

INFRASTRUKTÚRA A VILÁGGAZDASÁGBAN

BEVEZETÉS

A világgazdaság kifejezést kétféle értelemben is használjuk. Egyrészt a *nemzetgazdaságok összességét* jelenti, ilyenkor az egyes országokban termelt, elfogyasztott, kibocsátott stb. javak, kialakult tendenciák együttesére vonatkozik. Másrészt, szűkebb értelemben a világgazdaságon a *nemzetek közötti* áramlásokat értjük, a nemzetközi gazdaság kérdésköreit. Az infrastruktúra mindkét összefüggésben tárgyalható, és az alábbi dolgozat is mindkét megközelítésre kitér. A világgazdaság tágabb értelmében tárgyalom az infrastruktúra és a gazdaság általános kapcsolatát – ezen belül az újabb tendenciákat – a dolgozat első és záró részében. A világgazdaság szűkebb, „nemzetközi gazdaság” vonatkozásában viszont különösen fontosá válnak az infrastruktúra nagy kapacitású nemzetközi hálózatai. Ezek szerepével foglalkozik a dolgozat középső része.

Bár a dolgozat az *infrastrukturát* elemzi, elengedhetetlen, hogy röviden ne

foglalkozunk a gazdasági elemzésekben gyakran az infrastruktúrának szinte szinonimájaként kezelt *szolgáltatások* helyzetével is. Előljáróban aláhúzom, hogy szolgáltatás alatt mindig *tevékenységeket* értek, míg infrastruktúráként elsősorban berendezésekre, építményekre és intézményekre, vagyis gazdasági értelemben vett *eszközökre* gondolok. E fogalmi elhatárolás ellenére, mint látni fogjuk, az infrastruktúra szerepének értékelésekor nem tekinthetünk el a szolgáltatások tereén lejátszódó világjelenségek figyelembevételétől.

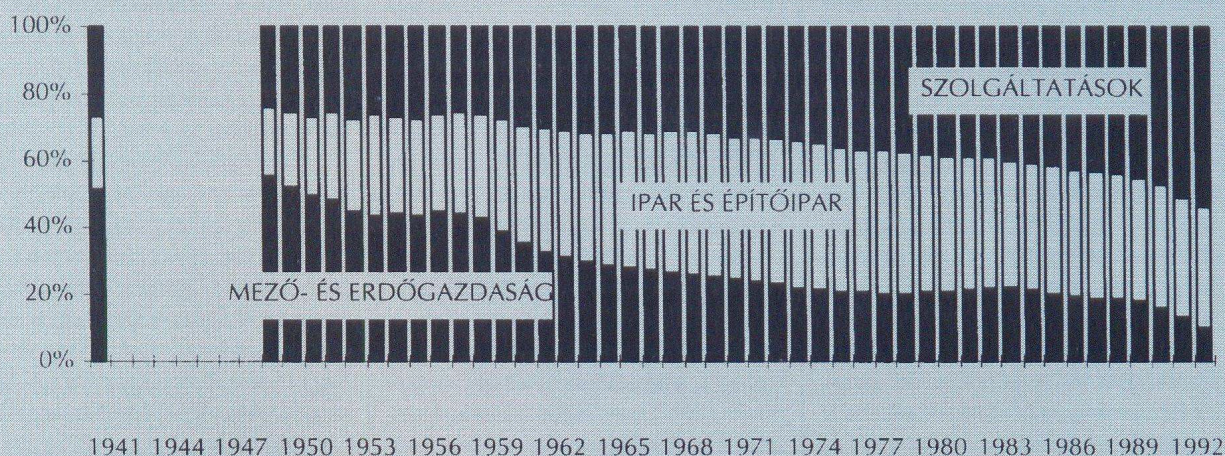
Egyetlen mondatban összefoglalva az alábbiak arra a problémára kívánják a figyelmet ráirányítani, hogy az infrastruktúra világgazdasági szerepköre és hatásmechanizmusa nem érthető meg az infrastrukturális beruházások *menyiségi szemlélete* segítségével. Ezzel szemben nemcsak a hálózatok *minőségi* vonatkozásait kell kiemelni, de még hangsúlyosabban azok térbeli, strukturális szerepét és hatásait.

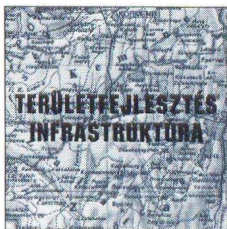
SZOLGÁLTATÁSOK A GAZDASÁGI FOLYAMATOKBAN: a közérdek és a minőségi ellátás kívánalmi szükségképpen konfliktusba kerülnek a nemzeti hálózatok központi finanszírozása esetén

A szolgáltatásokkal kapcsolatban az egyik leggyakrabban hangoztatott hivatkozás az, hogy a gazdasági fejlődés előrehaladtával mind a megtermelt jövedelem részarányát tekintve, mind a foglalkoztatottak megoszlását nézve a szolgáltatások szerepe egyre inkább dominánssá válik. Az USA-ban például a szolgáltatásban foglalkoztatottak aránya meghaladja az összes foglalkoztatott 70%-át. Amint az *1. ábrán* egy hosszabb időszoron bemutatom, ez a tendencia a hazai adatokkal is jól követhető. Magyarországon a szolgáltatásban dolgozók száma már 1984-ben meghaladta az ipari foglalkoztatottakét, és mostanra elérte az összes foglalkoztatott 55%-át.

1. ábra.

A FŐ GAZDASÁGI SZEKTOROKBAN FOGLALKOZTATOTTAK ARÁNYA MAGYARORSZÁGON 1941–1993





A szolgáltatások arányának világszerte lejtátszóó növekedésében azonban célszerű megkülönböztetni a tényleges bő-

vülesi jelenséget és egy látszatit. A szolgáltatási statisztikákba ugyanis fokozatosan számos olyan tevékenység belekerült, amelyet családon belül korábban is elláttak, de abban a formájában még nem képezett számba vehető szolgáltatási tevékenységet (vízhordás, mosás, főzés stb.). Más tevékenységek az iparon vagy a mezőgazdaságon belül kerültek korábban elszámolásra, de az adott fázis-művelet önállósodása miatt most külön szolgáltatásként jelennek meg. Ezek a változások a termelési folyamatokon belül lejtátszóó specializálódást és más, gazdaságon belüli tényleges és fontos elmozdulásokat (pl. a nők munkába állása) ugyan tényleg visszatükröznek, de történetesen nem a szolgáltatási tevékenység valóságos növekedését mutatják. Ugyanakkor kétségtelen, hogy a szolgáltatások számos területén valóban végbement egy jelentős mennyiségi fejlődés is, továbbá új területek jelentek meg vagy váltak jelentőssé (pl. banki, számítástechnikai, marketing-, könyvelési stb. szolgáltatások).

Itt a szolgáltatások fejlődésének egy olyan mozzanatát szeretném kiemelni, amelyik átvezet az infrastruktúra kérdésköréhez. A szolgáltatásoknak a melléktevékenységből *specializálódott tevékenységgé válása* ugyanis magával hozta azt, hogy az önállóodó szolgáltatások egy magasabb szervezetségi szintre kerültek. A szolgáltatások kielégítése egyrészt iparszerűvé vált, másrészt hálózatokká szerveződött. Mindehhez azonban szükség volt arra az *infrastrukturális háttérre*, amely e változásokkal párhuzamosan ki-fejlődött.

Hozzá kell tenni, hogy az utóbbi jelenség nem újkeletű. Az iparosodást a múlt század óta kíséri egy olyan folyamat, amelyben egyre több, korábban magánproblémaként kezelt kérdés szélesebb tömegeket érintő megoldása *városi*, illetve *nemzeti* keretek közé kerül. Ennek során a közoktatás, a közegészségügy vagy a közúthálózat mellé folyamatosan zárkózik fel a közforgalmú közlekedés, illetve a közművek kiépülése – utóbbiba most az energiahálózatok és a vízhálózatok mellett a távbeszélőt is beleértve.

Az infrastruktúra fenti megjelenését két fontos szátra lehet visszavezetni, a *termelési igényeire*, illetve az *életkörülmények kiegyenlítése* irányában ható társadalmi nyomásra. Az előbbi rövid magyarázatot igényel.

Közismert, hogy az egyes termelési folyamatokban a közvetlenül felhasznált *forgóeszközök* mellett fontos szerepet kapnak az adott gyártás során több ciklust kiszolgáló, fokozatosan elhasználdó *állószerkezők*. Ezen a nyomon továbbhaladva vannak olyan egyéb eszközök is – ezt nevezzük *infrastrukturának*, – amelyek nemcsak több *egymás utáni* gyártási folyamatot, de *egyidejűleg is számos különböző folyamatot* szolgálnak ki. Míg az állószerkezők esetében a folyamatos időbeli elhasználódás költségeit egy amortizációs meggondolás segítségével maga a termelő próbálja meg időben széthúzva a termékben megfizettetni, addig az infrastruktúra esetében ráadásul a különböző termelők közötti teherelosztásról is gondoskodni kellene. Ez a bonyolult feladat például az adókon keresztül a területi, helyi önkormányzatra vagy az államra terhelődött, amelyik vagy megoldotta, vagy nem oldotta meg a leckét. Valamilyen léptékben és mértékben mindenestre világszerte létrejöttek a fentebb említett *közfunkciók* és eszközeik, az *infrastruktúra* alapjai.

A kérdést még bonyolultabbá teszi, hogy az infrastruktúra által kiszolgált és fentebb sorolt funkciók nemcsak a különböző *termelők* számára fontosak, de a szolgáltatások közvetlenül is érintik a *fogyasztót*. Technikailag ez annyit jelent, hogy a termelők adója mellett a fogyasztók adója is bevonhatóvá válik az infrastruktúra fejlesztésébe. Méltányossági szempontból azonban egyre nagyobb különbségek alakulnak ki, és a teherviselés és az előnyök eloszlása mind távolabb kerül egymástól.

Úgy tűnik, hogy a közellátásnak egy alapfokú szintjén még jól belátható és el is fogadtatható az, hogy valóban *közérdekről* van szó. A közegészségügy olyan feladatai, mint a járványok megfékezése vagy a vízellátás és vízelvezetés minimuma, a közoktatás alapszintje, a közlekedésben a kizárulási lehetőség megteremtése stb.: ezek olyan feladatok, melyek ellátása akkor is a köz érdekében áll, ha az egyén még nem ismerte fel ezzel kapcsolatos érdekeit; azaz maga nem kül-

dené iskolába a gyermekeit, nem menne orvoshoz, nem áldozna a vízellátásra stb.

Az *alapfokú és mennyiségi kérdéseken túljutva* azonban a további fejlesztések egyre drágábbak, és az előnyök eloszlása is mind kevésbé egyenletes. Sokszor éppen azért erősödik fel egy-egy csoport hangja, hogy megpróbálja elfogadtatni, hogy egy adott, speciális továbblépés is közérdek: de szerencsére mind gyakrabban az is világossá válik, hogy éppen azok hangja hallatszik, akik *érdekeltek* az adott fejlesztésben, és ennek tudatában is vannak. Azt, hogy *mennyire* érdekeltek, nehéz megállapítani, hiszen ilyenkor csak az derül ki, hogy *nagyon* fontosnak tartják valaminek a ki-fejlesztését, megépítését – *más pénzéből*.

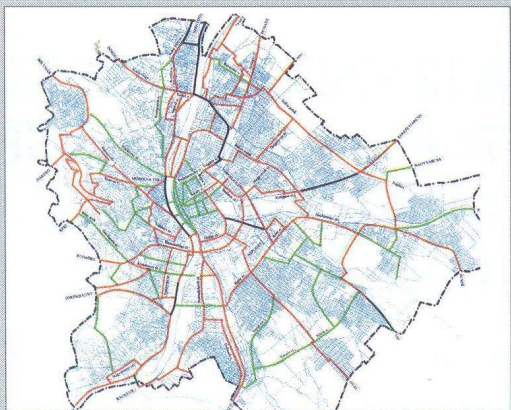
A fejlett országok infrastruktúra-fejlesztése pontosan ebbe a minőségi szakaszába érkezett az utóbbi évtizedekben. A társadalmon és a termelőszervezeteken keresztül-kasul húzóó érdekvonalakat nem lehet központi prioritásokkal követni, miközben az érdekeltek számos kérdésben nagyon pontosan képesek azonosítani saját céljaikat és ahhoz fűzőó érdekeiket. Ez a helyzet teremti meg az alapot és egyben a köz érdekeltségét az infrastruktúrával kapcsolatos döntési szintek deregulálására, a korábban monopolizálódott szolgáltatásokban a versenyhelyzet kialakítására és a magánosítás előtérbe kerülésére. Az infrastruktúra igénybe vevője számára mindez azt jelenti, hogy az igényelt szolgáltatások árával, költséggel is kalkulálnia kell. Ha a fejlesztésekben érdekelteknek saját tőkéjüket is az érvelésük mellé kell tenni, az egyúttal azt is biztosítja, hogy az infrastruktúra iránti igények ne váljanak parttalanná.

Ezek a kérdések tehát egyáltalán nem csak a volt szocialista országokban váltak időszerűvé: a különböző megoldási lehetőségek keresése a legfejlettebb országok napi gazdaságpolitikai gyakorlatában vizsgáljuk.

Összefoglalva az eddigieket, megállapítható, hogy a minőségi szolgáltatások létrehozása – illetve a hozzá szükséges infrastruktúra kialakítása a nemzeti hálózatok szintjén – a fejlett országokban nagyon szorosan összekapcsolódik a deregulációs, piaci megoldások e területen való bevezetésével/bővítésével és a tulajdonosi struktúra ennek megfelelő átalakításával.

(Folytatjuk)

FLEISCHER TAMÁS



A BUDAPESTI KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSE

Budapest utcáin a tavaszi-nyári hónapokban olyan mértékben szaporodtak el a kerékpárosok, hogy költői túlzás nélkül mondhatjuk, robbanás előtt állunk. Budapest jelentős kihívás előtt áll: hogyan lehet felgyorsítani a kerékpározásra alkalmas hálózat megvalósítását? A fővárosban 5-7 éves késéssel 1989-ben adták át az utóbbi évtizedek első kerékpárútját, de a hátrány nem behozhatatlan.

33

47

FELHÍVÁS

a Magyar Urbanisztikai Társaság „Urbanisztikai Továbbképző” tanfolyamainak 1994–96 programja

IMPRESSZUM

FALU-VÁROS-RÉGIÓ

1. évfolyam 5. szám

A folyóirat alapítói és támogatói:

Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium,
Magyar Urbanisztikai Társaság, BME Urbanisztikai Intézete,
Központi Statisztikai Hivatal, Belügyminisztérium

A szerkesztő bizottság tagjai: Balsay István, Barabás Lajos, Botos Gábor,
dr. Faragó László, Faragó György, dr. Jámbor Imre, dr. Kovács Tibor,
Lombár István, dr. Meggyesi Tamás, Miklóssy Endre, dr. Nagy Béla, Paksy Gábor,
Ráday Mihály, dr. Szaló Péter (a szerkesztő bizottság elnöke)
dr. Szegvári Péter, Szendrőné dr. Font Erzsébet (elnökhelyettes),
dr. Trócsányi László, Vajdovichné dr. Visy Erzsébet, dr. Vidor Ferenc.

Felelős szerkesztő: Varga Ötvös Béla;

A szerkesztőség vezetője: Szikla Gyula;

Olvasó szerkesztők: Körösmezey Lászlóné, Varga András;

Tervező szerkesztő: Pintér József

Felelős kiadó: VÁTI Rt., vezérigazgató: Paksy Gábor

A szerkesztőség és kiadó címe: 1016, Budapest, Gellérthegy utca 30-32.

Telefon: 156-9122, 202-5565

Fax: 156-8003

Nyomdai előkészítés: Csíkos Attila

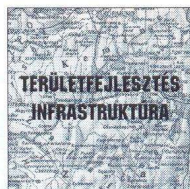
Tel.: 251-7895

Nyomás: SEMIC INTERPRINT

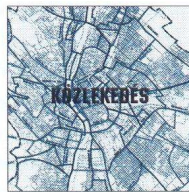
ISSN: 1218-2613

A folyóirat havonta jelenik meg.

A lap előfizethető a szerkesztőségben és a kiadóban,
illetve a mellékelt megrendelőlap beküldésével.



„Új típusú, a korszerű infrastruktúra megteremtésére szolgáló fejlesztéspolitikát kell kialakítanunk” – Beszélgetés Dr. Lotz Károllyal	1
Egy nap a miniszterrel	5
FLEISCHER TAMÁS: Infrastruktúra a világgazdaságban	7
SOMFAI ANDRÁS: A közműépítés és a falu	9
A szemétfaló molok	10
Páty község vákuumos szennyvízcsatorna hálózata	11
RECHNITZER JÁNOS: Az innovációfogadás vidéki bázisa	12
Három stratégia	17
KARMAZIN JÓZSEF: A településfejlesztés legfőbb szereplői	19
LÓRINCZNÉ DR. SZABÓ TÜNDE: Településszépítés Somogy megyében	20
Az egységes vízgazdálkodástól a geotermál programig	21



KÁLNOKI KIS SÁNDOR: A közlekedésfejlesztés időserű feladatai a terület- és településfejlesztés tükrében	24
LELKES MIHÁLY: Összehangolt akciók Budapesten	28
A nyugati szektort köszönjük, nem kérjük!	31
SZÁLKA MIKLÓS: A budapesti kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése	33
JÁMBOR IMRE: Mint a víz	36



VERES LAJOS: A kistérségi válságkezelés és fejlesztés	37
Bódva-völgyi földgázhálózat-építés	37
MÁTHÉ MÁRIA: Kistérségi funkciók ellátása	39
SZŐRÉNYINÉ DR. KUKORELLI IRÉN: Répcesík, a centrum nélküli kistérség	42
SZÁMADÓ JÓZSEF: A Svéd földbirtok-politika	44



DR. HORVÁTH BÉLA: Észak-magyarországi konferencia Putnokon és Aggteleken	46
A Magyar Urbanisztikai Társaság felhívása	47

FOTÓK: DÉKÁNY TIBOR, TÜTTŐ TIBOR

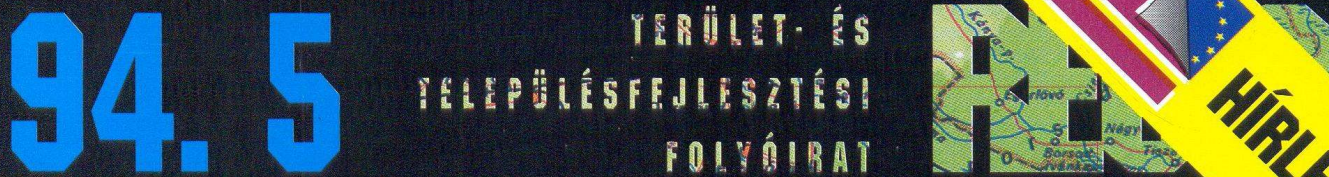
MELLÉKLET

KÖRNYEZETVÉDELMI
ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

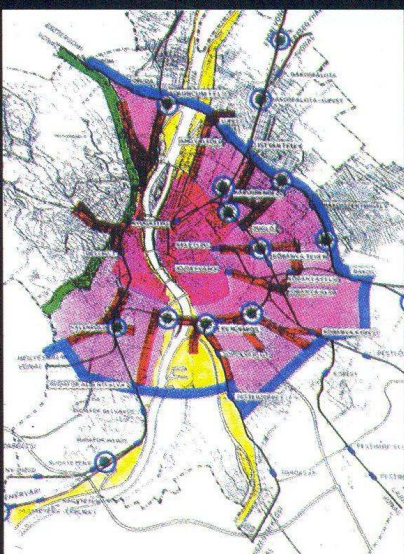
TERÜLETI PHARE PROGRAM IRODA

Phare

HÍRLEVÉL



Hódmezővásárhelyi infrastruktúra-fejlesztés



Budapesti ÁRT és a MÁV fejlesztései