

*Fleischer Tamás*

# A magyarországi infrastruktúra és az európai csatlakozás

## Helyzetértékelés

*A magyarországi infrastruktúrát vizsgálva az európai csatlakozás nem egyetlen adminisztratív aktus, hanem egy hosszan tartó modernizációs folyamat részének tekinthető. Ezért a hazai helyzetkép felvázolása nem egy pillanatnyi állapot, hanem több évtizedes múltbeli fejlődés és a jelen állapot együttes elemzését követeli meg. A magyarországi helyzetet célszerű összevetni egyrészt a környező országok, másrészt Európa és a világ különböző országai fejlődési tendenciáival. A fejlett országok által ténylegesen bejárt fejlődési utat, illetve az európai együttműködés várható, de még bizonytalan jövőbeli lehetőségeit elemezzük. Az adott hazai helyzet és a követendő stratégia értékelésénél nem a közösségi előírásoknak történő formális megfelelés az elsődleges, hanem konzisztens nemzeti stratégia kialakítása és az ennek megfelelő cselekvés.<sup>1</sup>*

Napjainkban a közép- és kelet-európai országokban változáson megy keresztül az infrastruktúra-fejlesztés kérdésének megközelítése. Ezzel egyidejűleg a fejlett országokban is jelentős változások zajlanak. A stratégiakészítés során ezekkel a jelenségekkel külön-külön kell foglalkozni. A világ élvonalában végbemenő szemléleti változások mellett külön figyelmet érdemelnek a gazdaságilag nem élenjáró, követő jellegű országok tapasztalatai, és szükséges elemezni a volt szocialista országok infrastrukturális örökségét is.

## Szemléleti váltások az infrastruktúra fejlődésében

Gondolatmenetünk elsősorban a hálózati infrastruktúrák (közlekedés, távközlés, víz- és energiaellátás) közös vonásait érinti. Olyan átfogó közös szemléleti kérdéseket taglalunk, amelyeket az ágazati megközelítések nem tartalmaznak, ugyanakkor valamilyen formában minden ágazatot érintenek.

---

<sup>1</sup> A cikk az Integrációs Stratégiai Munkacsoport (ISM) keretében, az infrastruktúrával és az infrastrukturális szolgáltatásokkal foglalkozó munkacsoport helyzetértékelő megállapításait tekinti át. Az ISM-kutatás e témában elért eddigi eredményeit részletes formában az Európai Tükör műhelytanulmányainak e cikk irodalomjegyzékében feltüntetett kötetek tartalmazzák.

## Finanszírozás és privatizáció

A mai hálózati infrastruktúrák többsége múlt századi találmányok alapján, a század vége felé jelent meg, először egy-egy épületet, esetleg egy tömböt, nagyobb palotát, összetartozó épületeket látva el (például villanyáram, gázvilágítás, burkolt út, telefon, házon belüli közkifolyó stb.). Ezek a berendezések elemi szinten és egyedileg korábban is létező tevékenységeket „gépesítettek” a módosabb és igényes felhasználók számára, az igénybevevő költségén. Az európai modellben a hálózatok kiépítése magántevékenység maradt akkor is, amikor azok terebélyesedni kezdtek, több igénybevevőt, több épületet látva el egyetlen rendszerben. (Hasonló folyamat ismétlődött meg az elmúlt néhány évben a kábeltelevíziók elterjedésekor.)

A huszadik század első felében a hálózatok először városi, majd településközi léptékűvé fejlődtek. A nemzetközi (például energia-) hálózatok csak a hatvanas évektől alakultak ki. A fejlődés során előbb a helyi, városi, majd (településközi hálózatok esetében) az országos közpénzek kiegészítő szerepet kaptak a finanszírozásban. Ezt egyfelől szociális megfontolások indokolták, másfelől az építésben érdekeltek nyomása is segített. Később Európában szinte mindenütt eljött az a pillanat, amikor a fizetőképes kereslethez képest „túlépített” hálózat üzleti alapon fenntarthatatlan maradt, és a fizikai csőd elkerülése érdekében a működtetés egészét köztulajdonba kellett venni. A hálózatok teljes körű kiépítésében általánossá vált a közfinanszírozás.

Közben a technikai lehetőségek tovább fejlődtek, és újabb, magasabb minőséget képviselő szolgáltatások jelentek meg, formálisan a korábbival azonos igénycsoport kielégítésére (például autópálya, metro, digitális, majd mobiltelefon, internetkapcsolat, melegvíz, távfűtés stb.). Ahogy az a korábbi esetekben történt, kezdetben, amikor az új szolgáltatásfajta csak keveseket érintett, semmi sem indokolta, hogy az új, és általában igen drága hálózatok kiépülése közpénzből (azaz az adott szolgáltatásban nem részesülők pénzét is felhasználva) támogatást élvezzen. Ezzel szemben a már meglévő ágazati szolgáltatóknak előnyös volt, ha új rendszereiket biztos támogatási háttérrel és a valódi piaci keresletnél gyorsabb ütemben fejleszthetik, vagyis lényegében az alapszolgáltatás „közérdekű” kiegészítésének tekintve az új technológiát. Így a szolgáltatási terület egyre nagyobb igényeket támasztott a közpénzek iránt, és a köz számára fokozatosan finanszírozhatatlanná vált. Ebben a fázisban merült fel újra a magánosítás mint a szolgáltatás egészének racionális alapokra helyezése. A fejlett országokban ez akkor következett be, amikor az eredeti alapszolgáltatás teljes körűvé vált, azaz a közpénzekből történő finanszírozás az adott területen betöltötte a hivatását (rendelkezésre állt egy burkolt közúthálózat, kiépült a telefonhálózat alapszintje, mindenki részesült vezetékes vízszolgáltatásban stb.). Ebben az esetben megfogalmazódott az az alapelv, hogy a (meglévő) hálózatot ki-ki igénybevételeivel arányosan tartsa el, aki pedig ennél jobb minőségű szolgáltatást akar, az annak infrastruktúráját is építse (illetve fizesse) meg. Ez a fejlett országokban ésszerű alapelv. A piaci alapon történő infrastruktúra-fejlesztés ebben a formájában ugyanakkor problematikus lehet a fejlődő országokban, ahol a hálózat a mennyiségi bővítés stádiumában van. Például olyan fejlődő országban, ahol eddig kizárólag a városi elit részesült a (köz-)infrastruktúrában, visszaszámolt az azt javasolni, hogy *mostantól* más alapokra kell helyezni az ellátást, és aki *ezután* akar hozzájutni, az maga fizesse meg a teljes költséget. Magyarország köztes helyzetben van. Lényegében kiépült a közúti alaphálózat, a műsorszórás alapszintje és a vezetékes ivóvízellátás. Ezzel szemben

nem épült ki teljes körűen a telefonellátás, továbbá a csatornázás, ám egyikről sem mondható el, hogy kezdeti stádiumban volna.

A közfinanszírozással történő infrastruktúra-fejlesztés mint megoldás, éppen ott jogos, ahol a társadalom módosabb fele már hozzájutott az adott szolgáltatáshoz, és most a másik felére kerülne sor (a mennyiségi elterjesztés vége, a szolgáltatás teljes körűvé tétele.) A célzott és részleges közfinanszírozás természetesen nem keverhető össze egy ágazat általános közfinanszírozásával. Például a mellékúthálózat fenntartását segítő közpénzből akkor se lehessen autópályát építeni, ha valamilyen okból ez utóbbit az ágazaton belül sürgősebbnek gondolják.

Az eddigieket összefoglalva, a fejlett országokban az egyik jellemző tendencia az, hogy napjainkban felülvizsgálatra szorul az infrastruktúra fejlesztésének finanszírozása, és előtérbe került a privatizációs irány. A formai hasonlóságok ellenére alaposan át kell gondolni, hogy erre ott milyen előzmények után, milyen kiépítési stádiumban, milyen indokok alapján és milyen körben kerül sor, és ugyanezt az elemzést el kell végezni a hazai hálózat esetében is.

## *Piaci, szociális és környezeti szempontok*

E téren a nemzetközi helyzetet kettősség jellemzi: egyrészt kirajzolódnak a hagyományos, technológia-központú fejlesztések korlátai és veszélyei, szakmapolitikai szinten átfogó (társadalmi és környezeti kérdéseket újszerűen kezelni képes) megoldási javaslatok születnek, másrészt a ténylegesen épülő beruházások csak nagyon kis mértékben tükrözik az új megközelítéseket. Míg a hivatkozási rendszerben már polgárjogot nyert egy átfogóbb szemléletmód, addig a tényleges cselekvéseket továbbra is döntően szűk piaci és technikai érdekek irányítják.

Az elmúlt két évtizedben talán az *energiaszektorban* vált a legnyilvánvalóbbá az, hogy a korábbi „több energiafogyasztás = nagyobb fejlettség” összefüggés nem igaz. Az 1973-as első olajsokk után a környezeti erőforrások kimerüléséért érzett aggodalom rányomta bélyegét az ágazat fejlesztésére, gyors ütemű és mélyreható változások indultak meg valamennyi ipari országban az energiatakarékosság érdekében. Bár a kezdeti összpontosított figyelem mára elapadt, az akkori intézkedések egy része és az új nyelvezet megmaradt. Ma már ebben a szektorban nem lehet alapvető környezeti és energiatakarékossági megfontolások figyelembevétele nélkül érvelni. E szempontok az ágazaton belül is deklarált alapelvvé váltak, sőt egyes fejlett országokban statisztikai szinten is kimutatható az energiafogyasztás mérséklődése.

A *közlekedési ágazatban* valamivel később indult el a „több forgalom = nagyobb fejlettség” összefüggés hamisságának felismerése. E tekintetben a fejlett országokban sem egyértelmű az áttörés, és ahol megtörtént, ott is főleg csak egy településen belüli forgalomra vonatkozóan tekintik elfogadottnak a kijelentés fordítottját, és nem a közlekedés egészére. A szakma hitet tesz ugyan a környezet általános értékeinek tiszteltben tartása mellett, de annak elfogadása, hogy ez a közlekedés alapvető átértékelésével is együtt kell járjon, még a deklarációk szintjén sem minden esetben jelenik meg. A tényleges szállítások és utazások volumenének csökkenése sem jellemző, ellenkezőleg, a fejlett országokban további növekedés tapasztalható. (Az OECD-országok előrebecslései 30 év alatt az áruszállítások megduplázását, valamint a személyforgalom 50 százalékos bővülését várják.)

A vízzel való takarékoskodás szükségességét általában nem szokták tagadni, ugyanakkor a fejlett országokban sem terjedtek el széleskörűen a jelentős vízhasználat-csökkenést hozó használati módok és eszközök. Igaz, azt sem állítják, hogy a vízhasználat növekedése a fejlődés mércéje, szükségszerű velejárója lenne.

Más a helyzet az *informatika* területén, itt tulajdonképpen még alig merült fel, hogy a „több információ” sem fejlettségmérő, és az adott információval elért hatékonyabb szolgáltatás – vagyis a jobban feldolgozott kevesebb információ – lehet inkább a fejlődés útja.

A főbb hálózati infrastruktúra-ágazatokban tapasztalható, korlátozott előrehaladás ellenére, az egyik kirajzolódó tendenciát a környezeti korlátok felismerésében látjuk. Továbbá abban, hogy az ezzel kapcsolatos felismerések mennyire kezdik belülről áthatni magát a szakágazatot, azaz mennyire válik belső vezérelvé az a szempont, hogy nem nagyobb mennyiséget kell eladni, hanem azt a szolgáltatást kell hatásosabban ellátni, amelyhez az infrastrukturális inputot felhasználják. Világosan kell azonban látni, hogy ezek a megfontolások a következő öt-tíz évben legfeljebb a deklarációkban és szakmapolitikai dokumentumokban jelennek meg (s ez is óriási előrelépés), de tovább élnek a mai profitközpontú és a technológiai fejlesztéssel mindent megoldani akaró beruházások.

### *Hosszú ciklusok az infrastruktúra technológiaváltásában*

A közlekedési- és az energiahálózatok két évszázados amerikai és világméretű fejlődését elemezve vontak le a következtetéseit Nakicenovic (1987.), majd az összefüggéseket Európára vonatkozóan Marchetti (1987.) elemezte. Nakicenovic több, mint kétszáz éves időszoron ábrázolta, hogy mekkora hosszban épültek ki csatornák, vasútvonalak, burkolt közutak, illetve mennyi volt a légi folyosók összes hossza. Az abszolút hosszak segítségével kiszámolta, hogy az összes közlekedési pálya mekkora hányadában vezettek be egy adott időben egy-egy új technológiai megoldást. Megállapította, hogy az egyes technológiai hullámok csúcspontjai, telítődései meglepő szabályossággal, az 55 éves Kondratyev-ciklusnak megfelelően követték egymást. Ugyanez a szabályosság tapasztalható az energiahordozók (az emberi és állati erő, a szén, a kőolaj, a földgáz, illetve az atomenergia) elterjedésében. Sőt, e két folyamat összekapcsolódik, az új energiahordozókat felhasználva egyre nagyobb sebességre képes közlekedési technológiák alakulni ki. A szóban forgó elemzés jellemzője, hogy a jövőben is számít e tendenciák változatlan folytatódására. Ez megkérdőjelezhető, mégpedig a külső (részben természeti) korlátok végeessége miatt.

A nagyívű trendek és elemzések végeredményben mind a technológiai korszakváltásra, a szolgáltatások és a teljesítmények gyökeresen új összefüggésének a kialakulására (a környezeti korlátok felismerésének a szolgáltatásokban való megjelenésére), mind pedig ennek az ellenkezőjére, a korábbi tendenciák egyelőre változatlan továbbfolytatódására egyaránt vonatkoztathatók. A kétféle nézetrendszer az egyes tárgykörökön belül is verseng egymással, és ez mindkét érvrendszerrel kapcsolatban lehetővé teszi, hogy arra híve, mint a fejlett világ (a fejlett Európa) követéséhez nélkülözhetetlen elvekre hivatkozzanak.

## A logisztika mint integráló elv

A legkülönbözőbb mozgások térbeli és időbeli szerveződésével foglalkozik a logisztika. A huszadik századi modernizációs folyamatokat végigkísérte egy hierarchikus központrendszeren alapuló logisztikai gondolkodás. A példát éppen a műszaki hálózatok szerveződése szolgáltatta, és ennek nyomán más hálózatok esetében is irányadóvá vált az egyszempontú hierarchiákba szervezés elve. Ilyen a településhálózat olyan szervezése, ahol az alsó-, közép- és felsőfokú központokban valamennyi társadalmi/gazdasági funkció, tehát a kereskedelem, az oktatás, a szakigazgatás, a közlekedés, a távközlés, az egészségügyi ellátás, a közigazgatás, sőt a gazdasági egységek központjai elhelyezésekor azonos hierarchiákat kívántak kialakítani. A század első felében megszületett elveket később a szocialista országokban a tervgazdálkodás követendő céljaként kezelték. Ez azonban nem volt ellentmondásoktól mentes. E rendszerben ugyanis zavarforrásnak számít minden olyan tevékenység, amely saját logika alapján szerveződik. Így például az, ahogy a vízgyűjtő területek alkotják a természetes térbeli tagolást. Mivel a hagyományos közlekedési lehetőségek sokszor egybeestek a völgyirányokkal, a településközi kapcsolatok természetes alakulása nem feltétlenül mondott ellent az előbbinek, de azt sok más szempont is alakította. Így a felszíni vizeknél maradva, a szélesebb folyók, nagyobb tavak már akadályként jelentek meg a szárazföldi közlekedés számára, és esetenként nem összekötötték, hanem inkább elválasztották a területeket. Ezzel szemben például az idegenforgalom számára a nagyobb tavak, folyók vagy a vízgyűjtőket elválasztó hegységek jelentenek természetes egységet, s ekképp nehezen illeszthetők be egy más logikájú hierarchiába. A fentieknél kevésbé természeti alapokon nyugvó településközi kapcsolódások, a kereskedelmi, a munka-, vagy a sportkapcsolatok is szerves módon kialakult társadalmi hagyományokat követnek, amelyek idővel ugyan változhatnak, de nehezen tűrik a racionális elveken nyugvó, mesterséges és hirtelen változtatásokat. Emellett az is világossá vált, hogy valamennyi központi funkció azonos településen való koncentrációja racionálisnak látszik ugyan, de kiüresíti a térség nem kedvezményezett településeit és hozzájárul azok leépüléséhez.

A számítógépes hálózatok mai szerveződési elvei nem csak azt kérdőjelezik meg, hogy különböző funkciókat érdemes-e egy helyre összpontosítani, de azt is, hogy egyáltalán értelmes-e elosztási, terítési célból akár egy adott funkción belül is központi egységeket, raktárakat kialakítani. A nemzetközi számítógépes hálózat azt mutatja, hogy nincs szükség központi raktárra, hanem a tárolás helyének és a hozzáférés megszervezésének ismerete a fontos.

A logisztikának is ez lenne a lényege: a *hozzáférés és a hozzájutás megszervezése*. Ehelyett ez a kérdéskör átcsúszott a logisztikai *központ* kialakításának mezőjére. A logisztikai központok beruházása, helykeresése, felszerelése, pénzügyi támogatása uralja a témakör egészét, fel sem téve azt a kérdést: vajon valóban kizárólag ilyen méretű beruházások segítenek hozzá a hatékonyabb áruterítéshez? A logisztika központjaival foglalkozó műszaki tudás beszorult egy adott fejlesztési logikába, megrekedt a hierarchizált megoldások szintjén. Ez nem teljesen független az érdekeltségi viszonyoktól. Például azok a nagyobb multinacionális cégek, amelyek Magyarországon piacra kívánnak jutni, érdekelték abban, hogy (nyugati és helyi) állami támogatással minél nagyobb és jobban felszerelt lerakataik jöjjenek létre, és ezeknek köszönhetően árujuk ugyanolyan közel legyen a helyi piachoz, mint az itteni termelő-

ké. Még közvetlenebb azok érdekeltsége, akik e lerakatok építésében és felszerelésében vesznek részt: számukra kifejezetten előnyös, ha egy ország „túltervezi és túlépíti magát” logisztikai központokkal. Kérdés, hogy a magyar fogyasztónak, a magyar termelőnek, a magyar szállítónak valóban célszerű-e magáévá tenni ezt a logikát. Valóban a logisztikai központok építése-e az az infrastrukturális beruházás, amelyet kiemelten kell közpénzből támogatni? Valóban az állam feladata az, hogy a „külső infrastruktúrát” (az út- és autópálya-hálózatot, a vasúti hálózatot, a hidakat és a kikötőket) hozzáépítse, hozzáidomítsa a kialakuló központokhoz? A logisztikának ugyanis nincs „külső” infrastruktúrája, ezzel legfeljebb a logisztikai gondolkodás egészétől elszakadt logisztikai központ rendelkezik. A hazai infrastruktúra kérdéskörét egy átfogó, integrált logisztikai keretben célszerű végiggondolni. Ez viszont nem azonos a logisztikai központokat középpontba állító gondolkodással.

## Új trendek a világ élvonalában

### *Technológiaváltás*

Kiemelten kell kezelni azt a technológiaváltást, amely a kommunikációban megy végbe. E változások következményei ugyanis közelről érintik a többi ágazatot is. A változások fő következményei többértékűek. A legbelső burok magának a távközlési technológiának a fejlődése: a digitalizált információegység valamennyi távközlési technológia közös alapjává válik, és elindul a távközlési technológiák integrációja. Megkezdődik továbbá a hírközlés különböző ágai (távközlés, adatátvitel és műsor-szórás) egymáshoz közeledése (technikai értelemben és a feladatok egymástól való átvételében is). A harmadik réteg a hírközlés, a számítástechnika és a szórakoztató elektronika összefonódása. Végül, valamennyi más ágazat korszerűsödésének egyik jelzője, hogy mennyire képes azt áthatni az információs technológia. Ez érvényes a bank- és pénzügyi szférára, a kereskedelemre, az ipari gyártástechnológiára is, de a továbbiakban a hálózati infrastruktúrák körén belül maradunk. Azok az ágazatok képesek korszerűsödni, amelyek már felismerték, hogy tevékenységükben milyen szerepet kaphat a korszerű informatika. Fokozottan igaz ez a hírközlés esetében: a hagyományos postai szolgálat fő versenytársát nem a többi posta, hanem a fizetőképes igényeket egyre inkább kielégítő elektronikus hírközlés jelenti. A válaszlépés a posta elektronizálása, a korszerű szolgáltatások postai keretek közötti hozzáférhetősége. Ugyancsak az informatika felhasználása újítja meg a raktározás és a logisztika technológiáját és teszi lehetővé a programozott árumozgatást. A logisztika szemléleti szinten is sokat kölcsönöz a távközlési/informatikai kultúrából: a logisztika lényege, hogy elsősorban az *információk mozgása* legyen jól megszervezve, és ennek segítségével legyen minimalizálható maga a szállítási szükséglet (azaz nem kell eleve adottnak venni a szállítási igényeket).

Mivel a magasabb információtartalom más ágazatoknak is célkitűzése, maguk a *szállított termékek* is megváltoztak, csökken a nagytömegű, igénytelen áruk mennyisége, és nő a speciális feltételeket kívánó, igényes fuvar iránti kereslet. Ez általános problémát jelent a korábban tömegáruk szállítására berendezkedett, rugalmatlan szállítási ágaknak (hajózás, vasút) és éles kihívás elé állítja ezeket. A fejlett vasutak a

városközi, az elővárosi és a városi személyszállításra, valamint a távolsági áruszállításra koncentrálnak. Ezekben a területeken is csak a tömeges igények minőségi kielégítésén és a rugalmas kapcsolatokon (tarifaszövetség, kombinált szállítás) keresztül remélhető versenyképességük megőrzése. Az a hajózási technológia, amely a hatvanas években a gőzhajózás kiszorulása után Nyugat-Európában kialakult (önjáró motorhajó), mozgékonyabb ugyan a Kelet-Európa sekélyebb vizeihez idomult tolóhajózásnál, de még nem felel meg a korszerű igényeknek. Úgy tűnik, a hajózásban ma még nem világos, melyik az a technológia, amely a jövőben irányadó lesz.

## Minőségi változás

Az a technológiaváltozás, amely révén az információtechnológia megjelenik a különféle ágazatokban, leírható úgy is, mint a korábbi, mennyiségorientált, az energia és a különböző nyersanyagok bőséges használatán alapuló tendenciák megváltozása, és egy minőségorientált szemlélet előtérbe kerülése. A magasabb értékű és feldolgozottságú (információtartalmú) áruk vagy az igényesebb utasok szállítása is magasabb minőségi követelményeket támaszt a szolgáltatással szemben. Hasonló hatásúak a környezet minőségével kapcsolatos fokozott elvárások, amelyek gyakran összeegyeztethetők és jól kielégíthetők az információs technológiák által kínált korszerű lehetőségekkel.

Egy ország akkor képes a nemzetközi szintű minőségi követelmények teljesítésére, ha az nem szakad el nagyon a belső forgalomban és fogyasztásban megkívánt szinttől. Így például a nemzetközi *turizmus* ott marad meg tartósan, ahol a turizmus jelentős és igényes belső forgalomra is támaszkodik. Hasonló a helyzet az *infrastruktúra-hálózatok* esetében is. Egy kizárólag nemzetközi forgalmat megcélzó létesítmény hazai háttér nélkül nehezen áll meg a maga lábán. Ami ennél is fontosabb, valamely nemzetközi vezetéknek (autópályának, energiavezetéknek, távközlési gerinchálózatnak stb.) az ország számára csak akkor van valódi haszna, ha az rendelkezik olyan alsóbbrendű belső hálózattal, amely képes csatlakozni a nemzetközi vezetékhez és képes *közvetíteni annak szolgáltatási hasznait a helyi fogyasztókhoz*. A hazai célú alaphálózatok működőképességének fenntartása tehát nem valamiféle kevésbé hatékony, de szükséges áldozat, hanem az a csatorna, amelyen keresztül a tranzitált szolgáltatás egyáltalán bekerülhet a hazai gazdaságba/társadalomba, s ott hatást fejthet ki. Minden olyan koncepció, amely a teljes vertikum áttekintése nélkül szeretné „kimazsolázni” a nemzetközi kapcsolatokban rejlő lehetőségeket, hosszú távon a saját alapjait semmisíti meg.

## Mennyiségi bővülés

A minőségi változások mellett nem mellőzhető a nemzetközi tendenciák mennyiségi elemzése sem. A vizsgált ágazatok közül a távközlés, a légi forgalom és az idegenforgalom mutat az élenjáró országokban is jelentős mennyiségi növekedést. Távközlésben és légi közlekedésben Nyugat-Európa tekintélyes lemaradásban van a világ élvonalát jelentő észak-amerikai (és kelet-ázsiai) szinthez képest. Ez arra hívja fel a figyelmet, hogy olyan ágazatokban, ahol egyébként a fejlesztés igénye számunkra

nyilvánvaló, nagyon alaposan kell mérlegelni, hogy milyen mértékben tekinthetjük követendő példának éppen Nyugat-Európát.

A *távközlésben* az Európát körülvevő nemzetközi vizeken az amerikai és a multinacionális szolgáltatók lassan befejezik annak a tenger alatti kábelnek a lefektetését, amely átveheti a potenciális európai csomópontok világforgalomban betöltött szerepét (és anyagi hasznát). A világban nyolc év alatt megduplázódott a *légi utasszállítás* teljesítménye, miközben Európa részesedése az 1985. évi 31-ről 20 százalékra csökkent. A *légi teherzállítás* teljesítménye tíz év alatt nőtt a duplájára, itt Európa visszaesése – 36-ról 30 százalékra – viszonylag kisebb mértékű. A nemzeti légitársaságokon alapuló európai légiközlekedés teljes defenzívában van a dinamikusabb és hagyományosan a liberalizált légi piacért küzdő USA-val szemben. A *vasút* perspektivikus szállítási ágai közül az USA a teherforgalomban, Kelet-Ázsia az elővárosi személyforgalomban jóval nagyobb piaci részt ér el, mint az európai vasutak.

Az *idegenforgalomban* más a helyzet, és bár itt is erősebb Kelet-Ázsia fejlődési dinamikája, mind a mai napig a világ legnagyobb turisztikai piacát, a forgalom 40 százalékát Európa képviseli. A teljes idegenforgalmi piac tizedét jelentő nemzetközi turizmusban pedig Európa a beutazások 60 és a bevételek 51 százalékát mondhatja magáénak. A „nemzetközi” meghatározása, definíció- és országméretfüggő. Figyelmeztető, hogy e dinamikusan fejlődő ágazatokkal kapcsolatban Nyugat-Európában a mennyiségi telítődésre mutató jelek mutatkoznak. A légi közlekedésben ez kapacitáshiányokat jelent. Az idegenforgalom esetében is felmerül, hogy a növekedés lassulása összefügg a hagyományos európai turisztikai célpontok telítődésével.

## Globalizálódás és multinacionalizálódás

A *távközlés* példáján érzékeltethető a legjobban az az általános tendencia, hogy *nemzeti* megközelítés helyett a *regionális* és a *globális* szolgáltatások és szabályozás igénye jelenik meg. Már említettük azt az Európát körülölelő tenger alatti kábelt, amely átveheti az európai távközlési piac nemzetközi csomópontként betöltött szerepét. A hagyományos *postai* hírközlési ágazatban viszont éppen a pozícióvesztés megakadályozása céljából indult meg a *posták közötti integrálódás*, a nemzetközi szolgáltatások multinacionális keretek közötti teljesítésére. Mivel a globalizáció a termelés és a piacok általános kihívása, a termelés nemzetközi integrálása a szállítási-logisztikai ágazattól is megkövetelte a pontos és folyamatos szállítást lehetővé tevő szervezési módszerek nemzetközi alkalmazását. A módszerek fejlesztéséről a súlypont a gyakorlatban a nagyberuházások szorgalmazására helyeződik. Korábban említettük már a logisztikai központokat, a transzeurópai hálózatok koncepciója pedig az európai régió belül kíván az egységes piachoz egységes közlekedési hálózatot kialakítani. Ennek részeként merült fel a dunai hajóúttrendszer gondolata is.

Miközben számunkra az Európai Unió (EU) közvetíti a nemzetek feletti, az állami szuverenitás kereteit meghaladó (és azokat veszélyeztető) kihívást, az EU eredetileg éppen védőburkot kívánt létrehozni a fejlett európai országokat is érő kihívással, a világgazdaság amerikai és japán pólusaival és a teljes multinacionalizálódással szemben. Ez nem változtat azon, hogy ugyanazokat a veszélyeket – amelyeket a fejlett nyugat-európai államok éreznek a náluk is fejlettebb gazdaságok árnyékában – számunkra, éppen ezek az önmagukat megvédeni kívánó országok közvetíthetik. A ha-



tárok kinyitása, az országok közötti távolságokat lerövidítő kapcsolatok megszüntetik/lecsökkentik a nemzetgazdaságok közötti komparativitást, és felerősítik az abszolút előnyök érvényre jutását. Magyarország nem tud változtatni azon, hogy a globális kihívás számára adottság, amelyhez alkalmazkodnia kell. Nem ennyire egyértelmű azonban, hogy minden esetben számunkra is azok-e a legfontosabb tennivalók, amelyeket Nyugat-Európa a maga szempontjából a legfontosabbnak ítél. Esetenként a saját pozíciókat, alkuerőnket éppen addig van módunk javítani, amíg nem kötelezőek számunkra az EU szabályai. A továbbiakban néhány olyan problémakörre (liberalizáció, tranzitforgalom, az állam szerepe) térünk ki a hazai helyzettel kapcsolatban, amelyek alapos, saját szempontú mérlegelést igényelnek, esetenként a készen nyújtott receptek elvetését is beleértve.

## A hazai helyzet

A magyarországi kiinduló helyzetet meghatározó elemeket három csoportba célszerű sorolni. Egy részük igen hosszú idő óta fennálló, lényegében változatlan adottság. Főleg természeti, de esetenként társadalmi adottságok is ide sorolhatók, olyan tényezők, amelyek fennmaradásával a jövőben is számolni kell. Egy másik csoportot képeznek azok az örökségek, amelyek a fejlettségben való elmaradásra vezethetők vissza: ezekben a kérdésekben problémáink hasonlóak az EU fejletlenebb tagországainak gondjaihoz. Végül, egy harmadik csoportba olyan örökségeket sorolhatunk, amelyek kifejezetten az elmúlt negyven év államszocialista fejlődéséhez kötődnek: ezekben a gondokban csak a többi közép- és kelet-európai ország osztozik velünk.

## Adottságok

Az infrastruktúra ágazatai közül elsősorban a vízgazdálkodás (és az itt nem tárgyalt energiagazdálkodás) kötődik közvetlenül a természeti adottságokhoz, de természetesen a közlekedés és a turizmus esetében is meghatározó szerep jut az ilyen feltételeknek. A vízgazdálkodásban Magyarország medence jellege miatt a felszíni vizek 95 százaléka a határokon kívülről érkezik. Az ország 44 százaléka ármentesített, e terület védelme 700 települést és 2,5 millió embert érint közvetlenül. Adottság továbbá az évi  $58 \text{ km}^3$  csapadék és a kétszerennyi belépő felszíni víz, illetve az évi  $52 \text{ km}^3$  párolgás és  $120 \text{ km}^3$  kilépő felszíni víz. A hasznosítható felszíni vízkészlet évi  $36 \text{ km}^3$ . Idegenforgalmunk és közlekedésünk közös adottsága az ország fekvéséből eredő nagy átutazó forgalom és a belső településhálózati/kulturális változatosság.

A fentiek mellett ugyancsak meghatározó adottságként kell számolni további, igen lassan megváltoztatható tényezőkkel is, amelyek azonban az elmúlt 100–200 évben alakultak ki és *akkori* fejlettségünket és tevékenységünket tükrözik vissza. Ilyen a múlt századi vízszabályozások révén kialakított struktúra, a közlekedéshálózat kiépítésével létrehozott (és más körülmények által tovább erősített) centrális térszerkezet, s az ezek nyomán kialakult közlekedési szokások, közlekedési kultúra. A hírközlésben a kulturális hagyományok közé sorolhatjuk a fejlett EU-országokhoz képest alig fele-harmada levélforgalomnak megfelelő levelezési kultúrát (ami egyébként hasonló az EU kevésbé fejlett országaiéhoz).

## Örökségek

Magyarország fejlettsége néhány ellátási mutató segítségével viszonyítható az EU országaihoz. Az 1. számú táblázat azt mutatja, hogy például csatornázási vagy távbeszélő-ellátottságban jelentős az elmaradásunk még az EU kevésbé fejlett országaihoz képest is. Ugyanakkor más mutatók alapján infrastrukturális ellátottságunk arányos az ország fejlettségével, sőt egyes mennyiségi mutatókban még fejlettebbnek is tekinthető az EU-átlagnál.

1. sz. táblázat

### MAGYARORSZÁG ÉS AZ EU-ORSZÁGOK INFRASTRUKTURÁLIS ELLÁTOTTSÁGA

|                                       | Fejlett tagállamok <sup>1</sup> | Kevésbé fejlett tagállamok <sup>2</sup> | Magyarország        |
|---------------------------------------|---------------------------------|---|---------------------|
| Közüzemi vízellátás                   | 98%                             | 94%                                     | 89%                 |
| Csatornázottság                       | 94%                             | 79%                                     | 44%                 |
| Tisztított szennyvíz                  | 80%                             | 53%                                     | 36%                 |
| Nem tisztított szennyvíz <sup>3</sup> | 28%                             | 58%                                     | 80%                 |
| Távbeszélő-ellátottság                | 50 fővonal/100 fő               | 40 fővonal/100 fő                       | 20,9 fővonal/100 fő |
| Vasútvonal <sup>4</sup>               | 0,44                            | 0,30                                    | 0,74                |
| Villamosított vasútvonal <sup>4</sup> | 0,20                            | 0,12                                    | 0,21                |
| Kétvágányú vasútvonal <sup>4</sup>    | 0,19                            | 0,07                                    | 0,11                |

Forrás: KSH és EU-statisztikák.

Magyarázatok:

<sup>1</sup> Németország, Franciaország, Nagy-Britannia, Hollandia, Belgium, Luxemburg, Dánia, Svédország, Finnország, Ausztria

<sup>2</sup> Spanyolország, Portugália, Olaszország, Írország, Görögország

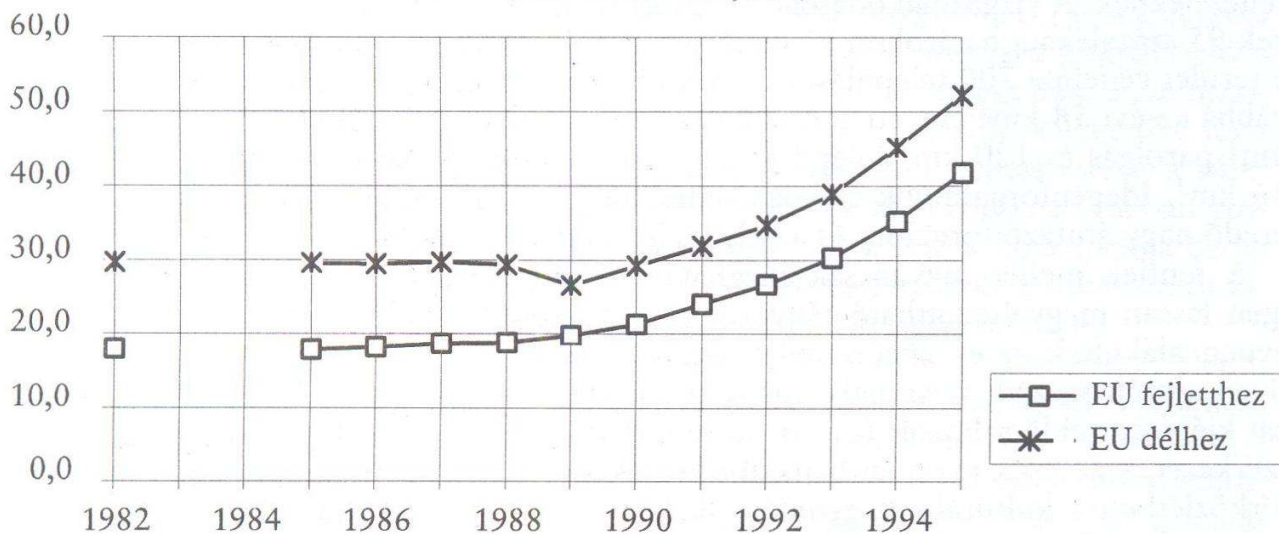
<sup>3</sup> a teljes vízellátás százalékában

<sup>4</sup> km/1000 lakos

1. sz. ábra

### A MAGYAR TÁVBESZÉLŐ-ELLÁTOTTSÁG AZ EU-HOZ KÉPEST

(százalékban kifejezve)



Forrás: KSH és EU-statisztikák.

Érdemes külön felhívni a figyelmet arra, hogy a távbeszélő-ellátottságban meglévő mai jelentős alapszolgáltatási elmaradás már egy igen dinamikus hatéves hazai fejlődési periódus utáni állapot. Az 1. számú ábra érzékelteti, hogy ezalatt a déli EU-országok 30 százalékanak megfelelő ellátottsági szintről küzdöttük fel magunkat a jelenlegi, 50 százalékot meghaladó szintre.

A mennyiségi jellegű ellátottsági mutatók összehasonlítása részben magyarázatot ad azokra a panaszokra, amelyeket az egyes ágazatok mint minőségi problémákat fogalmaznak meg. Először, az elmúlt fél évszázadban általános volt a *fenntartás elhanyagolása*, az örökölt problémák jelentős része is erre vezethető vissza. Másodszor, mind a mennyiségi, mind a minőségi fejlesztéseket a nálunk *fejlettebb országok elért eredményeihez* hasonlítjuk, és az elmaradást ehhez képest éljük meg, nem a saját lehetőségeinkhez képest. Végül, ahogy a fenntartásban, úgy a fejlesztésben is mindvégig érvényesült egy *központosító-mérlegelő politikai szempontrendszer*, amely az adott és *rendelkezésre álló* összegek esetében is eltérítette a kiadásokat az optimális allokációtól. Egyes infrastruktúra alágazatok (távbeszélő, határátkelőhelyek) egészükben szenvedő alanyai voltak ennek a megkülönböztetésnek, más esetekben elsősorban az ágazaton belül érvényesült a hibás allokáció (közlekedés, vízgazdálkodás).

Az infrastruktúra-kutatás keretében elkészített ágazati tanulmány (Ruppert László tanulmánya, lásd Nádas és szerzőtársai, 1997.) szerint a közúti infrastruktúra területén az autópályák kis száma, a főútvonalak csekély kapacitása, a településeket elkerülő szakaszok hiánya, az elégtelen határátkelő-kapacitás, a sok biztosítatlan útátjáró, a lakott területeken a burkolt utak alacsony aránya az ágazat által megnevezett legnagyobb gond. A 99 százalékban burkolt országos közutak 18 százaléka „nem megfelelő”, 28 százaléka „tűrhető” és 39 százaléka „rossz” minősítést kapott. A személygépkocsik és a buszok átlagos életkora meghaladja a 11, a tehergépkocsiké pedig a 10 évet. (A szocialista gyártmányúak már előállításuk idején is elavultak voltak.) A vasúti infrastruktúra több mutatójában (60 kilogramm/folyóméter sínfelépítmény aránya, vegyes funkciójú állomások aránya stb.) nem elég korszerű. Ennél is átfogóbb probléma a fenntartás elmaradása, a pályák korlátozott használhatósága. Előregedett a mozdonypark és elmaradt a korszerűsítése, kicsi a motorvonatok aránya, nincs meg az áramnem-váltás lehetősége, a vagonok zöme gépi rakodásra alkalmatlan. A járműpark elhanyagolt, a tisztítás télen szünetel. A kombinált közlekedés termináljain gondot okoz a speciális kocsik kis száma és az, hogy a közúti járműpark jelentős része nem daruzható. A daruk zöme előregedett. A raktárhálózat mennyiségi többletet, minőségi paramétereit (hozzáférési sebesség, színvonal stb.) lemaradást mutatnak. A hajózási szakma szerint a magyarországi Duna-szakasz nem felel meg az európai vízi utakkal szemben támasztott követelményeknek, elégtelen a hazai folyók szárazföldi kapcsolatrendszere. A belvízi hajózás hajóparkjának egyharmada nullára íródott le, és 2000-re ez az arány elérheti a kétharmadot. A távközlésben jelentős hosszúságban, de alacsony műszaki színvonalon és nem egységesíthető módon épült ki a kábeltévé-hálózat.

Itt is szót kell ejteni a hosszú távon fennmaradó adottságoknál már említett központosított, Budapest-centrikus magyar közlekedési hálózatról és az ebből levezethető problémákról, amelyek alapvetően érintik a közúti és a vasúti hálózat jelenlegi fejlesztéseit is, és torzítják a problémaérzékelést, a felmerülő prioritások eldöntését. Örökségünket képezik a nem térbeli, hanem intézményi jellegű struktúrák is, ilyen a légi közlekedés és a hajózás felépítése.

## Változások 1990 után

1990 után Magyarországon megindult a felzárkózás a távbeszélő-ellátottságban. A mobiltelefon részben helyettesíteni kezdi a hiányzó alapellátást: a magyar fejlődési ütem a fejlett EU-országokénak kétszerese, elmaradásunk velük szemben már csak mintegy két év. A fejletlenebb EU-országok mobiltelefon-ellátottságát már 1994-ben elértük és azóta meghaladtuk. A mobiltelefonon folytatott távbeszélő-forgalom háromszorosa az EU-átlagnak. Az adatállomások fejlődési üteme tekintetében együtt haladunk Európával: számuk itt is, ott is évente megduplázódik. Elmaradásunk az EU fejlett országaihoz képest öt, a fejletlenebbekhez képest négy évre tehető.

Örökölt elmaradottsággal jellemezhető fontos alaphálózatunk a csatornázás is. Itt a fejlődés kevésbé látványos, az elvárt szolgáltatási szint meghaladja mind a költségvetés, mind a fogyasztók anyagi lehetőségeit. Az idegenforgalmat sújtja a belföldi és szomszédos országokbeli fizetőképes kereslet hanyatlása. A közlekedési ágazat egészét tekintve a gazdaság struktúráinak megváltozása, egyes iparágak leépülése és a vállalatok átalakulása következtében a szállítás volumene és a gazdaság szállítási igényessége csökkent. Ugyanakkor a magyar közúti fuvarozók minőségi tényezők (és kemény ellenérdekek) miatt fokozatosan kiszorulnak a nyugati piacokról. A szocialista országok belvízi hajózása az állami monopolvállalatok jelentős központi támogatásával működött. A támogatás megszűnése az ágazat teljes összeomlását hozta. A belföldi és nemzetközi kombinált szállítás teljesítménye Nyugat-Európában tíz év alatt több, mint két és félszeresére nőtt. Eközben a MÁV konténerszállítási teljesítménye 1988 óta a harmadára csökkent. A kamionok vasúti szállítása dinamikusan nőtt, de vízi szállításuk gazdaságossági okok miatt megszűnt. A városi közlekedésben a kilencvenes években a tömegközlekedéssel való területi ellátottság, a szállított utasok száma és az ellátás színvonala egyaránt csökkent. Fokozatosan romlik a tömegközlekedés/egyéni közlekedés aránya, bár a tömegközlekedés részesedése még mindig magasabb, mint a fejlett országokban.

## Megoldandó problémák

### *Az állam szerepe*

Az állam (és az önkormányzatok) infrastruktúra-fejlesztő szerepével kapcsolatos kérdések több szempont szerint is megközelíthetők. Itt az állam szerepével kapcsolatban felmerült jogi-intézményi kérdéseket, illetve a továbbra sem megoldott hatásköri problémákat foglaljuk össze. Az állam szerepkörét két irányból éri kihívás: egyrészt a magánszféra, illetve az önkormányzatok vesznek át tőle feladatokat, másrészt az EU-ban a Közösség von magához korábbi állami kompetenciákat.<sup>2</sup>

A távközlés esetében a magyar kormányt gyors egymásutánban érte nyomás előbb a koncesszió irányában (amelynek eleget is tett), és most az EU-követelményeknek megfelelően a piac teljes liberalizációjával kapcsolatban. A távközlési jogharmonizációs munkaprogram azonban ellentmondásba került az állam által megkötött és

<sup>2</sup> Teljes liberalizáció esetében az állam véglegesen lemond bizonyos jogairól, míg koncessziós szerződések keretében hosszú távon fenntartott jogait ideiglenesen ruházza át a vele szerződőkre.

2002-ig érvényes koncessziós szerződésekkel. A többi ágazatban a koncessziós szerződésekkel inkább a rentabilitás határán való egyensúlyozás a probléma: az államnak engedményt (garanciát, területet, kedvezményt) kell adnia ahhoz, hogy a koncesszió létrejöjjön. De az is kérdés, hogy az engedmények után érdemes-e ennél a konstrukciónál maradni, a nem rentábilisnak bizonyuló beruházás megépítésére vonatkozó szándékot fenn kell-e tartani (például autópályák, metro esetében).

A másik jelentős állami feladatkör (a vállalkozásba adható infrastruktúra feladataitól való megszabadulás után) a nem vállalkozói logika szerint működő, kísérő feladatok ellátása. A távközlés esetében ez a piacsabályozási feladatok mellett a környezetvédelmi, fogyasztóvédelmi, nemzetbiztonsági és a szociális (a szolgáltatásból kimaradók védelme) kérdéseket öleli fel. Lényegében ugyanezek a feladatok jelennek meg a többi ágazatban is. Általános probléma, hogy a helyi szolgáltatásoknál a működtetés is támogatásra szorulhat (helyi tömegközlekedés, helyi távközlés, vízellátás stb.). Ezzel szemben az országos rendszerek működtetése rentábilis, a nagy beruházásigényű létesítés és fejlesztés költségeit az igénybevevők nem mindig képesek viselni. Átfogó probléma a korábban felhalmozódott adósságok (MÁV adósságcsökkentés, állami konszolidáció) kezelése, lehetőleg úgy, hogy az eljárás ne ösztönözzön további pazarló gazdálkodásra.

Meg kell még említeni bizonyos jogkörök várható nemzetek feletti, Uniós szintre csúszását, amire Magyarországnak is fel kell készülni. A légi közlekedésben a Közösség a viteldíjak, a piaci jelenlét, a kapacitásfeleslegek és a társaságok bejegyzésének ellenőrzésén keresztül kívánja a piacfelügyeletet saját hatáskörbe vonni. Hasonló módon befolyásolható a többi fuvarpiac is. EU-célkitűzés a műszaki szabványok egységesítése, amely minden ágazatot érint, ám nem egyforma hatással lesz a fejlett és a kevésbé fejlett országok versenyképességére.

## *A liberalizáció problémái*

A liberalizációs nyomás a távközlésben és a légi közlekedésben a legerősebb, ami az EU számára is nagy kihívást jelent. Ezt a kérdést a legfejlettebb országok is nagyon óvatosan kezelik. A *távközlésben* az Európai Unió célkitűzése szerint 1998-ig bevezetik a teljes belső liberalizációt. Az EU-országok számára is megoldatlan és nagy gondot jelent a globális mobilszolgáltatók kezelése. Magyarországon a távközlésben az állam kivonulása sokkal korábban bekövetkezett, mint az EU fejlett országaiban. A harmincszázalékos állami tulajdonarány a déli EU-országok gyakorlatához áll közel, amelyek viszont a teljes liberalizáció végrehajtására öt év haladékot kaptak. A magyar piacon egyes monopol jogokat a koncessziós szerződések 2002-ig biztosítanak a nyerteseknek. Ebben az értelemben a liberalizációt támadások érik a piacon jelen nem lévő érdekeltségek irányából. Sajátos és megoldatlan hazai liberalizációs kérdés még a különcélú hálózatok megnyitása közforgalmú használatra. Mindent összevetve, a tőkeszegény országok – egyéb stratégiai megfontolásaik ellenére – tőkebevonási okokból belekényszerülnek a távközlés liberalizációjába. A tőkeerősebb európai országok a lépést igyekeznek halogatni, remélve, hogy közben képesek jobban felkészülni a tengerentúli társaságokkal való versenyre. A kelet-európai térség kísérleti/gyakorló-terep szerepét is betölti az EU számára: a társult országok részéről az EU hamarabb követeli a teljes liberalizációt, mint saját perifériáitól.

A légi közlekedésben a helyzet sok tekintetben hasonló. Az Egyesült Államok 1978 óta meghirdette a teljes deregulációt. Ennek következménye a lefelé tartó tarifspirál, a kisebb és kevésbé tőkeerős társaságok csődje, felvásárlása. Az EU 1993-ban óvatos deregulációt hirdetett meg, pillérei a liberalizáció és a harmonizáció mellett az összehangolt infrastruktúra-fejlesztés és külső kapcsolatok (például az USA által szorgalmazott kétoldalú „nyitott égbolt” egyezmények) elveinek egyeztetése. Az EU közösségi ellenőrzést kíván gyakorolni a viteldíjak, a piaci jelenlét, a kapacitások és a társaságok bejegyzése felett. Magyarországon a Malév Rt. részleges privatizációja ellenére az állam tulajdonosi, hatósági és vállalkozói pozíciókat birtokol, s monopol jogokkal rendelkezik. Az EU-normák egyoldalú és gyors átvétele az ágazati szakértők szerint a magyar légitársaságok megnyitását jelentené külföldi társaságok számára, anélkül, hogy magyar légitársaságok azonos előnyhöz jutnának a Közösségben. A piacok mihamarabbi teljes és kölcsönös megnyitásához EU-érdekek fűződnek, a magyar érdekek viszont aszimmetria kialakítása és a liberalizáció lassítása felé mutatnak.

A belvízi hajózásban a rajnai és a dunai hajózással kapcsolatos egyezmények feltűnő és egyoldalú aszimmetriája eleve megakadályozza a magyar hajópark részvételét a rajnai hajózásban. A közúti áruszállítási szektor a Hungarocamion kivételével privatizált. A vasutak egyelőre nemzeti keretek között működnek Nyugat-Európában is, belföldön monopolhelyzetet élvezve. A nemzetközi vasúti forgalom liberalizálása a magasabb technológiai szinten lévő és tőkeerősebb vasutaknak kedvez, ezt nincs okunk sürgetni.

## Finanszírozás

Az infrastruktúra valamennyi ágazatára rányomja bélyegét a finanszírozási lehetőségek szűkössége és a tőkebevonás lehetőségeinek keresése. A távközlésben a helyi bevételek nem fedezik a helyi költségeket, országos szinten azonban meglenne a keresztfinanszírozás lehetősége. Ugyancsak a költségfedezet kérdése merül fel a helyi (városi) tömegközlekedés esetében. A fővárosi tömegközlekedés teljes költségeinek csupán 40 százalékát fedezik a menetdíjbevételek. Az állam és az önkormányzat nem tudja fenntartani a támogatás ilyen (nemzetközi összehasonlításban egyébként nem kiemelkedő) arányát.

## Térbeli koncentráció és a szállítások szervezése

A magyar közlekedési hálózat kiépülésének elmúlt másfél évszázadát végigkísérte a fővároscentrikus szerkezet erősödése. A gyökerek még a Béccsel szembeni ellensúly kialakítására, Budapest szerepének és jelentőségének tudatos erősítésére nyúlnak vissza, majd mindkét világháború után a helyzet és a politikai akarat is tovább növelte a centralizációt. Olyan ágazatokban, ahol a magyar piac egésze Budapestről ragadható meg, a külfölddel való kapcsolat a fővároson keresztül jön létre, és a privatizáció során viszonylag egyszerűen monopolhelyzetbe kerülhet az, aki megszerez néhány térbeli kulcspozíciót. Részben ezzel függ össze például az idegenforgalom területi koncentrációja. A gazdaságra gyakorolt hatásokon túl, a közlekedési hálózat

alakulásában és a forgalom lebonyolításában is súlyos zavarokat okoz az egyközpontú főhálózat és az, hogy a jelenlegi fejlesztések (autópálya-hálózat építése, vasúti fejlesztések) is ugyanezt a szerkezetet erősítik meg. Ez a hálózati szerkezet hozzájárul ahhoz, hogy az áruforgalom is koncentrált.

Általános tendenciaként említettük, hogy a világ fejlett országaiban a jól szervezett cégek termeléssel össze nem függő feladataik egy részét logisztikai központokba telepítik. Kérdés, hogy Magyarország e korszerű rendszerre felkészületlen ipara és kereskedelme ellenére logisztikai szolgáltató központok kialakításával meg tudná-e teremteni a világkereskedelemben való bekapcsolódás feltételeit. A fejlett országokban a vállalati és a vállalaton kívüli logisztika egymással szerves összhangban fejlődött. A raktári készletek a termelői helyett előbb a fogyasztási piac közelébe, értékesítő, kereskedelmi vállalatok kezelésébe kerültek, majd innen koncentráálódtak egy közbenső pontra, nagy ellátó-elosztó raktárakba, ahol tovább bővült e központok kiegészítő árukezelő/szolgáltató funkciója. Az e logisztikai pontokon tárolt, növekvő arányú félkész termék készletek szoros összhangban vannak a gyártási folyamatokban végbemenő posztindusztriális változásokkal, a rendelésre készülő egyedi tömegtermeléssel. E folyamattal összhangban Amszterdamban, Barcelonában, Bécsben, Bolognában, Brémában, Dortmundban, Londonban, Párizsban, Veronában logisztikai központok alakultak ki, ám túlzásnak tűnik, hogy Magyarországon a termelési összefüggések elemzése nélkül egyszerre tíz logisztikai központ került kijelölésre. Ez a bő választék inkább spontán és széttagolt fejlesztésnek nyithat teret, mintsem egy tervszerű és koncepcionális térszerkezet-alakításnak. Éppen azt a feladatot nem tölti be, hogy arra a két pontra (Székesfehérvár és Szolnok) irányítsa a figyelmet, ahol a fővárosi túlsúlyt legalább némileg enyhíteni lehet, és ahol megteremthető lenne e logisztikai-szervezési váltásnak a közlekedéshálózati háttere is.

## Tranzit

A tranzitszállítások kérdésköre nagyon szorosan összefügg a térszerkezet és a közlekedési főhálózatok kapcsolatával. A magyar közlekedéspolitikai célként jelöli meg az európai fő szállítási folyosók hazai szakaszának vonzóvá tételét és egyértelműnek tekinti, hogy a növekvő tranzitforgalom nem egyszerűen a közlekedésben dolgozóknak, hanem az ország egészének is érdeke.

Az *idegenforgalom* az országon átutazók nagy számát adottságként kezeli, és a potenciális vendégek itt-tartását, az eltöltött vendégnapok számának növelését igyekszik elérni. Az *áruszállítás* esetében a hasonló logika az átmenő áruval helyben történő manipuláció növelését célozhatja meg. Erre különböző csomópontokon (átrakó, elosztó csomópontok, logisztikai szolgáltató pontok) nyílik lehetőség. Ilyenek kialakulhatnak egyes határátkelők közelében; az ország belsejében pedig ott célszerű ilyen csomópontot létrehozni, ahol az a térszerkezet szempontjából is előnyös, és ahol az árumozgatáshoz szükséges tér és energia más funkciók zavarása nélkül biztosítható. Valódi előnyt az ország számára a tranzitnak az a része jelent, amelyre hazai tevékenység épül, s amely tulajdonképpen megszűnik tranzit lenni. Ebben az esetben a korábbi tranzitra mint nyersanyagforrásra települ rá az ipari vagy szolgáltató tevékenység. Ezen túlmenően azonban a tranzit növekedése egyáltalán nem tekinthető helyes célkitűzésnek.

A Rajna–Majna–Duna csatornával kialakított 3500 kilométeres tranzit vízi út elvben felveti a *hajózáshoz* kapcsolódó járulékos szolgáltatások lehetőségét. Az azonban nem várható, hogy ez hazai hajózási bázis nélkül, csupán a nemzetközi hajózásra összpontosítva rentábilisan működtethető lenne. Maga a tranzitfuvar – a nemzetközi vizek ingyenes használata miatt – nem kecs eget haszonnal, ellenkezőleg, igen költséges és jelentős kötelezettségeket ró az országra. A *vasút* esetében más a helyzet, itt a tranzitáru szállítása jövedelmező, és egy meglévő, és mindenképpen fenntartandó és korszerűsítendő infrastruktúra-hálózat terheinek elosztásához segít hozzá. A kiépített vasúti hálózaton célszerű minél nagyobb részt elszállítani a közutakat terhelő áruforgalomból is (közvetlenül, illetve kombinált fuvarozással). A *közúti tranzit* léte részben adottság, ennyiben számolni kell vele. A kamionok forgalma azonban sem gazdaságossági, sem környezeti szempontból nem kívánatos. Az elkerülhetetlen tranzitot célszerű az országon úgy átbocsátani, hogy az a lehető legkevesebb zavaró hatással járjon. A személyforgalommal kapcsolatos az a várakozás, hogy az potenciálisan turizmussá változtatható. Ennél megalapozottabbnak tűnik az a törekvés, hogy akik átutazni kényszerülnek, az idegenforgalmi szempontból értékes térségek érintése nélkül hagyják el az országot. Hosszú távon az átutazó forgalomtól megvédett térségek idegenforgalmi vonzása nő, és ez nagyobb előny, mint amelyet sokan a tranzitutasok odairányításától várnak.<sup>3</sup>

### *Stratégia és koncepciók hiánya*

A magyar közlekedéshálózat alakulását végigkíséri az a kedvezőtlen sajátosság, hogy a spontán folyamatok felismerése késik, és a tudatos fejlesztési stratégiák nem képesek a létező igényekre támaszkodni. Korábban ez jellemezte a közforgalmú *kikötőhálózat* kiépítésével kapcsolatos kudarcot: mire az elképzelések kialakultak, a főbb szállítók kényszerűen létrehozták a maguk egycélú kikötőit és nem voltak hajlandók finanszírozni a közcélú, de számukra immár felesleges kikötőhálózat építését. Hasonló veszély fenyegeti jelenleg a *kombinált szállítás* csomópontjait: számos nagyforgalmú terminál spontán módon vagy külső érdekből, rendszer nélkül alakult ki, ezért területileg nem bővíthető és nem képes egy konzisztens hálózat alapjává válni. Ugyanez figyelhető meg a hírközlési *adathálózatok* esetében. A nagy felhasználók saját adatátviteli hálózatot üzemeltetnek, s ez késlelteti a nyilvános és olcsó hálózat létrejöttét. A *távközlésben* nem magánfelhasználók, hanem állami felhasználók hozták létre a korábbi időszakban jelentős K-vonal hálózatát, ennek is nehéz utólag megkeresni a szerepét a közcélú használatban.

Az *idegenforgalomban* is jellemző, hogy nincs olyan átfogó stratégia, amely a szabadidő-kultúra–belföldi turizmus–nemzetközi turizmus teljes vertikumával foglalkozna. Ehelyett mindenki külön-külön szeretne lecsapni a nyereségesnek látszó, rövid távú lehetőségekre. A *légi közlekedésben* hiányzik az egységes stratégia a hatóság, a légitársaságok és a repülőterek szerepéről. Nem történt meg az előnyök és a hátrá-

<sup>3</sup> A közúti tranzit zavarmentes átbocsátása azt igényli, hogy gyorsforgalmi utak tegyék lehetővé az országon való áthaladást a főváros és a Balaton (és más lakó- és üdülőhelyek) térségének az elkerülésével. Ez a cél jól összhangba hozható a logisztikai műveleteknek a fővárost tehermentesítő, Budapest térségétől délre történő eltolásával és két logisztikai központ Székesfehérvár és Szolnok térségében történő létrehozásával, illetve a közöttük húzódó tengely és dunai átkelés kiépítésével.



nyok több szempontú összehasonlítása olyan kérdésekben, mint a nemzeti légitársaság léte, Ferihegy szerepe, az EU, illetve az USA által kínált lehetőségek és partnerpozíciók közötti mérlegelés. Stratégiai döntések helyett pillanatnyi piaci eshetőségeken múlik a gépbeszerzés, a charter-járatok és a menetrend viszonya, késik a regionális útvonalhálózat kiépítése. A stratégiai koncepció hiányával jellemezhető a közúti és a vasúti közlekedés fejlesztésének számos olyan kérdése, amelyeket külön tárgyaltunk (térbeli struktúra, logisztika, tranzit, az állam szerepe, liberalizáció).

## Intézmények

A fenti problémák egy újabb vetületét jelenti az, hogy a gondok jelentős része intézményi jellegű hiányosságokra vezethető vissza. Az egyik jellegzetes intézményi változást a korábban összevont funkciók szervezeti széttagolása jelenti. Ez szinte minden infrastrukturális ágazatot érintett, ám a változások jellege és a hozzá fűződő értékelések nagyon különbözőek. A változások kényszerét időben felismerő ágazatok igyekeztek a saját kezükbe venni az átszervezést és így azt nem elszenvedték hanem irányították.

A *hírközlésben* megtörtént a távközlés, a műsorszórás és a posta szervezeti különválasztása, ami megfelel az európai trendeknek. A távközlés minden ágában megjelent a magántulajdon, a műsorszórás privatizációja azonban halasztást szenvedett. Az EU-országokban is az állam a posta százszázalékos tulajdonosa, amelynek működési formája részvénytársaság. A Magyar Posta az ezredfordulóig fokozatosan 1500 kisforgalmú postahivatalt kíván postamesterségekbe összevonni. Ez is megfelel az EU-tendenciáknak, ahol viszont a folyamatot a házhoz kézbesítés teljes körűvé tétele ellensúlyozza. A *vasúti közlekedésben* szervezetenként szétvált a vasúti infrastruktúra és a kereskedő vasút, ám az infrastruktúra igazgatását és üzemeltetését ellátó funkciók helye még vitatott. A *légi közlekedésben* a Malév és a légiforgalmi irányítás hasonló jellegű szétválása már korábban megtörtént. Elkülönült a katonai és a polgári repülés szervezete is, és az 1995-ös törvénnyel létrejött az önálló, kétszintű polgári légi közlekedés hatósági rendszere. Az állam hatósági, tulajdonosi és vállalkozói szerepének összefonódása még nem szűnt meg, és az sem EU-konform a törvényben, hogy a balesetek és rendkívüli események kivizsgálása nem független a nemzeti légügyi hatóságtól. Folyamatban van a katonai és polgári repülés infrastruktúrájának gyakorlati megosztása is.

A *közúti közlekedésben* az országos közúthálózat üzemeltetését ellátó szervezetek közhasznú társaságokká alakultak át, ami teljesen egyedülálló, és gyakorlati sikerében többen kételkednek. A *vízgazdálkodásban* a szétválasztás a vizek mennyiségi és minőségi felügyeletét tagolta külön főhatósághoz. A statisztikai-számviteli rendszerben 1992 óta a vízgazdálkodás – hasonlóan az európai példákhoz – megszűnt önálló ágazat lenni. Magában az ágazatban spontán szervezeti decentralizáció ment végbe, amelyet a szakmai színvonal visszaesése és a rendelkezésre álló források szétaprózódása kísért. A határon átnyúló vízgyűjtők és vízfolyások térségében hiányoznak az érintett országok által közösen működtetett szervezetek. Az *idegenforgalmat* pedig az intézményi és szervezeti bizonytalanság jellemzi.

Összeállításunkban az infrastruktúra magyarországi helyzetének problémáira, az örökséggel kapcsolatos nehézségeire, a témával foglalkozók dilemmáira összpontosítottuk figyelmünket. Az adott helyzetből kiindulva megfogalmazható fejlesztési stratégia fő elemeit és az EU-csatlakozással összefüggő teendőket egy következő cikkünkben tekintjük át.

## IRODALOM

---

- Chikán Attila–Doros Béla–Gelei Andrea–Kósa Zsuzsanna–Lengyel Márton–Némon Zoltán–Sallai Gyula–Schmideg Iván–Varga Miklós–Zsirai István: Infrastruktúra és szolgáltatásai III. Európai Tükör, Műhelytanulmányok, 1997.11. szám.
- Ehrlich Éva–Csiba József–Fehér László–Jánosi Imre–Lovas József–Maizl Erik–Polgár László–Preislerné Cserhalmi Dóra–Ritoók Pál: Infrastruktúra és Szolgáltatásai I., Európai Tükör, Műhelytanulmányok, 1997.9. szám.
- Marchetti, Cesare: The dynamic nature of European transport during the past 50 years and the next 20 years. International Institute for Applied Systems Analysis. Laxenburg, Austria. 1987.
- Nádas Péter–Ruppert László–Tóth Károly–Verbóczy János–Zsirai István: Infrastruktúra és Szolgáltatásai II., Európai Tükör, Műhelytanulmányok, 1997.10. szám.
- Nakicenovic, Nebojsa: Dynamics of Change and Long Waves. Proceedings. International Institute for Applied Systems Analysis. Laxenburg, Austria. 1987.

*Tamás Fleischer*

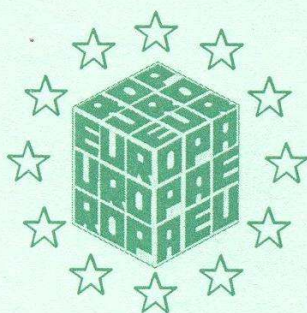
### *European Integration and the Infrastructure of Hungary Situational analysis*

Looking at the infrastructure of Hungary, accession to the European Union should be seen as a part of a long-term modernisation process rather than a single administrative act. Consequently, a situational analysis should be focused not only on the current state but should simultaneously examine past decades of development and the present. Hungary's infrastructure should be compared to trends in neighbouring countries as well as other states of Europe and the world. The analysis concentrates on the course of development in industrial countries and expected, through as yet uncertain, future possibilities brought by European cooperation. When assessing the current Hungarian situation and strategies to be followed the emphasis is not on formal compliance with EU directives but on a consistent national strategy and consequent action.

# 1

AZ EGYSÉGES EURÓPÁÉRT TÁRSASÁG  
INTEGRÁCIÓS TÁRSASÁG FOLYÓIRATA

A kormányzati Kommunikációs  
Stratégia által finanszírozva



A MEGOLDÁS

A SZÁM SZERZŐI

Fleischer Tamás  
MTA Világgazdasági Kutató Intézet

Hrubos Ildikó  
Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem

Kapás Judit  
Kossuth Lajos Tudományegyetem, Közgazdasági  
és Üzleti Tudományok Intézete, Debrecen

Kővári György  
Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem

G. Peter Lauter  
Department of International Business School  
of Business and Public Administration  
The George Washington University,  
Washington D.C.

Meinhard Miegel  
Institut für Wirtschaft und Gesellschaft Bonn

Pete Péter  
MTA Közgazdaságtudományi Intézet

Rácz Margit  
MTA Világgazdasági Kutató Intézet

# EURÓPA FÓRUM

B U D A P E S T

## TANÁCSADÓ TESTÜLET

Bauer Tamás  
Bihari István  
Marek Dabrowski  
Gombár Csaba  
Kornai János  
Marc Maresceau  
Mádl Ferenc  
Margarita M. Makszimova  
György von O'sváth  
Palánkai Tibor  
John Pinder  
Françoise de la Serre  
Szelényi István

## SZERKESZTŐSÉG

Balázs Péter *főszerkesztő*  
Meisel V. Sándor *főszerkesztő-helyettes*  
Mohácsi Kálmán *főszerkesztő-helyettes*  
Király Miklós *gazdasági jog*  
Kővári György *humángazdaság*  
Németh Anita *nemzetközi gazdasági jog*  
Vajda Ágnes *szociológia*  
Garai Péter *tördelés*

A szerkesztőség címe: 1088 Budapest, Múzeum u. 17.  
Telefon: 138-2300, 138-2460  
Telefax: (36-1) 118-3040  
Felelős kiadó: Balázs Péter  
Előfizetési díj egy évre: 2000,- Ft  
Előfizethető: az Európa Fórum szerkesztőségében  
1088 Budapest, Múzeum u. 17.  
Előfizetési ügyek: 138-24-60  
Munkanapokon 10 órától 12 óráig  
Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.  
Készült a RO-LA Kft. nyomdájában  
Tel./Fax: 06-28-483-118  
Nyomdavezető: Rósavölgyi Sándor  
ISSN 1215-4504

JOG

POLITIKA

GAZDASÁG

---

# EURÓPA

---

# FÓRUM

B U D A P E S T  
GAZDASÁG POLITIKA JOG

VIII. évfolyam 1. szám

1998/1

A tartalomból:

Németország integrációs érdekeinek változása

---

A magyarországi infrastruktúra  
és az európai csatlakozás

---

Hogyan tovább, jóléti állam?

---

Interjú Kósáné Kovács Magdával,  
az MSZP ügyvezető alelnökével