

A NEMZETGAZDASÁG ÉS A KÖZLEKEDÉS KÖLCSÖNHATÁSA

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~ffleisch/>
<ffleisch@vki.hu>

AZ ÁLLAMREFORM ÉS A KÖZLEKEDÉS-
FEJLESZTÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI
KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2007 május 8-9.

A nemzetgazdaság és a közlekedés kölcsönhatása

- ☐ *Feladat ellátás* (Pl. a BKV forgalmi diszpécserének) a **zavartalan működést**: azaz adott hálózaton, adott járműparkkal, adott igények ellátását kell biztosítani. Ha fennakadás van (utasleymaradás, jármű-kiesés stb.), be kell avatkoznia, ott és akkor megoldani a problémát. Közlekedési információ, szakmai jártasság
- ☐ *A közlekedéshálózat fejlesztése* más lépték, más időhorizont, és **kölcsönös az összefüggés** a kiszolgált térségek tevékenységével, térhasználatával, az igények módosulásával.– A jövőbeli térség-és közlekedésfejlesztés **közös tervének** tradicionális megoldása: rendezési **terv az adott jövőbeli állapotra**. Célállapot, hatékonyság, optimum, párhuzamosságok kiküszöbölése, végrehajtási fegyelem, ütemezett feladatok
- ☐ Ezzel szemben itt az *új paradigma*: **nem tudjuk, milyen helyzet lesz** a jövőben, csak az biztos, hogy lesznek változások (éghajlat, szokások, igények, tevékenységek stb.) Olyan hálózatra van szükség, amelyik **rugalmasan képes alkalmazkodni a változásokhoz**. Tartalék-kapacitás, redundancia, párhuzamosság 'diverzitás'

A nemzetgazdaság és a közlekedés kölcsönhatása

- ☞ Tavaly miről beszéltem: összefoglaló
- ☞ **Elérhetőség**, mint a térhasználat és a közlekedés közös leckéje
- ☞ **Policentrikus hálózatok**, mint lépés a rugalmas alkalmazkodás irányába.

3

Összefoglaló tavalyról

- ☞ **A földrajzi elhelyezkedés**
 - ☞ – és az ezzel kapcsolatos mítoszok
- ☞ **A közlekedés szerepe a térség fejlesztésében**
 - ☞ – és az ezzel kapcsolatos mítoszok
- ☞ **Az interregionális kapcsolatok három problémája**
 - ☞ – és az ezzel kapcsolatos mítoszok
- ☞ **A logisztika lehetőségei**
 - ☞ – és az ezzel kapcsolatos mítoszok

MAGYARORSZÁG
HELYZETE, SZEREPE,
LEHETŐSÉGEI – ÉS AZ EBBŐL
ADÓDÓ KÖZLEKEDÉSI FELADATAI;
HIBALEHETŐSÉGEK

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
<tfleisch@vki.hu>

GONDOLATOK, ÚJ IRÁNYOK, ÚJ TÖREKVÉSEK A
KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS ÉS A REGIONALITÁS
TERÜLETÉN ÉS KAPCSOLATÁBAN
KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2006 május 23-24.

4

A földrajzi elhelyezkedés - és az ezzel kapcsolatos mítoszok

- „Híd kelet és nyugat között”
 - „Európa fordítókorongja”
 - „A kelet kapuja” újabban „a Balkán kapuja”
 - „Magyarország logisztikai központ”
- Problémák-1: legfeljebb *egyik* híd, *egyik* korong, *egyik* kapu, *egyik* központ (nem nélkülözhetetlen kapocs)
- Problémák-2: **Valamennyi elképzelés alapja a máshol végzett tevékenység. Siker esetén is egy nagyon kiszolgáltatott tevékenységet alapoz meg.**
- Problémák-3 Olyan tevékenységnek akar központjává válni, amit a fejlett országok inkább leépítenének
(Más tevékenységek u.i. irreálisnak bizonyultak – pénzügyi kp, informatikai kp, üzleti kp.)

5

A közlekedés szerepe a térség fejlesztésében - és az ezzel kapcsolatos mítoszok



Az infrastruktúra és a regionális fejlődés kapcsolatának elméleti megközelítése

Mindkét elmélet alapján az infrastruktúrának a termelőkre gyakorolt (kínálati és a keresleti oldali) előnyeit szokták aláhúzni.

Kínálati oldalon az infrastruktúra révén *több input tényező áll a régió rendelkezésére, ami a régió fejlődését szolgálja.*

Keresleti oldalon az infrastruktúra révén *megnő a külső kereslet a régióban olcsóbban előállítható/exportálható termékek iránt, ez szintén a régió fejlődését szolgálja.*

* *Kommentár: Rendre kimarad az áttekintésekből, hogy a szomszéd térségeknek is javul az esélyük, hogy elvigyék a régióból az input tényezőket, és ezzel éppen csökkenhet a régió saját input bázisa. ('kétirányú utca')*

Ugyancsak kimarad, hogy a kapcsolat révén a külső termékek is olcsóbban elérhetőekké válnak, ennek következtében a belső termelő piaca el is apadhat. ('kétirányú utca')

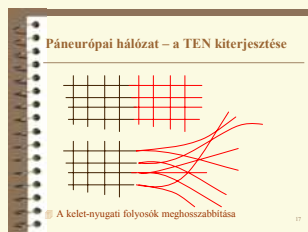
Mindkét elmélet alapján az infrastruktúra termelőkre gyakorolt (kínálati és a keresleti oldali) előnyeit szokták aláhúzni.

* *Kommentár: Rendre kimarad az áttekintésekből, hogy a szomszéd térségeknek is javul az esélyük, hogy elvigyék a régióból az input tényezőket, és ezzel éppen csökkenhet a régió saját input bázisa. ('kétirányú utca')*
 Ugyancsak kimarad, hogy a kapcsolat révén a külső termékek is olcsóbban elérhetőekké válnak, ennek következtében a belső termelő piaca el is apadhat. ('kétirányú utca')

6

Az interregionális kapcsolatok három problémája - és az ezzel kapcsolatos mítoszok

- ☐ A folyosók **rossz mintázata**: az Európai Unió (EU-12/15) a *saját helyzetére* alapozva alakította ki a TEN hálózatokat, - a csatlakozó országok számára viszont *külső megfontolások* jelentek meg, és a kelet-nyugati irányok dominanciája =>



- ☐ A folyosók **túlzott súlya**: Az Európai Unió *Közös Közlekedéspolitikája* elsősorban az egyes országok hálózatainak az *átlapoló szintjére* koncentrált. E folyosók építésének változatlan prioritással való átvétele a hazai (és más csatlakozó országbeli) közlekedéspolitikába elhibázottnak tekinthető
- ☐ Magyarországon ráadásul az interregionális folyosók egy **hibás, centralizált struktúrában** épülnek, erősítve (és nem csökkentve) a térségi különbségeket

7

A logisztika lehetőségei - és az ezzel kapcsolatos mítoszok

- ☐ Fleischer T (2007) Logisztika – trendek és mítoszok. *Közlekedéstudományi Szemle* 57. évf. 2. szám pp.51-61.



- ☐ A központi fekvés mítosza
- ☐ A tranzit mítosza
- ☐ A megállított áru mítosza
- ☐ Intermodalitás – egy szlogen mítosza
- ☐ A magunkhoz ragadható folyosó mítosza
- ☐ A logisztikára épülő térségfejlesztés mítosza
- ☐ A 13+1 nyerő intermodális logisztikai központ mítosza
- ☐ <http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf06/LOGREEN-cikk-060827.pdf>

8

Összefoglaló, tavalyról

- ☐ Az ország földrajzi pozíciója jó, de erre vonatkozó hivatkozások többnyire tartalmatlanok és nem egy autonóm cselekvési program kialakítását serkentik, hanem a **külső döntéseknek való kiszolgáltatottságot** fokozzák (tranzit kiszolgáltatására alapozott jövő)
- ☐ A hazai tervezetekben **túlzott súlyt képvisel a tranzitfolyosók fejlesztése** és félreértést takar e folyosók közlekedési szerepének meghatározása (a közvetlen kiszolgáltatás feltevésén alapszik)
- ☐ A térségi hatás feltétele, hogy a magisztrális hálózatok és a térségi felhasználók között **legyen hatékony közvetítő hálózat** (működőképes hazai fő- és alsóbbrendű hálózat)
- ☐ A hazai magisztrális hálózatnak e finomhálózat jó működését kell biztosítania: a **közvetett kiszolgáltatást** (a finomhálón keresztül) továbbá az **országos fejlettségi lejtőt oldó szerkezetet** (nem pedig erősíteni a tengelyekhez koncentrációt és a főváros-centrikus struktúrát)

9

A NEMZETGAZDASÁG ÉS A KÖZLEKEDÉS KÖLCSÖNHATÁSA

Elérhetőség:
a térhasználat és a közlekedés közös leckéje

AZ ÁLLAMREFORM ÉS A KÖZLEKEDÉS-
FEJLESZTÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI
KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2007 május 8-9.

Új Magyarország Fejlesztési Terv Közlekedési Operatív Program

☞ ÚMFT KÖZOP p.10/98: „A KÖZOP súlypontjai (Összefoglaló)”

„A közlekedési fejlesztések legfontosabb célja az **elérhetőség javítása a globális és regionális versenyképesség növelése valamint a társadalmi-gazdasági és területi kohézió erősítése érdekében**”.

☞ Az ÚMFT Közlekedési Operatív Program prioritási tengelyei közül az alábbi kettőre jut az OP támogatási előirányzatainak 71,6 %-a:

Az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítása” és a *„Térségi elérhetőség javítása”*.

11

Elérhetőség: a térhasználat és a közlekedés közös leckéje

☞ „A jó megközelíthetőség vonzza a működő tőkét, orientálja a vállalkozások telephelyválasztását, közelebb hozza a beszerzési és értékesítési piacokat, nagyobb teret ad a munkaerő mobilitásának és lehetővé teszi többletjüvedelmek realizálását a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén.” (KÖZOP p.10/98)

☞ (Egyoldalúság 1: csak a potenciális előnyökkel számol).

12

Elérhetőség:

a térhasználat és a közlekedés közös leckéje

- ☞ „Az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítása. Célunk, hogy a beavatkozások folytán javuljon az ország nemzetközi elérhetősége és versenyképessége, gyorsabban, kényelmesebben és biztonságosabban jussunk el az ország egyik részéről a másikba, jelentősen növekedjenek az áruszállítási szükségleteket kielégítő, versenyképes és környezetkímélő közlekedési kapacitások. Az ország nemzetközi elérhetőségének javításában elsődleges cél a vasúti és közúti TEN folyosók fejlesztése, a gyorsforgalmi utak továbbépítése az országhatárok felé, és a Duna-folyó hajózhatóságának a javítása.
- ☞ **A térségi elérhetőség javítása** azt a célt szolgálja, hogy a régiókon belül és a régiók között nagyobb teherbírású és jobb minőségű közutakon gyorsabb és biztonságosabb legyen a fontosabb centrumok elérése.” (KÖZOP p.11/98)
- ☞ **(Egyoldalúság 2: csak a közlekedési megoldással számol).**¹³

Elérhetőség:

a térhasználat és a közlekedés közös leckéje

- ☞ Mit akarunk elérni? Nem központokat, hanem bizonyos funkciókat, szolgáltatásokat
- ☞ Jól elérhető = könnyen odajutunk, *vagy* a közelünkben van
- ☞ Két kulcsfogalom: mobilitás és elérhetőség
- ☞ Hanson, Susan – Genevieve Gioliano (2004) The Geography of Urban Transportation Third Edition Published 2004 Guilford Press
- ☞ **Elérhetőség:** egy bizonyos távolság- (idő-) limiten belül rendelkezésre álló lehetőségek (tevékenységi helyszínek) mennyiségére vonatkozik
- ☞ **Mobilitás:** a képesség, amellyel mozogni tudunk tevékenységi helyszínek között (pl. lakás-munkahely)
- ☞ Ha a tevékenységi helyszínek közötti távolság nő, az elérhetőség egyre inkább mobilitás-függővé válik. (van-e tk, vagy autó ill. út)

Elérhetőség:

a térhasználat és a közlekedés közös leckéje

- ☞ A közlekedési tervek és az ÚMFT is kizárólag adott célpontok közötti mobilitás biztosítását érti elérhetőségen
- ☞ A cél éppen az egyoldalúan közlekedési kínálati szempontokkal számoló, mobilitás-centrikus hagyományos közlekedéstervezői megközelítés megváltoztatása volt
- ☞ Energetika: a cél nem a *kWh* hanem a szolgáltatás (hő, fény stb.) Sőt ugyanazt a szolgáltatást kevesebb kWh-val biztosítani
- ☞ Közlekedés: *elérni* a szolgáltatásokat (iskola, mh, bolt)
- ☞ **Hiába javítom a közlekedési lehetőségeket, ha közben megszűnik a helyi posta, az iskola, a kórház, hiszen akkor az elérhetőség nem javul, hanem romlik!**
- ☞ Ilyenkor a térbeli különbségek a közlekedés javítása ellenére nem csökkennek, hanem nőnek, és az eredeti cél (társadalmi-gazdasági és területi kohézió erősítése) nem teljesül.

15

A NEMZETGAZDASÁG ÉS A KÖZLEKEDÉS KÖLCSÖNHATÁSA

Policentrikus hálózatok: lépés a rugalmas alkalmazkodóképesség felé

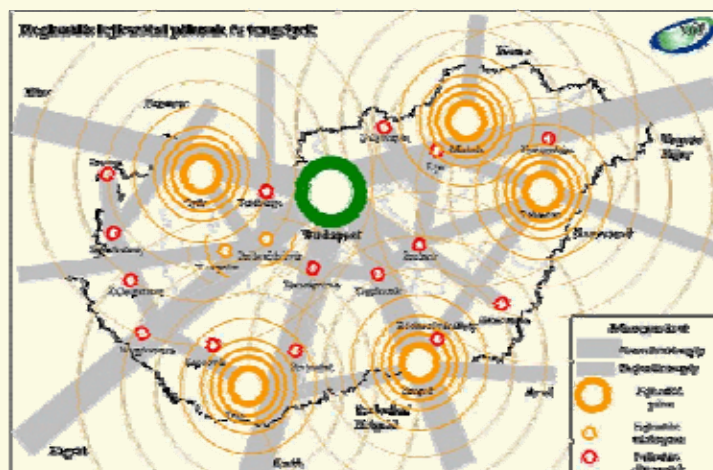
AZ ÁLLAMREFORM ÉS A KÖZLEKEDÉS-
FEJLESZTÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI
KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2007 május 8-9.

GKM 2003 „Sztráda expressz”



17

Fejlesztési pólusok és tengelyek



OTK 2005 'Regionális fejlesztési pólusok és tengelyek'

18

Policentrikus városhálózat: egy lépés a rugalmas alkalmazkodás felé

- ☞ Monocentrikus struktúra felváltása egy új struktúrával.
- ☞ Nem a feladatok dekoncentráálásáról van szó!
- ☞ A kulcs: vertikálisan tologatom-e a hatásköröket („lead”) vagy horizontális együttműködés kiépülését segítem elő.
- ☞ Ellátási feladatkörök vertikális tologatása: null-összegű játszmát feltételez, a hierarchikus viszonyok megmaradnak, a leadott hatáskört vissza is lehet venni (ld. ügyi igazgatás). Ez is pozícióba hoz alc centrumokat, azok érdekeltté válnak a dekoncentrált struktúrában!
- ☞ Valódi policentrum: új hálózati pozíció, endogén fejlődés, pozitív összegű játszma.

19

Policentrikus városhálózat: egy lépés a rugalmas alkalmazkodás felé

- ☞ Policentrikus = nem monocentrikus
- ☞ Nem hierarchikus (= kapcsolat csak eltérő szintek között)
- ☞ Nem felülről lefelé szerveződő (bár aktív településpolitikát igényel)
- ☞ Nem elosztási modellen alapszik
- ☞ Nem a közbenső szint felértékelődése, (ez még a régi struktúra)
- ☞ Hangsúly a **horizontális** (adott szinten belüli) **együttműködés**
- ☞ Csomópontok hierarchiája helyett **hálózati szintek hierarchiája** (alsóbbrendű hálózat, főhálózat, interregionális folyosó)
- ☞ Csomópont, hálózat, térség – **a térség számára kell eredményes fejlődést biztosítani**
- ☞ Fa-struktúra – rács-struktúra – kis-világ – limitált kis-világ

20

Policentrikus városhálózat: egy lépés a rugalmas alkalmazkodás felé

- ▣ 'Policentric Urban Region' – [Parr 2003]
- ▣ (1) egymástól elkülönült városok alkotják, (folyosó, halmaz).
- ▣ (2) van egy minimális elkülönültség a városok között,
- ▣ (3) felső limit pl. egy órán belül megközelíthető települések.
- ▣ (4) sűrűbb, mint a nem-PUR térségek,
- ▣ (5) A PUR-t alkotó centrumok nincsenek egymással klasszikus hierarchikus viszonyban,
- ▣ (6) Erős és kölcsönös belső kapcsolatrendszer (gazdasági, kereskedelmi, átfedő munkaerőpiaci stb.)
- ▣ (7) Az egyes centrumok specializálódnak, saját profiljuk alakul ki az együttműködésben, amit külső kapcsolatokban is képviselnek.

21

Policentrikus városhálózat: egy lépés a rugalmas alkalmazkodás felé

- ▣ Policentrikus városhálózatra nem azért van szükség, mert ez a hálózat hatékonyabban tudná kiszolgálni az elosztási modellt, hanem azért, mert **a belső erőforrások hasznosításához, a térségi endogén fejlődés előmozdításához a térségben lévő települések sokoldalú hálózatosodására van szükség, és ennek a fejlődésnek a bázisa a policentrikus városhálózat.**
- ▣ A hálózatok értéke: aggregált és felhasználói előnyök
 - Műsorszóró hálózat: Sarnoff-törvény: constans / lineáris
 - Kétirányú kommunikáció: Metcalfe-törvény: lineáris / négyzetes
 - Csoport-formáló hálózatok: Reed-törvény: $2^{n-1} / 2^n$

22

Policentrikus városhálózat: egy lépés a rugalmas alkalmazkodás felé

- ☞ Az ellátási modelltől való eltávolodás – új szemléletmód.
- ☞ **A régi:** adott cél, adott feladat, jövőkép („a megállapított 2085-ös forgalomra”) – hatékonyság, optimális kapacitás, a párhuzamosságok megszüntetése stb.
- ☞ **Az új:** annak belátása, hogy nem tudjuk a jövőt biztosan előrebecsülni, egyébként sem egy statikus állapotra, egy véghelyzetre lehet számítani, hanem állandó változásokra, átrendeződésekre. Ebben a helyzetben a versenyképességet az biztosítja, ha hálózataink **időben érzékelik** a változásokat, és **rugalmasan adaptálódni** képesek az új igényekhez; ha az egyes elemeik **NEM a kapacitáshatáron** dolgoznak, ha **választási lehetőségek**, alternatív utak léteznek, azaz éppen **párhuzamosságok és redundancia!**

23

A nemzetgazdaság és a közlekedés kölcsönhatása

- ☞ **Feladat ellátás** (Pl. a BKV forgalmi diszpécserének) a **zavartalan működést**: azaz adott hálózaton, adott járműparkkal, adott igények ellátását kell biztosítani. Ha fennakadás van (utasmaradás, jármű-kiesés stb.), be kell avatkoznia, ott és akkor megoldani a problémát. Közlekedési információ, szakmai jártasság
- ☞ **A közlekedéshálózat fejlesztése** más lépték, más időhorizont, és **kölcsönös az összefüggés** a kiszolgált térségek tevékenységével, térhasználatával, az igények módosulásával.– A jövőbeli térség- és közlekedésfejlesztés **közös** tervének tradicionális megoldása: rendezési **terv az adott jövőbeli állapotra**. Célállapot, hatékonyság, optimum, párhuzamosságok kiküszöbölése, végrehajtási fegyelem, ütemezett feladatok.
- ☞ Ezzel szemben itt az **új paradigma: nem tudjuk, milyen helyzet lesz** a jövőben, csak az biztos, hogy lesznek változások (éghajlat, szokások, igények, tevékenységek stb.) Olyan hálózatra van szükség, amelyik **rugalmasan képes alkalmazkodni a változásokhoz**. Tartalék-kapacitás, redundancia, párhuzamosság ‘diverzitás’

24

A NEMZETGAZDASÁG ÉS A KÖZLEKEDÉS KÖLCSÖNHATÁSA

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
<tfleisch@vki.hu>

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET !

AZ ÁLLAMREFORM ÉS A KÖZLEKEDÉS-
FEJLESZTÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI
KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2007 május 8-9.