

MPRA

Munich Personal RePEc Archive

Infrastructure networks and the competitiveness of the economy

Fleischer, Tamás

2003

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/61162/>
MPRA Paper No. 61162, posted 09 Feb 2015 13:26 UTC

FLEISCHER TAMÁS

AZ INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK ÉS A GAZDASÁG VERSENYKÉPESSÉGE

A **“Gazdasági versenyképesség: helyzetkép és az állami beavatkozás lehetőségei”** című kutatás résztanulmánya

2003. augusztus

A tanulmány a szerzők véleményét tükrözi, azaz nem tekinthető a Pénzügyminisztérium hivatalos álláspontjának.

Szerző: Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
tfleich@vki3.vki.hu

Sorozatszerkesztők: Lelkes Orsolya
Scharle Ágota
*Pénzügyminisztérium
Stratégiai elemző önálló osztály*

A Stratégiai elemző önálló osztály feladata, hogy a pénzügypolitika kiemelt területein a vonatkozó összefüggések feltárásával segítse a döntéshozatalt. Ennek érdekében saját kutatást végez, a meglévő tudományos eredményeket hozzáférhetővé teszi a döntéshozók számára, és elősegíti a kormányzati munkában az igényes kutatási módszerek alkalmazását.

A Kutatási Füzetek sorozat célja a Pénzügyminisztériumban, illetve a Pénzügyminisztérium megrendelésére készült kutatómunkák eredményeinek bemutatása.

Az egyes tanulmányok letölthetők a Pénzügyminisztérium honlapjáról: <http://www.pm.gov.hu> vagy <http://www.penzugyminiszterium.hu>
Nyomatott példányok a Sajtóosztályon rendelhetők (e-mail: sajtofo@pm.gov.hu).

Miniszteri előszó

A Pénzügyminisztérium törekvése, hogy a gazdaságpolitikai döntések a tények ismeretére és igényes szakmai alapokra épüljenek. Ezért indítjuk útjára a kutatási füzetek sorozatot, amelyben a minisztériumban, a közgazdasági kutatóintézetekben, valamint az egyetemeken folyó kutatások eredményeit a kormányzati feladatokhoz kapcsolódó szerkezetben tesszük közzé. Célunk a kormányzati döntéshozatal támogatása, a szakmai körök tájékoztatása, valamint a kutatási műhelyek és az államigazgatás közötti véleménycseré elősegítése.

A kormány egyik legfontosabb gazdaságpolitikai célkitűzése a versenyképesség javítása. Az ehhez kapcsolódó kormányzati feladatok megalapozását szolgálják a minisztérium kutatói által készített, illetve a minisztérium megrendelésére elkészült tanulmányok, amelyek a vállalászási környezet, az infrastruktúra, a külföldi tőkebeáramlás, az innováció, a munkaerőpiac, a társadalmi kirekesztettség és a környezetvédelem területén adnak áttekintést a jelen helyzetről és tárják fel a kormányzati beavatkozás lehetőségeit. A kutatási füzetek első néhány számában ezeket a tanulmányokat tesszük közzé.

A kormányzati munkában számos területen komolyabb reformok előtt állunk. Személy szerint bízom abban, hogy a jelen sorozatnak nem elhanyagolható szerepe lesz a sikeres gazdaságpolitikai lépések kidolgozásában.

dr. László Csaba
pénzügyminiszter

Összefoglaló

Ez a dolgozat azt vizsgálja, hogy a műszaki infrastruktúra hálózatok mennyiben járulhatnak hozzá a magyar gazdaság versenyképességének a javításához. Ebből következőleg nem az a fő kérdésünk, hogy egyik vagy másik hálózat vagy ágazat a saját területén hogyan lehet versenyképesebb, hanem az, hogy mennyiben segítheti elő a gazdaság egészének a jobb versenyképességét.

Makrogazdasági vagy regionális értelemben a *versenyképesség* fogalmát a piaci versenykörülmények között való helytállást hosszú távra megalapozó biztosítékok és előfeltételek összességéként értelmezzük. A versenyképesség gazdasági, társadalmi, intézményi, létesítményi feltételeinek áttekintése felhívta a figyelmet arra, hogy szinte mindegyik összetevőnek hátterét kell képezze egy jó kapcsolatrendszer: mégpedig egy egymással egyensúlyban lévő, együttműködést segítő erős *belső kapcsolatrendszer* és egy kívülről való megközelítést biztosító *külső kapcsolatrendszer*.

A fenti összefüggés ellenére hibás az a megközelítés, amelyik *általában* az infrastruktúra hálózatokat, mint kapcsolatbiztosító elemeket *eleve* versenyképesség javító tényezőnek tekinti. A gazdaság adott szintjének, fő tevékenységi formáinak és a reálisan kitűzhető céloknak megfelelően *különböző időszakokban más és más kapcsolati elemek és szolgáltatási igények válnak kulcskérdéssé* a gazdaság fejlődése számára. Ma mind Európának a gazdaság élvonalához való felzárkózásában, mind Magyarországnak a fejlett országokhoz való felzárkózási folyamatában *kulcsszerepe van a korábbi erőforrás-vezérelt pályáról az innováció-vezérelt pályára történő átállás sebességének és sikerének*. Ebben az elmozdulásban a tapasztalatok szerint azok az ágazatok tudnak sikeresek maradni, amelyek a maguk tevékenységét képesek alapvetően megújítani az infokommunikációs technológia által biztosított legújabb lehetőségek kiaknázásával. Ez igaz a termelés, a szolgáltatás, az intézményrendszer minden szintjére, és természetesen érvényes a hálózati infrastruktúra ágazataira is.

Kétségtelen, hogy a legnagyobb és legközvetlenebb átalakulás magában az infokommunikációs ágazatban játszódik le, vagyis ez az

ágazat egyszerre megújítója önmagának és húzóereje az egész gazdaság átalakulásának. Ebből következően az infokommunikációs infrastruktúrájának ma egészen más a viszonya a gazdaság versenyképességéhez, mint a többi hálózatnak, és nem lehet az összefüggéseket azonos szerkezetben tárgyalni.

Az infokommunikációs ágazat fellendülő és élen járó ágazat, ezért itt (kivételképpen) igaz az, hogy az ágazat saját versenyképességi problémái közvetlenül is kihatnak a nemzetgazdaság egészének a versenyképességére. Elsősorban a hírközlés területének a *szolgáltatókkal és ügyfelekkel* kapcsolatos kérdéseit tekinthetjük ilyen belső ágazati feladatoknak: engedélyezés, piacfelügyelet, hálózati hozzáférés, hálózati kompatibilitás (összekapcsolások), adatkezelés-adatbiztonság, illetve fogyasztóvédelem sorolható fel ebben a körben. Ezek a feladatok lényegében a hírközléspolitikát egészét átfogják és összességükben, mint a korszerű hírközlés feltételrendszere jelentősen befolyásolni képesek a gazdaság versenyképességét.

Az infokommunikációs hálózatok összefüggésének egy második szintjén az ügyfeleknél szélesebb körrel, *a társadalom egészéről* van szó. Ide sorolhatók olyan kérdések, mint a digitális szakadék elkerülése, a szolgáltatásból való kizáródás megakadályozása, az egyetemes szolgáltatások biztosítása, valamint az adatvédelemnek az általános formában történő megközelítése. Végül külön harmadik szintnek tekintjük az infokommunikációnak a többi ágazat saját munkájában való megjelenését, az *infokommunikációs technológiával áthatott ágazatok stratégiáinak* a megfogalmazását. Az utóbbi két szint ugyanakkor tulajdonképpen összefogható az *információs társadalom társadalmi és intézményi vonatkozásaként* is, és nem vitás, hogy az itt elért haladásnak ugyancsak alapvető befolyása van a gazdaság versenyképességére.

Az infokommunikációnak az egyes szektorokban történő érvényrejutása egyben jelzésnek tekinthető abban a vonatkozásban, hogy mely ágazatokban/alágazatokban milyen mértékben indult meg az átalakulás. Ezen kívül a GDP létrehozásában való részvétel, és ennek dinamikája is indikátorként tájékoztatást nyújt az egyes ágazatok közötti eltérések vizsgálatánál.

E szempontokat mérlegelve egyes alágazatok esetében (pl. a belvízi hajózás fejlesztése, a légiforgalmi társaság minden áron való megőrzése, a szénbányászat felfejlesztése, sugaras struktúrában kiépülő autópálya-hálózat-fejlesztés és az erre a hibás struktúrára ráépülő logisztikai köz-

pontok rendszere) úgy tűnik, kimondható, hogy *versenyképességi alapon ezek támogatása nem indokolható*, sem a versenyképesség gazdasági, sem komplex gazdasági, társadalmi és környezeti feltételeinek együttes figyelembevételével.

Vannak olyan műszaki-gazdasági szempontok is, amelyek esetében a hírközlési ágazatban kialakult problémák analógiába hozhatók más hálózatok nehézségeivel. A *konvergencia*, – *a korábban műszaki alapon elkülönült szolgáltatók hasonló szolgáltatások ellátásáért indított versenye* – számos különbség mellett is összevethető a tömegközlekedési piacon kialakuló helyzettel, ahol az utas végül is nem technikai megoldásokra, azaz vasútra, nagybuszra, mikrobuszra, villamosra vagy metróra szeretne szavazatot leadni, hanem inkább szívesen rábízná magát a szövetségben, jól összekapcsolt rendszerben a várost / kistérséget ellátó szolgáltatókra. Azok az akadályok is közösek, amik akadályozzák az összekapcsolás kialakulását: nevezetesen az elért monopol pozíciók védelme – igaz ezt tovább árnyalják esetenként a támogatási rendszerek hibái, amelyek szintén a korábbi pozíció védelmét ösztönzik.

Egy következő észrevételünk rávilágít, hogy egyedül a villamosenergia rendszer esetében szabta meg csatlakozási feltételként az unió, hogy először a visegrádi országok egymás közötti regionális együttműködésben igazolják rendszereik működőképességét. Pedig számos más esetben, így például a légiközlekedési vállalatok, de akár a vasutak és a posták szintjén is érdemes lehetett volna a *regionális stratégiai szövetségeknek* ezt a módját megvizsgálni a versenyképesség javítása érdekében.

Végül néhány ágazat esetében megvizsgáltuk a hazai ellátottság és a GDP alakulása közötti hosszabb távú összefüggést. A rendszerváltás jelentős hullámokat okozott az energia-fogyasztás és a GDP alakulásában is, de az *energiaigényesség szignifikáns javulása* csak 1996-tól jelez valódi változást és a versenyképességre is kihatással kecsegtető trend-változást.

Bevezetés

Jelen vizsgálat célja a *hálózati infrastruktúra* területén lefolytatható tényfeltáró kutatás megindítása, amely alkalmas az állam szerepének átgondolására, majd később konkrét intézkedések megalapozására.

A versenyképesség értelmezése

A versenyképesség fogalmát gyakran használják, miközben a közgazdasági szakirodalomban nincs rá egységes definíció. Gyakran tautológiaként jelenik meg ('a jól működő, fejlett gazdaság versenyképes').

Bár a versenyképesség eredetileg elsősorban mikroökonómiai fogalom, az utóbbi időben gyakran megkísérlik kiterjeszteni a „regionális versenyképesség” vagy az „ország (gazdasági) versenyképessége” értelmében.

Az eredeti értelemben vett versenyképesség *indikátorának* egy-egy vállalatnak, vállalatcsoportnak a piaci értékesítésben elért világpiacon pozícióját, annak változását szokták tekinteni. Maga a versenyképesség ennél több, és tulajdonképpen mindazon tényezők összessége ide sorolható, amelyek mintegy *garanciáját, biztosítékát képezik annak, hogy a piaci értékesítési részarány javulhasson, vagy jó kiindulás esetén e részarány legalább megőrizhető legyen, ne romoljon.*

A versenyképesség javításának - Török Ádám (2003) nyomán - célszerű megkülönböztetni a *kínálati* típusú jellemzőit, amelyek tehát a termelő-szolgáltató által felkínált javak mennyiségével, minőségével és költségeivel hozhatók kapcsolatba; illetve a piaci *keresleti* vonatkozásokat, amelyek (piacvezető ármeghatározó befolyás esetétől eltekintve) külső adottságoknak tekinthetők, amelyekre azonban oda kell figyelni. Bár az infrastruktúrát elsősorban a *kínálati* feltételek közé szokták sorolni, meg kell jegyezni, hogy bizonyos infrastruktúra elemek javítása nem csak a hazai termelők piacra jutását, de a külföldi termelők számára a hazai piac elérését is javíthatja, és ezáltal a piaci viszonyoknak hazai termelő számára kedvezőtlen megváltozását is képes előidézni.

Egy másik, a fentiekkel részben átfedő megközelítésben Porter (1990) nyomán a *tényező inputokat*, a *vállalati technológia* színvonalát, a *kapcsolódó és kiszolgáló tevékenységek* meglétét, illetve a *keresleti*

viszonyokat lehet a versenyképesség feltételeként felsorolni. Durva közelítésben az infrastruktúra meglétét a *tényező inputok* közé szokták sorolni. Ezzel az egyoldalú besorolással szemben fontosnak tartjuk aláhúzni, az infrastruktúra rendelkezésre állásának kulcsszerepe van a *kapcsolódó tevékenységek*, a *regionális klaszterek*, a *vállalati hálózatok* létrejöttében is, és mint fentebb említettük, a *keresleti oldal viszonyait* is képes befolyásolni az infrastruktúra.

Lengyel Imre (2000) a regionális versenyképességnek öt (tulajdonképpen hét) feltételét sorolja fel. Ezek K+F (Kutatás és Fejlesztés) megléte, FDI (Külföldi Működő Tőke Beruházás) vonzás képessége, KKV-ok (Kis és Középvállalkozások) helyi hálózata, infrastruktúra (INF) és a Humán Tőke (HUT) rendelkezésre állása, intézmények (INT) és társadalmi tőke (TÁT) megfelelő szintje. Bár e feltételek között az infrastruktúra látszólag csak egy a hét közül, valójában itt azt is nézni kell, hogy *a másik hat tényezőt milyen infrastrukturális feltételek segítik elő* (illetve milyen hiányok hátráltatják az érvényre jutásukat). Ld. 1. táblázat.

1 táblázat. A versenyképesség feltételeit képező tényezők infrastrukturális előfeltételei

	Milyen infrastruktúrát igényel?
K+F	jó ellátó rendszerek: energia, közmű, belső közlekedés, távközlés + ld. HUT
FDI	FDI vonzásához jó külső kapcsolat, versenyképessé váláshoz belső felszívóképességet erősítő belső kapcsolatrendszer
KKV	klaszterek jó kiszolgálásához: erős belső kapcsolatrendszer
INF	külső megközelíthetőség és jó belső feltartás, ellátottság
HUT	(oktatás és képzés) megtartásához jó közmű, (+környezet, közbiztonság)
INT	kapcsolat az országos és nemzetközi intézményekhez és erős belső kapcsolat
TÁT	lényege a kapcsolat, ezért jó belső kapcsolatrendszer (közlek. és távközl.) +ld még HUT

Végül még egy megközelítést érdemes említeni. Bár a korábbi meghatározás szerint a versenyképesség feltétlenül *ex-ante* jellegű mutató, tehát jövőbeli teljesítményekre vonatkozik, ennek ellenére praktikus elérhetőségi okokból akár indikátorként, akár (helytelenül) a versenyképesség mérőszámaként gyakran megjelennek *ex-post* jellegű mutatók, így a térségi (országos) GDP olyan összetevői, mint a *termelőkenység* és a *foglalkoztatási ráta*, vagy pedig a *piaci részesedés*. Még a

jövőbeli versenyképesség indikátoraként való alkalmazás esetén is fel kell hívni a figyelmet arra, hogy önmagukban ezek a mutatók félrevezető is lehetnek. A foglalkoztatás rovására történő termelékenység javulás *koncentrálja* a jövedelmeket, a termelékenység rovására történő foglalkoztatás javítás pedig *szétteríti*. Mind a két eset előkészíthető akár azt, hogy a térségben javuljon, akár azt, hogy romoljon a versenyképesség, de maga a mutató erről semmit nem árul el. Hasonlóképpen a piaci részesedés növekedése is bekövetkezhet egy olyan piaci szegmensben, ahonnan a piacvezetők jó okból kezdenek kivonulni. Ilyen esetben az átmeneti előnyt ki lehet használni, de a kifutó termék/szolgáltatás előállítására szolgáló beruházásokról már könnyen kiderülhet, hogy egyáltalán nem a versenyképességet, hanem éppen a versenyképtelenséget alapozzák meg.

A versenyképesség körültekintő és hosszú távú előrelátást igénylő megalapozásával jó összhangban lehetnek az ugyancsak hosszabb időszakra szóló körülményeket lerögzítő infrastrukturális beruházások. Ebből azonban egyáltalán nem következik az, hogy *tetszőleges* infrastruktúra kialakítása feltétlenül versenyképességet javítana, és az sem, hogy ne kellene keresni valamiféle megállapítható *mértéket* arra vonatkozóan, hogy milyen arányban kell az *infrastruktúra javításával* és milyen arányban a versenyképesség *egyéb tényezőinek a serkentésével* törődni.

E tanulmány elindulást szorgalmaz ilyen mértékek megállapítására vonatkozó elemzések irányában, és nem ígéri, hogy kész válaszokkal szolgál. Egy alaposabb elemzés lehetséges keretét a Függelék 3. táblázatában közöljük. Az alábbiakban a hálózati infrastruktúra összefüggésében (közlekedés, távközlés valamint az energia és vízhálózatok) tekintjük át a versenyképesség javításának egyes feltételeit.

Az infrastruktúra hálózatok egyes gazdaságpolitikai összefüggései

Az infrastruktúrával kapcsolatban önmagában is, és a versenyképességgel való összefüggésében is számos téveszme, vagy legalább is bizonyítatlan közhely van forgalomban.¹

(1) „Az infrastruktúra elemei közjavak”

Tiszta közjavak azok a jóságok, amelyek fogyasztásából nem zárható ki senki, s amelyek egyének általi fogyasztása nem csökkenti a többiek rendelkezésére álló készletet. Ez a meghatározás egyáltalán nem érvényes a legtöbb ma kínált és költséges előállítású infrastruktúrára, illetve az azokon kínált szolgáltatásokra, melyekre vonatkozóan éppen ellenkezőleg, a *használó fizet* elvének kellene a kiindulást képeznie és a *kivételek között* lenne tárgyalható a fogyasztásból kiszorulóknak a segítségének a módja. (Fűtés, világítás, vízszolgáltatás, csatorna, hulladékkezelés, távközlés, tömegközlekedés, egyéni közlekedés). Mindenesetre a közjavakra vagy a klubjavakra való hivatkozással óvatosan kell bánni és **semmiféle általános, valamennyi infrastruktúrára egyaránt érvényes alapelv ebben a vonatkozásban nem létezik.**

(2) „Az állam feladata az infrastruktúra biztosítása”

Vannak alapszolgáltatások, amelyek létéről való gondoskodás valóban közszolgálati feladat (állami vagy önkormányzati): a közegészségügyi követelmények miatt a vízszolgáltatás elemi szintje, a tűzvédelmi és közbiztonsági követelményekből levezethetően a megközelíthetőség elemi szintje, stb. Vannak másrészt magas színvonalú, magas minőséget biztosító és költséges szolgáltatások, amelyek közpénzből, mindenki számára történő biztosítása egyáltalán nem tekinthető konszenzuson alapuló társadalmi döntésnek (ma Magyarországon): pl. melegvíz vagy mobil telefon. Van továbbá a kettő között egy viszonylag széles tartomány, aminek a megítélése időben hullámzik.

¹ Az infrastruktúrának, az egyes infrastrukturális alágazatoknak a térség, az ország és az egyes régiók versenyképességére kifejtett hatására vonatkozóan nagyon kevés számszerű elemzés, megalapozott összefüggésvizsgálat készült – miközben az összefüggés létre való hivatkozások számos ágazatpolitikában megjelennek. Ezt a hiányt pótlendő, szükség lenne ilyen irányú kutatások megindítására és az eredmények összehasonlítható rendszerben történő elemzésére.

A XIX. században általában magánerőből kezdődött a legtöbb infrastruktúra, a vasút, a közvilágítás, a gázszolgáltatás, a tömegközlekedés kiépítése; majd nemsokára többségüket a csődök elkerülésére az államnak vagy a városnak meg kellett vásárolnia az eredeti tulajdonosoktól. Az 1990-es években – nem csak a volt szocialista országokban – viszont egy privatizációs hullám futott végig világszerte, aminek a keretében számos korábban állami tulajdonú és üzemeltetési ágazat részben vagy teljesen magántulajdonba került. Magyarországon ez a folyamat még nem zárult le, miközben ehhez képest teljesen eltérő pályán mozog például a hazai autópályák építése.

Annyi biztosan állítható, hogy az infrastruktúráról *általában*, mint állami feladatról egyáltalán nem meggyőző beszélni. Ehelyett az egyes ágazatokat, sőt azok adott szintjét (pl. alsóbbrendű utak, ill. autópályák, vagy vasúti mellékvonalak, ill. intercity kapcsolatok) esetenként külön-külön érdemben kell elemezni.

(3) *„Az infrastruktúra (néha: autópálya) kiépítésébe fektetett egy forint három forint jövedelmet generál az érintett térségben”*

Nem vitatható és nemzetközi felmérések (World Bank 1994) számszerű összehasonlításokkal is alátámasztják azt a tényt, hogy *a gazdaságilag fejlettebb országokban több infrastruktúra épült.*^{2 3)} Ebből az összefüggésből azonban nem következik, hogy a gazdagabb országok *azért* lennének gazdagabbak, mert többet költöttek infrastruktúrára: de természetesen ennek az ellenkezője sem, vagyis, hogy az infrastruktúra fejlesztése kedvtelés lenne, és kizárólag azért költöttek volna rá a gazdagabb országok, mert megengedhették maguknak, azaz e nélkül is ugyanolyan gazdagok lennének.

Ugyanakkor az összefüggés interpretálása világszerte nagyon átpolitizált, és nagy állami építkezések indokolására mindig felbukkan azok a szerzők, akik kulcskérdésnek és a nemzetgazdaság fellendítőjének állítják be az éppen szóba került beruházást. A közgazdasági irodalomban a kilencvenes évek elején Aschauer (1991)

² Például, míg 1994-ben az 1000 dollár GDP/fő jövedelemmel rendelkező országokban az egy főre jutó infrastruktúra vagyont átlagosan 150 dollárra becsülték, addig a 10 000 dollár/fő jövedelmű országokban ez meghaladta az 1500 dollárt.

³ World Bank (1994) op. cit. p. 3. Fig 1.

töltötte be ezt a szerepet, az Egyesült Államokban az állami infrastruktúra-fejlesztések szószólójaként írott cikkeinek hangzatos érvelésére az építéssel foglalkozó szakmák menedzsmentje világszerte sokat hivatkozott.

Ezzel szemben azonban egyre inkább teret nyer az az érvelés, amelyik a makrogazdasági fejlődési folyamatokat számos tényező szoros összhangjának tudja be, ahol sem egyoldalúan kiemelni, sem méltánytalanul elhanyagolni nem lehet egyetlen összetevőt sem. Ha valahol olyan helyzet alakulna ki, hogy a fejlődésnek minden tényezője rendelkezésre áll, kizárólag az elmaradott infrastruktúra fékezi az előbbre jutást, ott valóban igaz, hogy ennek az elmaradásnak a behozása nagyon hatékony beruházás lenne („missing link” effektus). Általában azonban a helyzet nem ilyen, és akár a különböző fejlettségi mutatókat, akár az ezzel nagymértékben átfedő versenyképességi feltételeket áttekintve legtöbbször azt lehet tapasztalni, hogy a közepesen fejlett térségi infrastruktúrához általában *hasonló szintű* vállalati kultúra, intézményhálózat, együttműködési képesség, képzettségi potenciál, piaci jártasság, stb. párosul. Természetesen ilyen esetben is fontos végiggondolni, vajon milyen akcióval, beavatkozással lehet a *legtöbb tényezőt* pozitív irányban kimozdítani: de a józan végiggondolás eredménye általában nem az, hogy valamelyik tényezőt egyoldalúan túlfejlesztve minden probléma megoldódik.

Hét távol-keleti ország húszéves fejlődésének adatsoraira alapozva Wang (2002) az infrastrukturális beruházásoknak az érintett térségekben létrejövő magánberuházásokkal való egymásrahatását vizsgálta. Nem az volt a kérdés, hogy van-e hatása az infrastrukturális beruházásoknak, hanem az, hogy igaz-e, hogy ez képezi a fejlődés lendítő erejét. Wang úgy találta, hogy **a kölcsönhatás kétirányú, sőt ezen belül a magánberuházások alakulásának nagyobb hatása volt a térségi infrastruktúra fejlesztésére, mint fordítva.**

Ezeket az eredményeket persze csak akkor tudnánk közvetlenül alkalmazni a hazai viszonyokra, ha ismernénk, és azonosnak tekinthetnénk itt és ott az infrastrukturális, illetve a termelési és szolgáltatási kiinduló feltételeket, ezek egymáshoz és a nemzetközi mezőnyhöz képesti viszonyát. Néhány általános megfontolás azonban mindenképpen megkockáztatható.

Az infrastruktúra fejlesztések nem csak saját ágazatukon belül illeszkednek bele egy hálózatba (energiahálózatba, közlekedési hálózatba, stb.) de térségi makrogazdasági (versenyképességi) összefüggés szempontjából is. A versenyképességhez való hozzájárulás vizsgálatakor tehát nem elegendő azt igazolni, hogy egy adott infrastrukturális beruházásnak a belső ágazati hatáson túlmenően *van* pozitív externális hatása, hanem a térségi makrogazdasági hálózaton belül az eredményeket össze kell mérni olyan alternatív fejlesztési forgatókönyvekkel is, amelyek hasonló arányú közpénzt máshogy, esetleg más ágazatokban, a térségi versenyképesség elősegítésének más tényezőinél ruháznának be.

(4) „Az infrastruktúra fejlesztéséről általában kijelenthető, hogy...”

A térségi makrogazdaság különböző tényezőit érintő hálózaton és kapcsolatokon belül teljesen indokolatlan lenne az infrastruktúrát *egyetlen tényezőként* kezelni.

Még az olyan, a világ egészét átfogó összehasonlításokban is, mint a Világbank kötete alapján idézett „szegény ország – gazdag ország” megkülönböztetés, fel kellett merülnön az a kérdés, hogy miből is tevődik össze a kevés, illetve a sok infrastruktúra az egyes országokban. Az eredmény az volt, hogy a harmadik világ fejlődő országaiban a kevés megépült infrastruktúrának a jelentős része – közel a fele – a vízhez (vízszolgáltatáshoz, öntözéshez) kapcsolódott, ezzel szemben a fejlett országokban az állomány felét az *energiaszolgáltatás*, további negyedét a *közutak* infrastruktúrája tette ki. Mivel ezek az állományok az elmúlt évtizedek alatt kiépült hálózatok összességét mutatják, nem sokat tévedünk, ha egyfelől a *mezőgazdaság*, másfelől az *ipari termelés* által igényelt infrastruktúrával azonosítjuk ezt a két domináns csoportot. Ennek alapján arra számíthatunk, hogy egy-két évtized múlva az *akkori* fejlett országok összes hálózati vagyónából már a *távközléshez/-informatikához* kapcsolódó infrastruktúra fog egyre nagyobb súlyra szert tenni. Másképpen fogalmazva, az várható, hogy a jövőbeli versenyképesség feltételei között nem (csak) általában az infrastruktúrának, de azon belül is a **versenyképes termelési (szolgáltatási) kultúrák fejlődéséhez szükséges hálózati alágazatoknak a mértéke és aránya lesz egyre inkább meghatározó**. Nem mindegy, hogy a XXI. században az infrastruktúrán belül vajon a hajózható csatornák fejlesztésével, vagy az üvegszál kábelhálózat kiépítésével akarjuk-e

megőrizni a versenyképességünket. Ez a kérdéskör teljesen analóg azzal a korábban említettel, hogy vajon szabad-e sokat költeni a világszerte részarány növekedésének elősegítésére egy életciklusa javán már túljutott iparágban.

(5) „Az infrastruktúra beruházások a gazdaság lendítői”

A fentiekben az infrastruktúra beruházások tartalmával, funkciójával és ezen keresztül az *elkészült létesítmények* által kifejtett várható makrogazdasági hatásokkal foglalkoztunk. Egy igen gyakori érv nem az infrastruktúra tartalmával, hanem az *építések* kialakuló nagy (állami) beruházással és ennek foglalkoztatásban játszott szerepével próbálja igazolni az adott beruházásnak a gazdaságra kifejtett pozitív hatását.

Természetesen ilyen hatás van, ezt senki nem tagadja. A probléma az, hogy ezt a hatást sem szokták összehasonlítani hasonló pénzösszegnek az adott térségben történő alternatív befektetési lehetőségeivel (most persze logikusan annak sem a *versenyképességre*, hanem a foglalkoztatásra rövid távon kifejtett hatására gondolunk). Ezzel szemben a térség és a térség vezetői többnyire egy *‘ezt vagy semmit’* típusú választás elé kerülnek, és kényszerűen **akkor is az „ingyen kapott” beruházás híveivé szegődnek, ha egyébként ők maguk is tudnának fontosabb és legalább ugyanekkora rövid távú hatást is felmutató fejlesztést javasolni**. Ettől azután *egy önmagában kétséges és a versenyképesség szempontjából esetleg hibásan kiválasztott beruházás is erős ‘alulról jövő’ politikai támogatást kezd kapni és egyre inkább lehetetlenné válik, hogy a létesítés indokoltságáról józan mérlegelés készüljön*.

Egyes infrastruktúra hálózatok versenyképességi összefüggései

Ebben a fejezetben egyes hálózati ágazatok, alágazatok helyzetét, jelenlegi fejlesztési irányait abból a szempontból tekintjük át, **az adott alágazat mennyiben képes az ország, a gazdaság egészének a versenyképességéhez hozzájárulni**. Az ágazatok GDP hozzájárulásait és idősorait a Függelék 2. és 4. táblázatában foglaltuk össze. Ugyanakkor ezt a megközelítést is tovább kell árnyalni: vannak időszakok, amikor a teljes gazdaság húzóerejévé éppen egy infrastrukturális ágazat válik, ebben az esetben természetesen kulcskérdés az is, hogy *maga az adott*

ágazat önmagában mennyire fejlődőképes, mennyire tud megfelelni a rá háruló szerepnek. Ilyen volt a XIX. század második felében a *vasútépítés*, amelyik maga köré szervezte a szénbányászattól a vasgyártásig, a faipartól az acélgyártásig és az építőiparig az időszak számos fontos gazdasági tevékenységét. Ilyen volt a XX. században a *motorizáció*, amelyik ugyancsak az olajipartól a járműgyártásig, a gumi- acél- és cementiparon keresztül az idegenforgalomig mozgásban és egymásrautaltságban tartja a fejlett társadalmak gazdaságának a legjelentősebb szektorait. Most azt várjuk, hogy a XXI. században az *infokommunikáció* válik olyan kulcstényezővé, amelyik maga köré képes szervezni a nemzetgazdaság fejlődőképes ágazatait, ezért ez az ágazat nem csak egy a gazdaság versenyképességét befolyásoló hálózati ágazatok közül.

A kérdés, hogy adottak-e az *eljövendő húzóágazat fejlődésének a keretei, önmagában is meghatározó kérdése lehet a gazdaság jövőbeni versenyképességének*. Ez azonban a *kivétel*: a többi ágazatot elsősorban úgy tekintjük át, mint fontos, a gazdaság versenyképessége szempontjából alaposan átgondolandó hálózatokat. Az átgondolás azonban *nem jelenti azt, hogy minden, az adott részterületen fontosnak számító kérdés tényleg egyben a nemzetgazdaság versenyképességének a kulcsa is*.

Közlekedés

Általában meghatározó jelentőséget tulajdonítunk a *versenyképesség kapcsolati összetevőinek* (klaszterek, helyi termelési szintű kapcsolatok, társadalmi tőke, együttműködés).⁴ A közlekedésnek evidens módon igen nagy szerepe van az ilyen jellegű kapcsolatok fizikai lehetőségének a biztosításában. Ugyanakkor arra is rá kell mutatni, hogy a *mikrokapcsolatok elősegítése* nagy mértékben a helyi, az önkormányzati, a kistérségi, a kistérség-közi közlekedési viszonyok megfelelő színvonalán és struktúráján múlik, és egyáltalán nem indokolja *olyan mértékben* a páneurópai folyosók szintjére való koncentrációt, amilyen mértékben az ma az európai csatlakozás jelszavával egyoldalúan uralja a közlekedésben a fejlesztési elképzeléseket és a pénzügyi prioritásokat. Alapvető kijelentésünk, hogy a **nagy tengelyek kiépítésétől** önmagában nem válik

⁴ A közlekedésre vonatkozó tényszámokat a Függelék 4 táblázatában és az 1-3. ábrában közöljük.

fejletté a gazdaság, és az e beruházásoktól **várt előnyök is csak akkor képesek valóban pozitív hatást gyakorolni az érintett térségek gazdaság versenyképességére, ha az adott térség rendelkezik a felszívóképeség biztosításához szükséges egyéb feltételekkel, így többek között az említett helyi hálózati kapcsolati rendszerekkel.**

Természetesen a közlekedés különböző alágazatainak nem azonos a szerepe a helyi, illetve az országos kapcsolatok ellátásában. A gazdaság versenyképességének fontos szempontja, hogy *az egyes közlekedési ágak végülis összességükben valamennyi feladatot színvonalasan lefedjék*.

Ajánlás: célszerű áttekinteni a hazai közlekedéspolitika prioritásait abból a szempontból, hogy vajon megfelelnek-e a fenti, a térségi versenyképességet alapvetően befolyásoló követelménynek. A közlekedéspolitikai prioritások a szűken vett ágazatpolitikán túl megjelennek és áttekintendők a területfejlesztés, a területrendezés, a Nemzeti Fejlesztési Terv vagy a Nemzeti Környezetvédelmi Program dokumentumaiban is.

Vasút

a/ A nyomvonalas külön pályák előnyei

A külön pályával rendelkező nyomvonalas közlekedési ágak ott tudják érvényesíteni előnyeiket, ahol nagy, összenyalábolható forgalmi áramlatok jelennek meg egy viszonylag szűk sávban. Tipikusan ilyennek számítanak az alábbiak, ahol a vasútnak a jövőben (is/megint) érvényre kell tudnia juttatnia jobb kiinduló pozícióit:

- az „intercity” városok közötti személyforgalom⁵
- az elővárosi személyforgalom

⁵ Ennek egy speciális szegmense a 400-800 km-es rövid repülőutakat helyettesíteni képes nagysebességű vasút (TGV) Az erre való valós és fizetőképes igényt jellegetesen előrejelzi, amikor az ilyen távolságra igényelt repülőforgalom már „elővárosi” jelleget kezd öltetni, 30-60 percenként kellene azonos céllal a repülőket indítani, amit sem a légtér, sem a repülőterek nem képesek ellátni. Nálunk egyelőre nincs ilyen nyomás, addig a nagysebességű vasút inkább presztizsberuházás, mintsem hatékony eszköz.

- nagyobb városok, elsősorban Budapest személyforgalma esetében részvétel a helyi közlekedés gerincvonalainak a kiszolgálásában
- a tranzit, export és import áruszállítások ellátása
- utóbbi részeként kombinált szállítás formájában egyes közúti tengelyeket tehermentesítő áruszállítás.

b/ A vasúti területek értéke

Ugyancsak a vasút előnyei közé sorolandó, hogy igen nagy területeknek van hagyományosan a birtokában, amelyek kifejezetten közlekedési folyosókba rendeződnek. Ezek a városokon belül általában barna mező (azaz felhagyott ipari területekre jellemző) jellegű problémákkal küszködő területek potenciálisan igen jó logisztikai pozícióban vannak, amit ma a befektetők értékelnének, de ehhez nem a pozíciót, hanem a közlekedéssel jól kiszolgált területet kellene felkínálni.

c/ Másfelől a vasút jól megfogalmazható, határozott kihívásokkal szembesül:

- minőségi, vonzó, középosztályi igényeket kiszolgáló személyszállítást kell nyújtania (megbízható pontosságban és közbiztonságban, tiszta, üzembiztos, menetrendszerű, kapcsolatokat figyelembevevő stb.)
- a merev és nehézkes rendszerből az utasok igényeit leső rugalmas szolgáltatóvá kell válnia. Ez csak úgy képzelhető el, ha a kiszolgálási pontokon kombinálni képes a menetrendszerű nagyvasúti szolgáltatást rugalmas kapcsolatgazdag kiegészítő tevékenységgel.
- áruszállításban is elengedhetetlen követelmény a felelősséggel elvállalt fuvar (biztonság, eljutási idő, kíméletes árukezelés) és a szolgáltatást végigkísérő ügyintézés.
- ezekre a fő célokra figyelemmel kell kialakítani az EU által igényelt számviteli átláthatóságot (vagyis nem egyszerűen a mai rugalmatlan működést kell átláthatóvá tenni)

Összefoglalva a kihívást: a vasútnak eszközcentrikus üzemeltetőből utasbarát logisztikai szolgáltatóvá kell változnia.

d/ A fentiekben leírt vasút versenyképessé teszi a kiszolgált térséget, mert

- színvonalas és megbízható kapcsolatokat biztosít,
- mentesíteni képes közterületeket a gépkocsik okozta terheléstől,
- az utasok számára stabil körülményeket nyújt, a jelenlegi közlekedési viszonyoknál kevesebb stresszel, ami mind a szabadidő minőségét, mind a munkakörülményeket javítja

e/ Nem cél viszont:

- a hagyományos vasút korszerűsítésén (140-160 km/ó) túlmenően minden áron sebességet növelni (helyette a rossz szervezésből adódó várakozási/átszállási idő csökkentése hatékony),
- mindenáron létszámot csökkenteni
- olyan viszonylatokban is mindenáron fenntartani a vasúti közlekedést, ahol arra tartósan nincs igény, és a leépült vasút akadály a jobb ellátás kialakításának.
- egységes önálló rendszerként, egyetlen réteggel kezelni a vasutat, mintha a kisforgalmú mellékvonalaknak és a forgalmas gerincvonalaknak azonos funkcióik lennének.

Ajánlás: a versenyképes gazdaság számára szolgáló vasúti stratégiát nem a MÁV, mint önálló nagyvállalat hatékonysági szempontjai alapján és keretében kell kidolgozni, hanem az egységes közlekedési rendszeren belül kell a vasúti szolgáltatással hatékonyan kiszolgálható szegmensek számára a rendszer többi eleméhez illeszkedő megoldásokat kínálni.

Közút

A közút az egyetlen olyan közlekedési alágazat, amelyik képes biztosítani minden település bekapcsolását, – ezen belül minden lakóház, munkahely, egyéb célpont közvetlen kiszolgálását. Erre sem a vasút, sem a hajózás, sem a repülés nem alkalmas. Ebből következően a **mikro-kapcsolatok minőségét a közlekedésen belül a közúti alágazaton kell számonkérni, és ezt a feladatot akkor is, és mindenekelőtt el kell látni,**

ha egyébként üzemileg kifizetődőbb ugyanannyi aszfaltot egyben, nagy projektekbe beleépíteni, mint kistelepülések útjainak a fenntartásával vesződni.

a./ A közút többrétegű hálózati rendszer

A fenti célt, a szomszédos települések jóminőségű összekötésének biztosítását, a kapcsolatgazdagság elősegítését, elsősorban az *alsóbbrendű országos utak* szintjén kell kitzúzni. A kialakítandó alsóbbrendű hálózatnak a megye-, régió- és országhatártól függetlenül kell a szomszédkapcsolatokat elősegíteni. Ezzel érhető el, hogy a határmenti települések ne váljanak kistérségi szinten is peremvidékké, kapcsolatszegénnyé.

Ugyancsak a helyi hálózatok kapcsán érdemes aláhúzni a fenntartás, a korszerűsítés és a fejlesztés közös rendszerben történő átgondolásának a fontosságát. A végső cél a hálózat egészének a jó működése, és nem feltétlenül a látványos új fejlesztések ennek a fő előmozdítói. A magyar úthálózat akkor „európai” ha a 30 ezer km országos hálózat minősége megfelel a forgalomnak; ugyanez a feltétele annak, hogy a térségek versenyképesek lehessenek. Ezt nem helyettesíti az, ha a fenntartás rovására is látványosan kommunikálható új utak épülnek: **az új fejlesztéseknek csak a hálózat összefüggésében van értelme. Ellenkező esetben tulajdonképpen kipréseljük az elhanyagolt térségekből a forgalmat a nagyobb utakra, amit a befektetői fejlesztések is a korszerű úthoz települve követnek,** – majd tanulmányok készülnek, amelyek kimutatják, hogy az autópálya-építéseknek milyen nagy a térségi fejlesztő hatása.

b/ Főhálózatok

Fentiek nyomatékos hangsúlyozása nem kívánja megkérdőjelezni azt, hogy szükség van az ország térségeit összekötő *főhálózatokra* is (a kiépült városközi sugaras rendszer minőségi problémáit a települési elkerülő szakaszok megépítésével és a forgalmas vasúti átjárók külön szintű keresztezésével lehet enyhíteni). Viszonylag kisebb súlyt érdemes adni a közúti főhálózati *struktúra* javításának – nem azért, mintha a sugaras szerkezet nem lenne hátrányos, hanem azért, mert *napjainkban épül éppen a következő réteg, a régiókat összekapcsoló gyorsforgalmi utak hálózata,* és a főúthálózat strukturális hibáit elsősorban azzal tudjuk meghaladni, ha legalább a most épülő hálózatot nem sugaras, hanem *rácsrendszerű szerkezetben alakítjuk ki.* Ehelyett **sok szó**

esik a főhálózat hibás struktúrájáról, és közben pontosan ugyanolyan szerkezetben épül és terveződik tovább a gyorsforgalmi hálózat.

c/ Gyorsforgalmi hálózatok (interregionális folyosók)

A gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére vonatkozó jelenlegi tervek a meglévő M1, M3, M5, M7 autópályák mellett M2, M4, M6, S10 további sugaras gyorsforgalmi utakat akarnak bevezetni a fővárosba. A sugaras főhálózat azért hátrányos versenyképességi szempontból, mert egyfelől a főváros térségében akar kapcsolatot biztosítani minden irány számára, (ami lelassítja a kapcsolatváltást és indokolatlanul terheli az agglomeráció környékét) másfelől, ezáltal az ország más részeiből kiszívja a forgalmat, elvonja azokat a potenciális csomópontokat, amelyek egy másik helyen helyi centrummá válhattak volna. Emellett a sugaras rendszer, bár látszólag épp a régiók számára nyújtja a közvetlen fővárosi kapcsolatokat, a valóságban viszont *fővároson keresztül kapcsolattá kényszeríti a régióközi kapcsolatokat* és ezzel nem csökkenti, hanem növeli a fővárostól és térségétől való függést. Helyi pólus-erősítő kapcsolatrendszerek helyett „főváros-vidék” kapcsolatok konzerválódnak, és azok a hátrányok, melyek korábban elsősorban a fővárosi agglomerációban voltak érezhetők, a sugaras kapcsolatrendszer kiterjedésével országossá fokozódnak. **A sugaras rendszer a központban hoz létre újabb és újabb fejlesztési kényszert, mindig itt a leginkább túlterheltek az utak, és ez mindaddig így lesz, amíg újabb központba vezető utakkal akarjuk a korábbiak által létrehozott problémát orvosolni.**

Belvízi közlekedés

A hajózás az első nagy visszaesését a XIX. század második felében szenvedte el, amikor a vasút fokozatosan kiszorította a *szárazföldön* korábban egyeduralgoló gőzhajózást. A közvetlen forgalomátrendeződéshez képest még nagyobb változást jelentett, hogy a célpontok (iparterületek), amelyek addig igyekeztek a folyók közelébe települni, ettől kezdve a vasúti csomópontokat hasonlóan vonzóknak találták. Ennek ellenére, a belvízi hajózás jelentős tényező maradt a szállításon belül, mégpedig elsősorban olyan országokban, amelyek *tengerparttal* rendelkeztek, ahol folyók széles *torkolati szakaszai* csatlakoztak a partokhoz, és ahol már korábban a parttal párhuzamosan *csatornákat* építettek a folyók közé. A XX. század végére is Németország és Belgium áruszállításában közel 20%-os, Hollandiában csaknem 40%-os részarányt képviselt a hajózás. Ezáltal ez a közlekedési ág szorosan

egybefonódott a nemzetgazdaság tekintélyes részével, jelentős foglalkoztató is maradt, így ezek az országok nem engedhették meg maguknak, hogy *ne* fékezék az itt végbemenő kedvezőtlen tendenciákat.

A többi országban jelentős teret veszített a belvízi hajózás, annak ellenére, hogy a környezeti és szállításgazdaságossági érvek mindig is a hajózás előnyeit hangsúlyozzák. A környezetgazdaságossági értékelés azonban általában az *egy tonna* elszállításához szükséges energia-mennyiség alapján hasonlít össze vontatási nemeket, ahol meglévő eszközök szállítanak árut meglévő sínen vagy meglévő folyón. Ezzel szemben Magyarországon erősen lecsökkentek azok az *árúk*, amelyek elviselik a hajózás szállítási körülményeit, emellett probléma van a (rajnai követelményeknek megfelelő) *hajóparkkal*, a (rajnai feltételekkel kompatibilis) *hajózható Duna-mederrel*, és a *kikötők* elavultak vagy hiányoznak. Ilyen körülmények között is van kb. 4-5 % olyan áru, amelyik számára előnyös a hajózás; az viszont igen kérdéses, hogy érdemes lenne jelentős forrásokat fordítani arra, hogy ezt az arányt felnöveljük (és ezzel létrehozzunk egy olyan hajózást, amit aztán majd támogatni kell.)

Fentiek alapján úgy tűnik, kijelenthető, a hajózás nem tartozik a közlekedési infrastruktúra azon ágai közé, amelyek jelentősen hozzájárulhatnak az ország gazdaságának versenyképességéhez.

Ez természetesen nem mond ellent annak, hogy a piaci alapon is gazdaságos hajózás lehetősége megőrződjön, a személyhajózásnak a turizmus szempontjából fontos ágai fejlődjenek, az átkelőjáratok és esetleg a fővárosi közlekedésbe is bekapcsolható partmenti tömegközlekedés fejlődjenek. A hajózási technológia fejlődése a meglévő folyami adottságokhoz idomuló hajózásnak a jövőben a mainál nagyobb teret nyithat. Ugyancsak nem zárható itt le a kikötők kérdésköre, amihez a logisztikai központok összefüggésében további szempontok társulnak.

Hangsúlyozni kell, hogy a fenti gondolatmenet *a hazai gazdaság versenyképessége szempontjából foglalta össze a belvízi hajózás kérdéseit*, tekintet nélkül arra, hogy milyen, már megkötött vagy presszionált nemzetközi kötelezettségek léteznek annak érdekében, hogy a rajtunk keresztülhajózni akaró, vagy számunkra hajókat eladni kívánó vállalkozások veszteségei csökkenjenek, és ők „versenyképesek” legyenek.

Ajánlás: az áruforgalomban 4-5 %-ot, bevételben ennek a harmadát képviselő belvízi áruszállítást az ország versenyképessége szempontjából nem indokolt kiemelten kezelni.

Légiközlekedés

A légiközlekedés, bár részarányát tekintve nem tartozik a közlekedés nagy alágazatai közé, (a terrorfenyegetés időszakát *átmeneti* megtorpanásnak tekintve) folyamatos és dinamikus emelkedést mutat. Szemben a víziközlekedéssel, a légiforgalom éppen a *minőségi személyszállítás* piacán képes a növekvő utaskm arányokat is meghaladó piacot szerezni magának. Más kérdés, hogy a liberalizált piacon maguk a *légiközlekedési vállalatok* élet-halál harcot viselve egymás ellen, tömegesen válnak vesztesévé a küzdelemnek, vagyis egyáltalán nem az következett be, hogy az összességében növekvő piaci részesedés a vállalatok többsége számára a liberalizált piacon növekvő versenyképességet jelentene.

Alább külön foglalkozunk a *repülőtér*, és külön a *közlekedési vállalat* versenyképességet érintő kérdéseivel.

a/ Ferihegy és a repülőterek szerepe

Budapest nagy nemzetközi repülőterének legalább három szinten lehet tárgyalni a gazdaság versenyképességével kapcsolatos összefüggéseit.

Ezek közül a *legbelső*, mikrogazdasági kérdésnek tekinthető szempont a repülőtér működtetésének a *közvetlen megtérülési* része, vagyis, hogy kié lesz a repülőtér üzemeltetéséből származó haszon. Nyilván előnyös lenne a hazai gazdaság számára, ha nem csak az adóbefizetések, hanem a haszon is a gazdaságon belül maradna, de ennél lényegesebb kérdés az, hogy megfelelő tőke-háttérrel a kor színvonalának megfelelően fejlődjön maga a szolgáltatás.

Ugyancsak összefügg a tulajdonosokkal kötött szerződésekkel az a kérdés, hogy ki dönt a fejlesztésekről. Ez ugyanis már érinti a versenyképességi összefüggések két másik körét is.

A második körben az a kérdés, hogy hogyan ágyazódik bele a repülőtér a hazai környezetébe: milyenek a fővárosi kapcsolatok, az

ország többi részével való kapcsolatok; illetve, hogy milyen a logisztikai hálózaton belül a repülőtér szerepe, részét alkotja-e a hazai logisztika rendszerének, vagy attól függetlenül fejlődik. Láthatóan itt a valódi döntések nagyobb része a hazai közlekedéspolitika, és a fővárosi közlekedési rendszerek kidolgozóinak a kezében van; hiszen közlekedéshálózati és logisztikai mezo- és makrokérdésekről van szó.

A harmadik kérdéskör az, hogy a közepes és nagy repülőterek hálózatán belül milyen szerepre tesz szert Ferihegy. Itt általában egybeesik a magántulajdonos-üzemeltető és a hazai gazdaság érdeke (hacsak nem ugyanaz a tulajdonos birtokolja a potenciális konkurens repülőtereket is), nevezetesen mindkettő minél jelentősebb szerepet szeretne biztosítani Ferihegy számára. Probléma csak akkor van, ha a hazai kormányzat az ezzel kapcsolatos álmok hatására *túlzott* beruházásokat csoportosít erre a harmadik szintre, elhanyagolva a második szintet, a hazai gazdaságba és térségbe való beágyazódást biztosító egyensúlyi fejlődés megőrzését. Nem a repülőtér minden határon túli növekedése ugyanis a térség valódi érdeke, hanem az, hogy *a repülőtér hatásainak a gazdaságba való felszívását optimalizálni legyen képes.*

A versenyképességgel kapcsolatban az alábbi hatások említhetők:

- üzleti kapcsolatrendszerek szempontjából és idetelepedés szempontjából is vonzóbbá teszi a térséget,
- turisztikai célpontként előnyösebbé válik,
- konferenciák, rendezvények célpontjaként jobban elérhető.

A *regionális repülőterek* kérdéskörének megítélésénél ma jelentősen keverednek politikai presztízs-szempontok a gazdasági és gazdaságpolitikai érveléssel.

Az ország decentralizált regionális szerkezetének kialakítását feltétlenül elősegíti, ha az egyes régiók rendelkeznek önálló repülőterekkel, akkor, ha ezek használatára *valódi igény* van. A valódi igény egyetlen módon mérhető: ha a repülőtér potenciális használói megfizetik a létrehozással és üzemeltetéssel kapcsolatos költségeket. Láttuk, hogy ez a feltétel még az autópálya iránti igényeknél sem teljesült: igény arra van, hogy *más pénzből megépített* létesítményt utána használjanak. *Szigorú mikrogazdasági értelemben az ilyen létesítmények nem versenyképesek.*

A következő kérdés az, hogy hogyan lehet számszerűsíteni a *mikrogazdasági szinten nem jelentkező további, externális előnyöket*, a térségi fellendülést, a kapcsolatbővülésből származó további gazdasági és jóléti hatásokat. Jelenleg általában ezeket az előnyöket megbecsülve (és addig egészítve ki különböző „fogyasztói többlet” kategóriákkal, amíg az adott létesítmény költség-haszon elemzésének a haszon oldalához hozzászámolva az meg nem haladja a költségeket) próbálnak érvelni a létesítmény építése mellett. A probléma az, hogy ugyanezeket a potenciális előnyöket az autópályák kiépítésekor, a vasútvonalak rekonstrukciójánál, a logisztikai központoknál és a repülőtereknél így egyaránt számításba vesszük, ami mindenképpen indokolatlan.

A makrogazdasági hatásokat nem létesítményi szinten, hanem hálózati szinten kell érvényre juttatni, éppen akkor, amikor még versenyben állnak egymással a különböző közlekedésen belüli, valamint közlekedésen kívüli beruházások. Pontosan az a kérdés, hogy melyiknek a támogatása képes a többi beruházás számára is vonzó környezetet, a magántőke nagyobb bizalmát elnyerni, (oly módon, hogy azok elősegítsék az adott régió céljainak a megvalósítását). Bár a regionális repülőterek létesítésével kapcsolatban is folyamatosan készülnek számítások, tájékozatlanságunk miatt a kérdésben konkrétan nem kívánunk állást foglalni.

b/ A hazai lobogó szerepe

A hazai vezető légitársaságról a Malévról valószínűleg nem túl nagy merészség ma kijelenteni, hogy fenntartása nem versenyképes. Egy olyan európai piacon, ahol a Swissair vagy a Sabena sem volt képes hatékonyan működni, nem kérdéses a Malév piaci értelemben vett versenyképessége. *A tulajdonképpeni kérdést arra lehet leszűkíteni, hogy vajon mekkora versenyképességi értéke van a hazai lobogó alatt történő repülésnek, mint reklámhordozónak.*

Ha ezt a kérdést ma tesszük fel, akkor elegendő az uniós csatlakozás utáni helyzetre koncentrálni. Az az érzésünk, hogy amikor a magyar diplomaták és üzletemberek lényegében minden európai kérdés megtárgyalásánál jelen lesznek, amikor a versenytárgyalásokon minden esetben megjelenhetnek a magyar ajánlatok, akkor az ország imázsa sokkal nagyobb mértékben az itt elért teljesítményektől és szereplésmódtól fog függeni. Ezen túlmenően, a felkeltett érdeklődés nyomán Magyarországra látogatók, itt munkát vállalók tapasztalatai alapján fog

alakulni az országról alkotott kép. Ebben a közegben **nem tulajdonítunk kiemelkedő jelentőséget egy egyébként vegetáló Malév jelenlétének a különböző repülőtereken.** (Természetesen más a helyzet, ha valami forradalmi áttörés/újítás miatt a Malév mindenütt csodált mintává válik: ekkor azonban éppen a *versenyképessége tenné előnyös reklámhordozóvá és nem a reklámhordozó léte versenyképessé.*)

A fenti gondolatmenet, nevezetesen, hogy a Malév nemzeti reklámértéke nem indokol túlzott támogatásokat, nem jelenti azonban azt, hogy semmi teendő nincs a légiközlekedéssel kapcsolatban. Ugyanez a gondolatmenet érvényes ugyanis az önálló légitársasággal rendelkező csatlakozó országok mindegyikére, de nem feltétlenül lenne érvényes az itt jelenlévő társaságok összességére. **A térség belső kapcsolatai szempontjából, az együttműködés erősítése szempontjából igen nagy jelentősége lenne/lett volna annak, ha a kelet-közép-európai országok összefogva, a maguk belső szükségletéből kiindulva próbáltak volna kialakítani egy összességében előnyös közös rendszert.** Az ellenérv mindig az volt, hogy szegény társaságok nem tudják egymásnak a legfontosabbat, a tőkét biztosítani. Ezzel szemben úgy látjuk, hogy a belső piac jól kialakított kiszolgálása még a tőkevonzás szempontjából is sokkal értékesebbé tette volna ezt az együttes hálózatot, mint amennyire egyenként sikerül magukat „kiházásítani” nyugati kéréssel. Ráadásul akkor ebbe a kapcsolatba már egy belső megfontolásokkal kialakított közös hálózattal léptek volna be, ami az alkuerőt is megnövelte volna a továbbiakban a számunkra előnyös kapcsolatok/járatok fenntartása irányában.⁶

⁶ Egyedülálló módon az infrastruktúra (és talán nem csak az infrastruktúra) ágazatok közül a *villamosenergia rendszerben* került sor arra, hogy a *négy visegrádi ország előbb egy közös rendszert alakított ki*, majd ez csatlakozott a nyugati rendszerhez. Ld. részletesebben az *Energia* fejezetben.

Ajánlás: Versenyképesség szempontjából a légiközlekedésen belül a nemzetközi légikikötő minőségének és az országon belüli beágyazottságának van döntő jelentősége. A következő legfontosabb elem alkuerő biztosítása a hazai igények számára kedvező menetrendi pozíciók elérésére. Itt a jól megválasztott stratégiai szövetségeknek és a hasonló helyzetű országokkal való együttműködésnek nagyobb jelentőséget tulajdonítunk, mint egy egyébként alárendelt szerepet játszó hazai flotta mindenáron történő fenntartásának.

Kombinált szállítás és logisztika

Az unióban is preferált kombinált szállítások rentabilitása a szükségessé váló módváltás/rakodás miatt – még támogatások esetén is – csak a mintegy 5-600 km-t meghaladó hosszúságú szállítások esetére mutatható ki. Magyarországra vonatkozóan ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag csak az *export-, import- és tranzitforgalomban* jön számításba. Ezekben az esetekben sem mindegy azonban, hogy a hazai szakaszon a kombinált forgalom *forgalomnövelő*, vagy *forgalom csökkentő* hatása érvényesül. A soproni terminálnál vasútra kerülő kamionok tehermentesítik az osztrák utakat, de ehhez előbb Magyarországon keresztülmennek, hogy eljussanak Sopronba. Nem terhelné napi hatszáz kamion a Győr-Sopron közötti főutat, ha pl. Gönyű térségében az M1-es autópálya mellől vasútra kerülhetnének a járművek. A soproni terminál üzemeltetői kifejezetten ellenérdekeltek abban, hogy Gönyűnél létrejöjjön egy számunkra előnyös kombinált közlekedést szolgáló pályaudvar.

A fentiek arra mutatnak példát, hogy *a környezetbarátnak számító fejlesztéseket is lehet rossz helyen, rossz struktúrában megépíteni*, úgy, hogy az építésnek helyet adó térség számára a hatások hátrányosak legyenek: Sopron és az oda vezető 85-ös út esetén például a környezet, a biztonság, az idegenforgalom és az életminőség szempontjai kifejezetten sérülnek.

A logisztika a helyváltoztatás szervezésének a tudománya, és a lényege a jó *szervezés*, a rendszerben való *gondolkodás*, vagyis kifejezetten *szoftver* jellegű tudásformák érvényre juttatása. Természetesen a *szoftver* mellett szükség van *működőképes infrastruktúrára*, vagyis *hardver* jellegű létesítmények kiépítésére. A mai közlekedéspolitikai gyakorlatban viszont a *logisztika* helyett egyre inkább csak a logisztikai közpon-

tokról, vagyis a szoftver és hardver együttese helyett a *hardverfejlesztésről* esik szó.

A logisztikai központok a legnagyobb nemzetközi áruáramlatok mentén kialakuló olyan csomópontok, amelyek az áru eszközváltását, tárolását, bizonyos mértékű feldolgozását, szelektálását is elvégzik. Jelentőségük nyilvánvaló abban, hogy a térségen átfolyó áruáramlás egy részén valamiféle manipulációt végezve helyi munkával hozzáadott érték termelésre kerüljön sor. Ugyancsak fontos térségi elvárás a logisztikai központoktól, hogy bizonyos terítési, áruelosztási funkciók gyakorlásával hozzájáruljanak a környezetük ellátásához. Nem tagadva mindezen funkciók fontosságát, mégis fel kell figyelni arra, hogy *ma Magyarországon milyen mértékű verseny folyik a logisztikai központok létesítéséért*. Az 1996-ban elfogadott Közlekedéspolitika 11 ilyen központot nevesített, ma már 11 térségről, ezen belül 13 leendő központról beszélnek. Ezzel szemben **Magyarországnyi területen, figyelembe véve a kombinált szállítások minimálisan 5-600 km-es hosszát, aligha indokolt két-három igazán jelentős logisztikai elosztó bázisnál többet központi segítséggel létrehozni**, nem vitatva azt, hogy ezen túlmenően számos helyi áruterítő- és feldolgozó helyi logisztikai bázis is kialakítható, továbbá, hogy minden nagyobb gyártási, kereskedelmi létesítmény, határátkelő, stb. ellát logisztikai feladatokat.

Azok a jelszavak, amik a logisztikai központok kialakítását, az ilyen pozíciók megszerzését övezik mindenképpen túlzóak, azt figyelembe véve, hogy a túl sűrűn kialakított bázisok végül egymás elől veszik el a tennivalót. Másfelől fel kell figyelni arra is, hogy a **versenyképesség szempontjából a logisztikai központoknak kétirányú hatásuk van**. Mindenképpen a pozitív hatások közé tartoznak a korábban felsorolt elvárások a helyi munkaalkalomra és áruelosztásra vonatkozóan. Ugyanakkor látni kell, hogy igen sokszor azzal, hogy *távoli termelők helyi raktárakat hoznak létre a logisztikai központban, elérik, hogy rugalmasabban, gyorsabban képesek a helyi igényekre reagálni, mint a helyi gyártók*: ezáltal viszont **a logisztikai központ nem azoknak a versenyképességét javítja, akik a létesítmény térségében élnek, hanem a távoli termelőket**, akik úgy jutottak közel a helyi piacokhoz, hogy a helyi termelő ezzel egyidőben *nem* jutott közelebb az ő piacaihoz. *Ebben az összefüggésben* tehát a logisztikai központ aszimmetrikus hatású, és a termelés helyétől függetlenül azoknak kedvez, akik nagyobb tőkével sok helyen, sok készletet képesek felhalmozni. Ehhez joguk van, a kérdés

csak az, hogy ez olyan tevékenység-e amit hazai forrásokból is támogatni kell, vagy nem.

Ennek figyelembevételével, nem feltétlenül támogatandó az, hogy külföldi befektetők tőkét hoznak a hazai logisztikai központok kiépítéséhez. Minden esetben végig kell gondolni, hogy a kiépülő létesítmény kinek a versenyképességét fogja javítani, és ennek figyelembevételével tekinthetjük a fejlesztést esetleg közpénzből is támogatandónak.

A hazai épülő logisztikai elosztópontok másik fő problémája, hogy ráépülnek arra a hibás, egyközpontú logisztikai rendszerre, amit a főútvonalak ma kijelölnek, és amit a korábban jelzett hibák révén a most tervezett autópálya-építések tovább fokoznak. A főváros természetesen mindenképpen az egyik logisztikai csomópont marad az országban, de ez még nem indokolja, hogy Nagytétény, Csepel, Soroksár és Ferihegy párhuzamosan, versenyben hozzon létre logisztikai központokat, a fővárosba koncentrálna ezáltal olyan kapacitásokat, amelyek egy része inkább a nyugati és a keleti országrész központjában Székesfehérvár és Szolnok térségében fejthetne ki az ország régiói szempontjából hasznos térségfejlesztő hatást, megalapozva egyben a két említett csomópont közvetlen, fővárost elkerülő vasúti és gyorsforgalmi összekötését.

Ma a *logisztikai központok* fejlesztését a megfogalmazott elvárásokhoz képest igen különböző megfontolásokból a következő főbb – a hazai versenyképesség szempontjából igen eltérő jelentőségű – erők hajtják:

- építetői érdek („sokat betonozni”),
- önkormányzati verseny (presztízs; kerületek, megyék, ill. kikötők, határátkelők így próbálnak köztámogatáshoz jutni),
- külföldi exportáló (piacközeli bázishoz jutni),
- gyártó-befektető (kevesebbet kell a településsel alkudozni, mindent ki lehet építeni az autópálya mentén, és itt létrehozni egy enklávét).

Ajánlás: Az országos és térségi versenyképességre való hatásai szempontjából feltétlenül felül kell vizsgálni a jelenleg követett logisztikai koncepciót, ezen belül a logisztikai központok szerepét, funkcióját; továbbá külön gondot kell fordítani arra, hogy a központok kiépítése ne az elavult egyközpontú térszerkezetet és közlekedéshálózatot erősítse tovább.

Közüti és városi tömegközlekedés

Erről a két alágazatról közösen elmondható, hogy elsősorban az életminőség javítása, a letelepedés, telephelyválasztás ún. „puha tényezői” szempontjából kapcsolódnak a versenyképesség kérdésköréhez. Metaforikusan összefoglalva a **lakható város** és a **lakható kistérség** megteremtéséhez való közlekedési hozzájárulásról van szó.

Mindkét esetre vonatkozik, hogy a versenyképes tömegközlekedés egyáltalán nem azonosítható a piacon a bevételeiből megélni képes vállalattal. Ellenkezőleg, éppen az a kérdés, hogy *milyen önkormányzati feltételekhez* kapcsolt támogatásokkal lehet elérni azt, hogy a vállalati üzemeltetési érdekek ne legyenek ellentétesek a város (térség) lakóinak érdekeivel.

A városi tömegközlekedésben az egyik kulcskérdés a *kollektív közlekedés előnyben részesítése* szabályozási, jogi, forgalmi, és infrastrukturális feltételeinek a megteremtése. E nélkül a városban az egyéni közlekedés nem csak mindent elborít (utat, járdát, tereket, gyalogos-területeket) de a tömegközlekedést is visszafogja, dugókba kényszeríti. A lakható város elengedhetetlen feltétele a kollektív közlekedés előnyeinek érvényre juttatása.

Budapesten és környékén tizenöt éve van szó a közlekedési szövetség létrehozásáról, miközben maga az ezt szorgalmazó főváros és állam nyújtja olyan rendszerben a közlekedési vállalatok számára az árkiegészítést és támogatást, hogy ezzel ellenérdekelté teszi azokat a szövetség létrehozásában. Most többek között a céloknak ellentmondó ösztönzéshez képest a szövetségben elszenvedett jövőbeli „veszteségek” kompenzálásának az elosztási módján folyik a vita.

A lakható kistérség tömegközlekedési kiszolgálása nyilván nem tud addig létrejönni, amíg a Volán vállalatok kárára kellene a jobb ellátást biztosítani. Ma a települések 99,5 %-a be van kötve a tömegközlekedési ellátásba, ugyanakkor a települések harmadát kitevő, 500 lakosnál kisebb lakosszámú települések napi egyszeri ellátása is veszteséges az egységes, 50 személyes menetrendszerű buszok alkalmazásával, nem beszélve arról, hogy a menetbevételek eltűnése meg a ténylegesnél is kedvezőtlenebbnek mutatja a helyzetet a statisztika szempontjából. A mobil telefonok és hírközlés mai fokán nyilván nem a merev, senkihez igazodni nem képes menetrendi, hanem a rugalmas, hívható, kisbuszos intelligens kiszolgálás lenne az elérendő cél, és egyben a kistérségen belüli települések számára is kapcsolaterősítő megoldás. Amíg a támogatások nem egy ilyen jellegű, kidolgozott rendszer irányába történő megoldást ösztönöznek, hanem a mai merev rendszerben felszámolt költségek megtérülését fizetik meg, addig a helyzet nem fog megváltozni.

Ajánlás: alapvető feladat, hogy a tömegközlekedési támogatások és beavatkozások ne versenyképtelen vállalati rendszerek fennmaradását biztosítsák, hanem a térségi versenyképesség elősegítésére kidolgozandó rendszerek működőképességét segítsék elő. A kidolgozandó rendszerek célkitűzéseit elsősorban a potenciális használók képviselőinek (önkormányzatok, térségi tervező szervezetek, termelési és szolgáltatási együttműködések, lakó- és utas-szervezetek, stb.) a szempontjai alapján kell kialakítani, és ez jelentős mértékben eltérhet a közlekedési vállalatok jelenlegi érdekeitől.

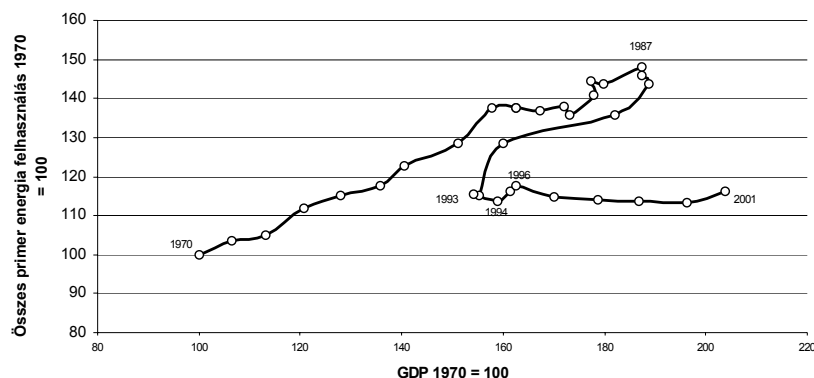
Energiagazdálkodás

Az energetikai rendszerekkel kapcsolatban a versenyképességnek egy ex-post jellegű mutatójából, a GDP termelésének és az energiafelhasználás alakulásának a trendjéből indulunk ki.

A nyolcvanas évek végéig mind az összes energiafelhasználásnak, mind a villamosenergia felhasználásának szoros volt a kapcsolata a GDP

alakulásával. Ezen belül a villamosenergia felhasználásának növekedési üteme magasabb, az összes energiáé alacsonyabb volt, mint a GDP emelkedése.

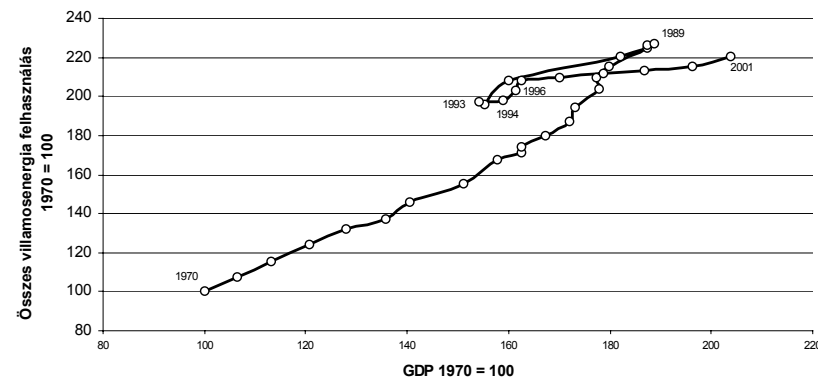
1. ábra Az összes hazai primer energia felhasználás a mindenkori GDP függvényében, 1970-2001



Forrás: A Magyar Villamos Művek Közleményei. 39. évf. (3), 2002. okt.

Jól mutatja az összefüggést az 1. ábra, ahol az összes energiafelhasználást a GDP függvényében láthatjuk. 1979-ig töretlenül, további nyolc évig rángásokkal, de trendjében változatlanul a GDP-vel arányosan nőtt az energiafogyasztás. Lényegében ez a szoros kapcsolat kísérte a nyolcvanas évek vége és 1992 közötti visszaesést is; sőt a lassan meginduló fellendülés 1994-96 között még mindig a korábbi pályára való visszafordulás jegyében zajlott. Érdemi, strukturális változás ezután következett be: **1996-tól a GDP növekedése meglendült, ugyanakkor az összes energia felhasználása azóta lényegében stagnál.**

2. ábra Az összes hazai villamosenergia felhasználás a mindenkori GDP függvényében, 1970-2001



Forrás: A Magyar Villamos Művek Közleményei 39. évf. (3), 2002. okt.

Ugyanezek a töréspontok jellemzik a 2. ábrán külön tanulmányozható villamosenergia fogyasztást is, azzal a különbséggel, hogy a villamosenergia fogyasztásának növekedése a teljes harminc éves időszakban magasabb volt, mint az összes energiáé, ennek megfelelően a visszaesés is mérsékeltebb volt, és 1996 óta sem stagnálás, hanem mérsékelt növekedés jellemzi: a növekedési ütem azonban markánsan kisebb, mint a korábbi időszakban volt.

Az ábrák azt a következtetést engedik megfogalmazni, hogy tulajdonképpen csak 1996-ban sikerült mind a teljes energiafogyasztás, mind a villamosenergia fogyasztás területén elszakadni a GDP-vel kialakult korábbi kapcsolattól és új energiaigényességi pályára áttérni.

A versenyképesség alakulásával ennek fontos, közvetett (indikátor jellegű) összefüggése van. Nemzetközi összehasonlítások a nyolcvanas évek közepe óta folyamatosan felhívták a figyelmet arra, hogy a szocialista országok az egy főre jutó GDP mértékéhez képest mintegy két-, két és félszer több energiát fogyasztanak, mint a piacgazdaságok. Az eltérés mértékét természetesen nagyban befolyásolta, hogy milyen valutaszorzóval számoltuk át dollárra a GDP-t, de abban nem volt vita,

hogy létezik egy szignifikáns differencia a két országcsoporthoz az energiaigényességének alakulásában.⁷

VillamosenergiaAz infrastruktúra ágazatok közül a *villamosenergia rendszerben* került sor arra, hogy a négy visegrádi ország előbb egy közös rendszert alakított ki (CENTREL), majd kipróbálás után ez a közös rendszer csatlakozhatott a nyugati rendszerhez. Az előzményekhez tartozik, hogy a kilencvenes évek elején Nyugat-Európa országai megrettentek attól, hogy ahogyan a közép-európai országok korábban a szovjet villamosenergia rendszeren „lógottak” úgy a továbbiakban a nyugati rendszeren fognak. A villamosenergia előállításának szennyező iparág, és a környezettel kapcsolatos megfontolások miatt mindenképpen elkerülendőnek tartották, hogy Nyugat-Európában állítsanak elő olyan áramot, amit azután keletebbre használnak fel. Ezért ebben a kivételes esetben **nem export-piacot kerestek, hanem éppen ellenkezőleg, azt kívánták biztosítani, hogy a visegrádi országok gondoskodjanak a saját ellátásukról.** Ezt pedig úgy is elősegítették, hogy feltételül szabták a villamosenergia-rendszerek összekapcsolását és a megfelelő, nyugaton megszokott minőségi kritériumok (frekvencia-tartás, tartalék kapacitás, elszámolási fegyelem stb.) betartását. Úgy is fogalmazhatunk, hogy itt **az volt a cél, hogy a visegrádi országok villamosenergia ellátási rendszere versenyképes legyen a nyugati rendszerrel.**

⁷ További kérdés maradt, hogy ez a különbség milyen mértékben tekinthető a pazarló /túlzott, veszteséges/ energiafelhasználásnak és milyen mértékben annak, hogy az előállított termékek alulértékelték. Ez utóbbi kérdés az energiagazdálkodás és versenyképesség összefüggése szempontjából nagyon is releváns: azt veti ugyanis fel, hogy milyen mértékben lehet az energiatermelés javításával és milyen mértékben az ipari termelési struktúra változtatásával javítani a versenyképességet.

*További összefüggések a gazdaság versenyképességével*⁸

A gazdaság versenyképességéhez az alábbi hozzájárulásokat teheti az energetikai ágazat

- stabil energiaellátás – mennyiségben, minőségben, megbízhatóságban
- szükséges tartalékok rendelkezésre állása (olaj- és gázkészlet, primer- és szekunder tartalék)
- a környezetet veszélyeztető, szennyező elavult erőművek bezárása.

Ajánlás: Az elektromos hálózatok példájából kiindulva, számos más ágazatban is felvethető lenne az országok közötti együttműködés, a stratégiai szövetségek szerepének tanulmányozása a versenyképesség erősítésében. A világgiaci versenyképesség sok tekintetben nagy-regionális (Közép-Európa, Kelet-Európa stb.) kérdés, és ilyen összefüggésben nem a szomszédok legyűrése, hanem felhozása, magasabb szintre emelése a valódi érdekünk.

⁸ Felvetünk, de pillanatnyilag nem tudunk megválaszolni egy további fontos kérdést. Az energiatermelő- és elosztó bázisok privatizálásával kapcsolatban fel szokott merülni, hogy itt stratégiai iparágokról van szó. Üzemzavaraikkal a teljes gazdaságot le tudják állítani.

A privatizáció kapcsán felvethető, hogy abban az esetben, ha egyúttal a monopól pozíciókat is sikerül felszámolni, (a távközlésben ez nem történt meg) akkor milyen mértékben marad meg az ágazat stratégiai pozíciója, azaz gazdaságpolitikai szempontból a fenyegetési potenciál milyen mértékben eredt a monopól jellegből és milyen mértékben az adott hálózati ágazat sajátja. A villamosenergia termelésben kifinomult tartalékképzési szabályok biztosítják, hogy a legnagyobb kapacitás leállása esetére is elegendő tartalék álljon rendelkezésre. A közlekedésben egyáltalán nincs ilyen tudatos kapacitásgazdálkodás, ellenkezőleg, egyre nagyobb forgalmak összehalálása folyik és az üzemzavar esetére nincsenek tartalék kapacitások.

Infokommunikáció

A távközlés korai korszakát a *természetes monopóliumnak* tekintett vezetékrendszerek kiépítése jellemezte. Ezt lényegében a kilencvenes években váltotta fel szervezeti oldalon a *versenykörnyezet* kialakítása, és az állami monopóliumok privatizálása, technológiai fejleményként pedig a különböző távközlési módok egységes *digitális* alapra helyeződése, az ú.n. *konvergencia*.⁹ Végül egy következő szintnek tekintik, amikor az infokommunikáció nem csak a hírközlési ágakba, hanem *valamennyi ágazatba* behatol és létrejön az információs társadalom.

Azáltal, hogy az egyes ágazatok megújulásának, fejlődőképességének gyakorlatilag a kritériumává válik, hogy az adott ágazat képes-e felhasználni a digitális kultúra által kínált lehetőségeket, napjainkra az infokommunikációs technológia (ICT) a jelenlegi szinten is a gazdasági növekedés motorjává vált. Ez igaz volt formális húzóágazatként is (a termelékenység növekedése az ICT szektoraiban volt a legmagasabb) de abban az értelemben is, hogy ha a korszerű technológiával sikerül a hagyományos ágazatokat megújítani, akkor azokat is áthatja az infokommunikáció.

Ez az értékelés akkor is igaz marad, ha az ezredfordulón világszerte bekövetkező megtorpanás felhívta a figyelmet arra, hogy az állandó stabil növekedés túlzott pénzügyi várakozásokat fűzött az ICT/dotcom ágazathoz és túlhajtotta a beruházásokat az ide áramló tőke nyomása.

⁹ „A távközlés oldaláról tekintve először a számítástechnikával és az automatizálással való konvergenciáról beszélünk, majd a műsorszórás és a hálózati információszolgáltatások következtek, jelenleg pedig már az információs tartalom előállítás és feldolgozása is bekerült a konvergáló folyamatok körébe. Ezt az egyre szélesedő kört különböző elnevezésekkel illetik, kiforrott fogalmak még nincsenek. Az egyik, talán legjobban terjedő terminológia infokommunikációról beszél, amely magába foglalja az információ előállítását, feldolgozását és továbbítását, valamint az ehhez szükséges berendezések gyártását, az információ bármely típusát tekintve. Ennek megfelelően az infokommunikációs ágazat felöleli a távközlési, műsorszóró és postai szolgáltatókat, a számítógépes szoftver, műsor-, reklám és kiadványkészítőket, a más információszolgáltatókat, valamint a távközlési, műsorszóró és számítógépi berendezések gyártóit. A szinergiahatások folytán az infokommunikációs szektor növekedési üteme a GDP növekedési ütemét jelentősen meghaladja a világátlagban, Európában, sőt hazánkban is.” Id. dr. Bartolits István (1998)

A világ élvonalára érvényes trendekhez képest az EU is lemaradásban van, és a 90-es évek második felétől jelentős erőfeszítéseket tesz arra, hogy felgyorsítsa a felzárkózási folyamatot, azaz az infokommunikáció elterjedését. Ennek legújabb dokumentuma, az „e-Europe 2005: An information society for all” (21/22 June 2002) Sevillában prezentált akcióterv továbbfejleszti a korábbi „e-Europe 2002” célkitűzéseit, középpontba állítva a magánbefektetések és munkahelyek kialakítását elősegítő környezetet, a termelékenység javítását, a közszolgálatok megújítását és a mindenki számára biztosított hozzáférést.

Infrastrukturális, vagyis kínálati oldalról a szélessávú hálózat kiterjedt – és megfizethető áron való – elérhetőségét és az információs biztonság kialakítását állítják a fókuszpontba, míg keresleti oldalról a modern közszolgálatok megteremtését: e-kormányzat, e-tanulás, e-egészségügy és e-business (beleértve az e-kereskedelmet is.)

Ezek a tervek kijelölik a versenypályát a *csatlakozó országok* számára is. A kilencvenes években a kelet-középeurópai országoknak tulajdonképpen egy saját gazdasági színvonaluknál is alacsonyabb szintről kellett felfejleszteniük az elsősorban politikai okok miatt korábban teljesen háttérbe szorított vezetékes távközlési hálózataikat. Ezzel párhuzamosan a mobil távközlésben már lényegében együtt indulhattunk a többi országgal és a gazdasági fejlettségünknek megfelelő mértékben sikerült az új technológiával mind elterjedtségben, mind a tulajdoni viszonyokban lépést tartani.¹⁰ Ahogy az unió a relatív elmaradásának a feltárásából indul ki, úgy a 2002 decemberében elkészült Magyar Információs Társadalom Stratégia (MITS 2002) is számos negatívumot kénytelen számításba venni. Bár a kilencvenes évek fejlődése impozáns, a lendület mégis megtorpan, számos kezdeményezés félbeszakadt, túl sok mindent kell kormányzati ciklusonként újraindítani. A korábbi vezető távközlési szolgáltató monopolhelyzete megmaradt, a hálózati hozzáférés költségei kiemelkedően magasak; nem veszély, hanem tény, hogy a magas szolgáltatási díjak visszavetik az internet és az internet-használat hazai terjedését. Kevésbé vizsgálhat

¹⁰ 2000-ben Magyarországon az összes távközlési hívás felét, az összes beszélgetési idő mintegy negyedét folytatták mobil készülékről. További adatokat lásd a *Függelék 2. és 4. táblázatában és a 4., 5. és 6. ábráján.*

bennünket, hogy a távközlési piac szabályozása máshol sem kielégítő, és az unió általában az újraszabályozást volt kénytelen saját magának is célul kitűzni.

A MITS céljainak kialakításakor támaszkodik a Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT 2002) megállapítására: **az egész gazdaság alapvető kihívása, hogy a korábbi erőforrás-vezérelt pályáról egy innováció vezérelt pályára kell átállni.** Ennek során, összhangban az e-Európa 2005 fentebb idézett céljaival is, nem elég az infokommunikáció kínálati oldalát fejleszteni, hanem arról is gondoskodni kell, hogy az új technológia gyorsan és eredményesen behatoljon az egyes ágazatokba, illetve széles körben elérje a társadalmat.¹¹

A gazdasági és társadalmi versenyképességet explicit módon is nevesíti a MITS-nak az a nagyon hangsúlyos vonulata, amelyik a *digitális szakadék* elkerülését, a *hozzáférés* általánossá tételét, ezzel egyben a regionális különbségek csökkentését célozza¹². Az ágazati célok (e-államigazgatás, e-önkormányzat, e-egészségügy, e-igazságszolgáltatás, e-kultúra, e-gazdaság, e-közlekedés) messze túlmutatnak az infokommunikáció saját ágazati szempontjain, amit az is kifejez, hogy az egyes ágazati infokommunikációs stratégiákat maguknak az érintett ágazatoknak kell (2003 októberéig) elkészíteniük, a MITS ehhez irányokat és egységes vázlatkereteket szab csupán meg. Ilyen módon a stratégiakészítés már maga is részét képezi az informatikai kultúra tudatosításának, ezzel elősegíti azt a folyamatot, hogy ne csak a korábbi megoldások jobb technológiával történő kialakítása váljon ágazati céllá, de fokozatosan az új technológia által lehetővé váló új, innovatív megoldások is megfogalmazásra kerüljenek.

A hálózati infrastruktúra ágazatok egy részét (a vízgazdálkodást és az energiagazdálkodást) nem sorolja fel a MITS a kiemelt ágazatok között. Visszaülve arra a korábbi észrevételre, hogy azok az ágazatok

¹¹ Célok felsorolását és versenyképességhez való viszonyát lásd a *Függelék 1. táblázatában*

¹² „Az infokommunikáció terén az ország versenyképességének javítása céljából - az ország teljes területén - a regionális különbségek felszámolásával bővíteni kell a közösségi hozzáférési helyek számát, az információs társadalom vívmányainak használatával pedig elő kell segíteni - a hátrányos helyzetű rétegek számára is - a valódi szolgáltató állam kialakulását.” (MITS 2002)

képesek megújulni, (és versenyképesé válni) amelyek magukba tudják fogadni az infokommunikációs technológia új eredményeit, ezt azzal magyarázhatjuk, hogy ezek igen fontos stratégiai ágazatok, de ugyanakkor erősen kötődnek a korábbi *erőforrás vezérelt fejlődési pálya* gondolkodásmódjához. Bizonyos mértékben érvényes ez a szállítási ágazatra is, amely viszont helyet kapott e-közlekedés címen a stratégia megcélzott ágazatai között. Érdemes megnézni, hogy a számos közlekedési ágazat közül az infokommunikációs megközelítés milyen szűk és célzott területeken lát fejlődési-megújulási tartalékot.¹³

Ajánlás: Az infokommunikáció és a versenyképesség összefüggése a többi ágazattól eltérő megfontolásokat kell érintsen. Ma mind Európának a gazdaság élvonalához való felzárkózásában, mind Magyarországnak a fejlett országokhoz való felzárkózási folyamatában kulcsszerepe van a korábbi erőforrás-vezérelt pályáról az innováció-vezérelt pályára történő átállás sebességének és sikerének. Ebben a folyamatban alapvető fontosságú kérdés az informatika elterjedése, a többi ágazat fejlődésébe történő beépülése. Ezért az infokommunikációs ágazat saját versenyképességének is kiemelt figyelmet kell kapjon akkor, amikor egyébként a gazdaság egészének a versenyképességéről van szó.

¹³ „eKözlekedés: Célunk a fenntartható mobilitás, a magasabb szolgáltatási színvonal, a gazdaságos és környezetkímélő közlekedési rendszerek kialakítása. A jövő intelligens közlekedési rendszerei olyan integrált rendszerek, amelyek mind az út-üzemeltetők, mind az úthasználók számára mindenhol, minden időben elérhető információkat nyújtanak a közlekedéshez kapcsolódóan, felhasználóbarát eszközök, illetve információs berendezések segítségével. Kiemelt jelentőségűnek tartjuk az utazási információs szolgáltatások területén egy átfogó – dinamikus és statikus adatokat, forgalmi adatokat, térképi információkat tartalmazó – szolgáltatást, amely a szükséges információkat a hálózati elérhetőség mellett, a járművezetőkhez különböző típusú médiákon (mint pl. rádió, telefon, fax, SMS, internet) keresztül is továbbítani képes. A városi közlekedés/közösségi közlekedés terén fontos az intermodalitás javítása és a tömegközlekedés előnyének biztosítása. További, stratégiai-lag fontos terület az intelligens kártyák alkalmazása a közlekedés területén, elsősorban a tömegközlekedés egységes jegyrendszerének kialakításában.” (MITS 5.2.7)

Hivatkozások

- A Magyar Villamos Művek Közleményei [2002]: 39 (3), október
- Aschauer, D.A. [1991]: Infrastructure: America's third deficit. *Challenge*, 34(2) (Mar/Apr), 39. o.
- Bartolits István [1998]: Az InfoCommunication Trends '98 című konferenciáról ModemIdő 1998 nov. <<http://www.modemido.hu/november/nyiltavk.htm>>
- e-Europe 2005 [2002]: *An information society for all*. (COM 2002 263 final) <http://www.euroispa.org/docs/eEurope_final.pdf>
- Ehrlich Éva [2003]: *A magyar infrastruktúra jelenlegi helyzete, az EU követelményeknek és elvárásoknak való megfelelése*. Integrációs Fejlesztési Munkacsoport, Budapest. (megjelenés előtt)
- Lengyel Imre [2000]: A regionális versenyképesség tényezői, különös tekintettel a Dél-Alföldre. 39-57. o. In: Farkas B. - Lengyel I. (szerk.) *Versenyképesség – regionális versenyképesség*. SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei. JATE Press, Szeged.
- MITS [2002]: *Magyar Információs Társadalom Stratégia*. Informatikai és Hírközlési Minisztérium, Budapest. <<http://www.ihm.hu/tarsadalom/strategia/>>
- NFT [2002]: *Nemzeti Fejlesztési Terv*. Miniszterelnöki Hivatal, Budapest. <<http://www.nfh.hu/>>
- Porter, M E [1990]: *The competitive advantage of nations*. The Free Press, New York.
- Török Ádám [2003]: A versenyképesség elméleti és mérési kérdései. Kézirat.
- Wang, E C [2002]: Public infrastructure and economic growth: a new approach applied to East Asian economies. *Journal of Policy Modeling*. 24(5): 411-435.o.
- World Bank [1994]: *Infrastructure for Development*. World Development Report 1994. World Bank, Oxford University Press, Washington, D.C..

Függelék

1. táblázat. A Magyar Információs Társadalom Stratégia célkitűzéseinek a gazdaság versenyképességével való kapcsolatai

Jel	A cél	Hozzájárulása a gazdaság versenyképességéhez
C1	Jobb munkalehetőségek, munkakörülmények biztosítása	**
C2	Több tudáshoz, ismerethez jutás biztosítása, az ismeretszerzés megkönnyítése	***
C3	A szabadidő hasznos, kellemes eltöltése	*
C4	Az emberi kapcsolattartás megkönnyítése, minőségének javítása	***
C5	Privát szféra védelme	*
C6	Információhoz jutás megkönnyítése, a közérdekű információkhoz történő hozzáférés biztosítása	**
C7	Véleménynyilvánítás szabadságának biztosítása	*
C8	Társadalmi, gazdasági biztonság (egészségügyi, oktatási rendszerek működése, azokhoz történő hozzáférés)	**
C9	Esélyegyenlőség (hátrányos helyzetű csoportok és térségek esélyegyenlőségének) biztosítása	**
C10	Kultúra és a nyelv megőrzése	*
C11	Hatékony, szolgáltató közigazgatás	****
C12	Nyitott, átlátható közszféra (üvegseb)	****
C13	Erős civil társadalom megteremtése	**
C14	Egészséges életmód	**
C15	Egészséges környezet	***
E1	Megfelelő sávszélességű és elérhetőségű hálózat biztosítása	**
E2	Berendezések (egyéni és közösségi elérésű gépek, IKT eszközök) hozzáférhetőségének biztosítása	**
E3	Alkalmazások (alapalkalmazások, alapinformációk) rendelkezésre állása	**
E4	Alapszolgáltatások (hálózati és alkalmazási egyaránt) elérhetősége	**
E5	Hitelességet, megbízhatóságot, sértetlenséget, bizalmasságot biztosító infrastruktúra megteremtése	***
E6	Politikai, döntéshozói elkötelezettség az információs társadalom	***

	építésével kapcsolatban	
E7	Az informatika (mint eszköz, illetve a MITS céljai) társadalmi elfogadottságának növelése	**
E8	Hatékony, versenyképes gazdaság	****
E9	Felhasználói ismeretek, készségek szintjének emelése (humán erőforrás fejlesztése)	***
E10	Társadalmi, tudományos innováció, kutatás és fejlesztés	***

Forrás: a MITS (2002) táblázata nyomán, általunk önállóan értékelve az egyes célokat

A kapcsolatok erősségére általunk adott értékeket nyilván lehet vitatni. Az viszont megemlítenő, hogy egyetlen olyan célt sem találtunk, amelyik abban a felfogásban, ahogy ez a dolgozat a gazdasági versenyképességgel foglalkozott, ne lett volna elősegítője a versenyképességnek.

2. táblázat. Az egyes hálózati infrastruktúra ágazatok részaránya az összes ágazat bruttó hazai termékének előállításában

Év	Összes ágazat	Energia	Vízgazd	Szállítás	Posta	Távközlés	Víziközl	Légiközl
	folyó áron, milliárd forint							
1997	7556	239,8	45,2	439,9	48,6	222,0	2,6	10,2
1998	8874	287,7	54,3	512,4	59,7	274,5	4,2	13,1
1999	9973	329,7	59,3	573,6	67,6	336,6	3,5	14,1
2000	11506	345,3	69,7	630,1	73,6	358,4	3,4	11,9
	az összes GDP százalékában							
1997	100,00	3,17	0,60	5,82	0,64	2,94	0,03	0,13
1998	100,00	3,24	0,61	5,77	0,67	3,09	0,05	0,15
1999	100,00	3,31	0,59	5,75	0,68	3,38	0,04	0,14
2000	100,00	3,00	0,61	5,48	0,64	3,11	0,03	0,10

Forrás: KSH-adatok, elérhetők a Vízügy honlapján <http://www.vizugy.hu/vizgazd9801/01/14.htm>

3. táblázat. Egy széleskörű áttekintés lehetséges keretei – ágazatok és indikátorok

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	vasút																
2	közút																
3	vízi																
4	légi																
5	városi és tömegközlekedés																
6	logisztika																
7	csővezeték																
8	vízkezelő-gazdálkodás																
9	ár- és belvív, mederszab.																
10	vízellátás																
11	szennyv. és csatornázás																
12	(hulladék?)																
13	villamos-energia																
14	földgáz																
15	kőolaj																
16	szén																
17	megújuló energia																
18	távfűtés																
19	távközlés																
20	műsorszórás																
21	postai szolgáltatás																

Megjegyzések

A fenti táblázat oldalrovatában arra hívjuk fel a figyelmet, hogy a hálózati infrastruktúra ágazatok teljes körű áttekintése legalább hús alágazat elemzését kívánta volna meg.

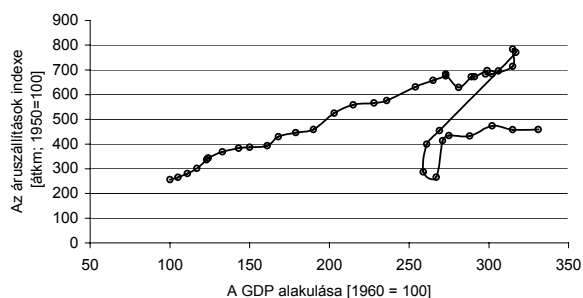
A fejezetekben jelöltük azt, hogy mely mutatók és összefüggések figyelembevételét tekintjük feltétlenül a gazdaság versenyképességére vonatkozó elemzések részének. Az 1-4 oszlopokban az alágazat súlyát és trendjét jellemző átfogó gazdasági mutatók kerültek (natúrális teljesítménymutató, költségvetési ráfordítás, GDP előállításban való részarány, beruházások mértéke). Az így kijelölt táblázatelemek jelképesek, nem egy-egy számot, hanem egy-egy idősort jelképeznek, például a 1. sor és a 3. oszlop találkozási pontja a vasútnak a GDP előállításában való arányát bemutató idősort. Ezt követi az 5-10. oszlopokban az egyes infrastruktúra alágazatoknak a versenyképesség más tényezőire kifejtett hatásainak az érzékeltetése: kifejezve azt a meggyőződésünket, hogy az infrastruktúra részben nem közvetlenül a versenyképességre, hanem közvetve, a versenyképesség más feltételeire fejt ki a hatásait. Itt az egyes rubrikákba ugyancsak nem egy-egy számot, hanem tulajdonképpen egy-egy tanulmányt, elemzést kell elképzelni: pl. az 1. sor és a 6. oszlop találkozásánál a vasútnak a (ország) FDI vonzó képességére kifejtett hatásairól szóló tanulmányt. A versenyképesség feltételei közül az 5-10 oszlopokban szerepeltettük a K+F-et, a működő tőke vonzást (FDI), a kis- és középvállalatok fejlődését (KKV), a foglalkoztatottságra, a képzettségre és a társadalmi tőkére kifejtett hatásokat. Kimaradt az intézményrendszerre való hatás, ehelyett a 11-16 oszlopokban felsoroltunk olyan fontos dokumentumokat (ágazatpolitikák, ágazati törvények, illetve a területfejlesztés, a környezetvédelem, ill. az európai csatlakozás policy dokumentumai) amelyekkel való kölcsönhatások vizsgálata kiemelt jelentőségű. Itt tulajdonképpen egy kontroll elemzésről van szó: annak felülvizsgálatáról, hogy vajon az adott szakpolitikai dokumentumnak, mondjuk a vasútra vonatkozó ajánlásai összhangban vannak-e a vasútnak a versenyképességre gyakorolt hatásai szempontjából megállapítható tennivalókkal.

4. táblázat. Egyes infrastrukturális teljesítmények idősorai a GDP-vel való összevetésben

ÉV	GDP	Áru- szállítás indexe tonnakm alapján**	Távolsági személy- szállítás indexe utaskm alapján	Helyi személy- szállítás indexe, utasszám alapján	Személy- gépkocsik száma	Kiinduló távbeszélő- forgalom, millió hívás	Táv- beszélő fővonalak száma, ezer darab	Televízió előfizet és, ezer
	1960=100	1950=100	1950=100	1950=100				
1950		100	100	100	13054	230,7	110	-
1951								
1959								
1960	100	256	241	191	31268	538,2	243,4	104
1961	105	265	248	199	39872	558,3	255	206
1962	111	281	266	205	53118	572,3	265,7	325
1963	117	302	274	207	71297	596,1	276,9	471
1964	123	337	292	215	86247	606,4	291,4	675
1965	124	344	296	220	99395	553,3	303,8	831
1966	133	369	305	223	116677	569,8	319,2	996
1967	143	383	308	237	143601	596,9	336,9	1169
1968	150	387	307	244	162477	618,1	360	1397
1969	161	393	315	250	190741	645,1	382,6	1596
1970	168	430	325	257	238563	638,8	399,1	1769
1971	179	446	326	263	283661	696,4	424,1	1943
1972	190	459	338	270	332565	765,2	451,2	2085
1973	203	525	346	275	399776	719,9	470,6	2199
1974	215	559	366	279	480924	762,4	493,6	2295
1975	228	566	367	283	568259	765,4	508	2390
1976	236	576	372	288	640502	714,3	516,6	2477
1977	254	631	383	295	720133	802	523	2557
1978	265	658	392	300	820145	1033,8	533,3	2633
1979	273	676	399	307	933851	871,6	560,6	2702
1980	273	683	403	312	1013412	915,5	617,2	2866
1981	281	629	412	321	1105446	952	636,6	2806
1982	289	672	405	325	1181682	989,8	655,3	2838
1983	291	672	365	331	1258495	1021,8	676,4	2864
1984	299	697	371	339	1344101	1048,5	705,4	2995
1985	298	683	369	348	1435937	1042	738,8	2911
1986	302	684	370	349	1538877	1105,5	770,2	2930
1987	315	714	372	353	1660258	1184,8	812,7	2958
1988	315	784	374	352	1789562	1237,9	858,2	2940
1989	317	771	378	337	1732385	1242,1	915,9	2944
1990	306	696	362	311	1944553	1300,8	995,8	2930
1991	269	455	328	288	2015455	1456,1	1129,1	2852
1992	261	400	311	266	2058334	1638,1	1292,1	2863
1993	259	287	300	261	2091623	1838,9	1497,6	2819
1994	267	266	311	261	2176922	2349,9	1785,4	2737
1995	271	413	327	256	2245395	2713,8	2157,2	2665
1996	275	434	339	250	2264165	2967	2651,2	2535
1997	288	433	351	237	2297115	3788,7	3095,3	2589
1998	302	474	361	241	2218010	4143,9	3385,1	2692
1999	315	459	389	241	2255526	4250,3	3609,1	2682
2000	331	459	406	245	2364706	4190,5	3479,3	2649

Forrás: KSH-ECOSTAT <<http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>>

1. ábra. Az áruszállítások indexe a GDP függvényében 1960-2000



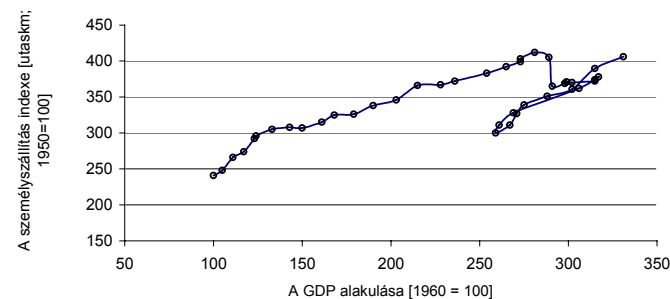
Forrás: KSH-ECOSTAT <http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>

Az alapséma a szállítások esetében nagyon hasonló az energiafogyasztásnál tapasztaltakhoz. Lényegében egyenletes növekedés jellemezte mind a GDP-t, mind az áruszállításokat 1960 és 1979 között, és kis töréssel (alacsonyabb növekedési ütemmel) az összefüggés még végigkísérte a nyolcvanas évtizedet is. A nyolcvanas évek végétől 1993-ig, a GDP és a szállítások is visszaestek, előbbieket egy bő évtizeddel, utóbbiak kettővel 1994-95-ben megkezdődött egy visszaállás a korábbi pályára, 1996-tól azonban jól látható, hogy valójában nem a korábbi pályára, hanem egy új pályára állt be a fejlődés, ahol ugyanakkora GDP értékhez jelentős mértékben kisebb szállítási összesség társul. Nem lehet hasonlóan biztosan mondani arról, hogy vajon a pálya meredekségében is beállt volna változás, vagyis, hogy a további GDP növekményekhez a korábbi arányoknak megfelelő, vagy annál kisebb szállítási növekmények tartoznak-e.

Ez a kérdéskör nem érdekmentes. A szállítási ágazatban azt várják, hogy a GDP növekményével minél jelentősebb szállítási volumennövekedés is várható, miközben a gazdaság egésze nem ebben érdekelt, hanem általában kisebb tömegű (korszerűbb, kevesebb anyagot és energiát tartalmazó) termékek előállításában. Az ellentmondás nem valódi, mert tulajdonképpen a szállítási ágazat is ebben érdekelt, az ilyen korszerű termékek szállításából ugyanis a kisebb súly ellenére sokkal nagyobb bevétel realizálható – annak, aki felkészült az adott termék szál-

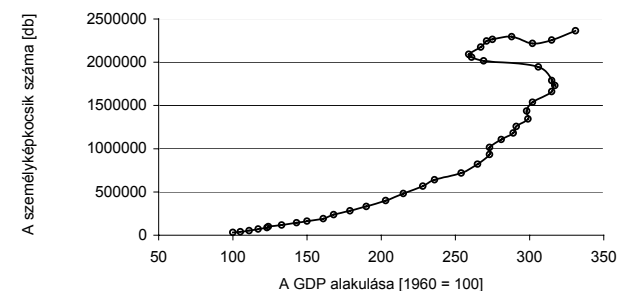
lítására. A valódi kérdés ez: arra a szállításra készül-e fel az ágazat, ami várható, vagy valami korábban volt árutömegek visszatérésére vár-e.

2. ábra. A távolsági személyszállítások indexe a GDP függvényében 1960-2000



Forrás: KSH-ECOSTAT <http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>

3. ábra. A személygépkocsik száma a GDP függvényében 1960-2000



Forrás: KSH-ECOSTAT <http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>

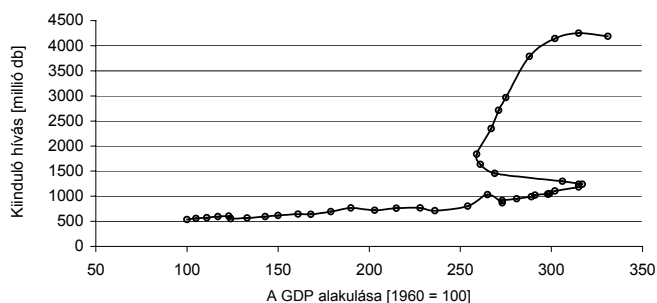
Távolsági személyszállításban az áruszállításhoz képest korábban, a 1983-84-ben következett be egy viszonylag jelentős visszaesés, tehát még akkor, amikor a GDP folyamatosan emelkedett. Ehhez képest azóta pálya-váltás nem volt: a GDP emelkedésekor emelkedett, csökkenésekor csökkent a szállítási teljesítmény, de lényegében ugyanazt a pályát követve oda-vissza. Itt tehát, úgy tűnik, a rendszerváltás nem okozott

strukturális sokkot. A további elemzések előtt feltétlenül pontosítani kellene a „távolsági személyszállítás” statisztikájának a tartalmát és gyűjtési módszertanát: elkerülendő, hogy esetleg olyan adatokat „elemezzünk” amelyek éppen azért mutatnak nyugodt lefolyást, mert esetleg ez a trend képezte a becslés alapját.

A szállítási teljesítményektől eltérő módon alakult a GDP és a gépjárműállomány összefüggése: az állomány növekedése a GDP visszaesése idején is folytatódott, és éppen az utolsó öt-hat évben torpant meg, amikor a GDP viszont emelkedni kezdett. Itt nyilvánvalóan arról van szó, hogy nagyon jelentős volt a keresleti puffer, a sorbanállás a nyolcvanas évek végéig, vagyis kevesebben jutottak gépkocsizhoz, mint arra igény lett volna. A rendszerváltást követő években ez a kereslet valódi vásárlásokban mutatkozhatott meg.

Egy hasonló sorbanállás oldódott fel a távbeszélő esetében, ahol a forgalom és az ellátottság görbéje nagyon hasonlóan alakult. 1988-tól a GDP visszaesése ellenére a kereslet tovább nőtt – 1992-93-ig lényegében a korábbi tempóban, míg körülbelül ekkorra teremtődtek meg egy fokozott fejlődés műszaki feltételei, amely, egyébként történetesen egybeesett azzal az időszakkal, amikor a GDP is újra fejlődésnek indult.

4. ábra. A távbeszélő hívás kezdeményezés a GDP függvényében 1960-2000

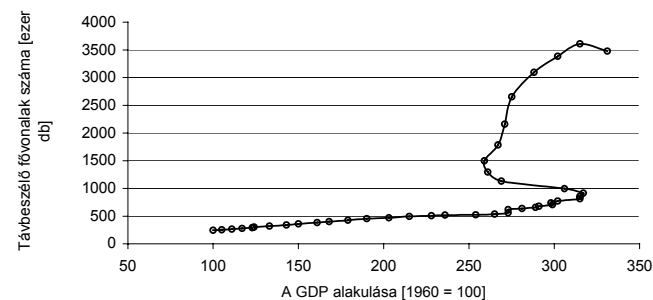


Forrás: KSH-ECOSTAT <http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>

Mind a fővonalak számában, mind a beszélgetések számát tekintve a növekedési ütem 1996-97 óta mérséklődik, 2000-re csökkenés is mutatkozott. Az összetett jelenséget nyilván számos oldalról kellene elemezni: árviszonyok a vezetékes távközlésben, a helyettesítő rend-

szerek hatása, stb. Itt tehát beleütközünk a vezetékes távbeszélő hazai versenyképességének a kérdésébe, ami eredetileg nem témánk, mi a távközlési infrastruktúrának a gazdaság versenyképességével való kapcsolatát akarjuk elemezni.

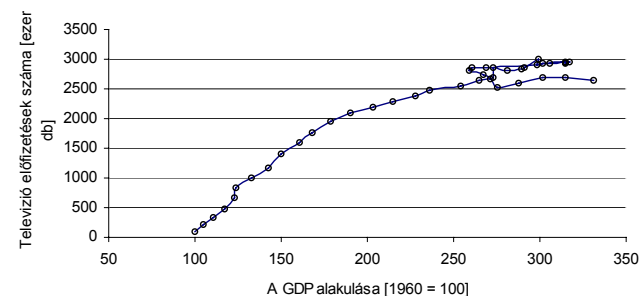
5. ábra. Távbeszélő fővonalak száma a GDP függvényében 1960-2000



Forrás: KSH-ECOSTAT <http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>

Végül bemutatjuk a televízió-előfizetések alakulását, egy olyan szolgáltatás, aminek nem volt elhalasztott kereslete. Ennek megfelelően egészen 1995-ig szerény a kapcsolata a GDP-vel; az egyszeri nagyobb előfizetés-visszaesésről is talán megkockáztatható kijelenteni, hogy legalább akkora szerepe lehet benne az előfizetési morál és a politikai nézetek változásának, mint a gazdaságénak.

6. ábra. Televízióelőfizetések száma a GDP függvényében 1960-2000



Forrás: KSH-ECOSTAT <http://www.ecostat.hu/idosorok/eves10.html>

TARTALOMJEGYZÉK

Miniszteri előszó	3
Összefoglaló	5
Bevezetés	8
A versenyképesség értelmezése.....	8
Az infrastruktúra hálózatok egyes gazdaságpolitikai összefüggései	11
Egyes infrastruktúra hálózatok versenyképességi összefüggései	15
Hivatkozások	40
Függelék	41