

Infrastruktúra-fejlesztési csapdák

Fleischer Tamás

Mint tervezők és mint állampolgárok egyaránt folyamatosan szembe találjuk magunkat a telefonhelyzet, a közlekedés vagy az energiaellátás, a szennyvíz-elvezetés problémáival. Az a felismerés, hogy bizonyos ágazatokban az infrastruktúra elmaradása a fejlődés alapvető akadályát képezi, mind általánosabbá válik. Ez a felfogás hatotta át a terület- és településfejlesztés irányelveinek előkészítéséhez 1984-ben megindított munka kérdésfeltevését is, amennyiben a tematika a hálózati infrastruktúra tárgykörében, kritikus szemlélettel, közvetlenül a termelést akadályozó szűk keresztmetszetek felmérésére kívánt koncentrálni, a jövőbeli fejlesztési szükségletek megalapozása céljából.

Kiindulásképpen e felmérések ágazatonkénti és megyénkénti összesítését ismertetem, majd azokra a következtetésekre térek ki, amelyek a tapasztalt hiányosságokat előidéző okokra, mélyebb összefüggésekre mutatnak rá. Az összefüggések csoportosításával felismerhetővé válnak az egyes ágazatokon túlmutató közös gyökerek, a hiányjelenségeket újratermelő mechanizmusok. A termelést, a területi folyamatokat és az infrastruktúra fejlődését egyaránt meghatározó *mechanizmusok* szintjén lehet rámutatni a *strukturális* fejlesztési szükségletekre: nevezetesen az állandóan *újratermelődő hiányjelenségek nem szüntethetők meg* az alkalmi szűk keresztmetszetek egyedi felszámolásával, hanem a jelenségeket előidéző okok, mechanizmusok megfelelő irányú megváltoztatására van szükség.

Az infrastruktúrával kapcsolatos fő hiányosságok, problémák

A megyék által készített helyzetfeltárás alapján ágazatonként összesítettem a legélesebben felvetődő problémákat.

A *közlekedés* területén a legtöbbször említett szűk keresztmetszetek rendre a vasútállomások, vasúti kiszolgálóhelyek és rakodók kapacitáshiánya, korszerűtlensége; a településközi összekötő úthálózat hiányos kiépítettsége; a települési átkelési szakaszok, városi elkerülő és bevezető szakaszok kapacitáshiánya. A ritkábban, de konkrétan szereplő főhálózati problémák közül megemlíthető egy-egy szakasz kapacitásbővítésének igénye, néhány megye közti kapcsolat erősítésének az igénye és több dunai, illetve tiszai átkelés hiánya.

A teljes felmérésben a legegységesebb kép a *távközlésről*, ezen belül a távbeszélő-hálózat elégtelenségéről alakult ki: tizennyolc megye tartotta fontosnak ezt leírni. Érdemes idézni a jelzőket: alacsony színvonalú, elmaradott, korszerűtlen, túlterhelt, a legkritikusabb helyzetű, feszültségekkel teli. A további megjegyzések

Fleischer Tamás építő- és gazdasági mérnök, a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet tervezője.

A cikk alapjául szolgáló VÁTI-tanulmányok készítésében közreműködött Gerhardtné Polyák Aranka (vízgazdálkodás) és dr. Unk Jánosné (energiagazdálkodás).

egyfelől részletezték az átfogó hiány okait (a központok kapacitáshiánya, a kapcsolástechnika, az ipari háttér elmaradása, a termelőszféra prioritása), másfelől a lemaradás következményeire mutattak rá: akadályozza a gazdálkodó szervezetek, a szolgáltató intézmények, az irányítószervek munkáját, a térségen belüli kooperációt, a piaci információhoz való hozzájutást, a számítástechnika terjedését stb.

A *vízgazdálkodás* gondjai között a legelső helyen a szennyvíztisztítás áll, megelőzve még a vízellátást is. Az öntözéssel kapcsolatban legtöbbször az érdekeltségi rendszer problémái vetődtek fel: az öntözés a népgazdaságnak hiányzik, miközben kihasználatlan öntözőkapacitások állnak a mezőgazdaság rendelkezésére. Területi sajátosságnak csak a vízrendezési kérdések tekinthetők, ez ugyanis bizonyos térségeket, megyéket az átlagosnál jobban érint.

Az *energiagazdálkodás* területén a legnagyobb hangsúlyt a megyei elemzésekben a közepes és kisfeszültségű villamos hálózat és a transzformátorkörzetek szűk keresztmetszete kapta; majdnem minden megye kiemelte ezt a problémát. Sokan említették még a földgázhálózat bővítésének problémáját is. Ez utóbbi is általánosnak tekinthető gond, de azokban a megyékben, ahol a nagynyomású fővezetékek áthaladnak, kiegészült egy másik problémával: a megyén átáramló fűtőanyagokhoz nem lehet hozzájutni, mert eddig nem volt lehetőség a vezetékek megcsapolására.

Az infrastrukturális hiányok megyék által összeállított felsorolásának áttekintése után megállapítható, hogy a legsúlyosabb problémák többé-kevésbé egyévesen jelennek meg az ország valamennyi megyéjében (például összekötőutak hiánya, a szennyvíztisztítás hiánya, a távbeszélő-hálózat kritikus helyzete, zárolt transzformátorkörzetek, nagy feszültségingadozás).

Ez a körülmény arra mutat, hogy e hiányjelenségek mögött nem helyi, eseti problémák, hanem az ország egészére érvényes okok és összefüggések húzódnak meg. Igen sok megjegyzés is a szűk keresztmetszetek állandó újratermelődése, kialakulásának okára utalt. Bár ezek ismertetése sem lenne érdektelen, a következő fejezetben inkább kiragadok néhányat e jelenségek közül, és azokat valamivel részletesebben körüljáróm.

Példák fejlesztésicsapda-jelenségekre

Kétséges, vajon az ismertetett módszer alkalmas-e arra, hogy a segítségével feltárt információkból közvetlenül következtetni lehessen a szükséges infrastrukturális fejlesztésekre.

Már maga a „termelést akadályozó szűk infrastrukturális keresztmetszet” fogalom is magában hordoz bizonyos szemléleti korlátot, és könnyen lehetőséget ad a félreértésre.

Először a „termelést akadályozó” kitéltet vizsgálom. Az infrastruktúra-rendszerek a „termelés” túl szűk értelmezése esetén csak akkor látszanak hiányosnak, ha a közvetlen termelésben képeznek akadályt. Valójában a termelési folyamat hatékonyságát rontja minden olyan hiány is, amely a *termelőerők fejlődését* akadályozza, tehát ide tartozik a munkaerő újratermelése (a „fogyasztás” ciklusa) is.

Mind az infrastrukturális és háttérrendszerek, mind a területi szükségletek egységet képeznek a társadalmi-gazdasági folyamatok teljes újratermelési ciklusában, irántuk a közvetlen termelés igényeit meg lehet ugyan fogalmazni, de csak annak tudatában, hogy egy összefüggő arányrendszerből önkényesen leválasztott tényezőcsoporttal számolunk. Éppen az egyoldalú termeléscentrikus (rövid távú hatékonysági) szemlélet vezetett mindmáig a területi és az infrastrukturális kérdések háttérbe szorításához, megoldásuk elmaradásához. Ezért *ugyanezen az egyol-*

dalú szemléleten keresztül egy újabb elemzéstől sem várható, hogy reális képet adjon a folyamatok valóságos összefüggéseiről. Ez az egyoldalúan értelmezett termeléscentrikus szemlélet „csapdája”.

A termelést akadályozó szűk infrastrukturális keresztmetszetek fennmaradását paradox módon maga az egyoldalú termeléscentrikus szemlélet segíti elő. E szemlélet valójában nem a termelőerők fejlődésének érdekét, hanem elkülönült csoportok érdekviszonyait fejezi ki.

Más jellegű a probléma *a szűk keresztmetszetekkel*. Nem vitatható, hogy a szűk keresztmetszetek jól felmérhetők és megállapíthatók, de kétséges, vajon alkalmasak-e arra, hogy közvetlenül következtessünk belőlük a *fejlesztési* szükségletekre.

Szűknek ugyanis csak egy létező keresztmetszet bizonyulhat. Hiába van más-hol a szükséglet, a hálózaton keresletként ott fogalmazódik meg, ahol legalább elvi esély van arra, hogy kielégítsék; így látszólag helyi kapacitásbővítési igényként jelenik meg. Ebben a mechanizmusban került sor például az 1963-as közlekedési csőd után az ország közúthálózatának a fejlesztésére. Az állandó lemaradásban mindig a szűk keresztmetszetek közvetlen feloldása került előtérbe, az új autópályaszakaszok *a főutak kiváltására* épültek. Tovább nőtt a hálózat Budapestcentrikussága, s bár mára az ország keleti és nyugati felét összekötő 11 dunai átkelőhely közül 9 Budapesten van (és az Árpád-híd elkészültével 40 átkelési sávból 37 sáv jut a fővárosra), továbbra is itt fogalmazódik meg a leghevesebben az igény, itt a legnagyobb a sorban állás, a torlódás. *Az igény ugyanis mindig a meglévő struktúrában jelentkezik, a struktúraváltás létrehozása viszont tervszerű beavatkozást igényelne*, ami elmaradt. Az egyre merevebbé váló hálózatot látszólag a *területi szükségletek* mindenkori követése jellemzi, valójában azonban olyan önmagát erősítő folyamat indul be, ahol a területi folyamatok képtelenné válnak arra, hogy kilépjenek a régi struktúrából. Ilyenkor az érzékelhetővé vált hatalmas elmaradás állandó helyi kapacitásbővítési igényzuhatagként nyomja az ágazatot, és átstrukturált hosszú távú koncepció kialakítása helyett ez az állandó bővítési kényszer válik a fejlesztések alapjává. *Ez a szűk keresztmetszetek bővítésén alapuló hálózatfejlesztés „csapdája”.*

Ez tehát a veszélye annak, ha a strukturális változást hordozó fejlesztés mikroökonómiai igényeket követ. Előfordul azonban fordított eset is, amikor egy tipikusan mikroökonómiai kategória: *a vállalati hatékonyság* érvényesülését gátolja meg az *ágazati szemlélet*.

Ennek tipikus alaphelyzete áll elő, amikor vállalatok, szövetkezetek saját tehergépjárművet vesznek szállításaik lebonyolítására. A szövetkezet, mivel piacorientált, hatékonyságra érzékeny, és mert érzékeli saját termelőfolyamata egészét, reálisan el tudja dönteni, érdemes-e egy mindig rendelkezésre álló gépkocsit tartania, még ha félig használja is ki a kapacitását — hiszen ezzel nagyobb termelőkapacitás leállítását előzi meg, elkerüli a szállítóvállalat előtti korábbi sorban állásának veszteségeit.

A szakosított szállítóvállalat viszont párhuzamos termelőfolyamatokba kapcsolódik be, az ő tevékenységében a termelő várakozása nem okoz fennakadást, sőt a túlkereslet fennmaradása biztosítja, hogy folyamatosan legyen munkája. Ha az ügyfele saját gépkocsit vesz, a nagyvállalat védekezőreflexe beindít egy hibás kört. *Ez az ágazati (makro-) hatékonyságkimutatás „csapdája”.*

A szállítóvállalat kimutat egy szállítóágazati hatékonyságot, ami ágazati (tevékenységi) szinten leleplezi a szétszórt járműpark kicsiny fajlagos kihasználását.

Igaz, hogy minden gépkocsi-tulajdonos vállalat tényleges hatékonysági számítás alapján állapította meg, hogy számára *érdemes* fenntartani a gépkocsit, mert össze tudta mérni a termelőfolyamat egyéb (nagyobb) veszteségeivel — amit a szál-

lítóvállalat képtelen érzékelní —, mégis, a folyamatokat keresztbe metsző szállító-ágazat pofonegyszerű logikája nehezen támadható: az országban makroszintű szállítási kapacitás-felesleg van, amit ésszerűbb központi szervezéssel csökkenteni lehetne. Ehhez képest a szövetkezetek csak mikroszinten tudnak előnyöket ki-mutatni, melyek nem összegeződnek mutatószámmá, és így látszólag sohasem versenyezhetnek az ésszerűbb ágazati szervezéstől várható előnyökkel.

A legveszélyesebb megoldás, ha ilyenkor adminisztratív úton szüntetik meg a versenytársat — a vállalati kocsikat le kell adni, a termelőszövetkezet nem tarthat tehergépkocsit, vagy ha igen, akkor éjjel nem fuvarozhat a fővárosban, mert nem kap övezeti engedélyt, és így tovább. Ilyenkor a teljes veszteség a termelésben jelentkezik.

Ésszerűbb lépés, ha a többletkapacitással rendelkező vállalat lehetőséget kap arra, hogy a fennmaradó kapacitásával bérfuvarozást végezzen — ugyanis az ágazati ésszerűség így is létrejön, igaz, a szállítóvállalat rovására. A szállítóvállalat akkor lenne valóban versenyképes, ha annyira bővítené gépkocsiparkját, hogy minden hozzá fordulót ki tudjon elégíteni — tehát ügyfelének ne legyen érdemes 50 százalékban kihasznált gépkocsit tartania. Egy ilyen mértékű bővítés azonban a hiány-monopolhelyezethez képest sokkal rosszabb vállalati mutatókkal jár, így egy nagyvállalat csak kényszerből szánja rá magát. (Emellett az is kiderülhet, hogy a szállítójárművek kihasználtsága nem nő, csak a szabad kapacitás jelentős részét sikerül egy kézbe összepontosítani.)

Ugyanez az ágazati szemléletű preferencia befolyásolja az egyes ágazatok fejlesztési döntéseit a nagy rendszerek javára, a kiszolgálópontok háttérbe szorítására.

Infrastruktúra-hálózatainkban *kiszolgálópontoknak* azokat a találkozási pontokat neveztük el, ahol az infrastruktúra-hálózat kapcsolatba kerül az újratermelés folyamataival. Ilyen a szállítási és hírközlési folyamatok mindkét végpontja, a víz-, az energiaellátás és a szennyvízhálózat esetén pedig a fogyasztóhoz kapcsolódó végpontok.

Erre az elkülönítésre azért volt szükség, mert valójában ezeken a kiszolgálópontokon jelentkeznek az infrastruktúra iránt a szükségletek. Ezek az állomások, kikötők, csomópontok, megállók, beszélőhelyek, postahivatalok, víz- és gázcsapok, konnektorok és lefolyók azok, amelyekért a hálózatok létrejöttek.

A hálózatok, infrastruktúra-rendszerek üzemeltetőinek a szemléletében azonban e pontok gyakran periferikusak, a szakági hierarchia alsó fokait képezik, s bár ma már mind kevesebb hatósági és ágazati monopólium alakulhat ki a kiszolgálási tevékenységben, s egyre kevésbé lehet az ügyfelet kioktatni, „megrendszabályozni” és sorbaállítani, az infrastruktúra hiányjelenségei, mint a gazdálkodás más területein, itt is a szolgáltatást kínáló („az eladót”) hozzák előnyösebb helyzetbe.

A megyei felmérések összefoglalójából kiderül, hogy a legproblematisabb hiányjelenségek igen nagy arányban a *kiszolgálópontokon* jelentkeztek. A hálózatok fentebb nem említett többi része az ágazati szemléletű üzemeltető számára üzemi tevékenység színtere. (Ez jobban elkülönül a távbeszélő-, a víz- és szennyvíz-rendszerek, a villany- és gázvezetékek, a vasút és a hajózás esetében, míg a közúton bonyolultabb a viszony, mivel a hálózaton is ki kell szolgálni az ügyfelet — üzemanyag, útbaigazítás, útminőség stb. —, tehát csak a hálózat egy része valóban üzemi „belső” ügy: a forgalmi telephelyek, az útfenntartás intézményei stb.). Az üzemi hálózaton jelentkező szűk keresztmetszeteket viszont már az infrastruktúra üzemeltetője is érzékeli, belső sorban állás formájában. Például a vasúti átrakópályaudvaron jelentkező sorban állás nemcsak a termelőnek okoz idővesztést, hanem például a vasútikocsi-kihasználtságot, tehát a belső mutatókat is rontja.

Így a hálózatot üzemeltető ágazat igyekszik előbbre sorolni az üzemi (a saját termelőtevékenységét akadályozó) hibák kiküszöbölését, és hátrább szorulnak a kiszolgálóponton felmerülő kapacitásbővítések; vagyis a hierarchikus irányítás „csapdájaként” a szolgáltatás épp a kiszolgáló tevékenységet tekinti másodlagosnak.

A problémákat újratermelő fejlesztési mechanizmusok

Megállapíthattuk, hogy az infrastruktúra fejlődésének problémái

- területileg (megyéenként) nagyon hasonlóak,
- időben tartósak, ugyanazok a jelenségek termelődnek újra,
- a különböző ágazatokban igen hasonló típusú problémák jelentkeznek.

Nyilvánvaló, hogy ezek a párhuzamosságok nem véletlenek. Összefüggő jelenségsorról van szó, amelynek közös mozgató mechanizmusai vannak.

A problémák csoportosításával pontosan ezt a párhuzamosságot kívánom ki mutatni a közlekedésben, a távközlésben, a vízgazdálkodásban és az energiagazdálkodásban tapasztalt jelenségek között, de ezen túlmenően, az infrastruktúra, a termelőerők és a termelés fejlesztésében, valamint a területi fejlődésben az utóbbi évtizedekben tapasztalt jelenségek között is.

Az 1. sz. táblázat oszlopai a termelési struktúra, a területi folyamatok és az infrastruktúra fejlődését jellemzik, ez utóbbit ágazatonként is. A táblázat sorai összehasonlítható struktúrák között mutatnak összefüggést. Az első oszlopban feltüntetett mechanizmusokban felismerhetők a korábban bemutatott szemléleti típusok, csapdák is: a szűken értelmezett termeléscentrikus fejlesztés, a szűk keresztmetszeteket feloldó fejlesztés, az ágazati preferencia, a hierarchikus irányítás merevsége mellett a ráfordítások iránti érzéketlenséget, a lemaradás újratermelését, a kooperatív kapcsolatok hiányát, a meglévő kapacitások felélését emeltem ki jellemző mechanizmusokként.

Következtetések

Az 1. sz. táblázat alapján megerősíthetjük, hogy az egyes infrastrukturális ágazatokban tapasztalható hiányjelenségek, problémák között szoros összefüggések vannak; a jelenségeket az azokat előidéző mechanizmusok határozzák meg.

Az ágazatokat érintő jelenségek általánosabb összefüggésekbe ágyazása viszont rámutat arra is, hogy a hiányok nem egyes — alkalmi — hibás intézkedések következményei. A problémák felsorolása sem az egyes ágazatoknak a hiányjelenségekben való felelősségét kívánja kiemelni, hanem éppen az intézkedéseket törvényszerűen az adott pályára sodró mechanizmusbeli gyökerekre mutat rá, és arra, hogy ennek keretei között az eseti beavatkozások nem is vezethettek eredményes megoldásokra.

Belátható, hogy e mechanizmusok egymással is szorosan összefonódtak: a szűk keresztmetszetek alapján való struktúrafejlesztés egyrészt következménye a ráfordításokra való érzéketlenségnek, a meglévő kapacitások állandó felélésének — másrészt előidézője a hierarchikus irányítás merevségének, a fennálló struktúra állandó újratermelésének, ezen keresztül a kooperációs kapcsolatok hiányának; de a lánc szinte bárhol folytatható, zárható.

A szoros összefüggésrendszerből következik, hogy a tapasztalt hiányosságok feloldására hiába is keresünk alkalmi megoldásokat: a beavatkozások nem képzelhetők el egyedi problémára adott egyedi válaszként. Éppen a gondok egységes felvetődése példázza, hogy törvényszerű következményei egy mechanizmusnak,

| MECHANIZMUS | TERMELÉSI STRUKTÚRA | TERÜLETI FOLYAMATOK | KÖZLEKEDÉS |
|--|--|--|---|
| Szűken értelmezett termeléscentrikus fejlesztés | Az alapanyag- és energiaipar térségei váltak a korábbi fejlődés centrumaivá, majd a 70-es évektől decentralizálódtak a gép-, könnyű- és élelmiszeripar üzemei és telephelyei. | A felhalmozás a termelésre koncentráló fejlesztések az urbanizációs tengelyt, majd egyes pólusokat használtak ki. | A közlekedésen belül szállításcentrikus szemlélet uralkodott, a területi szemlélet rovására. |
| A hierarchikus irányítás merevsége | A túlkoncentrált termelési szervezet oldása az iparban, főleg a kijelölt központi szerepkörű településekben létrehozott telephelyek létesítésére szorított. A termelésirányító, fejlesztő kapacitások relatív centralizáltsága az iparon és a mezőgazdaságon belül is tovább nőtt. | Budapest-centrikus országból egy, még mindig túlcentralizált központrendszer alakult ki, de a megyeszékhelyek döntési súlya növekedett. A fejlesztések a központi szerepkörű településeket preferálták. | A közlekedéshálózat sugaras kapcsolatai erősödtek, a megyeszékhelyek kapcsolata Budapesttel már igen jó, de hiányosak az egymás közötti és általában a horizontális kapcsolatok. |
| A meglévő kapacitások „felélése” | A műszaki fejlesztés elhanyagolása, a korszerű technológia átvételének elmulasztása miatt igen korszerűtlen az ipar állóeszköz-állománya. | Az iparfejlesztés a meglévő infrastruktúrát élte fel (energiatengely, pólusok, szellemi kapacitás stb.). | A tanácsi úthálózatnak csak egyharmada korszerű burkolatú. Nagy a korszerűtlen vasútállomások, vasúti kiszolgáló létesítmények aránya. |
| A szűk keresztmetszetek alapján való tervezés struktúramerevítő 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 forgalmi szűk keresztmetszetek feloldására alapozott hálózatfejlesztés megerősítette a sugaras rendszert (autópályák, Duna-hidak) és nem segítette a haránt irányok fejlesztését. |
| Ágazati szemléletű preferencia, területi diszpreferencia | A nagyüzemi szervezet általános normává emelése veszteségesnek mutatta az ilyen módon nem szervezhető tevékenységeket, továbbá eleve hátrányos helyzetbe hozta a nagyüzem létesítéséhez túl kis településeket. | A közvetlen területi érdekek háttérbe szorítása a helyi érdekeltséget indokolatlan csatornába terelte: bizonyos típusú beruházásokért való versengés, népességnövekedés kimutatása, közigazgatási státus emelése stb. | A szállítókapacitások kihasználtságának túlértékelése akadályozza a termelési folyamatok hatékonyságának legmegfelelőbb munkamegosztás kialakulását a különböző tulajdonú szállítóeszközök között. |
| A kooperatív kapcsolatok hiánya | Vidéken hiányoznak az innovatív és gazdálkodó szellemi központok. A helyi kapcsolatok gyengék, nem alakultak ki a horizontális, vállalatközi, tsz-közi stb. kooperációs kapcsolatok. | A központok és az alsóbbrendű központok között egyoldalú — napjainkra legfeljebb kétoldalú — kapcsolatok alakultak ki, hiányoztak a települések között a horizontális együttműködések. Jelenleg túlzott szerepük van a közigazgatási határoknak. | Hiányos az összekötő úthálózat és a mezőgazdasági úthálózat. A vasúthálózat alsóbb szintjét részben felszámolták. A tömegközlekedést alsó szinten is megyei szervezésű Volán vállalatok bonyolítják le. |
| 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 eredményességében való területi érdekelttség. | A tarifarendszer a szállításokkal való pazarlásra vezet, valódi hatékonyságmérés nem működik. |
| A lemaradások, „ollók” újratermelése | A fejletlen technológiájú termelés folyamatos támogatása következtében nincs belső kényszer a váltásra, az önmegújításra. | A legelőnyösebb és a leghátrányosabb területek fejlődése közötti olló nőtt, a centrum—periféria viszonyok mélyültek. | A nagyvárosokban a túlzott beáramlás okoz ellátási feszültségeket, míg a kistérségek ellátását a szolgáltató nagyvállalatok gazdasági érdekei kezesztik. |

| TÁVKÖZLÉS | VÍZGAZDÁLKODÁS | ENERGIA-GAZDÁLKODÁS | INFRASTRUKTÚRA |
|--|--|---|---|
| A távbeszélőhelyek kétharmada ma is közületi előfizető birtokában van. | A lakosság 10%-a számára nincs biztosítva az egészséges ivóvíz. A szennyvízelvezetés megoldatlansága csaknem általános. | A termeléshez igazodott az energiaellátás, gyakran túlzott időbeli eltolódással. | Az infrastruktúra állandó késéssel követte a termelést, ezen belül is a foglalkoztatáshoz és a közvetlen termeléshez szorosan kapcsolódó szolgáltatások prioritásával. |
| A fejlesztés eredményeként sugaras kommunikációs rendszerek épültek ki. A távbeszélő-ellátottság Budapest és a vidék között közel 5 : 1 arányú, de a vidéki beszélőhelyek mintegy fele is a megyeszékhelyekre jut. | A vízközművek fejlesztése a központi szerepkörű települések felé tolódott el. A közműves vízellátásban részesülő lakosság aránya Budapesten 98%, alapfokú településeken 40%. Közműves csatornaellátottság Budapesten 88%, felsőfokú központokban 78%, alapfokú településeken 2% (1980). | A főváros és a nagyobb regionális központok térségében, az iparilag fejlett és az energiahordozókban gazdag területeken mutatható ki az átlagosnál kedvezőbb energiahordozó-választék és energiaellátás. | A sugaras-hierarchikus szerkezet dominál, hiányoznak a gyűrűs-horizontális kapcsolatok. Az ellátási infrastruktúra volumenében jelentősen csak a központokban nőtt. |
| A hagyományos távbeszélőközpontok kimerültek és elavultak. | A termelés prioritása, a szennyvízelvezetés és -tisztítás megoldatlansága a környezetet, a karsztos területeket, az ivóvízkészletet pusztítja. | Nagy a korszerűtlen technológiájú energiatermelők és -felhasználók aránya. | Általában elhanyagolta a fejlesztés a kiszolgáló létesítményeket. A központokban az infrastruktúra alaplétesítményei, tartalékai kimerültek. |
| A hagyományos távbeszélőközpontok bővítése elodázza a struktúraváltást. | A vízműbővítések rendszerfejlesztési küszöböt képeznek a vízellátásban, amit a regionális ellátórendszerek fejlesztésével lehetett átlépni. A vízellátás kialakult prioritásai viszont meghatározzák a szennyvíztisztítás jövőbeli igényesorolását. | A termelés központjait el látó újabb energiahálózatok is főleg a meglévő ipari tengelyeket erősítették. | A központokban a küszöbök átlépése igen drágává teszi a fejlesztéseket. Ugyanakkor a mindenkor szűk keresztmetszetet bővítő fejlesztés nem tud kilépni a meglévő struktúrából, kényszerpályára kerül. |
| A távközlési hálózat a saját ágazatán belül is nagyon elmaradt. Az automata távhívásba a települések 10%-a van bekapcsolva. | A jelentős ágazati nagylétesítmények preferálása háttérbe szorítja a térségi kiszolgáló rendszerek fejlesztését, a helyi vízkészletek védelmét. | A helyi források hasznosításával szemben általában az országos programokban meghatározott átlagos viszonyok, részesei arányok váltak szabályozóvá a területi fejlődésben. | Az összesítő mutatószámok tervszámként való alkalmazásával a szolgáltató ágazatok konzerváltak a legtovább a tervlembontás rendszerét, a helyi viszonyoktól elszakadó tervezést. |
| | Hiányos a kooperáció a különböző (üzemi, társulati, tanácsi és állami) tulajdonjogú művek között. Nem alakult ki eléggé az ipar, a mezőgazdaság, a lakosság együttműködése sem (pl. tisztított szennyvíz és szennyvíziszap hasznosítása.) | Az ágazatok közötti kooperáció hiánya (pl. ipari és kommunális, mezőgazdasági és kommunális között) párhuzamos hőbázisok és vezetékszerkezetek épüléséhez vezetett. Az energiaágazaton belüli kooperáció hiánya egy területre három energiarendszer építését is lehetővé tette. | Az infrastruktúrának a települések közötti kapcsolatokat elősegítő alsóbbrendű hálózatai szegényesek. |
| | A vízkészletek területi eloszlása miatt a vízhez jutás költségei eltérőek, ezt azonban az árak nem követik, ami hibás területi ösztönzéshez vezet, pazarlással és a szűk keresztmetszetek számának növekedésével jár. | Az energiaárak nem ösztönöznek kellőképpen az energiatakarékosságra és az adott területen népgazdasági szinten leggazdaságosabb energiahordozók alkalmazására. | Az infrastruktúra szolgáltatásai iránt a ráfordításokat nem tükröző árviszonyok miatt általános túlkereslet jelentkezik. Ez fokozza a tényleges hiányok okozta feszültségeket. |
| A távközlési hálózat globális elmaradottsága a fejletlen technológiájú termelést, a fejletlen térségek elmaradottságát konzerválja. | 800 községben az ázott kutak vize az egészségre káros. Az utóbbi nagyságrend a folyamatos beavatkozás ellenére újratermelődik a vízbázis elszennyezése következtében. A vízellátás egyoldalú fejlesztése mindenütt fokozza a vízellátás és a csatornázás között meglévő aránytalanságot. | Az országos rendszerek fejlesztése mellett rendszeresen elmaradt a fogyasztói elosztóhálózat (pl. közép- és kisfeszültségű villamos hálózat és gázelosztó hálózat) fejlesztése, a helyi források (geotermikus energia, biogáz) hasznosítása. | A településhálózat alsó szintjére a kommunális ellátás fejlesztésének töredéke jutott. Az itteni hagyományos funkciók nagy részét körzetesítették (amit a népességmozgás térben követett). |

beágyazódnak egy összefüggésrendszerbe, így eredményes változtatás, beavatkozás is csak átfogó reformok keretében képzelhető el. Azokat a mechanizmusokat kell megváltoztatni, amelyek törvénszerűen újratermelik a meglévő problémákat.

A továbblépés keresése

Az előbbi fejezet következtetéseivel lezárható az infrastruktúra-fajták fejlesztési tendenciáira vonatkozó elemzés. A tanulmány azonban kicsit csonka maradna, ha nem egészíteném ki a továbblépésre vonatkozó javaslatokkal.

Míg az elemzés során a jelenségekből kiindulva kerestem a közös okokat, s a jelenségekből általánosítva jutottam el a mozgató mechanizmusokig, addig a jövőre vonatkozóan meg kell fordítani a sorrendet.

Nem a jövőképet (a jövő jelenségeit) fogalmazom meg először, hanem a fejlesztési mechanizmusokat. Ehhez felhasználhatók az 1. sz. táblázatban bemutatott mechanizmusok: ezek csapdáit kellene egy összefüggő, konzisztens mechanizmusrendszerrel kikerülni, meghaladni. De természetesen nem kell úgy tennünk, mintha járatlan úton haladnánk, hiszen tulajdonképpen annak a gazdaságpolitikai váltásnak a csomópontjait kívánjuk megragadni, amit *intenzív termelési szerkezetre való áttérés, új növekedési pálya* vagy *termelési struktúra-váltás* néven szoktunk emlegetni.* Bár e váltás elkerülhetetlen szükségességére az 1970-es években megváltozott külpiaci hatások döbentették rá az országot, és a tennivalók is összefonódnak a fizetőképesség rövid távon előtérbe került megőrzésével, a tárgyalás során azokra a belső mechanizmusokra koncentrálok, amelyeknek hosszú távon, tartósan hatniuk kell ahhoz, hogy a gazdaságpolitika által megfogalmazott pillanatnyi és távlati célokat egyaránt elérhessük.

A túlságosan rövid távú makroökonómiai szemlélet hibáit egyoldalú termeléscentrikus fejlesztésként foglaltam össze.

Ami a termelés egyoldalú növelését illeti, ennek egyoldalúságával szemben a felhasználói érdekeltség figyelembevételének, *a hiánygazdálkodás elkerülésének, a kereslet vezérelte növekedésnek* kell uralkodóvá válnia. Ez területi vonatkozásban a helyi versenyképesség növelését célzó beavatkozásokkal támogatható, amit az ügyfélkapcsolatoknak nagyobb súlyt adó szemlélettel tud az infrastruktúra támogatni.

Ami viszont *a termelés fejlesztését* illeti, a gazdasági növekedést beruházások bővítésével elérni kívánó szándékokkal szemben *a műszaki fejlődésnek a növekedés ütemét meghatározó voltára* kell felhívni a figyelmet.** E folyamatban kulcsszerepet játszik a számítástechnika, az informatika és ennek eszközhátteréhez hozzá kell tartoznia egy korszerű és kiterjedt hírközlési hálózatnak éppúgy, mint a magasabb szintű műszaki kultúrát alkalmazni tudó munkaerőbázisnak.

A rövid távon észlelt szűk keresztmetszetek feloldása alapján történő hálózatfejlesztés struktúramerevítő hatásával szemben viszont *a hálózatfejlesztésben* éppen hosszú távú stratégiára, átfogó, makroökonómiai szemléletű és nagy léptékű tervezésre van szükség.

Ugyancsak a rövid távú hatékonysági szemlélet tartja fogva a termeléshez infrastruktúrát, infrastruktúrához termelést toldozó fejlesztést, ami a fenntartás

* Az ipar helyzete és feladatai. Az MSZMP KB 1983. július 6-i ülésének dokumentumai. Kossuth Könyvkiadó, 1983.

Hoós János: A népgazdasági tervezés és az új növekedési pálya. Kossuth Könyvkiadó, 1983.

** Vámos Tibor: Egyén, kultúra, társadalom, műszaki-gazdasági haladás. Társadalomkutatás, 1983. 4. sz.

elhanyagolásával a meglevő kapacitások feléléséhez vezetett. Ebből az *egyenletesebb területi terítést biztosító infrastruktúra-fejlesztés* lehet a kiút, amely jobban figyelembe veszi a helyi erőforrásokat, igényeket.

A hierarchikus irányítás valamennyi ágazatban merevítő hatású volt. A túlcentralizált szervezet kitér a rugalmas alkalmazkodás, a piac hatása elől. A fejlődés előmozdítására *önálló vállalati és helyi kezdeményezésekre* kell támaszkodni. Ez a kérdés egyrészt az infrastrukturális ágazatok szervezeteit, nagyvállalatait mint „termelőket” is érinti, másrészt a közlekedéssel, hírközléssel mint szolgáltatással szemben is megnövekedett igényeket támaszt.

A sugaras kapcsolatok túlzott fejlesztése együtt járt a horizontális — egyenrangú felek közötti — kooperációs kapcsolatok elsorvadásával, illetőleg e kapcsolatok részben ki sem alakultak, sőt látszólag sokszor már igény sincs rájuk. Az igény ugyanis a centrumba tevődik át, tovább erősítve a megindult centrumképződést. Mind műszaki, mind társadalmi rendszervizsgálatok felismerték azonban, hogy a nagyon logikusnak látszó hierarchikus felépítésű rendszerek éppen a bonyolultabb összefüggésrendszerekben káoszhoz, csődhez vezetnek. Magasabb szervezethez érhető el viszont ún. kooperatív rendszerek kialakításával.* Itt a „közös”, illetve az *alá- és fölérendeltségi* viszonyok helyett a „*kölcsönösség*”, illetve a *mellérendelés* válik rendező elvvé. Az egyes elemek működése autonóm: sokoldalú információs kapcsolatok hálózata biztosítja a működés feltételeit, de egyetlen elem sincs kitüntetett helyzetben. E rendszer bizonyos vonatkozásai a területi, település-hálózati szerveződésekre is alkalmazhatók, és nagyon jelentős szerepük van a termelés és az infrastruktúra-rendszerek jövőjét illetően. A termelés centralizált ügyintézésével szemben a piaci kapcsolatok a kooperatív rendszer megvalósulását jelentik. Nyilvánvaló, hogy önálló vállalatok és települések kooperációs kapcsolatai az infrastruktúra-rendszerek hierarchikusan felépülő részétől is más kapcsolati hálót igényelnek, mint a központ és telephely tartós sugaras kapcsolatai (szállítás, hírközlés).

Megemlítendő, hogy a kooperatív rendszerek kiépítése javítja az infrastruktúra szervezetei közötti együttműködést is (üzemi, állami, termelőszövetkezeti stb. vízműtársulások kapcsolatai), és általában a kapcsolati kultúra, kapcsolati fegyelem növekedésével kell járnia (termelőszövetkezet és lakosság ellátása stb.).

Míg a kooperatív rendszerek a kapcsolatok elvont terét írják le, a *piaci hatások* előtérbe kerülése a kapcsolatok tartalmát újítja meg.

A települések, körzetek gazdálkodási egységgé válva tudnak helyi kérdésekben tényleges igényeik szerint, piaci résztvevőként dönteni, ágazatok között is mérlegelve — nem zárva ki egyes kérdések megoldásában az alulról jövő igényt a társulásra, a kooperációra (például vízellátás). A piaci szemlélet általánossá válhat termelő és (infrastrukturális) szolgáltató *helyi* kapcsolatában, de orientálhat nagyobb, hálózati kérdésekben való döntéseket is. Ennek azonban előfeltétele a *ráfordításokat tükröző árstruktúra* kialakulása. Területi vonatkozásban a ráfordítások különbségeit a vállalatok számára kell érzékelhetővé tenni, viszont a termelés gazdasági eredményességének a terület számára kell kézzelfoghatóvá válnia. A területi különbségek érzékeléséhez tartozik a megfelelő szállítástarifa-arányok kialakulása is, de a víz- és energiaellátásban is csak a reális árak biztosítanak helyes orientációt.

Éppen a piaci hatások, a ráfordításokkal való takarékosagra ösztönző árak említése után kell felhívni a figyelmet arra, hogy — elsősorban a lakossági ellátás vonatkozásában — előfordulhat, hogy a kialakuló árarányok térségeket, rétegeket úgy hoznak hátrányos helyzetbe, hogy az érintettek számára nem marad választási

* Vámos Tibor: Kooperatív rendszerek, új fejlődési távlatok. Valóság, 1983. 4. sz.

| MECHANIZMUSOK | | TERMELÉSI- STRUKTÚRA-VÁLTÁS | A TERÜLETI FOLYAMATOK ÁTRENDZŐDÉSE |
|--|--|---|---|
| A HELYZETELEMZŐ I. TÁBLÁZAT SORCÍMEI | AZ ÚJ TÁBLÁZAT SORCÍMEI | | |
| Szűken értelmezett termeléscentrikus fejlesztés | A műszaki fejlesztés fontosságát felismerő szemlélet | A termelésben gyorsítani kell a műszaki fejlesztés eredményeinek alkalmazását, támaszkodni kell a technika és tudomány eredményeire. | A termelésirányítás és a műszaki fejlesztés helyi centrumait a helyben elérhető információ és biztos kommunikációs lehetőségek alapozhatják meg és tehetik versenyképessé. |
| A hierarchikus irányítás merevsége | Keresletvezérelt növekedés, a hiánygazdálkodás oldása A kiszolgálás szintjén a helyi önállóság, rugalmasság erősítése | Az új növekedési pályára való átállásnak elő kell segítenie a hatékony, keresletvezérelt növekedést. A túlcentralizált szerkezet fékezi a piachoz való <i>rugalmas alkalmazkodást</i> . A fejlődés elősegítésére az önálló vállalati és lakossági kezdeményezésekre kell támaszkodni. | A helyi igényekhez kell igazítani a munkaerő-képzést és -átképzést. A központi beavatkozás kivételes, és a helyi fejlődés önfenntartó folyamatainak biztosítását célozza. |
| Meglevő kapacitások „felélése” | Egyenletesebb infrastruktúra fejlesztése | A művi adottságok kihasználása nem jelentheti a meglévő eszközök felélést, a fenntartás elhanyagolását. | A helyi erőforrások komplex hasznosítása. |
| A szűk keresztmetszetek alapján való tervezés struktúramerevítő hatása | Hosszú távú stratégia kialakítása | A fejlesztési stratégia a hosszú távú folyamatok, ciklusok felismerésén alapuljon. Az aktuális célokat az <i>alkalmazkodóképesség</i> beépülésén keresztül biztosítsa. | A hosszú távú területi folyamatokba úgy kell beavatkozni, hogy ez a helyi versenyképesség, ezen keresztül az önállósodás irányába hasson. |
| Ágazati preferencia, területi diszpreferencia | Piaci hatások előtérbe kerülése | A vállalatok, üzemek tág határok között, önállóan határozzák meg tevékenységi körüket. A piaci hatásokhoz alkalmazkodó szervezeti formák jöjjenek létre. | A települések gazdasági kérdéseit helyi önállósággal, az ágazatok között is mérlegelve kell intézni. |
| A kooperatív kapcsolatok hiánya | Alulról épülő kooperációk elősegítése | A helyi önállóság növelésének célja és feltétele a helyközi, helyi, tartós, sokoldalú kapcsolatok, kooperációk kialakításának lehetősége. Megbízható háttér kell (alkatrészek, közbenső termékek, raktár, informatika, szállítás stb.). | A településhálózati körzetek kooperatív felfogása egyenrangú, egymást kölcsönösen kiegészítő funkciójú települések viszonyát jelenti, központ és körzete sugaras viszonya helyett. A nyomvonalas létesítmények összehangolt elhelyezése különböző területfelhasználási övezetekben. |
| Ráfordítások iránti érzéketlenség, generált túlereslet | Ráfordításokkal való takarékosagra ösztönző árstruktúra kialakítása | Az árstruktúra feladata, hogy helyes orientációt nyújtson a takarékosághoz és a komparatív előnyök kihasználásához. | A ráfordítások területi különbségeit a vállalatok számára, a termelés gazdasági eredményességét viszont a terület számára kell érzékelhetővé tenni. |
| A lemaradás, „olló” újratermelése | A központi beavatkozás feladata, hogy az automatizmusok érvényrejutása után segítsen a hátrányos helyzetűeken | A szelektív mechanizmusok által háttérbe szorított, hátrányos helyzetű területek és rétegek igénylik elsősorban a központi segítséget és lendítőerőt. | Esélyegyenlőség elősegítése. A helyi érdekelttség, a települési önállóság növelése, decentralizáltabb intézményhálózat és — indokolt esetben — központi beavatkozás az elmaradt terület javára. |

| KÖZLEKEDÉS | TÁVKÖZLÉS | VÍZGAZDÁLKODÁS | ENERGIAGAZDÁLKODÁS |
|--|---|--|--|
| A helyi innovációs központok létét a közlekedés a maga részéről a jó ellátással tudja támogatni. | A távközlési hálózat fejlesztésénél tekintettel kell lenni annak automatizálására és a számítástechnikai alkalmazhatóság követelményeire is. | Intenzifikálás, a helyi tartalékok feltárása érhető el az irányítástechnika és számítógépek alkalmazásával. | A termelés fajlagos energiaigénye csökken az új technológiákkal. Energiaigényes iparfejlesztés mérséklése. Gyári rekonstrukciók, takarékosabb felhasználás. Korszerűbb technológiák és berendezések kifejlesztése a nemzetközi együttműködése fokozásával. |
| A helyi, kistérségi közlekedés koordinálását a helyi szervezetek kezébe kell adni. | A helyi, kiskörzeti kapcsolatok szervezésében az igényeket kell kiszolgálni, teret engedve a helyi döntéseknek. | A területi műszaki adottságoknak megfelelő szervezetek kialakítása. Jelenleg túlzott szerepük van a közigazgatási határoknak. | Hazai energia-, közműtársulások szervezése, elsősorban az elosztóhálózat fejlesztésére. |
| Gondot kell fordítani a települési átkelési szakaszok kiépítésére és a vasúti csomópontok rekonstrukciójára. | A távbeszélő-hálózat esetében mérlegelni kell, hogy az elavult mechanikus központok fenntartása meddig ésszerű. | A vízellátás fejlesztésével a szennyvízelhelyezést, lakásépítéshez pedig a közművesítést is meg kell oldani. | Elosztóhálózatok rekonstrukciója, nagyobb hányad a fejlesztésre, a területi kiegyenlítés fokozása. |
| A keleti és nyugati országrész között új kapcsolatokat kell teremteni. Oldani kell a hálózatok sугarasságát. A központi tervezés a <i>strukturális összefüggéseket</i> vegye figyelembe. | Ki kell használni a hálózat elmaradásából adódó <i>egyetlen előnyt</i> , és a lehetőség szerinti korszerű rendszert kell kiépíteni a jelenlegi helyett. | Sürgősen biztosítani kell a vízbázisok védelmét, a jövő vízellátásának alapjait, összhangban a szennyvíz és hulladék környezetkímélő elhelyezésével. | A villamos energia részaránya erőteljesebben nő. Hosszú távú stratégia az olaj kiváltására szén- és atombázison. Helyi megújuló források hasznosítása (napenergia, geotermikus, alternatív fűtési módok). |
| A vállalatoknak piaci alapon kell dönteniük a saját szállítás vagy a szállítótársaság szolgáltatásának igénybevétele között. | — | — | A lakosság a leggazdaságosabb fűtési módot választja. A kőolajimport csökkentésére bányafeltárás és villamosenergia-rendszeri kooperáció bővítése. |
| Segíteni kell a helyi igényként felmerülő összekötő úthálózat kiépítését. A mezőgazdaságot ellátó infrastruktúra összhangba hozható a lakosság igényeivel. A kistérségi közlekedés együttműködhet a szolgáltatás, ellátás stb. feladatkörével. | Minden településen az alapellátáshoz kell tartoznia a távbeszélő-kapcsolatnak. A hálózatokat számítógépi információátvitel kiszolgálására is alkalmassá kell tenni. | A helyi víziközmű-igények (ipar, mg., lakosság) együttes kielégítése. Szennyvíztisztítás a mezőgazdaságban. Több település közös vízellátása. | Ipari hőbázisokról kommunális hőellátás kiterjesztése, a geotermikus energia hasznosítása, hulladékhasznosítás a mezőgazdaság és a lakosság részére. Nemzetközi villamosenergia-kooperáció és a határ menti kooperáció bővítése. |
| Felül kell vizsgálni a vízi szállítás költségtényezőit, és ennek alapján kell a kérdést kezelni. A megfelelő tarifarendszer önmagában gazdaságosságra orientál. | A távközlési hálózat kiépítésében sokkal nagyobb terhet kellene áthárítani a termelővállalatokra, megfelelő színvonalú szolgáltatás mellett. | A víztermelés ráfordítás-arányos költségeinek megtérítése orientálja csak a fogyasztót a vízzel való takarékosabb mérlegelésére. | A szénhidrogének árnövekedésével gazdaságossá válnak új fűtő- és hajtóanyagok, technológiák. Az elektromos hálózat bővítéséhez rendelt fogyasztói hozzájárulás progresszív díja takarékosabb fogyasztást, jobb hálózati kihasználást eredményez. |
| A hátrányos helyzetű területek piaci úton nem megoldható ellátása öltöson nyíltan szociálpolitikai formát, és kerüljön ki a vállalati érdekszférából. | A távközlési hálózat jelenlegi lemaradásának következményeit nem célszerű csak a jelenlegi igénylőkre hárítani, központi támogatás is szükséges. | 1990-ig el kell látni minden települést ivóvízzel. Egyes területi hátrányokat csak állami dotációval lehet kiegyenlíteni (pl. közigazgatási területtel). | A bányászatot, a nagy rendszereket, bázisokat, országos hálózatokat támogatják központi keretből. Külön támogatás szükséges az agglomerációk, aprófalvas térségek, tanyacsoportok, kedvezőtlen energiaellátottságú térségek villamos elosztóhálózatának fejlesztésére. |

lehetőség. Az ilyen hátrányos helyzeteket központi beavatkozással kell felszámolni, mégpedig lehetőleg oly módon, hogy a beavatkozás igénye idővel ne növekedjen, hanem csökkenjen. A szállításban, az energia- és vízellátás vonatkozásában a támogató jelleg öltön nyílt szociálpolitikai formát, és ne a vállalatokat készítse érdekeltiségükkel ellenkező szolgáltatásra (aprófalvas területek ellátása). Általában tervszerű beavatkozásra van szükség, ha a spontán módon kialakult — de már felbecsülhető — folyamatokat el kell téríteni.

Külön megfontolást kívánnak a hosszú élettartamú hálózati beruházások, fejlesztések, melyek az üzemeltető vállalatok mikroökonómiai szemszögéből többnyire nem is ítélnélhetőek meg tárgyilagosan. A leginkább elmaradott infrastrukturális ágazatok egyébként is központi támogatásra szorulnak: a felgyülemlett lemaradás költségeit nem lehet teljesen a mai igénybe vevőkkel megfizettetni.

A felsorolt mechanizmusokat a 2. sz. táblázat egy-egy sorában foglaltam össze. A táblázat oszlopai az 1. sz. táblázatból továbbfejlesztve, a termelési struktúraváltás, a területi folyamatok átrendeződése, illetve az infrastruktúra egyes ágazatainak a fejlődése szempontjából összesítik a várható fejlesztések fő irányaira vonatkozó javaslatokat.

Befejezésül azt hangsúlyozom, hogy a tanulmány lényegét a következtetések címszó foglalta össze: a jelenlegi fejlesztési mechanizmusok törvényszerűen termelik újra a hiányjelenségeket, a hierarchikus viszonyokat. Ami a továbblépés keresését illeti, hangsúlyozni szeretném: abból, ami a jelenlegi mechanizmusról kimutatható, még nem következik, hogy a jelenlegit felváltó mechanizmus *automatikusan jó*. A jövőbeli mechanizmusok kialakításában sok további vitára és korrekcióra lesz szükség. A tanulmány nem azt kívánja állítani, hogy a jelenlegi mechanizmus elvetése önmagában biztosíték a fejlődésre: de azt igen, hogy e lépés megtétele nélkül nem képzelhető el továbblépés, fejlődés.

Tatai Zoltán:

IPARUNK TERÜLETI SZERKEZETÉNEK ÁTALAKÍTÁSA

Az iparnak az elmúlt két évtizedben bekövetkezett területi változásait mutatja be a szerző. Részletesen foglalkozik a hazai ipartelepítés, az ipar tervszerű területi elhelyezésének elveivel, gyakorlati problémáival, a centralizáció és a decentralizáció kérdéseivel, a munkaerőre telepítés szükségszerűségével, lehetőségével és korlátaival, a főváros és környéke iparosításának korlátozási gondjaival, a lakóhely és munkahely elkülönülésének következményeivel, a vidéki iparfejlesztés és településhálózat-fejlesztés összehangolásának szükségességével és számos más kérdéssel.

Bemutatja az ipari kapacitások létrehozásának módszereit; az új üzemek különböző típusainak, a bővítések különböző formáinak telepítési problémáit. Tárgyalja az ipar területi struktúrájának átalakítását szolgáló eszközrendszert, ezen belül bemutatja a területfejlesztési alapok működési mechanizmusát.

Az ipar területi szerkezetének átalakítását, az ipartelepítési célok megvalósítására tett intézkedéseket, erőfeszítéseket a politikai céloknak alárendelve, a gyakorlati tapasztalatok alapján tárgyalja a szerző. Érzékelteti az ipar kedvezőtlen területi elhelyezkedésének megváltoztatására végzett társadalmi összefogás eredményeit, nehézségeit. Végezetül ismerteti az ipar területi szerkezetének negyedszázad alatt történt átalakítását, összefoglalja a megtett út tanulságait, és jelzi a további feladatokat.

Táblázatok, térképek és irodalomjegyzékek egészítik ki a kötetet.

254. 1., füzve 26,— Ft

A Kossuth Könyvkiadó kiadványa

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СТАТЕЙ

Тенденции развития инфраструктуры

Тамаш Флейшер

Автор статьи как специалист в области планирования в повседневной жизни постоянно сталкивается с проблемами телефонной связи, транспорта или энергообеспечения и канализации. Все больше укрепляется сознание того, что в отдельных отраслях отставание инфраструктуры превращается в основное препятствие развитию. Понимание этого отражается в постановке проблем при разработке принципов развития регионов и населенных пунктов, работа над которыми была начата в 1984 г. В отношении сетевой инфраструктуры основное внимание было направлено на вскрытие узких мест, непосредственно мешающих производству, с целью определения потребностей будущего развития.

Статья знакомит с данными анализа по региональным областям и народнохозяйственным отраслям, затем приводятся выводы относительно причин имеющихся недостатков и вскрываются более глубокие взаимосвязи. Последние группируются так, чтобы показать не зависящие от отраслей общие корни недостатков и воспроизводящие неблагоприятные явления механизмы. На уровне механизмов, одинаково определяющих производство, региональные процессы и развитие инфраструктуры, указываются требования структурного развития, а именно то, что постоянно воспроизводящиеся недостатки не могут быть преодолены с помощью ликвидации отдельных узких мест, необходимо изменить в нужном направлении причины и механизмы, вызывающие эти явления.

SUMMARY OF THE ARTICLES

Traps in the development of infrastructure

Tamás Fleischer

Both planners and citizens continuously face problems in the telephone system, transportation energy supply and sewerage.

It has become generally recognized that the lag in infrastructure is a basic obstacle to development in certain areas. This permeated the work begun in 1984 that set to prepare guidelines for the development of regions and settlements. In the interest of providing foundations for future development demands, the project wanted to concentrate on assessing the bottlenecks in the infrastructural networks directly hindering production.

The article reviews the summary of the surveys by branches and counties, and then produces the conclusions pointing towards the causes and deeper interrelations of the deficiencies found. The interrelations are so grouped as to highlight the common roots, the mechanisms reproduce the phenomena of shortage — this point beyond the individual branches. The structural development needs, which equally determine production, regional processes and the development of infrastructure, can be pointed out at the level of the mechanisms. That is to say: the elimination of steadily reproduced shortage cannot be achieved by eliminating individual and occasional bottlenecks, the causes and mechanisms that produce the effect must be changed in the proper direction.

Közgazdasági Szemle

XXXIII. ÉVFOLYAM

1986. FEBRUÁR

HU ISSN 0023—4346

**A tudományos-műszaki fejlesztés tervezésének és irányításának tökéletesítése
a Bolgár Népköztársaságban**

NAJDEN NAJDENOV

**A tudományos-műszaki fejlesztés a Vietnami Szocialista Köztársaságban:
tervezés, irányítás, együttműködés**

LE KVI AN

A munkaerőpiac hatása a foglalkozási szerkezetre

KÖLLŐ JÁNOS

Infrastruktúra-fejlesztési csapdák

FLEISCHER TAMÁS

Kertészet és kereskedelem

PINTÉR GYÖRGY

Áranomáliák a zöldség- és gyümölcspiacon

FORGÁCS KATALIN

A kenyérért meg kell dolgozni

G. LISZICKIN

Transznacionális bankok a világgazdaságban

VÁRNAY ERNŐ

