

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.

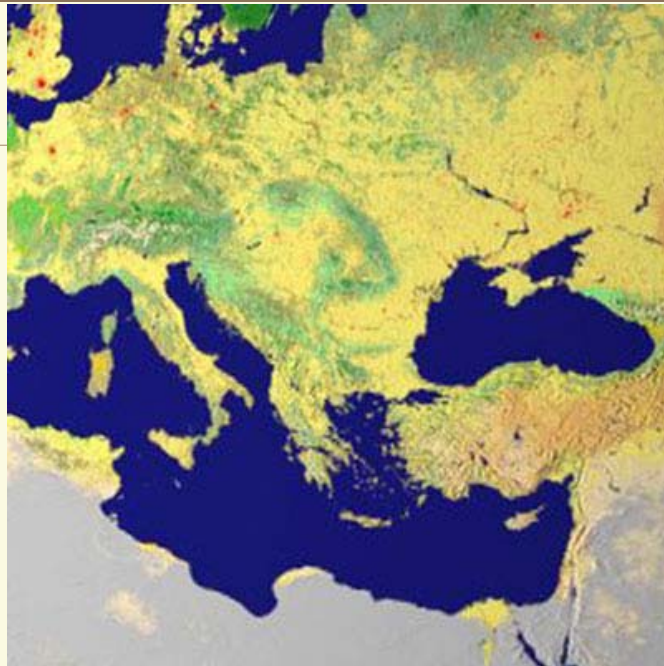
Magyarország helyzete, szerepe, lehetőségei – és az ebből adódó közlekedési feladatai; hibalehetőségek

- ☞ 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
- ☞ Összefoglaló, tanulságok

Földrajzi elhelyezkedés

Középpontban?

London,
Moszkva,
Madrid,
Isztambul
a
periférián?



A földrajzi elhelyezkedés mítoszai „structural hole”

- ☞ „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* fontossága. Siker esetén is egy nagyon *kiszolgáltatott* tevékenységet alapoz meg.
- ☞ Problémák-3 Olyan tevékenységnek akar központjává válni, amit a fejlett országok inkább leépítenének
(Más tevékenységek irreálisnak bizonyultak – pénzügyi kp, informatikai kp, üzleti kp.)

A közlekedés szerepe a térség fejlesztésében - „two-way road”

- „Egy dollár, amit a közlekedéshálózat (autópályák) fejlesztésére fordítunk, három dollár térségi beruházást hoz”
- „Mindenekelőtt az országhatárok autópályán történő elérhetőségét kell biztosítani”
- „Az ország jelentős részéből elérhető lesz a gyorsforgalmi hálózat”
- Problémák- ld. ez erre vonatkozó 2003-as kutatás

5



HAYER

• **A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján (HAYER)**

- Kutatásvezető: Fleischer Tamás MTA Világgazdasági Kutatóintézet
- A kutatásban közreműködtek: Bajnai László, Bakács András, Fleischer Tamás, Futó Péter, Köller László, Léderer Károly, Réthelyi Zsolt, Somai Miklós, Török Ádám (mh. előadó), Túry Gábor.
- A megbízó Gazdasági és Közlekedési Minisztérium részéről kijelölt konzulensek és opponensek: Ajtay Szilárd, Ágai László, Filyóné Bokros Ágnes, Hegedűs Benő, Kramer Éva, dr. Szentkláray Ferenc, Székely András.

• Budapest, 2003. november 30.

www.gkm.hu





Összefoglaló

- A kutatás két kulcskérdése:
- Miért ellentmondásosak a közlekedéshálózatok gazdasági hatásaira vonatkozó korábbi kutatási eredmények?
- Milyen, eddig figyelmen kívül hagyott tényezők befolyásolják ténylegesen a gazdaságra gyakorolt hatásokat?



Miért ellentmondásosak a korábbi eredmények?

- Nem ama a kérdésre való választ kell kutatni, hogy *mennyivel kellene többet fordítani a közlekedési beruházásokra ahhoz, hogy az előnyös legyen a gazdaság számára, hanem arra, hogy **milyen struktúrában, milyen intézményrendszer mellett, milyen módon** kell a közlekedéshálózatot ehhez fejleszteni. Amíg az utóbbi összefüggésre nem tudunk válaszolni, addig ki vagyunk téve annak, hogy *a megszerzett több pénzt is rosszul költjük el, és az eredmény hatástalan lesz a gazdaságra, vagy akár hátrányos is.**



Milyen tényezők hatnak a gazdaságra?

- A kutatás ezután a *hálózatokra vonatkozó szakirodalom* felé fordult, mert a **hálózati konfiguráció** valóban jelentős mértékben befolyásolja az elérhető hatásokat. A hálózatok két tartományban, a **csomópontok háttérvilágán keresztül** és a **kiszolgált térség egészére gyakorolt hatáson keresztül** képesek befolyásukat kifejteni, hozzájárulni a kiszolgált térség versenyképességéhez. A hálózatokra vonatkozó áttekintés elsősorban a **mintázat figyelembevehetőségének** a lehetőségeire tudott rámutatni, és érzékeltette, hogy a mintázatokban rejlő különbségeknek igen nagy a befolyásuk a hálózatok által közvetített hatások mértékére.



Milyen tényezők hatnak a gazdaságra?

- A 'közlekedés javítására' való hivatkozás helyett az újabb érvelésekben az 'elérhetőség javításának' a szempontja jelenik meg. Ez azonban nem teszi megalapozottabbá a terveket, mivel az *elérhetőség* javítását sem elegendő csak a kínálati oldalon (közlekedési létesítmények építésével) szorgalmazni, hanem a keresleti oldalt, a célpontok átrendeződésének az ösztönzését is tekintetbe kell venni. Ennek hiányában az **elérhetőség javulása** a gazdasági fejlődés konvergenciája helyett kifejezetten **megnövelheti a gazdasági, társadalmi, térségi különbségeket.**



Milyen tényezők hatnak a gazdaságra?

- Félrevezetőek azok az érvek, amelyek a **közúti gyorsforgalmi hálózat** létesítése fontosságának alátámasztására egyoldalúan a kínálati oldal mennyiségi fejlesztése szükségességét hangsúlyozzák. A hálózati struktúra hatásait figyelmen kívül hagyva sokszor éppen a kívánttal ellentétes, **centralizáló jellegű**, a területi **kiegyenlítődés ellen ható hálózatokat** sikerül kialakítani, amint arra példa a jelenlegi hazai tervezet is.
- A problémákat tovább mélyíti, hogy a tervezett sugaras és centralizáló hálózatra épül rá a logisztikai rendszer: **a fővárosba koncentrálunk olyan árukezelési kapacitásokat, amelyek a nyugati és a keleti országrész súlypontjában hasznos térségfejlesztő hatást fejthetnének ki.**



- **A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján (HAVER)**
- A kutatás eredményeinek elérhetősége:
- <http://www.vki.hu/~tfleisch/~haver>

Az infrastruktúra és a regionális fejlődés kapcsolatának elméleti megközelítése

- ☞ A *neoklasszikus elmélet* szerint több infrastruktúra kiépülésével a régió rendelkezésére álló **inputok mennyisége** nő meg, ami javítja a helyi munkaerő, a tőke és a természeti erőforrások hasznosításának a hatékonyságát, ill. a termelékenységet. (Solow 1956)
- ☞ Ezen kívül maga az infrastruktúra is mint **többlet termelési tényező** jelenik meg a régióban.
- ☞ Ezen elmélet szerint további többlet-inputok hatása a csökkenő hozadék elve szerint érvényesül, ami idővel elősegíti a regionális kiegyenlítődést.
- ☞ * *Kommentár: a növekedés forrása a többlet input; külső forrás, exogén fejlődés, „behabzsolás”.*

13

Az infrastruktúra és a regionális fejlődés kapcsolatának elméleti megközelítése

- ☞ A *cumulative causation* (endogén növekedés) elmélete szerint több infrastruktúra kiépülése egy *kezdő lökést* biztosít, a régió a **növekvő skáláhozadék** révén fejlődik, ami növeli a privat befektetők profitját és elősegíti további termelők megtelepedését. (Hirschman 1956, Myrdal 1957)
- ☞ Az **agglomerálódási hatás** révén a közeli termelők kapcsolódása biztosít pótlólagos előnyöket (a kapacitás rugalmassá válik, jó kölcsönös elérhetőség).
- ☞ Az elmélet szerint a fejlődés hatása a növekvő hozadék elve szerint érvényesül, ami regionális vonatkozásban a *polarizálódást* segíti elő.
- ☞ * *Kommentár: a növekedés forrása a belső produktivitás, endogén fejlődés, a kezdeti lökés pályafüggőséget teremt.* ¹⁴

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

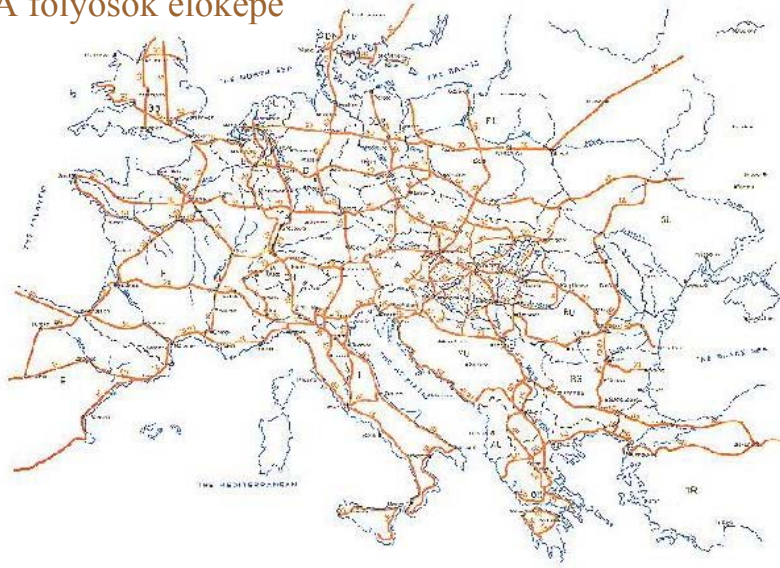
15

Az interregionális kapcsolatok beágyazatlansága „imitation vs. innovation”

- ☞ Az Európai Unió (EU-12/15) a **saját** helyzetére alapozva alakította ki a TEN hálózatokat, - a csatlakozó országok viszont **külső meggondolásokat** vettek át =>
- ☞ Az Európai Unió *Közös Közlekedéspolitikája* (CTP 1992) a **közös** hálózat megteremtésére koncentrált, nem foglalkozott az országok saját hálózataival. Tévedés a csatlakozó országok közlekedéspolitikáiban hasonló - **szinte kizárólagos - súlyt** biztosítani a régióközi kapcsolatok fejlesztésének
- ☞ Magyarországon ráadásul az interregionális folyosók egy hibás, **centralizált struktúrában** épülnek, erősítve és nem oldva a térségi különbségeket

16

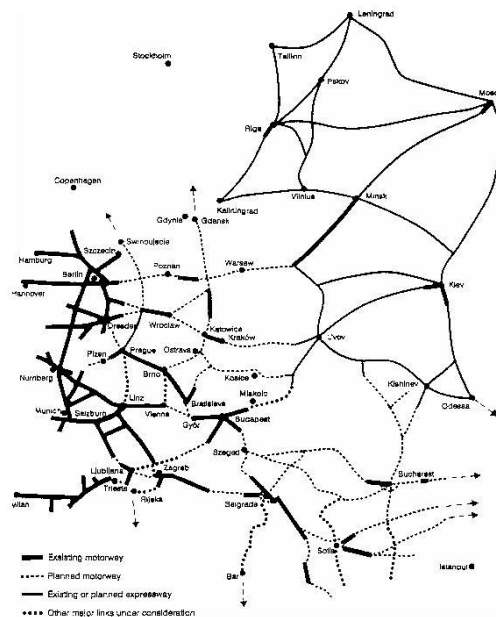
A folyosók előképe



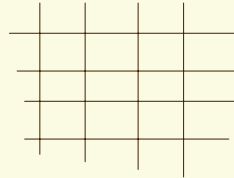
Új útszámozás 1975-ből: a TEN és a korridorok előképe 17

A folyosók előképe 1990

Európa keleti felében az autópályák szinte mindenütt a fővárosok bevezető szakaszait váltották ki



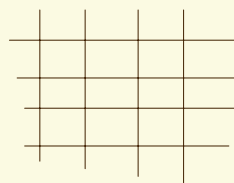
Transzeurópai hálózat – a TEN-T



- ☞ A 80-as években folyosók
- ☞ 1992 TEN a Maastrichti szerződésben (EU-12 /16)
- ☞ „Közös hálózatot a közös piachoz” - CTP (1992)
- ☞ 1989 változások Európa politikai térképén
- ☞ A TEN keleti kiterjesztése

19

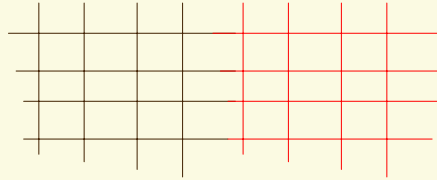
Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



- ☞ Mit jelent a TEN keleti kiterjesztése ?

20

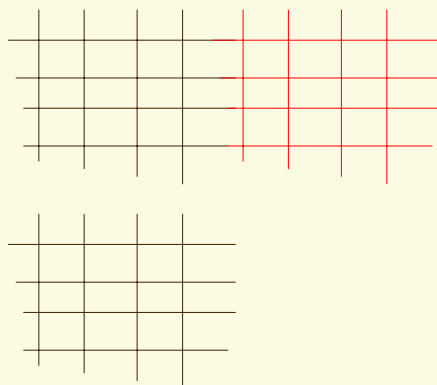
Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



📄 A hálózat kiterjesztése kelet felé

21

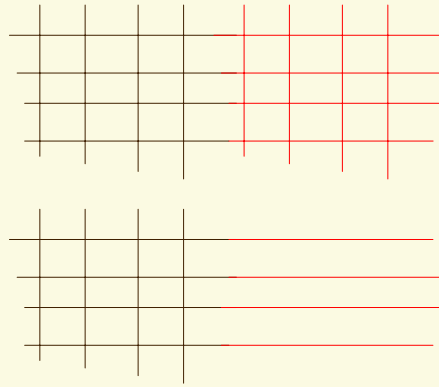
Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



📄 A kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása

22

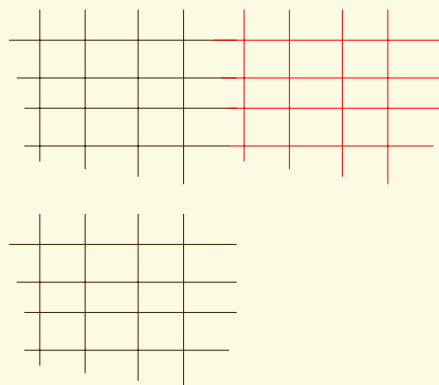
Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



☞ A kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása

23

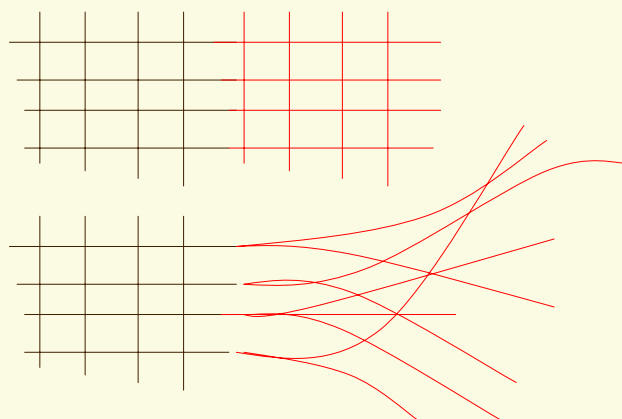
Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



☞ A kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása

24

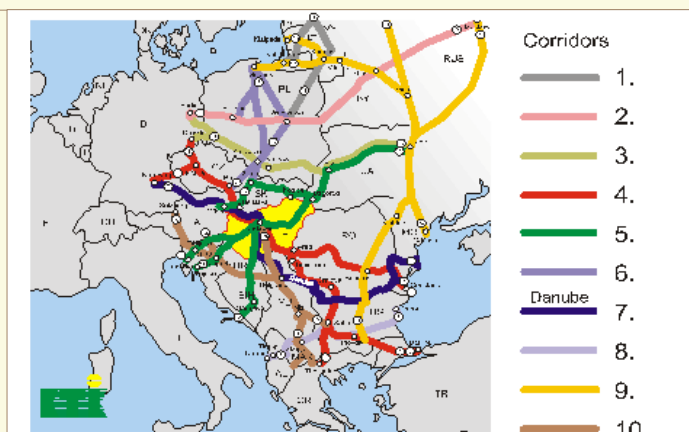
Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



☞ A kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása

25

Páneurópai hálózat – a TEN kiterjesztése



Forrás: http://www.khvm.hu/EU-integracio/A_magyarorszagi_TINA_halozat/Image11.gif

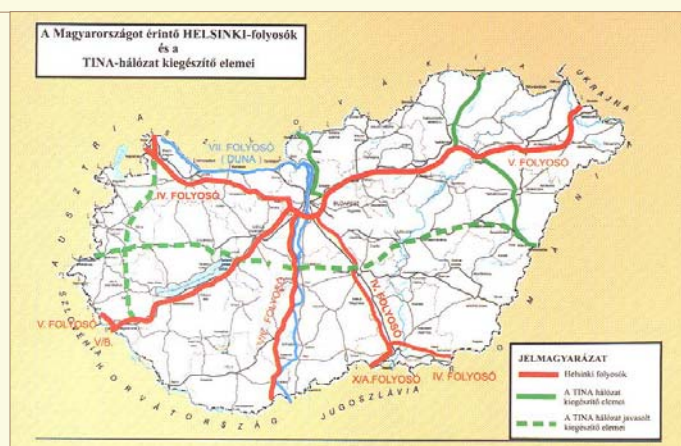
A helsinki, vagy pán-európai közlekedési folyosók 26

TINA – a Páneurópai hálózat kiegészítése

- ☞ TINA – Transport Infrastructure Needs Assessment
 - ☞ 1995 – 11 csatlakozó ország módszertani segítése
1999 zárójelentés
- Elsődleges vagy főhálózat = páneurópai folyosók
+ másodlagos hálózat (amit még a 11 ország javasolt)**

27

TINA – a Páneurópai hálózat kiegészítése



Forrás: A 8. sz. főút fejlesztési feladatai... UKIG Hálózatfejlesztési Főosztálya 2000. szept. 13

A helsinki folyosók és a TINA-hálózat kiegészítő elemei

28

TINA – a Páneurópai hálózat kiegészítése

GAZDASÁGI ES KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

Az országos közúthálózat nemzetközi összefüggései



A külső kapcsolatrendszer kialakítása:

- a TEN-hálózat magyarországi szakaszainak országhatárig történő mielőbbi kiépítése,
- a korábbi TINA-hálózat elemeiként szereplő tengelyek fejlesztése.

„Helsinki folyosók magyarországi szakaszai a korábbi TINA elemekkel”²⁹

Logisztika és kombinált fuvarozás „software vs. hardware”

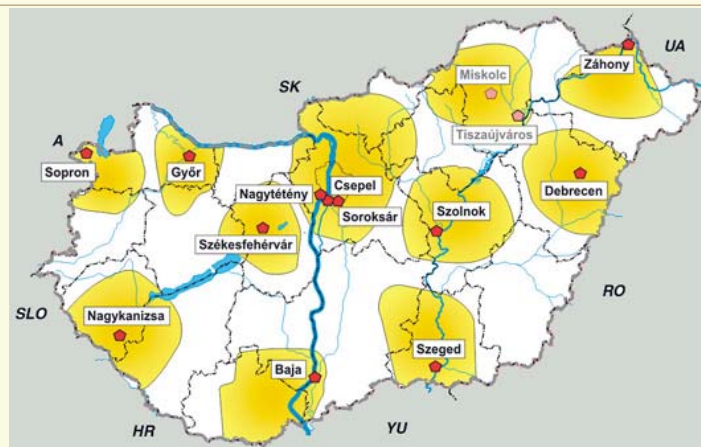
- ▣ A logisztika elsősorban szervezéstudomány, - a közlekedéspolitikai hajlamos ezen átsiklani és logisztika címen rögtön a *logisztikai központokról* vagyis a hardware-ről beszélni
- ▣ A GKM szerencsés lehetőség lett volna a „G” és a „K” szempontjainak közös érvényre juttatásához a logisztikában – ez nem történt meg
- ▣ A logisztika közlekedési szemléletmódja magán viseli mindazokat a problémákat, amelyekről eddig szó volt

Logisztikai központok: mennyi az annyi?

- ☐ Németország: 22 LKP 80 millió lakos (Hu: 3 LKP)
- ☐ Franciaország: 9 LKP 50 millió lakos (Hu: 2 LKP)
- ☐ Hollandia: 3 LKP 15 millió lakos (Hu: 2 LKP)
- ☐ Spanyolország: 20 LKP 40 millió lakos (Hu: 5 LKP)
- ☐ Olaszország: 15 LKP 50 millió lakos (Hu: 3 LKP)
- ☐ Portugália: 1 LKP 10 millió lakos (Hu: 1 LKP)
- ☐ Görögország: 10 LKP (terv) 10 millió lakos
- ☐ Forrás: Szegedi Zoltán – Prezenszki József: (2003) Logisztika menedzsment. Tankönyv. 10. kiegészítő fejezet. Letöltve a www.logisztikamenedzsment.hu honlapról.

31

Logisztika és kombinált fuvarozás

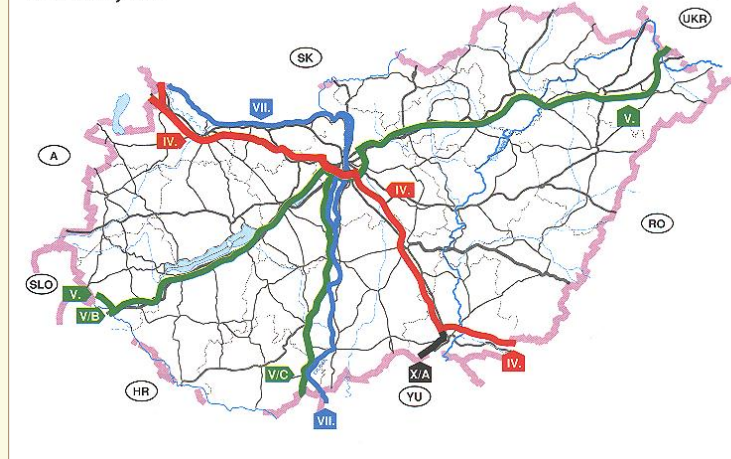


A tervezett országos logisztikai központok 11 (13)

32

Logisztika és kombinált fuvarozás

Helsinki-folyosók



Forrás: Útgazdálkodás 1994-1998. KHVM Közúti Főosztály

33

Logisztika és kombinált fuvarozás

Az országos jelentőségű logisztikai központok



Ábra a közlekedéspolitikából – a vasutak lemaradtak

34

Logisztika és kombinált fuvarozás

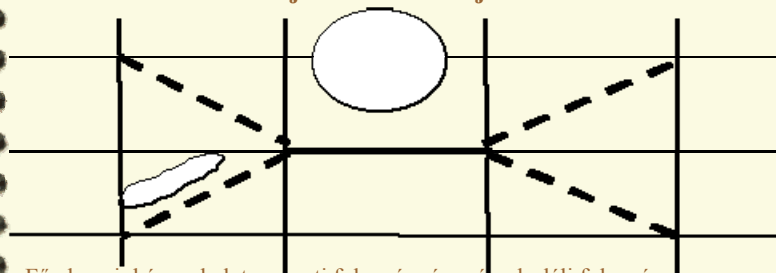


Logisztika és kombinált fuvarozás

35

TEN, PEC, TINA

Egy célszerű magyarországi régióközi folyosó-hálózat struktúrájának a modellje

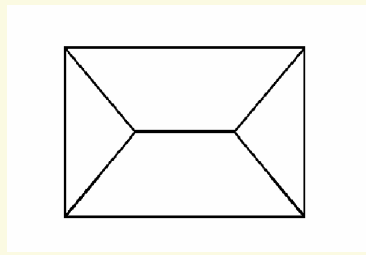
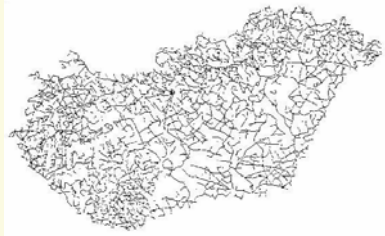


Fő elemei: három kelet-nyugati folyosó, négy észak-déli folyosó, továbbá átlós kiegészítő elemek.

A modell érzékeltet két, a tranzit-folyosók szempontjából *elkerülendő érzékeny térséget*: a fővárosi agglomerációt és a balatoni üdülőkörzetet.

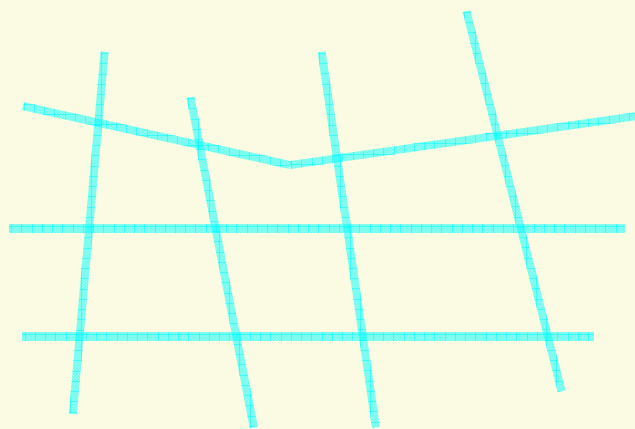
Az országot átszelő két legfontosabb *páneurópai folyosó* (IV-es és V-ös) javasolt átvezetését vastag vonal jelöli.

A magyar közúthálózatokról



37

Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra



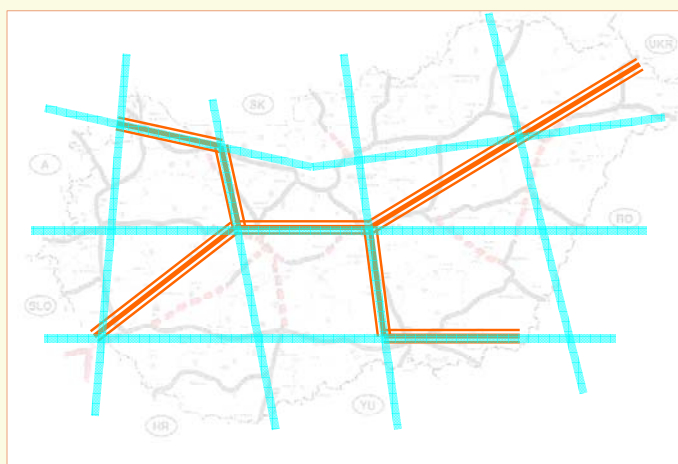
38

Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra



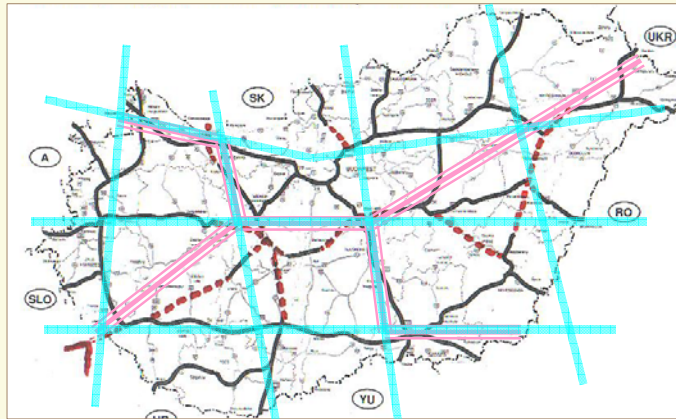
39

Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra



40

Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra



Forrás: Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombác Endre – Zsikla György (2001):
A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. 109 p.
A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének
tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001 december

És a hivatalos autópálya-fejlesztési tervzet GKM 2003 „Sztráda express”



42

És ennek alátámasztása



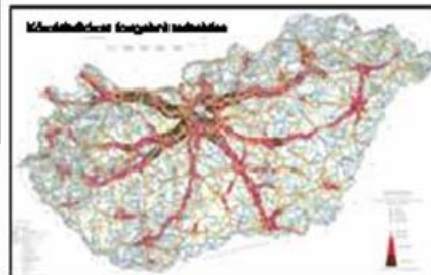
GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

A közúthálózat jelenlegi helyzete



Az ország közötti forgalmának 70 %-át az országos közúthálózat viseli. E forgalomnak ugyancsak 70 %-a terheli a gyorsforgalmi utakból és főutakból álló főútvonal-hálózatot.

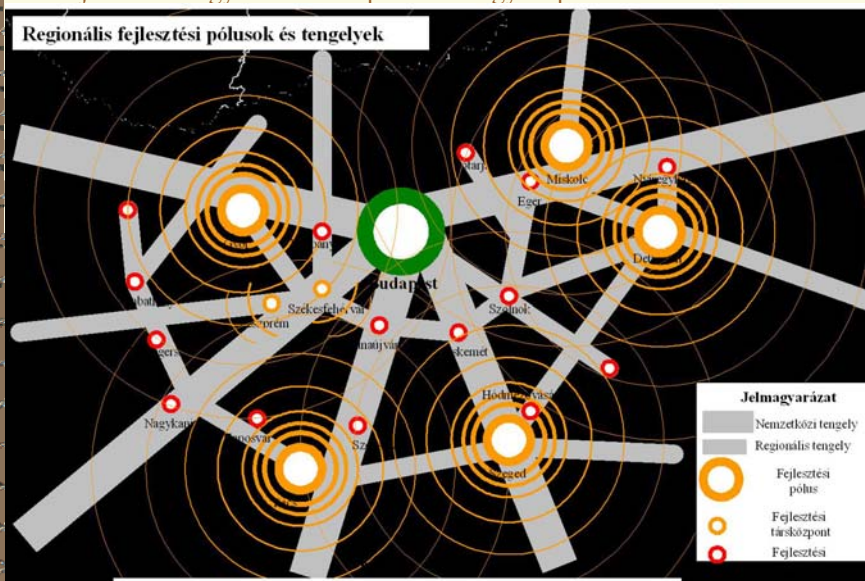
- Közúthálózat jelenlegi hossza: 170 000 km
- állami tulajdonú országos közút: 30 839 km
 - önkormányzati út: 139 818 km



Az Országos Területfejlesztési Kon koncepció

sajnálatosan ugyancsak nem partner az egyközpontú struktúra oldásában

Regionális fejlesztési pólusok és tengelyek



Összefoglaló, tanulságok

- 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 kiszolgálására alapozott jövő)
- A hazai tervezetekben **túlzott súlyt képvisel a tranzitfolyosók fejlesztése** és félreértést takar e folyosók közlekedési szerepének meghatározása (a közvetlen kiszolgálás feltevésén alapszik)
- A térségi hatás záloga, 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 alapját kell biztosítania: a **közvetett kiszolgálást** (a finomhálón keresztül) továbbá az **országos fejlettségi lejtőt oldó szerkezetet** (nem pedig erősíteni a tengelyekhez koncentrációt és a főváros-centrikus struktúrát)

45

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

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

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET !

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