. Estas imagebla apud ofte ŝtopita aŭtovojo dua rapidstrato kun kotizdevo sed ankaŭ kun la eblo atingi sian celon sen malhelpe densa trafiko.

Por komenci kun tia novaĵo en Germanio estas diskutata internacia trafikvojo inter Germanio kaj najbara lando, ĉi-kaze Danlando. Konstruota estu kombinita tunelo kaj ponto trans la marvojon de Fehmarn por 4,5 ĝis 7 miliardoj da germanaj markoj. Ĝin financos kvin industriaj entreprenoj kaj tri bankoj el Germanio, Danlando kaj Francio. Post 20 jaroj la privataj financistoj rehavos el la uzkotizoj sian monon (plus profiton) kaj tiam ili donos la konstruaĵon al la ŝtatoj.

Konkrete ekzistas du vojoj por la altiro de privataj rimedoj. Por novaj stratoj, relvojoj, kanaloj ktp povas esti establita funkciiĝaj entreprenoj kun uzkotizoj. Tia entrepreno kolektas propran kaj fremdan kapitalon, konstruas la vojon kaj eventuale riparas ĝin kaj prizorgas la trafikon. Ĝi plenumas la komer-

cajn aspektojn, enspezas la uzkotizojn, salajras siajn laboristojn, deprezas, pagas renton al la bankoj kaj profiton al la disponigintoj de la propra kapitalo.

La alia modelo de privata financado baziĝas sur la principo de sistempluo (lizingo). Privata entrepreno konstruas je siaj kostoj la trafikvojon kaj poste ĝi ludonas ĝin al la ŝtato, kiu traktas ĝin same kiel sian alian mem financitan infrastrukturon. Por tiu kazo validas la samaj avantaĝoj kiel ĉe sistempluo de privatulo: la metodo estas pli kosta ol mem pagita aĉeto, sed oni tamen havas, kion oni volis, kaj kion oni alie ne kapablis havigi al si. Se tiu metodo akiris merkato procentaĵojn inter privatuloj, ĝi povas utili certe ankaŭ por la ŝtato.

6 Prezoj

Ĝus prezentiĝis multaj ideoj por plenumi la dezirojn de la merkato. Mankis ĝis nun unu argumento: la prezo. Eventuale iuj supozas, ke prezoj estu malaltaj, ke trafiko estu tute malkara afero. Se oni aŭdas protagonistojn de la publika proksimtrafiko, oni devas pensi, ke la prezo estas la ĉion decidanta elemento en la trafikpolitiko. Sed tiel ne estas.

Kio gravas en tiu kunteksto, tio estas la rilato inter la prezo unuflanke kaj la servo, kiu estas aĉetebla je tiu ĉi prezo. Se la proponado estas alloga, ankaŭ altaj prezoj ne fortimigas postulantojn. Aliflanke prezo povas esti kiom ajn

malalta, se ĝia proponado estas neŝatata, ĝi ne povas ekigi postuladon. Tial la prezo kiel izolita faktoro ne ludas la esencan rolon en la merkato de trafik-servoj.

VII Merkatinflua trafikpolitiko

1 Principoj

Trafiko estas afero, kiun formas la socio. Ĉiu individuo uzas la instalaĵojn, sed li aŭ ŝi ne povas sola decidi. La volo de ĉiuj transformiĝas en realajn faritaĵojn per agadoj de organoj de la ŝtato laŭ ĝia konstitucio. Parlamentoj kaj registaroj faras la politikon. Ili ankaŭ decidas pri la ŝtata buĝeto, el kiu la infrastrukturo estas financata. Do trafiko estas objekto de politiko.

Trafiko estas esence grava por bonfarto kaj evoluo de socio kaj ekonomio. Ankaŭ tial ĝin devas prizorgi la trafikpolitiko. Kaj troviĝas en la trafiko potencialo de malutilo, por la medio kaj eventuale eĉ rekte por la unuopulo, kio necesigas ĝian enkadrigon per saĝa politiko.

Trafiko estas komplika fenomeno. Ĉiu eraras, kiu volas solvi ĝiajn problemojn per simplaj metodoj. Ankaŭ ne ekzistas tiu unu rimedo, kiu povas enordigi ĉion ("patentmedicino").

La limigo de la maksimuma rapideco de aŭtoj ne estas unua kaj ĉefa tasko. El la aŭtoveturantoj 50% estas por limigo kaj 49% kontraŭ ĝi, kion eksciis reprezenta pridemandado publikigita de la germana aŭtista klubo. Vidante tiun

egalan displitiĝon en la opinio de la aŭtojn uzantaj civitanoj, la politikistoj devas zorge rezoni pri ĉiuj flankoj de tiu rimedo. Same ne estas ĉionpova solvilo la privatigo de la ŝtاتفervojo, kiu ja ankaŭ havas defendantojn kaj kontraŭulojn.

Kio necesas, tio estas en ĉiu ajn lando laŭ ĝiaj kondiĉoj plej diversaj elpaŝoj pri la trafiko, por ke ĝi povu plenumi sian funkcion, kun nur la neeviteblaj damaĝoj. La taskoj estas diferencaj por landoj kun malalta ekonomia nivelo kiel Bangladeŝo aŭ por landoj kun esencaj transformiĝaj problemoj kiel Pollando aŭ por riĉaj landoj kiel Germanio.

Efektivigi trafikpolitikajn celojn fare de registaroj ne signifas, ke la registaroj transprenas la agadojn en trafiko. Tiuj agadoj devas resti en la sfero de entreprenoj kaj individuoj. Produktantoj prezentas la proponadon en la trafikmerkato, kaj uzontoj montras sian postuladon.

Nur merkatbazita okazado ebligas racian trafikadon. Tion ni scias, eĉ pli bone ol antaŭe, post la kolapso de la planekonomiaj eksperimentoj en orienta Eŭropo. En la merkato de trafikservoj la trafikpolitiko havas sian pozicion kiel unu el la kundecidantoj.

2 Germanio

Por Germanio la registaro prezentis sian prognozon pri kresko de la trafiko. Ĝis la jaro 2010 plimultiĝos la nombro da personaŭtoj je ankoraŭ 20% al tiam 45 milionoj; adekvate pliintensiĝos la stratraffiko, sed la traveturado fare de eksterlandaj personaŭtoj plimultiĝos je 180%.

La vartraffiko de nun ĝis la jaro 2010 plialtiĝos sur la stratoj je 95%, sur la akvovojoj je 84%, sur la reloj je 55%, kaj en la traveturado fare de eksterlandaj kamionoj je 100%.

Tion atentante, la trafikpolitiko de Germanio formulis kiel sian ĉefan celon la certigon de plenumo de la movdeziroj kun la kondiĉo de medioprotektado. La privata aŭto restas akceptata, kaj ĝiajn ĝenojn kontraŭ la medio devas mildigi la teknologio.

En siaj detaloj tiu ĉi politiko de la nun reganta konservativa kaj liberala koalicio konsistas el dek elementoj:

- ŝarĝi la trafikon per siaj kostoj, t.e. plialtigi aŭto- (kaj kamion-) impostojn,
- apliki la teritorian principon: pagi tie kie okazas la trafikado,

- plukonstrui la infrastrukturon,
- atraktivigi la enurban publikan trafikon,
- pliglatigi la trafikon per elektronikaj helpiloj (vidu paĝon 69: por 550 milionoj da germanaj markoj ĝis la jaro 1995),
- establi pli da interfacoj, t.e. lokoj de kombinado inter trafikiloj, ĉefe centroj de vartrafiko, kaj kombinita trafiko,
- reformi la Germanan Federacian Fervojon,
- privatigi ĝenerale,
- plirapidigi la permesprocedurojn,
- harmoniigi la merkatkondiĉojn en la Eŭropa Komunumo.

La parlamenta opozicio el socialdemokratoj kaj verduloj kontraŭmetis:

- redukti la trafikon,
- transŝovi transportojn al pli medifavoraj trafikiloj,
- optimumigi la trafikfluan,

- redukti la stratkonstruadon,
- limigi la maksimuman rapidecon.

La reformo de la ŝtatfervojo estas nur unu el la menciitaj pluraj paŝoj, sed ĝi certe estas plej okulfrapa. Post la principa decido por la privatigo (vidu sur paĝo 23) nun kunfandiĝas je la 1-a de junio 1992 la du estraroj de la okcidenta Germana Federacia Fervojo kaj de la orienta Germana Regna Fervojo.

Cetere, dum en Germanio la konservativa partio postulas la privatigon de la ŝtatfervojo kaj la socialdemokratoj anoncas la neceson konsideri plej diversajn problemojn, la situacio en Aŭstrio estas ĝuste inversa. Tie socialdemokrata trafikministro lanĉis leĝproponon pri elmeto de la ŝtatfervojo el sia trafikministerio kaj pri ĝia transformigo en memstaran entreprenon. Al tio kontraŭdiris la konservativa partio. La politikaj limoj do troviĝas ne inter partikonvinkoj, sed inter respondecaj registaroj unuflanke kaj aliaj instancoj aliflanke.

4 Eŭropa Komunumo

Neniu lando, kiu estas membro en la Eŭropa Komunumo, povas memstare praktiki sian trafikpolitikon. Tro forte estas enplektitaj la komunaj institucioj.

La traktatoj pri Eŭropo postulas la enkondukon de komuna trafikpolitiko.

Ĝiaj celoj estas elimini ĉiujn diferencojn kaj diskriminaciojn en trafiko kaj krei unuecan merkaton por la trafikservoj.

La progresoj estas tre malrapidaj. Ĉefe mankas ankoraŭ komuna impostado, tiel ke la financaj ŝarĝoj de la veturiloj estas tre malsamaj. Tio malebligas la alproksimigon al la kovrado de la vojkostoj. Se iu lando plikostigas sian kami-ontrafikon, tiam kamionoj el aliaj EK-landoj povas transpreni ties transportadon — je siaj kostoj. Tiu eblo ankoraŭ multe plivastiĝos.

La komuna trafikpolitiko apartenas al tiuj taskoj, kiuj rilatas al ordigo de merkato kaj kiuj ne postulas monelspezojn. Malgraŭ tiu faciligo ne okazis progresoj. Nur la komuna trafikpolitiko kun unue nur enkomunaĵoj celoj ensu-ĉis ankaŭ la eksteren direktitajn trafikilojn en aero kaj sur maroj.

En 1983 la Eŭropa Parlamento akuzis la decidorganon, la Konsilion de Ministroj, pro nenionfarado ĉe la Kortumo de EK. Tio iom plirapidigis la elverkon de koncepto por estonta trafikpolitiko.

La principaj klopodoj de la Eŭropa trafikpolitiko celas al:

- la plifortigo de la rendimentkapablo de la trafiksektoro,
- la integriro de medioprotektaj celoj en la trafikpolitikan koncepton por

iel kunordigi la disirantajn tendencojn de dezirata senbremsa merkatumuiĝo kaj de ekologio,

- la stimulo de akceptopreteco por komuna trafikmerkato malgraŭ sociaj kaj politikaj malhelpoj.

Da problemoj estas amaso por la ordigo de la transportfluo. Tio validas por la nacia trafikpolitiko, ankaŭ en la komunumo de la kunlaborantaj Eŭropaj landoj, kaj fine en ĉiuj landoj. Tamen estas ankaŭ solvoj videblaj, ĉefe nun, kiam la premo el la problemoj fariĝis tiel granda, ke plua atendado estas tute malaprobinda.

Feliĉe evidentiĝis lastjare, ke la fortoj de la merkato bone kapablas konduki al kontentigaj situacioj. Tial staras en la centro de ĉia rezonado pri funkcia transportado la merkato de la trafikservoj, kiu ĉi tie estis priskribita.

Konsultitaj informfontoj (Literaturo):

Materialoj de la jenaj institucioj senditaj al la aŭtoro pro lia skriba peto de la 11-a de aŭgusto 1991:

- Bundesministerium für Verkehr, Bonn
- Deutsche Bundesbahn, Frankfurt am Main
- Deutsche Lufthansa AG, Köln
- Deutscher Bundestag, Fraktion der CDU/CSU, Fraktion der SPD, Fraktion der F.D.P.
- Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Frankfurt am Main
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel
 - (La Germana Sindikata Ligo DGB referencis al la respondo de la fervojista sindikato. La aŭtista klubo ADAC opiniis la aferon "ne sia temo", sed ja estas ĝiaj publikaĵoj).

Informoj el la jenaj periodaĵoj kontrolitaj de la aŭtoro ekde la somero 1991:
gazetoj:

- Die Welt
- Frankfurter Allgemeine Zeitung
 - Hamburger Abendblatt

revuoj:

- ADAC-Motorwelt (eldonata de la Ĝenerala Germana Klubo de Aŭtomobilistoj, München)
- Blickpunkt Bahn (eldonata de la du germanaj fervojaj administracioj)
- Der Spiegel
 - Europäische Zeitung (eldonata de la organizaĵo "Europa-Union")
 - Hamburger Wirtschaft (eldonata de la Ĉambro de Komerco, Hamburgo)
- Stern

Libroj:

- Europa von A-Z, Taschenbuch der europäischen Integration, Bonn 1991
 - Juchum, Weich, Wichote; AutoKosten und Steuern, ADAC-Handbuch, München 1991
 - Leitlinien für den Nahverkehr, Heft 7 der Schriftenreihe der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Hamburg 1967
 - Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden (nova ĉiujare)
- Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes der Freien und Hansestadt Hamburg
- Wirtschaft tsregion Hamburg, Wirtschaftsanalysen 4/1991, eldonita de Hamburgische Landesbank