
Készítette: Tamás Szilvia
IV. évfolyam,
2005. június 30.

A JÖVŐ LEHETSÉGES ÚTJAI ÉS KÖZÚTJAI (Somogyi Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái c. könyve alapján)

Bevezetés

Ez a dolgozat arra tesz kísérletet, hogy a kurzus során megismert közlekedéspolitikai megközelítést behelyezze Somogyi Ferenc makroökonómiai metaelméletébe, amely négy ideáltipikus gazdasági alapú prognózist vetít elénk. A jelen dolgozat ezt a metaelméletet ismerteti, miközben próbálja közlekedéspolitikai tartalommal feltölteni, pontosabban ennek egyetlen szeletére, az úthálózatra vonatkozólag előrejelzéseket adni.

Elkerülhetetlen ökológiai katasztrófa?

Jelenleg a főáramú (mainstraim) közgazdaságtan figyelmen kívül hagyja az ökológiai válsághelyzetet, sőt ideológiát gyárt a jelenleg uralkodó, modernségben gyökerező politikai-gazdasági-társadalmi rendszernek. A legfőbb ideológiai tan, a fenntartható fejlődés tana. Az alternatív gazdaságtan közgazdászai szerint azonban lehetetlenség az, hogy véges térben (Föld), véges mennyiségű energiahordozókkal, erőforrásokkal és természeti kincssel szemben két végtelen (nek tűnő) folyamat zajlik: a népességnövekedés és a gazdasági növekedés.

Persze nehéz nekünk Magyarországon elhinni, hogy a népességnövekedés mekkora gond globálisan tekintve, hiszen az országunk lakossága évről-évre fogy, illetve öregszik. Mégis világszerte egyre többen látják relevánsnak Thomas Malthus nézeteit, aki arra hívta fel a figyelmet, hogy míg a lakosság száma exponenciálisan nő, addig az élelmiszertermelés csak számtani haladvány szerint emelkedik, tehát az élelmiszerkínálat növelése előbb-utóbb csak a megművelt földterületek növelésével lesz elérhető. Mivel azonban ennek is vannak korlátai (véges Föld), éhínség lép föl, és háborúk és pestisjárványok szabnak korlátot a népességnövekedésnek. A malthusianizmusról máig rengeteg vita folyik, és eredeti változatát már kevesen fogadják el, mégis elgondolkodtató a jövőnkre nézvést ez az elmélet.¹

A közgazdaságtan mai állapotában nem tölti be a tudományok alapvető feladatát, miszerint az embert kell, hogy szolgálja. Jelenleg kissé talán leegyszerűsítve, de nem erős túlzással szinte egyetlen tárgya az ökonómiának az, hogy hogyan lehet a profitot maximalizálni. Éppen ezért H. E. Daly a *The steady-state economy* című könyvében fontosnak tartotta, hogy a közgazdaságtant elhelyezze a tudományok rendszerében. Somogyi Ferenc ezt így értelmezi: „Legtágabb értelemben a közgazdaságtan alapproblémája: hogyan használhatók fel az emberiség számára rendelkezésre álló végső eszközök a végső cél eléréséhez? Ez a kérdés – ha nem bontjuk elemeire – filozofikusnak tűnik.”²

Somogyi Ferenc Malthus elméletét és a jelenlegi közgazdaságtanban uralkodó ideológiát tekintve elkerülhetetlennek látja a regionális ökológiai katasztrófa (katasztrófák?) bekövetkezését, másrészt a

¹ GIDDENS, Anthony: Szociológia. Budapest: Osiris, 1995. p. 558. illetve SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997. p. 28-29.

² SOMOGYI Ferenc: Metaökonómia. Székesfehérvár: Kodolányi János Főiskola, 2002. p. 22., illetve l. még SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997. p. 58-59.

krízist kiváltó okok közé fölvette a nem megújuló természeti erőforrások okozta költségsokkot, amelynek a vegyesgazdaságokra gyakorolt hatása megegyezik a természeti katasztrófákéval: az összkínálati görbét balra fölfelé tolja. Érthetőbben: A kibocsátás (GDP) csökkenni fog, a fogyasztói árszínvonal (CPI) növekszik.

Az jelenlegi gazdasági rendszer tehetetlenségét, rugalmatlanságát az a tény is bizonyítja, hogy bár az 1970-es évek eleje óta ismeri a világ a Római Klub aggasztó jelentéseit, nem történt radikális válaszadás a környezeti katasztrófák megelőzésére, a kiváltó okok megszüntetésére.

Az elkerülhetetlen környezeti katasztrófák és a kimerülő természeti erőforrások okozta gazdasági válság viszont kikényszeríti a radikális válaszokat, amelyek *Somogyi Ferenc* szerint ideáltipikusan négyféle forgatókönyv szerint játszódhatnak le. A kulturális evolúció lehetséges négy útja – a szerző utópiákként definiálja³ – négy történelmi személyről kapta az elnevezését. A személyek neve jelzi, hogy Somogyi az elméletében nyomatékosan helyezi a hangsúlyt az emberi normativitásra, kivéve a három pozitív utópia mellett ott lebegő orwelli forgatókönyv, amely esetében a jelenleg hatalmon lévő liberális oligarchia⁴ a kezében lévő befolyásolási technikákkal (tömegtájékoztató, marketing, akár még a génmanipuláció is!) érdekeik szerint kondicionálja a munkamegosztás alacsonyabb helyeit elfoglalókat. Itt tehát nem lehet beszélni emberi normativitásról.

A négy utópia tehát:

1. tolsztoji,
2. kolumbuszi,
3. orwelli és
4. platóni.

A különböző forgatókönyvek, utópiák jellemzését itt az úthálózatra kiélezve teszem meg.⁵

Tolsztoji utópia

Ez az utópia azt feltételezi, hogy a kulturális evolúció véletlenszerűen ez esetben az altruista, önmegtágadó, puritán döntés- és cselekvésmódok, attitűdök irányába terelik a emberiséget. Ez a forgatókönyv⁶ azzal számol, hogy a jóléti társadalmak kénytelenek lesznek tudomásul venni, hogy az ökológiai válságok következtében jelentős elszegényedés következhet be, amely megköveteli, hogy új hatalmi és gazdálkodási formák nyerjenek teret. E forgatókönyv azzal számol, hogy az anarchizmusnak is nevezett utópizmus valósul meg. Ezáltal a világgazdaságban dezintegrációs folyamatok indulnak el, szétesnek a nemzetek feletti pénzügyi, gazdasági, politikai szervezetek, megerősödnek a helyi közösségek, új gazdasági koordinációs mechanizmus-kombinációk alakulnak ki, a politikai intézményrendszer eddig nem tapasztalt demokratikus formái virágozhatnak fel: az elitizmustól az egalitarizmusig. A tolsztoji utópia számol azzal, hogy az utóbbi évszázadokban elhalványult spiritualizmus reneszánszát fogja élni, amely alátámasztja az individuumok természetkonform életmódját. Visszaszorul a tömegtermelés, és a tömegfogyasztás.

Az utópia úthálózatokra gyakorolt hatásai:

a helyi közösségek jelentőségének erősödése, illetve a nemzetek feletti szervezetek szétesése következtében a tranzit úthálózatok szerepe elhanyagolhatóvá válik, ellenben felértékelődik a helyi érdekeltégű úthálózat. Az utak szerkezete hasonlatos lesz ahhoz, amit *Fleischer Tamás* közöl a magyarországi alsóbbrendű utak szerkezetéről *A gyorsforgalmú úthálózat és a környezet* című tanulmányában⁷. A közúthálózatok három eltérő rétege közül a legkevésbé a régiókat összekötő gyorsforgalmi úthálózat lesz jelentős, a másik két réteg pedig egyenrangúnak lesz tekinthető, ha az

³ Somogyi Ferenc itt Poszler György utópia-definíciójára támaszkodik. E szerint a klasszikus utópiák legfontosabb jellemzői: távoli jövőt és Sehoh nevezetű szigetet igényelnek, bár csíraszerűen már a jelenben is fellelhetők.

⁴ A politikai és gazdasági hatalom birtokosai a jelenlegi rendszerben. Castoriadis szóhasználatát veszi át a szerző.

⁵ L. SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997.

⁶ Somogyi Ferenc szerint az evolúciós közgazdaságtan talaján fikció az utópia és a forgatókönyv kettéválasztása, hiszen a forgatókönyvek hordoznak utópiát, illetve az utópia maga is egy lehetséges forgatókönyv.

⁷ Fleischer Tamás: A gyorsforgalmú úthálózat és a környezet. L. első ábra.

utópia szabályait követjük. Ez az út lényegében a technikai civilizáció szinte teljes visszaszorításával számol.

A kolumbuszi út

Ez esetben azzal kell számolnunk, hogy a jelenlegi hatalmi és gazdálkodási rendszer keretei többé kevésbé megmaradnak. *Somogyi Ferenc* így foglalja össze ezt az utópiát: „*a kolumbuszi perspektíva azon a civilizációs tapasztalaton alapszik, hogy az emberiség területi, kulturális, népességi, technikai expanziója megállíthatatlannak tűnik.*”⁸ A liberális demokráciák döntéshozói (kormányok, monopóliumok igazgatótanácsai, nemzetek feletti pénzüzetek, nagybankok, stb.) rákényszerülnek arra, hogy a csúcstechnika és a műszaki kutatások fejlesztésére összpontosítsák az erőforrásokat a környezeti katasztrófa okozta krízishelyzet nyomán. Megmaradna tehát a technikai civilizáció, ám sajátosan ötvöződne az előző út esetében is említett spiritualizmussal. Ez a forgatókönyv azzal számol, hogy a multinacionális cégek természet-, szellem-, és ízlésromboló termelési és reklámjárdásai szankcionálás, sőt tiltás alá esnének. Ez nem jelenti a tömegtermelés teljes visszaszorítását, kizárólag az élet minőségét nem szolgáló termékek (szintetikus adalékanyagokkal előállított üdítőktől a műanyagokon át a kozmetikumig terjedő széles spektrum) tömegtermelésének beszüntetését. A technika csak a legszükségesebb esetekben használatik, ennek a társadalmi berendezkedésnek a közlekedési eszköze: a kerékpár. Ez a szerény természetközeli lét egészül ki a csúcstechnikával, és pl. az űrhajózás révén biztosítja a fent említett megállíthatatlan(nak tűnő), konstans expanziót. Ebből következik, hogy az űrhajózás által nyerhető emberi élettérrel (l. marsi élet lehetőségének napjainkban is folyó kutatása), más planétákon található ásványkincslelőhelyekről nem mond le az emberiség.

Közlekedéspolitikai következmények:

valószínűleg megmarad az úthálózatok hármass tagolódása, bár itt is az alacsonyabbrendű utak játszanak a közlekedésben főszerepet. Itt azonban nem szűnik meg a régióközi közlekedés olyan mértékben, mint ahogy tolsztoji forgatókönyv esetén feltételezhető, csak jelentőségében, nagyságrendjében csökken. „*Ez a technikai civilizáció azt ígéri, hogy eltakarítja azt a környezetszennyezést, amit maga okozott*” – írja *Somogyi* a forgatókönyv jellemzésekor.⁹ Tehát nem technofób oly mértékben, mint a tolsztoji utópia, de azt rendkívül racionálisan használva alkalmazza. Megmarad tehát pl. a tömegközlekedés, míg az egyéni gépjárműhasználat nem, a közösség egészét szolgáló légitársaság (pl. mentőhelikopter) marad, a magánrepülőgépek használata eltűnik, és a sort folytathatnók.

Orwelli forgatókönyv

Lényegét így foglalja össze *Somogyi*: „*abból indulunk ki, hogy a liberális oligarchiák a regionális ökológiai katasztrófák, az erőforrások kimerülésének impulzusaira és az őket szolgáló technokrácia előrejelzéseire felméri a reális veszélyeket, és a már bevált befolyásolási technikákkal elterelik a tömegek fogyasztását a vésszesen fogyó készletektől, illetve a súlyos környezeti ártalmakat okozó termékektől.*”¹⁰ Ennek az útnak a jellemzése *Castoriadis* diagnózisára támaszkodik, aki szerint a profitéhség, a féktelen hatalomvágy és a beteges hiúság a nyugati civilizáció előrehajtó ereje, amely tulajdonságok gazdasági, katonai, technológiai hatalmat birtokló szűk liberális oligarchia jellemzői.

E forgatókönyv azt vetíti előre, hogy a munkamegosztás alacsonyabb helyein lévőket arra kondicionálja a már bevált (marketing-, reklám-, tömegtájékoztató, stb.) technikákkal, hogy akár az élet más területein is, a közlekedés területén is alacsony fogyasztási szinten és a természettel a lehető legnagyobb összhangban éljenek. Ez persze nem jelenti azt, hogy mindenki számára a kerékpár mint közlekedési eszköz lesz a „menő”, a divat, mert a gazdaság követi jelenlegi

⁸ SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997. p. 48.

⁹ SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997. p. 48.

¹⁰ SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997. p. 49.

tendenciáit, fokozatosan növeli a szállítási kapacitásait, hatalmas tömegű áru „utazik” a föld legkülönbözőbb pontjai között. Biztosra mondható, hogy az „áramlások tere” túlsúlyban lesz a „helyek teréhez” képest. Valószínűsíthető, hogy ha a jelenlegi tendenciák érvényesülnek, akkor a gyorsforgalmú úthálózat további fejlesztése várható, hacsak a környezeti krízis hatására a vasúthálózat fejlesztése hangsúlyt nem kap a kontinentális áruforgalom lebonyolításában. A jelenlegi tendenciák szerint ebben a forgatókönyvben nem ez fog bekövetkezni, hiszen ahogyan arra *Fleischer Tamás* is rámutat tanulmányában jelenleg „*nincs olyan hatalomban lévő politikai erő a fejlett gazdaságokban, amely hozzá tudna nyúlni az olajkonszernek, acélgyártást, autógyártást, útépitést, az utak menti szolgáltatásokat egyszerre negatívan érintő, és ezáltal a gazdaság egészének azonnali megrázkódtatást okozó kérdéskörhöz. Ebben a tekintetben tehát a környezetbarát javaslat csak akkor realizálódhat, ha egyúttal gondoskodni képes a tőkének és a munkaerőnek a gazdaság valamely más területére történő elszívásáról.*”¹¹

Ez az utópia ideáltípusosan afelé mutat, hogy a magas fogyasztási szint, az egészséges ivóvíz, stb. csak kevesek (néhány millió ember) kiváltsága lesz, míg a 6-10 milliárd ember számára marad a kiszolgáltatottság, nyomor, éhség, stb.¹²

Somogyi megfogalmazott utópiái közül ez a legszörnyűbb végkifejletű.

A platóni forgatókönyv

Ez a tényezőcsoport arra az eshetőségre épít, hogy az emberi normativitás, az emberi bölcsesség képes lesz arra, hogy emberléptékű technikával, autarkiaira épülő agrár jellegű gazdasági rendszerrel, emberléptékű lakóhelyekkel olyan világot alakítson ki, ahol megmarad minden ember számára a személyesség, személyes kontaktus.¹³

Ezen forgatókönyv esetén a szerző különösen sokat időzik az emberléptékű települések meghatározásánál, amelyhez segítségül hívja Platón, Arisztotelész, Lao-Ce és Assisi Szent Ferenc gondolatait is.

Összességében itt válik nyilvánvalóvá leginkább a közlekedésre gyakorolt hatás. *Somogyi* ebben az utópiában a faluközösség középkori idilljét és az ázsiai faluközösségek természetét prognosztizálja megvalósulható jövőnek, amikor expressis verbis fogalmazza meg a mozdulatlanság, a nem utazás eszményét a „báméskodó turizmussal”, a személytelen, embert csomagként szállító tömegközlekedéssel, a nóvumfétissel jellemzett, biológiailag alátámaszthatatlan gyümölcs áruválasztékkal szemben. A jelenlegi tendenciák, amelyek az „áramlások terét” erősítik a „helyek teréhez” képest, az ellentettjébe fordulnak. A közlekedési eszközök csak addig tolhatják a település határait, ameddig még biztosított marad az önellátás! Kizárólag emberarcú közlekedési technika (pl. kerékpár) terjedhet el, persze megengedve a mozgásszervi betegek, öregek számára az esélyegyenlőségük érdekében a motorizált technikát is. Ez a közlekedésre nézvést talán legradikálisabb forgatókönyv tehát törekszik arra, hogy a (település) közösségi érdekeinek megfelelően visszaszorítsa a települések közötti közlekedést, tehát egyetlen közlekedési szint erősödhet meg, a helyi közlekedés. Ez azt jelenti egyben, hogy az egyén mobilitása kb. azonos lesz a középkori emberével. Ez durván 10-20 km hatósugarat (akciórádiust) jelent.¹⁴ *Fleischer Tamás* által *A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra* c. tanulmányában kiemelten említett *intragenerációs szolidaritás*, illetve a *térbeli szolidaritás* e forgatókönyv szerint nem lehetőség, hanem kategorikus imperatívusz!¹⁵

¹¹ FLEISCHER Tamás: A gyorsforgalmi úthálózat és a környezet. p. 8.

¹² SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997. p. 50.

¹³ E technika meghatározásában Schumacherre támaszkodik a szerző, aki szerint a technikának az emberi kreativitáson, hasznosságon és a manualitáson kell alapulnia. Ez az meghatározás a kigépek, kéziszerszámok világát vetíti elénk.

¹⁴ Origot idézi ERDŐSI Ferenc: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. (Budapest-Pécs: Dialóg Campus, 2000.) p. 21.

¹⁵ FLEISCHER Tamás: A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf02/UTNAP_020913.pdf p. 2.

Összefoglalás

Somogyi Ferenc metaelmélete arra szolgál, hogy elénk tárja a jelenben megtalálható jövőcsírákat. Miközben bemutattam e lehetséges forgatókönyveket, próbáltam végiggondolni és e dolgozatban bemutatni a közlekedésre, elsősorban az úthálózatra vonatkozatható következtetéseket. Amióta él ember a földön, azóta szeretné megtudni a nagy titkot, a saját jövőjét. Az evolúciós közgazdaságtan azért végig következetesen átgondolja a jelen tendenciákat, alátámasztja jelentős magyar és külföldi gondolkodók, közgazdászok munkásságával, megkérdőjelezhetetlen metodikával fejt ki a kulturális evolúció során létrejövő „mutánsokat”: az utópiákat vagy forgatókönyveket. Az elmélet a környezeti krízishelyzet közeledő és elkerülhetetlen bekövetkeztével számol, amely a fent röviden ismertetett utópiákba torkollhat. Ez a dolgozat bemutatta, hogy milyen hatásokat gyakorolhat a közlekedésre egy-egy utópia megvalósulása. Ahogyan a szerző hangsúlyozza, sok múlik az emberi döntéseken, a normativitáson. Itt mindenki személyesen van megszólítva!

Felhasznált irodalom:

1. ENGI József: Négy keréken. Szeged: Belvedere, 2001.
2. ERDŐSI Ferenc: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Budapest-Pécs: Dialóg Campus, 2000.
3. FLEISCHER Tamás: A gyorsforgalmi úthálózat és a környezet.
<http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf> (Letöltés ideje: 2005. 05. 25.)
4. FLEISCHER Tamás: A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf02/UTNAP_020913.pdf (Letöltés ideje: 2005. 05. 25.)
5. FLEISCHER Tamás: A közúthálózatról és az autópályákról.
http://www.vki.hu/~tfleisch/~humanokologia/dolgozatok/3-BORITEK-elte_050310.pps (Letöltés ideje: 2005. 05. 25.)
6. GIDDENS, Anthony: Szociológia. Budapest: Osiris, 1995.
7. GLATZ Ferenc: Utak és közlekedés. In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák (szerk. Glatz Ferenc) Budapest: MTA, 2000. p. 9-15.
8. MÉSZÁROS Péter: A fenntartható mobilitás felé. In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák. (szerk. Glatz Ferenc) Budapest: MTA, 2000. p. 91-109.
9. SOMOGYI Ferenc: A vegyesgazdaság evolúciós perspektívái. Veszprém, Veszprémi Egyetemi K., 1997.
10. SOMOGYI Ferenc: Metaökonómia. Székesfehérvár: Kodolányi János Főiskola, 2002.