

FLEISCHER TAMÁS

**AZ INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK
FEJLESZTÉSÉNEK EGYES
KÉRDÉSEIRŐL**

KANDIDÁTUSI ÉRTEKEZÉS TÉZISEI

BUDAPEST, 1994 NOVEMBER

I. A DOLGOZAT CÉLJA ÉS TUDOMÁNYOS ELŐZMÉNYEI

Tíz éve, 1984-ben kezdtem foglalkozni az infrastruktúra-hálózatok fejlesztésének közös kérdéseivel, egy, a VÁTI keretei között a Tervhivatal számára készített koncepció résztémája kapcsán. (Korábban a tárgykörből csak a közlekedési hálózatokat érintő infrastruktúrális és területi szempontok foglalkoztattak.) A kérdéskörben megragadott, hogy mennyi ellenőrizetlen közhely, mítosz és szlogen tapad az infrastruktúra kiépítéséhez, tévhitek, amelyek ugyanakkor fejlesztési döntések alapját képezik.

Az infrastruktúrára vonatkozó kutatások sajátos helyet foglalnak el az alkalmazott és az alapkutatások között. Az egyes szektorokon belüli alkalmazók többnyire nem ismerik fel a kérdéskör átfogó szemléletének a fontosságát és számukra is előnyös hozadékát, de alapkutatásnak is nehezen fogadtatható el a földrajzi, a közgazdasági, a szociológiai és a műszaki szempontból egyaránt kissé perifériaként számontartott témakör.

A téma művelését sokáig inkább más kérdésfeltevések kapcsán, mintegy kiegészítésképpen tudtam folytatni, illetve egyes ágazatokon belüli problémaköröket sikerült jobban megismernem. Most időszerűnek látom, részben éppen egy további, koncentráltabb kutatás indokoltságának elfogadtatását megalapozandó, összefoglalni az eddigi részkutatások eredményeit és hozadékait.

A műfaji sajátosságához tartozik, hogy nem csak az infrastruktúra hálózatait magukat, de a hozzájuk kapcsolódó fejlesztési döntéseket, tehát a döntéshozói beavatkozások alakulását is az elemzés tárgyának tekintem, mivel abban a távlatban, amelyben a hálózatok fejlesztési problémáival foglalkozni érdemes, éppúgy részei a helyzetnek, mint a materiálisan létrejövő szerkezetek. A ma létező hálózatok nem csak a velük szembeni mai igényekkel szembesítendőek, de a kialakításukkor felvázolt célokkal is. Meglepő és sokkoló tapasztalat, hogy a célok, feladatok megfogalmazása és a tőlük várt megoldások mennyire mélyen beivódott *mindenkori* döntéshozói minták, és hogy a korábbi célkitűzések folyamatos csődje milyen kevéssé hat ennek a felülvizsgálata irányában.

Úgy tűnik, a saját kutatási eredményeim erősebbek egy-egy gyakran tapasztalt jelenség kritikája és elfogadhatatlanságának az igazolása terén, mint a helyette bejárando út kijelölésében. Ez nem erény, de azt gondolom, nem is bűn: igen fontos eredmény, ha legalább a *biztosan elkerülendő* irányokra, csapdákra sikerül ráirányítani a figyelmet, egyben másokat is új ösvények kipróbálására serkentve a kitaposott zsákutcák helyett.

A dolgozat általános jellegű üzenetét időben, térben és diszciplinárisan egyaránt érvényesnek gondolom: ez pedig a rövid- és a hosszú távú, a helyi és a nagyobb térségi, illetve a szűken vett szakmai és az interdiszciplináris jelenségek párhuzamos szemlélete, a korlátok együtt látása és figyelembe vétele. Az infrastruktúra-hálózatok olyan hosszú távlatra és nagy térségekre kiterjedően tartósítanak struktúrákat, hogy kialakításukkal a fenti összefüggésekbe akkor is beleavatkozunk, ha erről nem veszünk tudomást. *Akkor már jobb, ha legalább tudatában vagyunk annak, amit teszünk.* A dolgozat nem túl optimistán megfogalmazható célja körülbelül ennyi: *a rossz politikusi döntésekhez legalább rossz lelkiismeretet társítani*, ha olyan kérdésekről van szó, amelyek már ma is jobban végig gondolhatók lettek volna. Egy optimistábban megfogalmazott cél pedig, - amiben a dolgozat csak egy lépést próbál tenni sok előzmény és várhatóan sok további munka között - *megalapozni nagy távlatra kiható jobb döntéseket.*

II. A KUTATÁS MÓDSZEREI

A különböző hazai infrastruktúra hálózatokkal kapcsolatos értékelésnek kétféle empirikus alapja van. Az egyik a statisztikai összesítések és összehasonlítások felhasználása, míg a másik a hálózatokról és a fejlesztési igényekről való vélekedések összegyűjtése. Utóbbi gyakran nem az infrastruktúra helyzetéről, hanem inkább a helyzet javításának lehetőségét illető elterjedt nézetekről árulkodik. Ilyen típusú vélemény-keresztmetszet ágazati és megyei szinten 1984-ben állt rendelkezésemre, hosszmetsetben, azaz időben viszont a mindenkori ágazatpolitikák és fejlesztési koncepciók nagyon jól betöltik ezt a szerepet.

A nemzetközi háttérre vonatkozóan kétféle forrásból merítettem. Tényszerű adatösszehasonlításokhoz kiváló háttérrel biztosít, hogy Csernok-Ehrlich-Szilágyi könyv¹ 1975-ös megjelenése óta dr Ehrlich Éva folyamatosan karban tartja és tovább vezeti az infrastruktúra fejlettségére vonatkozó nemzetközi összehasonlításokat.

Másrészt természetesen a kérdéskörre vonatkozó alapvető irodalom segített eligazodni a problémák között. Hazai vonatkozásban a már említett Csernok-Ehrlich-Szilágyi könyv mellett elsősorban Zoltán Zoltán² és Mandel-Papné-Sághi³ a témát és

¹ Csernok A. - Ehrlich É. - Szilágyi Gy.: Infrastruktúra. Korok és országok. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1975

² Zoltán Zoltán: Az infrastruktúra térbeli rendszerei és területi hatásmechanizmusa. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1979

a vonatkozó irodalmat is összefoglaló könyveire utalok. Legújabb forrásként érdemes viszont kiemelni a Világbank 1994 évi World Development Report⁴-ját, amely az infrastuktúrával világméretű össze-hasonlításban foglalkozik.

A DOLGOZAT FELÉPÍTÉSE

A dolgozat maga három fő részre tagolódik. Az első részben - 'AZ INFRASTRUKTÚRÁRÓL ÁLTALÁBAN' - definíciós kérdések tisztázása után (1.pont) a dolgozat az infrastruktúrát illetve a szükséges mértékben a szolgáltatásokat is a makrogazdaság rendszerébe helyezve tárgyalja, illetve a makrogazdaság rendszerét kitérítve a környezeti, a művi és a termelési rendszerek egymásra épülő szintjein helyezi el. A következtetéseket az első 21 tézis ismerteti. Érdemesnek tartom itt kiemelni egyfelől a szolgáltatás-orientált gazdaság feltételeinek (információ, technológia, hálózatok) illetve ezek kelet-európai hiányának bemutatását (3.pont), továbbá másfelől egy rendszer megfigyelésekor a peremfeltételeket biztosító, lassúbb rendszer és a visszacsatolást biztosítani képes fürgébb rendszer relatív viszonyának az elemzését és ezen általános feltételek összefüggésbe hozását az infrastruktúra-hálózatok fejlesztési kérdéseivel (2.5 pont).

A második rész - 'A MAGYARORSZÁGI INFRASTRUKTÚRA FEJLŐDÉSE' - két fontos fejezetre tagolódik. A hazai infrastruktúra-hálózatok fejlődési mechanizmusait elemző 4. ponttal kapcsolatban elsősorban az ezen mechanizmusoknak a különböző infrastruktúra ágazatokban való megjelenését bemutató táblázatokra hívom fel a figyelmet (ld. még. 22-29. tézisek). Az 5. pont az infrastruktúrális ellátottság térbeli elterjedését elemzi a hazai településhálózaton 1976 és 1986 között, statisztikai adatbázis felhasználásával. Az erre épülő, nagyon jelentős általánosítást tartalmazó térbeli-időbeli terjedési modell egy *hipotézisen* alapszik, ezért az itteni következtetések nem kerültek a tézisek közé.

A harmadik rész - 'A NEMZETKÖZI INFRASTRUKTÚRA FEJLŐDÉSE' - három fejezetre oszlik. A 6. fejezet az infrastruktúra-hálózatok európai fejlődési tendenciáit elemzi, a 7. fejezet a közép-európai régió speciális és aktuális kérdéseivel foglalkozik a hazai problémák kapcsán, végül a 8. fejezet különböző lehetséges politikai scenáriók kapcsán elemzi az egyes scenáriókhoz társítható infrastruktúra-fejlesztési lehetőségeket és visszahatásokat. Az ide tartozó 30.-40. tézisek közül egyrészt azon megállapítások jelentőségére hívom fel a figyelmet, amelyek a nagytérségi hálózatok

³ Mandel M. - Papné, G.L. --Sághi G.: Infrastruktúrapolitika Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1987

⁴ Infrastructure for Development. World Development Report 1994. Published for the World Bank, Oxford University Press, New York

disztributív és magisztrális elemeit különböztetik meg, illetve amelyek felhívják a figyelmet arra, hogy a nagytérségi infrastruktúra lokális hatása nagy mértékben az érintett térség belső, kiinduló fejlettségétől függ, önmagában a kiépülő magisztrális hálózat nem képes fejlettséget létrehozni, sőt hozzájárulhat ahhoz, hogy a fejlettségi különbségek fennmaradjanak, rögzüljenek.

ÚJ MEGÁLLAPÍTÁSOK

Új megállapítás a definíciós kérdések közül az infrastrukturának az “állóeszközök állóeszköze” formájában való levezetése.

A szerző saját eredményei közé sorolja az infrastruktúrának a rendszerszintek relativizálásával történő elhelyezését a gazdasági fogalmak között, továbbá a folyamatokba történő beavatkozásoknak az ebből következő általánosított peremfeltételeit.

A szerző elemzése a szolgáltató gazdaság feltételeiről és e feltételek hiányáról Kelet-Európában.

A redisztributív gazdálkodás hatására az infrastruktúra fejlesztésében megjelenő közös jegyek áttekintése és ezek összefüggésbe hozása a hatalmi mechanizmusokkal.

Külön megemlíthető a szűk keresztmetszetek bővítésére irányuló hosszútávú fejlesztések struktúrakonzerváló hatásának a kimutatása.

A hazai területi ellátottsági elemzés módszere és megállapításai, a hiány szintjének és az ellátottság térbeli eloszlásának összefüggéseiről. Mivel utóbbi további elemzést igényel, e megállapítások egyelőre hipotézisnek tekinthetők.

Végül a különböző, térségünkben megfogalmazódó politikai scenáriók összefüggésbe hozása az infrastruktúra-hálózatok hatásmechanizmusával, és ennek, továbbá a fentebbi tapasztalatok alapján a kívánatos és a kevésbé kívánatos infrastruktúra-fejlesztési irányok elkülönítése.

III. A TÉZISEK

A PROBLÉMÁK A DEFINÍCIÓS KÉRDÉSEKNÉL KEZDŐDNEK

1. A dolgozatban az infrastruktúrán állományt, eszközöket értünk, és megkülönböztetjük ettől a tevékenységeket, vagyis a szolgáltatásokat.
2. Az infrastruktúrát az "állóeszközök állóeszköze" formájában, időben tartós, ugyanakkor nem csak több egymás utáni folyamatot, de párhuzamosan is több folyamatot kiszolgáló eszközként határoztuk meg. Az infrastruktúra főbb gazdasági jegyei ebből a kiindulásból vezethetők le.
3. A termelő (termelési) infrastruktúra kifejezés, logikusan nem a termék (vagy szolgáltatás) eredetére vonatkozik, hanem arra, hogy az milyen célból kerül felhasználásra. Ennek megfelelően ágazati megkülönböztetésre ez a jelző nem alkalmas.
4. A *szolgáltatás* a "termék", mint befejezett és eladható végállapot helyett a 'folyamat', a 'funkció' egészének az eladását jelenti, miközben mindennek csak egy-egy részeleme ölt termék formát.

SZOLGÁLTATÁSOK HÁLÓZATBAN

5. A szolgáltatás esetében a megrendelő igényei szerinti változtatás, mint visszacsatolás nem csak a *következő* gyártási periódusban, hanem már magában az *adott* gyártási periódusban érvényesíthető.
6. A szolgáltatások magas szintjét éppen az teszi lehetővé, hogy a szolgáltatások *hálózattá szerveződhetnek*. A szolgáltatások kielégítése egyrészt iparszerűvé vált, másrészt hálózatokká szerveződött.
7. A szolgáltatások, mint tevékenységek összefonódása külön-külön egy-egy infrastruktúra-hálózat kiépülésével sokkal szorosabb és közvetlenebb, mint

általában a termelésnek a - sokat hangsúlyozott, és valóban fontos - ráépülése az infrastruktúra-hálózatokra.

BEAVATKOZÁS RENDSZERSZEMLÉLETBEN

8. Az externáliák tulajdonságai egy gazdaság-centrikus nézőpontból kerültek megállapításra, és e tulajdonságok első-sorban azt teszik lehetővé, hogy ezek az elemek megkülönböztethetők legyenek a gazdálkodás *belső* rendszerelemeitől. E tulajdonságok semmitmondóvá válnak abban a pillanatban, amikor éppen az externáliákat, a *környezetet*, az *infrastruktúrát* kívánjuk rendszerként leírni.

9. Egy adott rendszer működésének peremfeltételeit csak olyan másik rendszer biztosíthatja, amelynek a működése az eredeti rendszerhez képest struktúrájának, váznak, keretnek tekinthető, tehát amelynek működése időben stabilabb, változása lassúbb.

10. Gyorsabb ciklusú rendszer képes csupán időben hatásokat mérni, erről információt nyújtani, és így az eredeti rendszer működésére folyamatosan visszahatni.

11. A visszajelzések felfogására, értékelésére fel kell készülni, azonban beavatkozni nem ezen a szinten kell, hiszen a tüneti kezelés nem alkalmas a problémák tényleges megoldására.

12. A termelés változásaira hatni kívánó politikának a termelést meghatározó kereteket, tehát a területi és infra-strukturális rendszereket kell változtatni, míg a megváltozott keretek kitöltését a termelés *belső* átrendeződésére kell bízni.

13. Nem általában a *több* infrastruktúra, hanem éppen a kívánatos piaci működést és a technológiai adaptivitást elősegítő infrastruktúra az, amire szükség van.

14. Olyan szabályozási elvekre van szükség, amelyek maguk biztosítják a környezeti konfliktusok és katasztrófák elkerülését: ezen feltételek

figyelembevétele tehát nem áldozatvállalásként, hanem racionális cselekvési irányként kell, hogy megjelenjen a gazdálkodók egyéni mérlegelésében.

15. A kor valódi kihívását nem az infrastruktúra-orientált, hanem a környezet-orientált gazdaságfejlesztés megoldása jelenti.

AZ ÁTALAKULÁS FELTÉTELEIRŐL

16. A szolgáltatások által uralt gazdaság kialakulásához a következő három előfeltétel állapítható meg: *információ, technológia, hálózatok*.

17. A kelet-európai kiinduló helyzetben a rendelkezésre álló *információk* nem piaci típusú ismeretek, hanem a várható szabályozók alakulására vonatkozó, és a forráselosztási harcban a kormányzat felé alkupozíciót biztosító zsarolásra alkalmas kulcsok ismerete.

18. A *technológia* fontos, de nem elégséges feltétel: a korszerű technológia korszerűtlen feladatokat ellátva értelmetlenné, illetve státusszimbólummá fog degradálódni. A folyamatokba való szerves beépülése nélkül ez a technológia nem képes terjedni sem, hanem helyben marad és leépül: fejlődés helyett hozzáromlik az általános körülményekhez.

19. A kelet-európai *hálózatok* sem a sokoldalú piaci információ továbbítására, sem az ugyancsak sokoldalú, rugalmas szállítási, készletezési stb. manőverekre, illetve ezek információs oldalról való biztosítására nem különösen alkalmasak.

20. A fejlett piacgazdaságokban csupa olyan feltétel teszi lehetővé a gazdaságnak a módosulását, amelyet maga a piac, vagy a piac érdekében működő állam teremtett meg.

21. A szolgáltatás-orientált gazdaságokkal való kontaktus-kialakítás hibás sorrendjének tűnik az, amelyik az előfeltételek közül a technológia átvételére helyezi a fő súlyt, megelőzve a gazdaság önszabályozási rendszerének és a (külső és belső!) kapcsolatokat biztosító struktúráknak az átalakítását.

AZ INFRASTRUKTÚRA LEGALÁBB ANNYIRA KOORDINÁCIÓS; HATALMI-POLITIKAI KÉRDÉS; MINT AMENNYIRE GAZDASÁGI ÉS MŰSZAKI

22. Nem-piaci helyzetben egy vállalat vagy ágazat alkuerejét nem az determinálja, hogy mit képes produkálni, termelni, hanem ennél nagyobb jelentőségű az a hatás, amit nem-működése, csődbe kerülése esetén képes okozni.

23. Minél hátrébb helyezkedik el egy ágazat a termelési vertikumban, annál kevesebb további ágazatot képes veszélyeztetni a saját csődje révén; ennek megfelelően csökken az alkuereje, fontossága is az újraelosztó számára.

24. Az infrastruktúra-hálózatok hatalmi-politikai összefüggéseire vonatkozóan a következő oldalon az *1. táblázatban* összefoglalom azokat a közös mechanizmusokat, amelyek jelenléte egyaránt meghatározóan kimutatható volt a *termelési struktúra*, a *területi folyamatok* és az *infrastruktúra* alakulásában. Maga a dolgozat a mechanizmusok jelentkezését külön-külön is bemutatja a *közlekedés*, a *hírközlés*, a *vízgazdálkodás*, az *oktatás*, az *egészségügy*, a *kereskedelem*, a *lakásgazdálkodás* és az *energiagazdálkodás* területén.

MECHANIZMUS	TERMELÉSI STRUKTURA	TERÜLETI FOLYAMATOK	INFRASTRUKTURA
SZŰKEN ÉRTELMEZETT TERMELÉS-CENTRIKUS FEJLESZTÉS	Az alapanyag- és energiaipar térségei váltak a korábbi fejlesztések centrumaivá, majd a 70-es évektől decentralizálták a gép-, könnyű- és élelmiszeripar üzemait és telephelyeit.	A felhalmozást a termelésre koncentráló fejlesztés az urbanizációs tengelyt, majd egyes pólusokat használt ki.	Az infrastruktúra állandó késéssel követte a termelést, ezen belül is a foglalkoztatáshoz és a közvetlen termeléshez szorosan kapcsolódó szolgáltatások prioritásával.
A HIERARCHIKUS IRÁNYÍTÁS MEREVSÉGE	A túlkoncentrált termelési szervezet oldása főként ipari telephelyek létrehozására szorított. Az irányítás relativ centralizáltsága (ipar, mg.) tovább nőtt.	Budapest-centrikus országból egy még mindig túlkoncentrált központ rendszer fejlődött ki, de a megyeszékhelyek súlya emelkedett. A fejlesztés központokat preferált.	A sugaras-hierarchikus szerkezet dominál, hiányoznak a gyűrűs-horizontális kapcsolatok. Az ellátási infrastruktúra főleg a központokban nőtt.
A MEGLÉVŐ KAPACITÁSOK FELÉLÉSE	A karbantartás és a műszaki fejlesztés elhanyagolása miatt igen korszerűtlen az ipar állóeszköz-állománya.	Az iparfejlesztés a meglévő infrastruktúrát élte fel (energiatengely, pólusok, szellemi kapacitás)	A fejlesztés elhanyagolta a kiszolgáló létesítményeket. A központokban az infrastruktúra tartalmi kimerültek.
A SZŰK KERESZT METSZETEK ALAPJÁN VALÓ TERVEZÉS STRUKTURAMEREVÍTŐ HATÁSA	Ahol az állóeszközök korszerűsödtek, ott ez gyakran a termékstruktúrát konzerválta: a termék elavultabb, mint az előállítására kifejlesztett eszközök.	A migráció a központokat preferáló fejlesztések folyamatait követte és a centrumokban újratermelte a fajlagos hiányokat ("generált hiány")	A mindenkori szűk keresztmetszetet bővítő fejlesztés nem tud kilépni a meglévő struktúrából, kényszerpályára kerül
ÁGAZATI SZEMLELÉLTŰ PREFERENCIA, TERÜLETI DISZPREFERENCIA	A nagyüzemi szervezet normává emelése veszteségesnek mutatja az ily módon nem szervezhető tevékenységet, hátrányos helyzetbe hozza a nagyüzem létesítéséhez túl kis településeket.	A valós területi érdekek háttérbe szorítása az igyekezetet indokolatlan csatornába terelte: népes ségnövekedés kimutatása, közigazgatási státusz emelése, elérhető, de szükségtelen beruházások.	Az összesítő mutatószám tervszámként való alkalmazásával a szolgáltató ágazatok konzerváltak legtovább a tervbontás rendszerét, a helyi viszonyoktól elszakadó tervezést.
A KOOPERATIV KAPCSOLATOK HIÁNYA	Vidéken hiányoznak innovatív és gazdálkodó szellemi központok. A helyi kapcsolat gyenge, nem alakultak ki a horizontális (vállalati, tsz-közi stb.) kooperációs kapcsolatok.	A központok és az alsóbbrendű központok között egyoldalú, napjainkra legfeljebb kétoldalú - kapcsolatok alakultak ki, hiányoznak a települések közötti horizontális együttműködések. Túlzott szerepük van a közigazgatási határoknak.	Az infrastruktúrának a településközi kapcsolatokat elősegítő alsóbbrendű hálózatai szegényesek.
A RÁFORDÍTÁSOK IRÁNTI ÉRZÉKETLENSÉG, GENERÁLT TÚLKERESLET	Az árstruktúra nem ösztönöz a ráfordításokkal való takarékoskodásra.	A vállalatok telepítését és a termékláncot a területiség kevésbé szabályozza. Kicsi a visszahatás is, a helyi termelés eredményében való területi érdekelttség.	Az infrastruktúra szolgáltatásai iránt a ráfordításokat nem tükröző árviszonyok miatt általános túlkereslet jelentkezik. Ez fokozza a tényleges hiányok okozta feszültségeket.
A LEMARADÁSOK "OLLÓK" ÚJRATERMELÉSE	A fejletlen technológiájú termelés folyamatos támogatása következtében nincs belső kényszer a változtatásra, az önmegújításra.	A legelőnyösebb és a leghátrányosabb területek fejlődése közötti olló nőtt, a centrum-periféria viszonyok mélyültek.	A településhálózat alsó szintjére a fejlesztések töredéke jutott. Az itteni hagyományos funkciók nagy részét körzetesítették, amit a népességmozgás térben követ.

1. táblázat. Az infrastruktúra-fejlesztés közös mechanizmusai 1989

25. Nem indokolt az infrastruktúra *fejlesztéseket* a működési szűk keresztmetszetek alapján meghatározni. Működési zavarok mindig csak az adott, létező struktúrában jelentkeznek, ezért ha ezek közvetlen kiküszöbölésére helyben fejlesztéseket hajtunk végre, akkor a meglévő struktúrát erősítjük, merevítjük el, nem tudunk azon változtatni. Ez nem mindig helytelen, és nem mindig helyes megoldás, a lényeg, hogy az infrastruktúra-fejlesztési döntések megalapozásához más - területi, hálózati, makrostrukturális - megfontolásokat is érvényre kell juttatni.

26. Nem hagyható figyelmen kívül az az általános tapasztalat, hogy a redisztribúciót igénylő ágazatok látványos csődhelyzetek produkálásában válnak érdekeltté, ezzel demonstrálva rászorultságukat. Az állami pénzekből való új fejlesztésekben rejlő érdekelttséggel párhuzamosan beépített érdekké válik a meglévő eszközök fenntartásának elhanyagolása.

27. Felülvizsgálatra szorul az a gyakran hangoztatott érv, hogy Magyarországon általában jelentősen háttérbe szorult volna az infrastruktúra a többi ágazatokhoz, vagy a hasonló fejlettségű országokhoz képest. Egyes esetekben, így a *telefonhálózat* fejlesztésében ez a lemaradás tételesen kimutatható, és a hasonló fejlettségű országokkal való összehasonlítással is bizonyítható. A legtöbb ágazatban azonban a helyzet egyáltalán nem ilyen egyértelmű: természetesen ezekre is kevés pénz jutott, de ugyanolyan kevés jutott a *közlekedésre*, mint az oktatásra, vagy az egészségügyre, a tűzoltóságra, a rendőrségre, a műszaki fejlesztésre, a feldolgozó ipara, a postára, a mezőgazdaságra, a tanácsokra (önkormányzatokra), a kultúrára, a kereskedelemre stb. - és amennyire kevés jutott a hasonló fejlettségű országokban általában.

28. Ezzel szemben szembetűnő, hogy a politikai akaratnak, a politikai szándékoknak megfelelő hálózatok építésére *jutott* pénz, a hatalom által lényegtelennek ítélt szempontokra viszont *nem*. Így a politikai centralizációt leképző Budapest-központú hálózatok ez alatt az idő alatt is fejlődtek, a horizontális kapcsolatok lehetőségét biztosító kapcsolati formák viszont nem.

29. Nem kell feltétel nélkül elfogadni a nagy állami monopóliumok önértékéhez fűződő magyarázatokat a *természetes monopóliumok* szükségszerűségéről. A nagy nemzeti hálózatok monopóliumát a legjobban az intézményeken keresztül támogatott árak őrzik. (energiaárak, közlekedési tarifák, vízdíj stb), ugyanis ez tényleg biztosítja, hogy más nem lép a piacra. Látszólag szociális érdeknek tűnik az ilyen támogatások fenntartása, valójában

elsősorban a közszolgáltató monopóliumok érdeke. Költségarányos piaci árak mellett megjelenik a versenytárs és ezzel ellenőrizhetővé válik az árképzés. Emellett helyükre billent árak mellett a szolgáltatás igénybevételével történő pazarlás lecsökken, a közszolgáltató tevékenysége iránti kereslet mennyiségi értelemben lecsökken, fel kell készülnie a kínálati versenyre.

A NEMZETKÖZI HÁLÓZATOK ÚJ MINŐSÉGET ÉS ÚJ TÉRBELI STRUKTÚRÁT TESTESÍTENEK MEG, DE POZITÍV HATÁSUKAT CSAK FEJLETT ALAPHÁLÓZATON KERESZTÜL KÉPESEK KIFEJTENI

30. Egy régiónak az infrastruktúráról várható potenciális fejlődését nagyon nagy mértékben *nem csak* az illető infrastruktúra, de az adott régió induló helyzete, mégpedig a nagytérségi helyzete és az eddig elért fejlődése is meghatározza.

31. A nagyléptékű infrastruktúra kialakítása egy bizonyos redisztribúciót jelent az egyes régiók között, és ma már korántsem egyértelmű, hogy az előnyöket feltétlenül azok élvezik, akik helyet biztosítanak az infrastruktúrának. Egyre gyakrabban merül fel, hogy az ilyen vezeték (pálya) tulajdonképpen szennyezés-exportot jelent.

32. Az infrastruktúra világgazdasági szerepköre és hatásmechanizmusa nem érthető meg az infrastrukturális beruházások *mennyiségi szemlélete* segítségével. Ezzel szemben nem csak a hálózatok *minőségi* vonatkozásait kell kiemelni, de még hangsúlyosabban azok *térbeli, strukturális* szerepét és hatásait.

MAGISZTRÁLIS HÁLÓZATOK ÉS CENTRUM-PERIFÉRIA VISZONYOK

33. Nem kell kritika nélkül elfogadni a nagy nemzetközi magisztrális hálózatok gazdaságserkentő és húzó hatására vonatkozó érvelést. Ezek az infrastruktúra-hálózatok legalább annyira hatalmi elemek, mint amennyire gazdasági eszközök. Pozitív hatásokra akkor lehet számítani, ha a magisztrális tengelyek kialakításával *legalább egyidőben* kiépül a fogadóponatok térségében a lokális disztributív hálózat, amely képes hasznot húzni a magisztrális hozzáférési pont jelenlétéből. Fordítva a folyamat általában nem működik, magisztrális csomópont fejletlen térségben enklávé-hatást, torz fejlődési pálya kialakulását váltja ki, miközben az előnyös hatások a magisztrális hálózat más,

fejlett pontjainál jelennek meg. A hálózat léte nem oldja, hanem fenntartja a kialakult centrum-periféria viszonyokat.

34. A kelet-európai fejlődés számára súlyos veszélyeket hordoz a disztributív, (helyi célú) és a magisztrális hálózatok egymásra épülésének nem kellően alapos ismerete és kiegyensúlyozatlansága. A feljárnított fejlesztések éppen a meglévő centralizált belső struktúrára épülnek rá. E kelet-európai centrumokat jó erősen a nyugat-európai hálózatokhoz kötve, könnyen megragadhatóvá válik a kelet-európai piac egésze, miközben az országokon belül a horizontális, belső kapcsolatok nem fejlődnek, ezáltal alternatív fejlődési lehetőségek ki sem alakulhatnak, a védekezés lehetősége is egyre csökken.

35. A megfelelő lokális ellátottságot biztosítani képes disztributív hálózatok kellő alapot nyújtanak, bázisul szolgálnak ahhoz, hogy a nagyobb, magisztrális hálózatoknak is a pozitívumai érintsék az adott térséget. Ezzel szemben a fejletlen, ellátatlan térségekben a magisztrális hálózatok könnyen szigetszerű, harmadik világ típusú, a fejlődést inkább torzító, mint segítő hatást váltanak ki, a lemaradás felszámolása helyett annak tartósítását segítik elő.

36. Sok szállal összefűzött térségeken belül az előnyök és hátrányok komparatívítása megszűnik, és csak az abszolút viszonyok jutnak érvényre. Ez egyértelműen a hatékonyabban termelő félnek kedvez, a fejletlen oldalt tovább gyengíti.

37. A ma újrarendeződő Európában nem lehet tíz, huszonöt, vagy ötven év távlatára megmondani azt, hogy a politikai, kereskedelmi, társadalmi kapcsolatok mely irányai válnak fontosabbá. Olyan hálózati struktúrák kialakítására van szükség, amelyek rugalmasan képesek alkalmazkodni esetleges súlypont-átrendeződésekhez, és helyettesíteni tudnak átmenetileg kieső szakaszokat is.

VERSENGŐ POLITIKAI SZCENÁRIÓK

38. A pozitív kimenetelű, kívánatosnak tekintett politikai forgatókönyvek bármelyike, tehát

- a sikeres integráció Európához,*
- a közép-európai integrációs elképzelések, és*
- a pozitív (környezettudatos) különút*

egyaránt inkább egy alulról építkező, a lokális kapcsolatok gazdagodását elősegítő és a hasonló fejlettségű térségek összekötését előtérbe helyező infrastruktúra-hálózat kialakítását kívánja meg.

39. Azokat a forgatókönyveket viszont, amelyeket célszerű lenne elkerülni, azaz

*a sikertelen, félperifériás felzárkózás, vagy
az antidemokratikus fordulat*

bekövetkezését éppen a meglévő, hierarchikus, centralizált infrastruktúra-hálózati szerkezetek megerősítése segítené elő.

40. Nagyon határozottan foglal állást a dolgozat amellett, hogy nem elegendő az infrastruktúra-orientáció általában való hangoztatása, mert míg az átstrukturálódást *elősegítő* hálózatok kiépülésére sürgető szükség van, addig más, ezzel tartalmilag ellentétes, *struktúramerevítő* hálózatok kiépülése kifejezetten kártékony lenne.

III. A SZERZŐNEK AZ ADOTT TÉMAKÖRBEN MEGJELENT PUBLIKÁCIÓI⁵

- [17] Fleischer Tamás: Iparkitelepítés és infrastruktúra Ipargazdaság 1985/5.
- [19] Fleischer Tamás: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák Közgazdasági Szemle 1986/2. (Vita és válasz u.o.1986/9.)
- [25] Fleischer Tamás: Háttér és húzóerő. Magyar Nemzet 1988 márc. 22.
- [27] Fleischer Tamás: Infra-struktúraváltás Közgazdasági Szemle 1988. 6.szám Megjelent kötetben is, In: Arat a magyar. A Szociálpolitikai Értesítő és a Fejlődés-tanulmányok különszáma Budapest 1988
- [28] Fleischer Tamás: Infrastruktúra-fejlesztés és piaci mechanizmusok. Közlekedéstudományi Szemle 1988. 7.szám
- [29] Fleischer Tamás: Gazdaságtalansági számítások Delta-Impulzus 1988. okt. 8 Megjelent két kötetben is, In: KindlerKönyv Írások Kindler József hatvanadik születésnapjára Szerk. Zsolnai László és Kocsis Károly MKKE Vállalatgazdaságtan Tanszék Budapest 1989 és In: : Utánunk a vízözön A Duna Kör konferenciáján (1988 szept. 2-4) elhangzott előadások Duna Kör ELTE-ÁJTK Politikatudományi Tanszékcsoport Budapest 1989
- [33] Fleischer Tamás: Az infrastruktúráról, rendszerszemléletben Közgazdasági Szemle 1990. 2.szám.
- [34] Fleischer Tamás: Infrastruktúra: helyzetek, nézetek, szemléletmódok. Közlekedéstudományi Szemle 1990. 5.szám.
- [54] Fleischer Tamás: Közmű- és kommunális szolgáltatások a fővárosban ÉGSZI Gyorsjelentés 1991. 34. szám (december)

⁵ Itt csak az infrastruktúra-hálózatok közös jegyeivel foglalkozó dolgozatok szerepelnek, tehát nem jelennek meg a kizárólag egyes szektorokkal így a közlekedéssel, energiagazdálkodással, vízügygel, területi politikával stb kapcsolatos publikációk, azokat ld. külön. Az összesen 17 itt felsorolt publikáció számozása a teljes publikációs lista sorszámaikat őrzi.

- [60] Fleischer Tamás: Egy környezet- és szolgáltatásorientált gazdaságfejlesztési modell Gyorsjelentés, az építési piac tájékoztatója. 1992. 12. szám (június) pp.28-35.
- [66] Fleischer Tamás: Az ellátottság elterjedése a településhálózaton. Comitatus, önkormányzati szemle 1992 december pp.15-30. (Veszprém)
- [67] Fleischer, Tamás: Infrastructures et reseaux dans le développement économique de la Hongrie. Flux (Cahiers scientifiques internationaux de Reseaux et Territories) No. 10. Octobre/Decembre 1992 pp.41-51. Centre National de la Recherche Scientific, Paris.
- [76] MASODIK MILLENNIUM. Budapest jövőképei. A tanulmányt a Főpolgármesteri Hivatal Városfejlesztési Ügyosztályának megbízásából a BME Urbanisztikai Intézet MTA Kutatócsoportja keretében alakult munkacsoport készítette. Szerkesztette Fleischer Tamás, Miklóssy Endre, Vidor Ferenc. 1993 augusztus pp 184 (Melléklet további pp 276)
- [84] Fleischer Tamás: On the Infrastructural Background of the East-West Energy Interconnection. (In:) The World Energy System: Coordinations in Central and Eastern Europe. Proceedings from The Third International Symposium on the World Energy System. Uzhgorod, November 1993 p107-117. 1994
- [85] Fleischer Tamás: Considerations on advantages and drawbacks of an infrastructure-oriented development strategy. Working Papers No. 39 Institute for World Economics of the Hungarian Academy of Sciences, Budapest, 1994 September
- [86] Fleischer Tamás: Infrastruktúra a világgazdaságban. Falu-város-régió 1994. (I. évfolyam) 5. szám
- [megjelenés alatt] Fleischer Tamás: Privatisation of the urban services in Hungary In: La privatisation des services urbains. L'Observatoire du Changement Social en Europe Occidentale, Poitiers 1995 Janvier

TOVÁBBI PUBLIKÁCIÓK EGY-EGY INFRASTRUKTÚRA ÁGAZATRA VONATKOZÓAN⁶

⁶ Főleg közlekedés, energia, ritkábban közmű, vízügy. Nem szerepelnek a területpolitikával illetve a környezetvédelemmel kapcsolatos írások

- [1] Fleischer Tamás - Vásárhelyi Boldizsár - Bíró Mihály: Közös forgalomszámlálás az európai OSzZsD-tagállamok nemzetközi közútjain Közlekedéstudományi Szemle XXIII.évf.1973/10
- [2] Fleischer Tamás: Autópálya díjbeszedő rendszerek Közlekedéstudományi Szemle XXIV.évf.1974/5.
- [3] Fleischer Tamás: Módszer sűrű közúti járműfolyam mozgásjellemzőinek elemzésére Közlekedéstudományi Szemle XXIV.1974/8
- [4] Fleischer Tamás - Koren Csaba: Az átépítés hatása a budapesti Rákóczi út-Kossuth Lajos utca útvonal forgalmi viszonyaira Városi Közlekedés 1975/1.
- [5] Fleischer, T., Vásárhelyi, B., Bíró, M.: Erste internationale Verkehrszählung auf den Strassen europäischer OSShD-Mitglieder Zeitschrift der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen No.6. Jahrgang 17 (1976) Warschau
- [6] Fleischer Tamás: Forgalomszámlálás központi szerepkörű településeink közúthálózatán (1975) Városi Közlekedés 1978/1.
- [7] Fleischer Tamás: Autópályák forgalomszabályozásában felhasználható egyszerűsített forgalommegfigyelési módszer In: Fiatal Előadók Fóruma Közlekedéstudományi Egyesület 1976
- [8] Városok és központi szerepkörű települések közúti forgalomszámlálása 1975. Összeállította és a bevezetőt írta Fleischer Tamás. Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet 31.sz. kiadványa, Budapest 1978.
- [9] Fleischer Tamás: Javaslat előreváltható parkolási jegyek bevezetésére Városi Közlekedés 1978/2.
- [10] Fleischer Tamás - Koren Csaba: A közlekedésre fordított idő befolyásolása a munkakezdés időpontjának megváltoztatásával Városi Közlekedés 1978/4.
- [11] Fleischer Tamás: A korszerű közúti hálózat társadalmi-gazdasági jelentősége és hatékonysági megítélése Közlekedéstudományi Szemle XXIX.évf.1979/5.
- [12] Fleischer Tamás: Az autópályák tervezésének és üzemeltetésének a finanszírozással kapcsolatos sajátos műszaki-gazdasági kérdései. Közlekedéstudományi Szemle XXIX.évf.1979/11.

- [13] Fleischer Tamás: Az autópályák finanszírozási módszereinek gazdaságossági értékelő összehasonlítása Közlekedéstudományi Szemle XXX.évf.1980/4.
- [14] Fleischer Tamás: Városi közlekedési hálózatok összehasonlító vizsgálati módszerének koncepciója Városi Közlekedés 1980/1.
- [15] Dr.Várkonyi Miklós - Fleischer Tamás: Magyar tervezők regionális terve az algériai Skikdában I. Vizsgálat stb. Városépítés 1984/2.
- [16] Fleischer Tamás: Az igények fogságában Figyelő 1985. máj. 9.
- [18] Fleischer Tamás: Gondolatok a tervezés, a közúthálózat-fejlesztés és az értékelés témaköréhez. Közlekedéstudományi Szemle XXXV.évf.1985/7.
- [20] Fleischer Tamás - dr.Várkonyi Miklós: Magyar tervezők regionális terve az algériai Skikdában II. Koncepció stb. Városépítés 1986/2.
- [26] A HUNGAROSPIRÁL Természetvédelem 1987/3-4. (címlap-grafika)
- [29] Fleischer Tamás: Nem kell mindennek kifizetődőnek lenni, de... Magyar Nemzet 1988 szept. 27.
- [31] Fleischer Tamás - dr Magyar István: Az ipari szállítási igényesség vizsgálata Közlekedéstudományi Szemle 1988. 12.szám
- [36] Fleischer Tamás: Atom + hulladék: dícsérni jöttünk, vagy temetni? Beszélő 1990. 21. szám (június 2.)
- [37] Fleischer Tamás: Energiaigényességi pályák: Nemzetközi összehasonlítás Energiagazdálkodás 1990. 6.szám.
- [38] Fleischer Tamás: Kik ijesztgetik a kormányt? [Vita energiaellátásunk helyzetéről, jövőjéről (7)] Magyar Nemzet 1990 július 27.
- [43] Fleischer Tamás: Energiarendszerek: gazdaság, környezet, társadalom Tudomány (a Scientific American magyar kiadása) 1990 nov.
- [44] Fleischer Tamás: Közlekedéspolitika 1992: európai tervek - hazai remények Közlekedéstudományi Szemle 1990. 11.szám.
- [47] Fleischer Tamás: Atomüzlet - bombüzlet? Népszabadság 1991. júl. 17.

- [48] Fleischer Tamás: A lakosság kifejezetten útban van. Vita a Madách sétányról. Megjegyzések Erzsébetváros önkormányzata számára Erzsébetváros 1991. szeptember
- [50] Fleischer Tamás: Fővárosfejlesztési modellek ÉGSZI Gyorsjelentés 1991. 29. szám (október)
- [52] Fleischer Tamás: Központ, közrekedés Beszélő 1991. 44. szám (november 2.)
- [54] Fleischer Tamás: Közmű- és kommunális szolgáltatások a fővárosban ÉGSZI Gyorsjelentés 1991. 34. szám (december)
- [61] Fleischer Tamás: A magyarországi közúti szállítási tér Közlekedéstudományi Szemle XLII.(1992) 6.szám (június) pp.201-208.
- [62] Fleischer Tamás: A hamis C Hogyan tárgyaljunk a vízlépcsőről? Tallózó 1992. 43. szám (október 25.)
- [64] Fleischer Tamás: A dél-budapesti városközpont szerkezeti hatásai. ÖKO 1992. (III. évfolyam) 2. szám.
- [65] Fleischer Tamás: Lakható város lesz-e Budapest? Liget 1992 4. szám (tél)
- [69] Fleischer Tamás: Cápafoisor a Dunán: a dunai vízlépcső esete. Társadalomkutatás 1992 2-3. szám. pp 28-47.
- [77] Fleischer, Tamás: Jaws on the Danube: Water Management, Regime Change and the Movement Against the Middle Danube Hydroelectric Dam. International Journal of Urban and Regional Research, Volume 17, No. 3, 1993 pp 429-443
- [78] Fleischer Tamás: Változó problémaérzekeles a városi forgalomtechnikában. Lélegzet 1993 szeptember. pp 7-9.
- [79] Fleischer Tamás: Budapest közlekedésének néhány kérdéséről. Városi Közlekedés 1993. 5. szám. pp 288-298.
- [80] Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1.szám (január) pp.7-24.
- [82] Fleischer, Tamás: How to fuel economies? Conditions for sustainable energy utilisation. p.55-88 In: Transition - Infrastructure. Trends in world economy No.74. Edited by György Csáky. Institute for World Economics of the Hungarian Academy of Sciences, Budapest, August 1994.

- [83] Fleischer, Tamás: To connect economies: International experience of transport and transport policies. p.89-130 In: Transition - Infrastructure. Trends in world economy No.74. Edited by György Csáky. Institute for World Economics of the Hungarian Academy of Sciences, Budapest, August 1994.

A TÉMÁHOZ KAPCSOLÓDÓ NEM PUBLIKÁLT ÖSSZEÁLLÍTÁSOK, TANULMÁNYOK, KÉZIRATOK AZ UTÓBBI KÉT ÉVBŐL

HUNGARIAN ELECTRIC POWER INDUSTRY. Tanulmány a bécsi Japan External Trade Organisation (JETRO) megbízásából a magyar energiaiparról. 1993 március 14. **pp 58.**

REPORT ON THE HUNGARIAN GAS SECTOR. Tanulmány a milánói TEKNOVA megbízásából a magyar gáz termelési és szolgáltatási vertikumról. 1993 május 19. **pp 30.**

REPORT ON THE HUNGARIAN ELECTRICITY SECTOR. Tanulmány a milánói TEKNOVA megbízásából a magyar villamosenergia-ipari vertikumról. 1993 május 20. **pp 32.**

INFRASTRUCTURAL CONDITIONS FOR DEVELOPMENT. Fejezet a "Prospects for the World Economy in the Next Decade" címmel a VKI-ben készülő tanulmányhoz. 1993 május 31, (javítva aug.31.) **pp 15**

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 2000. Munkarész megadott vázlatpontokra a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium szervezésében hasonló címmel indított munka keretében. 1993 október 25. **pp 29**

KÖZLEKEDÉS KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPÁBAN. Nemzetközi összehasonlítás a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium szervezésében Közlekedéspolitika 2000 címmel indított munka keretében. 1993 október 25. (Az egy évvel korábban a bonni EMPIRICA számára angolul készített anyag magyar változata) **pp 32**

A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTURA TERÜLETI HATÁSAIRÓL. Elméleti összefoglaló a készülő Országos Területrendezési Terv részfejezetéhez a Pro Terra BT megbízásából. 1993 november 27. **pp 15**

INFRASTRUKTURÁLIS SZEMPONTOK A MAGYAR GAZDASÁG VILÁGGAZDASÁGI ILLESZKEDÉSÉBEN. "A magyar gazdaság illeszkedése napjaink világgazdasági vonulataihoz" című OTKA kutatás keretében. Kutatásvezetők dr. Szita János és dr. Láng László. 1993 december 9. **pp 28**

NETWORKS, INVESTMENTS AND POLICIES IN EASTERN EUROPEAN INFRASTRUCTURE SECTORS. Tanulmány a Vienna Institute for Comparative Studies (WIIW) számára. 1994 augusztus 31. **pp 94.**

MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ KÖRNYEZETORIENTÁLT ÉRTÉKREND-BEN.
A tanulmányt a KHVM és a Közlekedéstudományi Intézet megbízásából a Magyar Közlekedési Klub keretében alakult munkacsoport készítette. Témafelelős a MKK részéről Lukács András, szakmai koordinátor és szerkesztő Fleischer Tamás. 1994 november 15. **pp 142** (Alátámasztó tanulmányok további **pp 254**)

Budapest, 1994 november 29.