

INFRASTRUKTÚRA A VILÁGGAZDASÁGBAN

(II. rész)

AZ INFRASTRUKTÚRA A VI- LÁGGAZDASÁGI FOLYAMA- TOKBAN:

a nemzetközi hálózatok új minőséget és térbeli struktúráját testesítik meg, de pozitív hatásukat csak fejlett alaphálózaton keresztül képesek kifejteni

A fentiekben az infrastruktúra-hálózatok megjelenését és a szolgáltatások hálózattá szerveződését a gazdasági folyamatok logikája szempontjából kísértük figyelemmel. Természetesen a hálózatokká szerveződéshez szükség van egy másik összetevőre is: arra a technikai lehetőségre, ami a hálózattá alakulást lehetővé teszi. Ágazatonként külön-külön követhető lenne ennek a folyamatnak a folytonossága is, itt azonban elsősorban néhány közös jegyet szeretnék kiemelni.

Valamennyi infrastruktúra-hálózat esetében megfigyelhető az idő előrehaladtával egy térbeli bővülési – és ezzel együtt egy technológiai és iparosodottsági – fejlődési folyamat. Tehát a gáz- és a villamosenergia-ellátó rendszerek kezdetben egy-egy épületet, majd fokozatosan kisebb, településen belüli körzetet láttak el, csak századunk harmincas éveire tehető a településközi vezetékek megjelenése, és csak a hatvanas évtizedre a nemzetközi hálózatok rendszerré szerveződése. A térbeli léptékváltást a technológia, a gyártási és a szállítási teljesítmények hasonló léptékváltása tette lehetővé, és ezek a lépések együtt jártak a hálózatok szintjében bekövetkező léptékváltással: nagyobb nyomású, illetve nagyobb feszültségű hálózatok kialakulása, amelyek elosztó hálózatként magukba integrálták a korábban kiépült helyi részeket. Ugyanez

a folyamat végigkísérhető a távközlési hálózatok kialakulása esetében is.

A közlekedési hálózatok esetében ugyan a történeti/térbeli fejlődés nem teljesen a fentieknek megfelelően alakult (bár például a burkolt utak elterjedésére ráillik a fenti leírás), összességében mára ugyanúgy kialakultak a hierarchikus viszonyok a közúton az alsóbbrendű út–főút–autópálya, a vasút esetében a szárnyvonal–fővonal–intercity vagy TGV-vonalak szintjén, amelyek rendre a helyi, az országos, illetve a nemzetközi (nagyobb országok esetében esetleg csak tartományközi, de mindenképpen makroregionális jelentőségű) forgalmi kapcsolatoknak felelnek meg.

Lehet, hogy azok a lépcsők, amelyek a helyi, az országos és a nemzetközi hálózatok hierarchiáját megkülönböztetik, technikai oldalról idővel esetleg csökkenthetők, áthidalhatók lennének. Az előbbi pontban érintett gazdasági, finanszírozási szempontok azonban mindenképpen hozzájárulnak a szintek elkülönülő kezeléséhez. Érdemes utalni arra, hogy kezdetben a nagyon kis, kevés szereplőjű helyi hálózatok még saját erőből jöttek létre, és a hálózatok municipális/települési, illetve regionális/országos mértékűvé növekedésekor merül fel a köztulajdonba vétel szükségessége.

A jövő egyik kérdése az infrastruktúra finanszírozását illetően az, hogy vajon a hálózatok nemzetközi, magisztrális szintjének megteremtése és bővítése alapszolgáltatás-e, mint a nemzeti és helyi alpinfrastruktúra, ami közpénzből épült ki; vagy ellenkezőleg, ez a minőségi szinthez hasonló, specifikus fejlesztés, amihez meg lehet és meg is kell keresni a kiépítésben érdekelt szereplőket. E dolgozat az utóbbi nézet mellett érvel.

Az infrastruktúrának a világgazdaság

nemzetek közötti kapcsolataiban játszott szerepét illetően mindenképpen alá kell húzni, hogy az infrastruktúra-hálózatok nemzetközi szintjének, a kontinentális léptékű összeköttetéseknek – éppen fizikai létük révén – kiemelkedő szerepük van abban, hogy a világgazdaság a mai formájában egyáltalán létre tudott jönni.

Mindenképpen szegényes lenne tehát e magisztrális hálózatok jelentőségét leszűkíteni arra a szerepre, amit mint nagyszabású beruházások, makrogazdasági értelemben az érintett országok számára építésük révén és idején jelentettek. Márpedig, amikor a jövőbeli infrastruktúra-pályák fejlesztését elsősorban mint (nemzeti) makrogazdasági, beruházási, esetleg foglalkoztatási tételt vesszük figyelembe, és eltekintünk a létrehozandó beruházás tartalmától, az infrastruktúra segítségével kialakuló strukturális, térbeli hatásoktól, hasonlóan megengedhetetlen egyszerűsítést hajtunk végre.

A világhálózatok megléte nemcsak lehetővé tette a mai világkereskedelem kialakulását, de alkalmat ad arra is, hogy a kialakult hatásokat elemezzük. A jelenleg működő nagy európai szerkezetek – közlekedési, gáz- és elektromos hálózatok – elemzése és fejlesztési tendenciáinak vizsgálata nyomán a nagyléptékű hálózatoknak két alapszerepe különböztethető meg. Disztributív hálózati formának nevezhető az a rendszer, ahol egy kialakult helyi hálózat válik fokozatosan nemzetközivé, sűrűsödése, térbeli bővülése révén. Ilyenkor a nemzetközi funkció kiegészíti a korábbi szerepkört, és a szolgáltatási szint az egész hálózaton javul. Ezzel szemben a magisztrális hálózatok olyan, nagy kapacitású célvezetékek, amelyek direkt összeköttetést teremtenek távoli pontok között, lényegében függetlenül a helyi struktúráktól. Ilyen esetekben az a

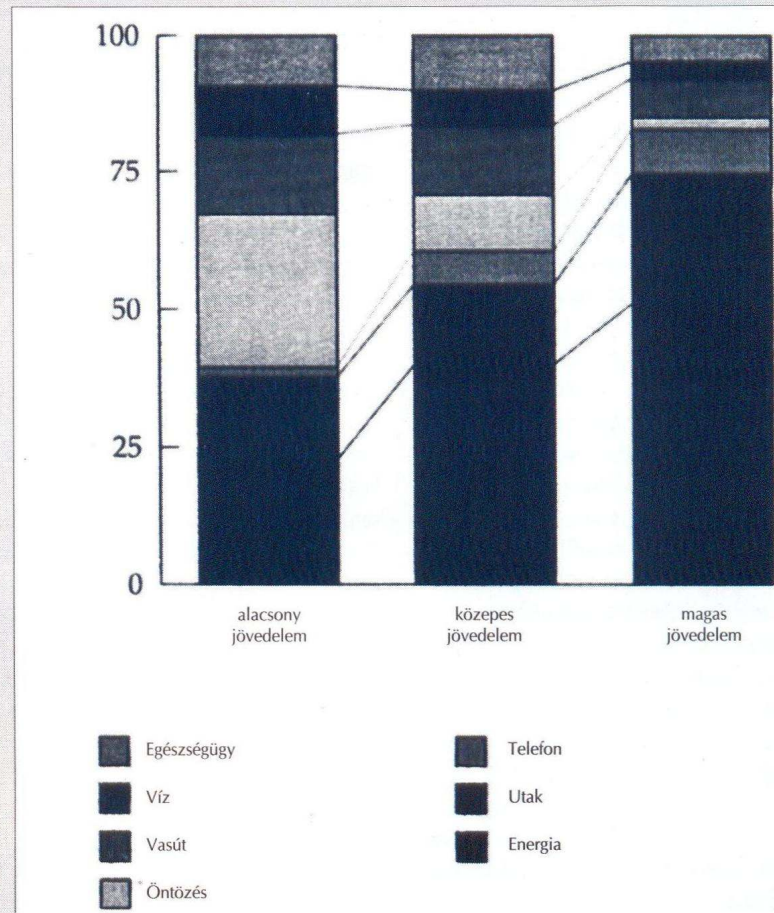
tapasztalat, hogy a magisztrális elem csomópontjainak a hatása igen különböző, attól függően, hogy milyen fejlettségű térséghez kapcsolódik. Egy már kiépült fejlett alaphálózat kedvező közvetítő a helyi igények és a magisztrális elem között. Ezzel szemben ott, ahol nincs ilyen közvetítő infrastruktúra, maga a nemzetközi csatlakozás egy kényszerfejlődést hoz létre, a háttérgazdaságból kiszakadó sziget-szerű képződményt, aminek nincs kisu-gárgása a környező gazdaságra, viszont a gazdasági előnyök a célvezeték egy távoli pontján csapódnak le. Tipikusan ilyen hatás jelentkezik fejletlen országok gáz-, olajlelőhelyei, kikötői körzetében. Nem egyszerűen elmarad a pozitív hatás, de kifejezetten a kedvezőtlen hatások kerülnek túlsúlyba: a fejlett szigettevékenység háttérországában torz fejlődés indul meg, ami a helyi erőket nem mozgósítja, hanem szétveri, a lemaradás felszámolása helyett annak tartóssá válását segítve elő.

Csak a megfelelő lokális ellátottságot biztosítani képes disztributív hálózatok nyújtanak kellő alapot, szolgálnak bázisul ahhoz, hogy a nagyobb, magisztrális hálózatok csomóponti hatásainak is a pozitívumai érintsék az adott térséget. Az ezt figyelmen kívül hagyó infrastruktúra-fejlesztések nem kedvezőek, hanem károsak.

A fentiek nem jelentik azt, hogy fejlett alapszinten lévő országok közötti magisztrális kapcsolatok ne lennének előnyösek. A tényleges fejlődésben más-más technológia érvényesül a különböző fő ágazatokban, de úgy tűnik, általános jellegzetesség lesz az egy ágazaton belüli homogenizálódás, a fejlett országos hálózatok közös nemzetközi csatornákkal való összeköttetése. Gyakran emlegetett ilyen szuperhálózat alapja a szállítások esetében kialakított logisztikai elv, amelynek a segítségével a vasúti, a közúti, a vízi, esetleg a légi szállítások közös szervezhetősége, illetve egységes lebonyolíthatósága válik lehetségessé. Ennek az alapjait, a közös nevezőt az elmúlt években a konténerizáció és a kombinált (közúti–vasúti, közúti–vízi) szállítási módok technológiájának kialakulása hozta létre.

Az utóbbi évek fejlődésében megjelenő markáns tendenciák közül a távközlésben is érdemes felfigyelni a különféle alkalmazások kompatibilitását érintő jelentős változásokra. A hagyományos távközlési rendszerek elkülönült hálózatok-

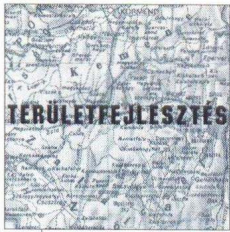
Az infrastruktúra összetétele is változik az országok jövedelmi színvonalával együtt



ként épültek ki – tehát egy adott technológiai megoldáshoz döntően speciális jel, jelhordozó hálózat, hálózati központ, adó-, illetve vevőkészülék tartozott, gondoljunk a táviróra, a telefonra, a rádióra, a tévére. Az utóbbi évtizedben előbb mind kínálati oldalról, tehát a technológiai megoldások a szolgáltatási lehetőségek felől, mind pedig keresleti oldalról, az alkalmazások és a szolgáltatással szembeni igények felől megindult a távközlési piacnak egy áttekinthetetlennek tűnő burjánzása. Vezetékes vagy vezeték nélküli, ezen belül igen különböző technológiai megoldásokat (frekvencia, műhold, üveg-szál stb.) alkalmazó, jel-, hang-, adat-, kép-, képsortovábbításra alkalmas eljárások tömegéről van szó, amelyek először versenytársként, exkluzív megoldásként jelentek meg. A kezdeti zűrzavar elmúltával kezd kikristályosodni egy metahálózati szint igénye és lehetősége. Nevezetesen a digitalizálódás képezi a közös nevezőt, és kulcsszerepet kezd kapni a nagy töme-

gű digitális jel nagy sebességű átvitelére alkalmas szélessávú információs *szupercsatorna* kialakítása.

Az Egyesült Államokban külön kormányprogram készült már a szupercsatorna létrehozására. Az Európai Unió is készül e hálózat kiépítésére. Egyelőre a költségek is és a beruházástól várható előnyök időbeli távlatai is azt teszik indokoltá, hogy e kiépítésbe a kormányzati szintek és ne a piaci szereplők fogjanak bele. Ugyanakkor az új szuperpályákon kialakuló csomópontok esetleg évtizedekre fogják rögzíteni a legkülönbözőbb (nem távközlési, de a távközlést felhasználó) tevékenységekre vonatkozóan a központi funkciók lehetséges helyét. Itt tehát annak a pillanatnak vagyunk tanúi, amikor különböző mai megfontolások alapján, de egy valójában ma még nem áttekinthető jövőbeli gazdasági szerkezet térbeli allokációjának az alapvonalait jelöli ki egy most kiépülő infrastruktúra-hálózat.



AZ INFRASTRUKTÚRA TARTALMI ÖSSZETÉTELE:

a meglévő infrastruktúra visszükrozi az elmúlt évtizedek gazdaságpolitikáját, és jelentős mértékben meghatározza a lehetőségeket

A történelmi összefüggésben felvillantott infrastruktúra-fejlődési pálya, vagyis a hálózatok fokozatos kiterjedése helyi, majd regionális, majd nemzetközi szintre a hálózatok kialakulásának az egyik lehetséges bemutatása. Jellegzetessége, hogy egy-egy szint leírását mindig ahhoz az időszakhoz köti, amikor az éppen élen járó országok az adott lépést meglépték.

A világszerte kialakult hálózatok bemutatásának egy másik fontos metszete az egyidejűleg egymás mellett élő országok infrastruktúrális szintjének az összevetése. Akár olyan összehasonlításokat nézünk, amelyek a különböző infrastruktúra-ágazatokban az adott évben teljesített szolgáltatásokat mérik össze, akár az adott időpontig felhalmozott infrastruktúra-készleteket próbáljuk számszerűsíteni, azt találjuk, hogy ahogyan az országok bevételei, jövedelmei nőnek, azzal arányban nő az infrastruktúra mennyisége is az adott országban.²

Ebben természetesen semmi meglepő nincs, maga az infrastruktúra, mintegy definíciószerűen a közvetlen termelést szolgáló berendezéseken túli tőkét jelent, tehát törvényszerűen ott lehet belőle több, ahol a jövedelmeknek nagyobb hányada mentesülhet attól a kényszertől, hogy a közvetlen termelésbe kelljen visszaforgatni. Ez az összefüggés tehát nem azt igazolja, hogy aki több infrastruktúrát épít, az gazdagabbá válik, hanem csak azt, hogy az tudott több infrastruktúrát építeni, akinek jobban telt rá.

Fontosabb összefüggéseket tár fel grafikonunk, amely már megkülönbözteti az infrastruktúra néhány ágazatát, és három kategóriába sorolja be az országokat.³

Eszerint a mai szegény és a gazdag országokat az különbözteti meg egymás-

tól karakterisztikusan, hogy a gazdagabb országok infrastrukturális ráfordításaikból egyre többet – arányaiban kétszer annyit – költöttek három ágazatra: energiára, útépitésre és távközlésre. Ennek megfelelően a vízellátási és csatornázási, az öntözésre szolgáló, továbbá a vasúti állóeszközök aránya lecsökkent az összes infrastruktúrán belül 60%-ról 20%-ra.

Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy ezek az arányok az elmúlt évtizedek során alakultak ki, hiszen évtizedek beruházási allokációit testesítik meg összegezve a ma beépített eszközökkel. A magas jövedelmű országokban – ami húsz országot, tehát még az OECD-nél is valamivel szűkebb kört jelent – mára a felsorolt infrastrukturális területek összes állóeszközeinek a felét az energiaszektor képviseli, és további 25%-át a közúti közlekedés. Ezek a számok nyilvánvalóan az iparosodás folyamatát tükrözik vissza.

Globális környezeti korlátok ismeretében kijelenthető, hogy elképzelhetetlen, hogy a föld országainak összessége a mai magas jövedelmű országok elmúlt évtizedeinek fejlődéséhez hasonló utat járjon be. Ma az alacsony és a magas jövedelmű országok meglévő infrastruktúráját összehasonlítva a domináló mezőgazdaságról az iparra való átállást, a vízzel kapcsolatos műveletek helyett az energiával kapcsolatos tevékenység túlsúlyra jutását látjuk tükröződni. Előrevetíthetjük, hogy huszonöt-harminc év múlva egy infrastruktúrára vonatkozó összevetésben is markánsabban meg kell, hogy jelenjenek azok a tendenciák, amelyek az ipartól a személyi szolgáltatások irányába, az energetikától az informatika irányába történő további átstrukturálódást tükrözik vissza hasonló élességgel.

Ezeket az eltolódásokat már ma is próbáljuk érzékeltetni a foglalkoztatottsági struktúrának az (I. 94/5. számunkban) bemutatott ábrázolásával. Ismét alá kell húzni, hogy a mezőgazdaság–ipar–szolgáltatások felosztásban a szolgáltatások címszó túl sok mindent összesomos. A hivatkozott ábra éppen arra mutatott rá, hogy az infrastruktúrán belül is érdemes megkülönböztetni a mezőgazdaságot kiszolgáló vagy az ipart kiszolgáló tevékenységeket, és csak a szolgáltatások egy harmadik csoportja jelzi valóban egy posztindusztriális fordulat megjelenését.

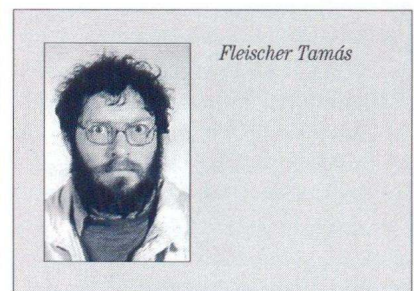
Összefoglalóan mind a szolgáltatásokról, mind az infrastruktúráról elmond-

ható, hogy nem elegendő általában kívánatosnak nyilvánítani őket, vagy általában több pénzt igényelni rájuk. A gazdaságfejlesztő hatások és a hálózatoktól várható előnyök konkrét tartalmi követelményektől függenek, és ebben a hálózatok léptéke, struktúrája, ágazati összetétele és minősége egyaránt döntő szerepet játszik. Csak ott válik valóban hatékonyá az infrastruktúra-fejlesztés, ahol megfelel ezeknek a követelményeknek. Az ellenkező eset, egy átgondolatlan fejlesztés nemcsak kibott pénzt jelent, de a megvalósuló létesítmények hatása hosszú távon és kifejezetten hátráltathatja a gazdaság és a társadalom harmóniáját, fejlődését.

FLEISCHER TAMÁS

Jegyzetek

1. A távközlésre vonatkozó elképzelések főleg a Heller Krisztinával való konzultáció nyomán kerültek összefoglalásra.
2. World Development Report 1994. Infrastructure for Development. Published for the World Bank. Oxford University Press
3. A Világbank felosztása szerint 1992-ben alacsony jövedelműek azok az országok, amelyekben az egy főre jutó GNP nem haladja meg a 675 USD-t, hasonló határ vonal a közepes és a magas jövedelműek között 8356 USD.



Fleischer Tamás



KERTKULTÚRÁNK VÁLTOZÁSA A BUDAI LAKÓTERÜLETEK FEJLŐDÉSÉNEK TÜKRÉBEN

Sajnos a manapság divatba jött és rohamosan terjedő kertépítészeti stílusirányzat – „gyep-thuja kultúra” – nemcsak tájidegen megjelenése, olykor temetői hangulatot árasztó hangulata miatt zavaró, hanem a többszintes növényállomány hiánya miatt a lakókertek ökológiai hatása sem mérhető össze a természetközeli társulások, a dús vegetáció nyújtotta helyi klimatikus előnyökkel.

50

IMPRESSZUM

FALU-VÁROS-RÉGIÓ

I. évfolyam 9-10. szám

A folyóirat alapítói és támogatói:

Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium,
Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal
Magyar Urbanisztikai Társaság, B M E Urbanisztikai Intézete,
Központi Statisztikai Hivatal, Belügyminisztérium

A szerkesztő bizottság tagjai: Balsay István, Barabás Lajos, Botos Gábor, dr. Faragó László, Faragó György, dr. Fiala István, dr. Jámbor Imre, dr. Kovács Tibor, Lombár István, dr. Megyesi Tamás, Miklóssy Endre, dr. Nagy Béla, Paksy Gábor, Ráday Mihály, Simonyi Sándor, 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

Szerkesztő: Koczpek Irén

Olvasó szerkesztő: Körösmezey Lászlóné

Tervező szerkesztő: Pintér József, Csombó Zizi

Felelős kiadó: VÁTI Rt., vezérigazgató: Paksy Gábor

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

Telefon: 156-9122, 202-5565

Fax: 156-8003

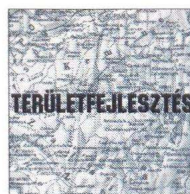
Nyomdai előkészítés: Csíkos Attila

Nyomás: SEMIC INTERPRINT

ISSN: 1218-2613

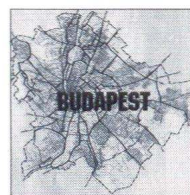
A folyóirat havonta jelenik meg.

A lap előfizethető a szerkesztőségben és a kiadóban.



„Csak a legszükségesebb mértékben szabad beavatkozni az önkormányzati ügyekbe”

Beszélgetés Kuncze Gábor belügyminiszterrel	1
HENNING CHRISTENSEN: Elemző és stratégiai tanulmány a területpolitikáról és a Területfejlesztési Alapról	7
Kanadai–magyar csereprogram A Ráckevei (Soroksári)-Duna-ág ökorégió projektje	12
DR. KOVÁCS KATALIN – LANTOS TAMÁS: Térségfejlesztés ökológikus megközelítésben	
Rendhagyó kísérlet az Ormánságban	17
Konkrét beavatkozások	21
FALUDI ERIKA: Mire jó a KISPAD?	23
DR. FARAGÓ LÁSZLÓ: Neopopulista területfejlesztési stratégiák reneszánsza	24
BAJOR TIBOR: Gondolatok a területfejlesztésről	26
FLEISCHER TAMÁS: Infrastruktúra a világgazdaságban	28
HALMOS BENEDEK: Lakóhelyünk és a vasút	31



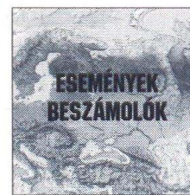
KOSZORÚ LAJOS – DR. LAPOSA JÓZSEF: A zöldgyűrű vízió	35
M. SZILÁGYI KINGA: Kertkultúránk változása a budai lakóterületek fejlődésének tükrében (II. rész)	52
KELETI JÓZSEF: A fővárosi utak állapotáról (II. rész)	56



DR. CSORBA ZOLTÁN: Lisszabon rehabilitációja és fejlesztési programja	39–50
---	-------



DR. TATAI ZOLTÁN: A modern Párizs ürügyén	58
RAÁB JÓZSEF: Az Urbanisztika utópiáján innen és túl	61
Meditáció	63
LUKOVICH TAMÁS: Az angolszász országok urbanisztikai és városépítészeti oktatásának tapasztalatai	65



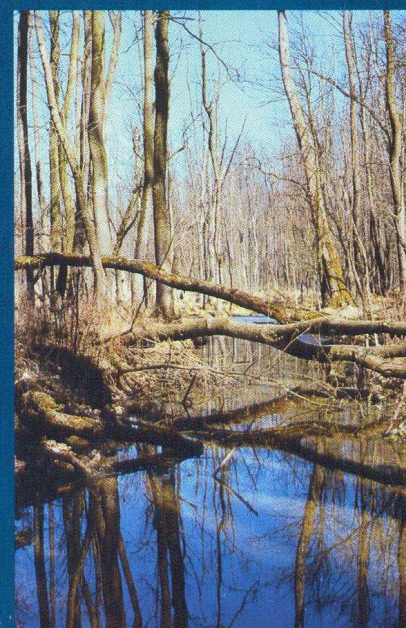
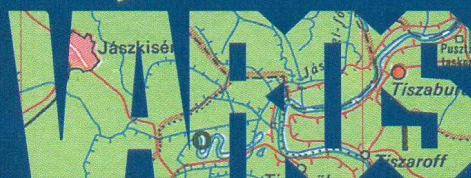
PIKLER KATALIN: A német példa III. A németországi területrendezés	68
DÉKÁNY TIBOR: Német-magyar területfejlesztési és környezetvédelmi szakkollokvium	72

Fotók: Andrásik Katalin, Dr. Csorba Zoltán, Halmos Benedek, Horváth Ernő, M. Szilágyi Kinga, Tatai Zoltán



94. 9-10

TERÜLET- ÉS
TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI
FOLYÓIRAT



Kertkultúránk változása a budai lakóterületek fejlődésének tükrében

Térségfejlesztés ökológikus megközelítésben