

REGIONÁLIS VERSENYKÉPESSÉG ÉS A KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK

Repülős szakemberek lelkes csoportja 1990. dec. 12–14-én Airports Hungary '90 címmel konferenciát szervezett, mely a magyarországi — elhagyott volt szovjet katonai — repülőterek hasznosításának, fejlesztésének aktuális és perspektivikus kérdéseit tűzte napirendre. A résztvevők a következő ajánlásokat fogalmazták meg:

- a konferencia állást foglalt abban, hogy a magyarországi repülőtereket gazdaságosan működtetni és — az ország repülési kultúrájának, valamint a repülőképzésnek meghatározó alapját jelentő — sportrepülés feltételeit biztosítani csak régió szemléleten alapuló vállalkozásként lehetséges, mely képes a repülésen túl idegenforgalmi, kereskedelmi, szállítási tevékenységével megteremteni a gazdasági eredményt;
- a konferencia javasolja az állam illetve az önkormányzatok hatáskörének, szerepének feladatának megvizsgálását és meghatározását a magyarországi régiók komplex közlekedés rendszerének fejlesztésében és célirányos támogatásában;
- a repülőterek hasznosításával elérhető gazdasági lehetőségek kiaknázásához jelentős befektetések, beruházások szükségesek. A vállalkozókat és a befektetőket azonban tevékenységük megkezdésétől visszatartja a repülőterek, mint földbirtokok tulajdon és rendelkezési jogának tisztázatlansága annak az eldöntése, hogy azokat ki és milyen címen viheti a vállalkozásba;
- a mielőbbi döntést indokolja a meglévő repülőterek állapotának gyors romlása és a döntés elhúzódásából eredő idővesztés miatt felerősülő magas helyreállítási költség, mely jelentősen felülmúlja a meglévő állapotok szintentartásának költségeit;
- a kisgépes légiforgalom megindítását és gazdaságos működését a jelenleg még hatályos és a konferencia megítélése szerint már részben elavult „légügyi törvény” és számos belügyminiszteri, közlekedési miniszteri rendelet és utasítás nehezíti;
- a fentiekkel összefüggésben a konferencia szükségesnek tartja:
 - a repülőterek, mint földbirtoktulajdon rendelkezési jogának egyértelművé tételét;

- a menetrenden kívüli repülések engedélyezését szabályozó rendelkezések mielőbbi felülvizsgálatát és az új feltételrendszer szerinti, a biztonságot nem sértő, de a vállalkozást nem akadályozó rendelkezések kiadását.

Időközben eltelt egy évtized, és mégis megállapítható, hogy az akkor jelzett tennivalók egy része továbbra is aktuális, illetve új feladatok és újabb követelmények is megjelentek a regionális repülés fejlesztése előtt. Hazánkban felerősödött a térségi szemlélet, a regionalizáció, kialakultak a tervezési-statisztikai régiók.

Magyarországon is megkezdődött az Európai Unió regionális politikája alapelveinek alkalmazása, melyet tartalmaz az Országos Területfejlesztési Konceptió. Közel egy időben 1996-ban fogadta el az Országgyűlés az ún. Területfejlesztési Törvényt, és az ún. Közlekedéspolitikai Konceptiót, mely dokumentumok szerint a közlekedéspolitika fő stratégiai irányai:

- az Európai Unióba integrálódás segítése;
- a szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javítása;
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése;
- az emberi élet és környezet védelme;
- a közlekedés hatékony, piackonform működtetése.

Az elmúlt években a szerző Regionális Gazdaságtan doktori Ph.D kutatásokat folytatott az EU-s és magyar régiók közlekedési hálózatainak vizsgálata valamint a gazdasági fejlettség és versenyképesség közötti összefüggések feltárása témakörben.

Összehasonlítható elemzésre a fajlagos mutatók adtak lehetőséget, amelyek területi egységre jutó kiépítettséget, hálózatsűrűséget, forgalmat jeleznek (lásd az 1. táblázat részletesebb adatait [11]).

A közlekedési hálózatok kiépítettségi szintje alapján a magyar régiók három csoportba sorolhatók:

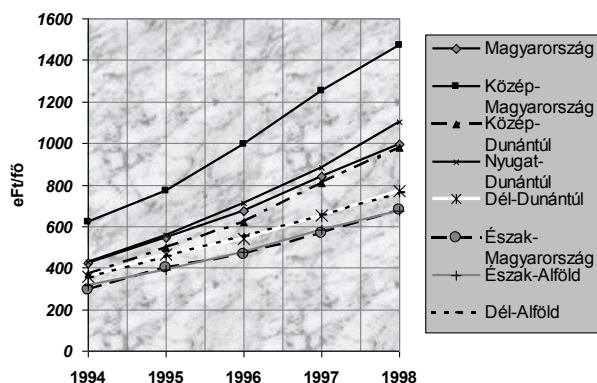
- *fejlett* — a Közép-magyarországi régió a közlekedés minden ágazatában jól kiépített hálózati elemekkel rendelkezik.
- *átlagos fejlettségű* — a Közép-Dunántúl és Nyugat-Dunántúl mutatói egy része meghaladja az országos átlagot, a Nyugat-Dunántúl vasúthálózata alacsonyabb kiépíttségű, a Közép-Dunántúl esetében pedig repülési forgalom gyakorlatilag nincs.
- *átlagosnál fejletlenebb* — a többi négy régióban a közlekedési infrastruktúra szintje elmarad az országos átlagtól. A Dél-Dunántúlon igen alacsony a két vagy többvágányú és villamosított vasútvonalak kiépítettsége. Az Északalföldön a vasutakkal való ellátottság átlag körüli, az úthálózat azonban nem kielégítő, autópálya pedig egyáltalán nincs.

Közlekedési hálózatok kiépítettsége a magyar régiókban¹

1. táblázat

Régió	Vasút (km/100 km ²)			Vízi út (f.km/100 km ²)	Közutak (km/100 km ²)		Repülőtérre érkező utas/lakos (fő/1000 fő)
	Összes	Két vagy több vágányú	Villa- mosított		Autó- pálya	Egyéb utak	
	1	2	3	4	5	6	7
Közép- Magyarország	11,33	0,65	8,36	2,87	2,19	34,36	572,72
Közép- Dunántúl	10,21	1,56	2,56	1,33	1,22	34,08	0
Nyugat- Dunántúl	7,24	0,87	1,06	0,51	0,64	42,09	2,72
Dél-Dunántúl	7,99	0	2,4	2,15	0,12	30,45	0,81
Észak- Magyarország	6,89	1,73	2,16	1,6	0,18	33,81	0
Észak-Alföld	8,81	1,91	2,54	1,74	0	27,67	1,1
Dél-Aföld	7,62	0,14	1,8	1,58	0,08	26,94	0,02
Összesen:	8,35	1,42	2,58	1,64	0,45	31,84	162,52

Megvizsgálva a régiók gazdasági fejlettségi szintjét (az egy főre jutó GDP alapján) szembevetve, hogy a fenti három kategória így is kimutatható. Megállapítható tehát, hogy a régiók gazdasági fejlettsége és a közlekedési hálózatok kiépítettsége között szoros összefüggés áll fenn, továbbá az is, hogy a fejlettebb régiók dinamikusabban növekszenek (1. ábra).



1. ábra. GDP változása régióként²

¹ Forrás: A KSH, KHVM, ORFK, vizitúra térképek, továbbá a jelentősebb repülőterek közvetlen adatközlésének felhasználásával saját szerkesztés (1996 fajlagos mutatók).

² Forrás: KSH (1998) felhasználásával saját szerkesztés.

A sikeres régiók megközelíthetősége, közlekedési kapcsolatai (a hálózatok kiépítettsége, kombinált szállítások, logisztikai központok stb.) és szolgáltatásai előnyösebbek, mint a többieké. A földrajzi elhelyezkedés sok esetben leszűkíti a lehetőségeket, befolyásolja az utazás/szállítás idő és költség igényét, a közlekedés és újabban a telekommunikációs infrastruktúra azonban képes enyhíteni a földrajzi meghatározottságon. A közlekedési rendszerek ún. mennyiségi mutatóival szemben (összes út, vasút, víziút) a vizsgálatok kimutatták a minőségi jellemzők vagyis az autópályák aránya, a villamosított és nagysebességű vasutak aránya, repülőterek kiépítettségének növekvő szerepét. E minőségi elemek fejlesztése dinamizálja legerőteljesebben az európai régiók fejlődését.

Erdősi Ferenc³ a légi közlekedés és területi fejlődés kölcsönhatásainak vizsgálatakor kiemeli, hogy az új, innovatív termelési módok kibontakozásában a légi közlekedésnek jóval nagyobb a szerepe mint más közlekedési fajtáknak. Ezzel a regionális fejlődés összetevői között egyre rangosabb helyet foglal el.

A regionális versenyképesség vizsgálata az elmúlt időszakban a közgazdaságtan főáramába került.

Porter E. Michael⁴ a globális vállalatok versenystratégiáit elemezve a lokális és regionális bázis növekvő szerepére hívta fel a figyelmet. A földrajzi, kulturális és intézményi feltételek (térbeli) sűrűsödése elősegíti az egyedi hozzáférést (elérhetőséget), az erőteljes motivációkat, a termelékenységi szint növelése szempontjából előnyöket nyújtó lehetőségeket, amelyek a távolság miatt csak helyben használhatók ki. A versenyképességet a tényezők széles köre befolyásolja, viszont a vizsgálatok szerint megadhatók a legfontosabb hatóerők [8]:

- gazdasági-társadalmi szerkezet, kohézió;
- innovációs kultúra és kapacitás;
- regionális elérhetőség;
- munkaerő felkészültsége;
- környezet minősége.

Az EU-s régiók fejlődési tapasztalatainak áttekintésekor Horváth Gyula⁵ megállapította, hogy a fejlett piacgazdaságok légi közlekedése területileg tagolt, decentralizált rendszer, valamennyi országban megtalálhatók a másodlagos regionális légiközlekedési centrumok. Az egyes országok fővárosainak vagy gazdasági erőközpontjainak regionális ellenpontjaiban 100–500 ezer fős utasforgalmat bonyolító repülőterek épültek ki, amelyek átlag feletti forgalmonövekedést mutatnak.

³ ERDŐSI Ferenc: Légi közlekedés és területi fejlődés. Tér és Társadalom 1999. XIII. évf. 4. szám.

⁴ PORTER Michael E.: Clusters and the new Economics of Competition. Harvard Business Review, 1998. nov-dec. 77–90.o.

⁵ HORVÁTH Gyula: Európai regionális politika. Dialog Campus Kiadó, Budapest, Pécs, 1998.

A magyar régiók versenyképességének fokozása előtt álló egyik lényeges akadály a regionális repülőterek hiánya. A magyar régiók e tekintetben nemcsak az EU-régiókkal, hanem a csatlakozásra váró szomszédos országok régióival is versenyben állnak (kiemelten Horvátország, Szlovénia). Ez a felismerés a közelmúltban szerveződött Regionális Fejlesztési Tanácsoknál illetve az általuk készített regionális fejlesztési programokban megjelenik. Ezen igény szintű jelzések ugyanakkor nem igazolódnak vissza az országos tervdokumentumokban, ami egyrészt a finanszírozási korlátokra, illetve a mélyebb szintű szakmai vizsgálatok és egyeztetések szükségességére hívja fel a figyelmet.

Magyar repülőterek nemzetközi forgalmi adatai régióként⁶ 2. táblázat

Régió	Érkezett repülőgép		Érkezett utas	
	Db	Db/100 km ²	Fő	Fő/1000 lakos
Közép-Magyarország	29.666	263,39	1.642.343	572,84
Közép-Dunántúl	0	0	0	0
Nyugat-Dunántúl	583	5,21	2.674	2,69
Dél-Dunántúl	328	2,31	804	0,81
Észak-Magyarország	0	0	0	0
Észak-Alföld	95	0,53	1.668	1,08
Dél-Aföld	10	0,05	32	0,02
Összesen:	30.682	32,98	1.647.521	162,55

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] ERDŐSI Ferenc: Légi közlekedés és területi fejlődés. Tér és Társadalom 1999. XIII. évf. 4. szám.
- [2] PORTER Michael E.: Clusters and the new Economics of Competition. Harvard Business Review, 1998. nov-dec. 77–90.o.
- [3] HORVÁTH Gyula: Európai regionális politika. Dialog Campus Kiadó, Budapest, Pécs, 1998.
- [4] KHVM Közlekedés, Posta és Távközlés, Vizgazdálkodás adatai. Budapest, 1998.
- [5] KHVM Tisza víziút fejlesztési és szabályozása koncepció. Vízügy (tanulmány), 1998.
- [6] KHVM Közutak főbb adatai. Állami Közúti Műszaki és Információs Kht., Budapest, 1999.
- [7] KSH: Magyarország Régiói. KSH, Budapest, 1998.
- [8] LENGYEL Imre: A regionális versenyképességről. Közgazdasági Szemle, XLVII. évf. 2000. december 962–987. o.
- [9] ROHÁCS József: A regionális repülés fejlesztése előtt álló feladatok. Airports Hungary '90 c. konferencián, Budapest, 1990. december 12–14.
- [10] TÓTH Károly: Légi közlekedés '98. Európai Tükör műhelytanulmányok. Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa, Budapest, 1999. 52. Szám.
- [11] VERES Lajos: A közlekedési rendszerek fejlettségében megjelenő regionális egyenlőtlenségek Magyarországon. Előadás: A közlekedéspolitikai szerepe az ország területi fejlesztésében c. országos szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17–18.

⁶ Forrás (1996): KSH, ORFK adatainak továbbá a jelentősebb repülőterek közvetlen adatközlésének felhasználásával saját szerkesztés