

FLEISCHER TAMÁS

Meggondolások egy infrastruktúra-orientált gazdaságfejlesztési stratégia előnyeiről és hátrányairól¹

1. Bevezetés

Manapság igen elterjedt, alig vitatott álláspont szerint a magyar gazdaságnak infrastruktúra-orientált gazdaságfejlesztési stratégiára van szüksége ahhoz, hogy meginduljon a fellendülési pályán. Ez a tanulmány nem tekinti evidenciának a fenti megállapítást, és megkísérli felsorakoztatni mindazokat az érveket, amelyek ilyen fejlesztéspolitika *mellett*, illetve *ellen* szólnak.

Az áttekintés alapjául szolgáló kiinduló tételek az alábbiak:

Δ többféle nemzetközi politikai scenárió is előfordulhat, ezért indokolatlan eljárás csak a nekünk legkedvezőbbnek tetsző lehetőséget kiragadva tervezni a jövőt;

Δ a politikai scenáriókon belül érdemes elgondolkozni azon, vajon melyiknek van realitása, és melyik valóban kedvező hosszú távon Magyarországnak, – továbbá, hogy melyik scenárió milyen infrastruktúrafejlesztési változattal kompatibilis;

Δ elengedhetetlen, hogy az infrastruktúrával ne csak skaláris, gazdasági mértékegységekben, de térbeli, vektoriális tényezőként is számoljunk. Egyáltalán nem mindegy, hogy a „több infrastruktúrát” jelszavával milyen létesítmények építését akarjuk elősegíteni. Vannak olyan infrastruktúrák, melyek megépítése mind gazdasági, mind gazdaságon kívüli érvekkel bizonyíthatóan kifejezetten *káros lenne* az ország számára.

2. Versengő politikai scenáriók

A jelenlegi magyar gazdaságfejlesztési elképzelések háttérében kimondva vagy kimondatlanul az az elképzelés húzódik meg, hogy biztosan *a maastrichti folyamat jelenti Európa jövőjét, és Magyarország fő feladata, hogy minél előbb részesévé váljon ennek a folyamatnak. (És addig is eminens (=nekik tetsző) viselkedéssel lehet kiérdemelni a mielőbbi kedvező elbírálást.)*

Itt csak megjegyezzük, hogy az előző bekezdés mindhárom dőlt betűs állítását megkérdőjelezendőknek tekintjük, vagyis olyannak, amely lehetséges, de amellyel szemben álló alternatívák figyelembevétele sem kerülhető meg. Ugyanakkor be kell látni, hogy egyelőre nincsen kiérlelt alternatív elképzelés egy más típusú fejlődésre, – de úgy is fogalmazhatunk, hogy alternatívák átgondolása nélkül a ma érvényben lévő elképzelések sem tekinthetők kiérleltnek.

Ami a szorosabban vett magyar fejlődést illeti, az infrastrukturális háttér végiggondolása szempontjából öt scenárió, – tehát különböző megfogalmazásokban kívánatosnak tekintett, vagy ellenkezőleg, kívánatosnak nem tekinthető, de a jövőképből nem is kizárható forgatókönyvet – tartottunk szükségesnek felvázolni.

2.1. „SIKERES INTEGRÁCIÓ EURÓPÁHOZ, FEJLETTSÉGI FELZÁRKÓZÁSSAL”

Ez tekinthető ma a hivatalos célnak. E forgatókönyv tehát összességében sikeresnek reméli az európai folyamatot, Magyarország szempontjából pedig az Európai Unióhoz való mielőbbi csatlakozást látja egyértelműen kívánatosnak.

¹ A cikk a Nemzetközi Technológia-fejlesztési Intézet (NETI) és a Magyar Gyáriparosok Országos Szövetsége (MGYOSZ) megbízásából készített tanulmány rövidített változata.

2.2. „SIKERTELEN KIMENETELŰ, FÉLPERIFÉRIÁS INTEGRÁCIÓ EURÓPÁHOZ, ALÁRENDELTELT GAZDASÁGI SZEREPKÖRBEŰ”

Egy „harmadik világ” típusú szerep nem lehet cél, de el kell gondolkodni azon, hogy – elfogadva az utólrési készítés tényét, vajon el lehet-e ezen a módon máshova jutni, mint tartósítani egy Nyugat-Európát követő és függő helyzetet (1). Azaz nem éppen a sikeresnek remélt felzárkózás görcsös erőltetése hoz létre-e olyan szituációt, amelyben mi magunk építjük ki a követő modellhez tartozó infrastruktúrát, egyben bebetonozva magunkat egy elmaradási játszárba?

2.3. „KÖZÉP-EURÓPAI INTEGRÁCIÓS ELKÉPZELÉSEK”

Időről időre, valahányszor a közép-európai térség környezete megváltozik, azaz egy történelmi pillanatra nyitottá válik a térség jövője, megfogalmazódik a regionális együttműködés, a Duna-völgyi konföderáció, vagy más közép-európai integrációs elképzelés fontossága is (2). Így 1989–1990 lelkesedésében is sok változatban jelent ismét meg ez a gondolat. Ugyanakkor *Kende Péter* ezzel kapcsolatos írásában szép, de tartalmatlan ábrándképnek, történelmileg idejétmúlt fogalomnak nevezi a föderáció gondolatát és véleményét hat pontban foglalja össze (3) Eszerint:

- Δ a térség országai között nem áll fenn az ehhez szükséges gazdasági komplementaritás;
- Δ gazdasági fejlettség tekintetében viszont nagy az inhomogenitás;
- Δ vitatott területi kérdések miatt lehetetlen, hogy az érintett államok belépjenek egy állam-szövetségbe;
- Δ kölcsönös a bizalmatlanság és egymás lenézése;
- Δ hiányzik a kölcsönösen elfogadható nyelv, – de mindezeket túl *Kende*
- Δ megkérdőjelezi, hogy értelme volna egy Európai Közösségen kívüli szövetségnek, mikor oda csakis egyenként lehet bejutni.

Sajátos fordulatot ad ennek a kérdéskörnek, hogy az eufória elmúltával mára éppen a nyugati részről kezd követelménnyé válni egy előzetes, térségen belüli együttműködési készség bizonyíttatása. Az infrastruktúra-hálózatok kapcsán még visszatérünk arra a jelenségre, ahogy a nyugat-európai villamosenergia-rendszerhez (UCPTE) való csatlakozás elbírálásakor már explicit követelménnyé is vált a visegrádi országok ellátóhálózatának közös rendszerkénti működése.

A keleti-homogén közép-európai integrációk mellett ki kell térni az eddigiek kombinációjaként is tekinthető, vagyis vegyes kelet-nyugati együttműködési elképzelésekre. Ide sorolhatók a Monarchia-nosztalgia is, majd a Pentagonáé és az abból kinőtt Közép-európai Kezdeményezés. Az eredeti felvetéseket az jellemzi, hogy 1989 lelkesedésében sokkal könnyebb átmenetre számíttva születtek, vagy erősödtek meg; az azóta tapasztalható fejlemények hatására Olaszország vagy Ausztria sokkal óvatosabban tekint a keleti határai felé, mint akkor; sőt talán az is megkockáztatható, hogy a változás inkább felgyorsította az EFTA-országok bemenekülési igyekezetét Európába.

2.4. „ANTIDEMOKRATIKUS FORDULAT”

Az elmaradást konzerváló „harmadik-világ” modellhez hasonlóan – nem kívár t, ám ajánlatos módon teljesen nem is kizárható forgatókönyv.

2.5. „POZITÍV (KÖRNYEZETTUDATOS) KÜLÖNÚT”

Végül megfogalmazódik, elsősorban zöld indíttatásból egy, a nyugati fejlődés zsákutcáit elkerülni kívánó külön fejlődési út eszméje, amely tehát nem tekinti mintának az ipari társadalmakat. A politikai fordulat pillanataiban – a környezeti mozgalmak magas támogatottsága miatt – mind nyugati, mind helyi megfigyelők reménytelen elképzeléseket fűztek a posztosztocalista tömegek környezet-tudatosságához. Ez az elképzelés illúzióknak bizonyult, sőt, ma egyáltalán nincs társadalmi hajlandóság újabb kísérletbe fogni, a nyugati minta követése helyett. Ugyanakkor világosan kell látni, hogy hosszabb távon a nyertes az lesz, aki *ebben a kérdésben* képes lesz lépni: a

kor valódi kihívását nem az infrastruktúra-orientált, hanem a környezet-orientált gazdaságfejlesztés megoldása jelenti.

★ ★ ★

Összefoglalva az öt modellt, az első, a harmadik és az ötödik, tehát a

Δ sikeres integráció Európához, fejlettségi felzárkózással, a

Δ közép-európai integrációs elképzelések, és a

Δ pozitív (környezettudatos) különút – tekinthetők valahol kívánatosként megfogalmazott, pozitív forgatókönyveknek, míg a második és a negyedik, vagyis a

Δ sikertelen kimenetelű, félperifériás integráció Európához, alárendelt gazdasági szerepkörben, és az

Δ antidemokratikus fordulat – tekinthetők egyáltalán nem kívánt, negatív kimenetelű, de bekövetkezését tekintve nem kizárható szcenárióknak.

Ez a megkülönböztetés azért fontos, mert, amint azt a továbbiakban majd kifejtjük, az infrastruktúrák térbeli rendszerének kétségtelenül van egy visszahatása is a megvalósuló kapcsolat-rendszerekre. Anélkül, hogy valószínűségeket próbálnánk fűzni az egyes forgatókönyvek bekövetkezéséhez, vagy kiválasztanánk egyetlen preferált változatot, az nyilvánvaló kell legyen számunkra, hogy *olyan infrastruktúrák kiépítése pártolható, amelyek megkönnyítik a kívánatosnak tekintett forgatókönyvek bekövetkezését, és megnehezítik a nem kívánatos fejlemények kialakulását.* Célszerű ehhez a továbbiakban összefüggést keresni az egyes forgatókönyvek társadalmi-gazdasági háttere és a hozzá közelálló infrastruktúra szerkezetek között.

3. Összefüggések az infrastruktúra-hálózatok és a társadalmi-gazdasági struktúrák között

3.1. „ANTIDEMOKRATIKUS FORDULAT”

A kérdés megközelítése szempontjából célszerű előre venni az antidemokratikus fejlődés infrastruktúra-hálózatát. Tekintettel arra, hogy az utóbbi évtizedek hazai infrastruktúra-fejlesztési logikáját igen sokan elemezték, mára közhely annak a kijelentése, hogy a centralizált politikai irányítással nem csupán a források elosztását tekintve, de térbeli szerkezetében is hasonlóan centralizált infrastruktúra-hálózatok létesítése jár együtt. Azokban a vonatkozásokban (településhálózat, vármegyarendszer, közlekedés-szerkezet) ahol a hálózatok már korábban is centralizáltak voltak (Budapest Béccsel szembeni felfejlesztésének, illetve egy nagyobb ország kiépülő központjának az emlékéét őrizve) az 1948 utáni fejlesztés felhasználta a kialakult szerkezeteket, ahol viszont a hálózat nem volt ennyire központosított – oktatás, egészségügy, kereskedelem – ott megteremtette a centralizált struktúrákat. Ezért téves az az egyoldalú minősítés, miszerint az utóbbi negyven évben a gazdaságirányítás egyszerűen elhanyagolta volna az infrastruktúra fejlesztését. Inkább úgy kell fogalmazni, hogy *kizárólag a politikai, a hatalmi, a stratégiai szempontoknak megfelelő* infrastruktúrára „jutott” forrás – a főváros és a megyeszékhelyek összekötése, úttal, vasúttal, többszörös „K”-vonalhálózattal, a (központi) rádió- és tv-adások teljeskörű elérhetősége, vagy a fent már említett „elosztási” rendszerek kiépítése sorolható ide. Ugyanakkor a források központi kezelése révén biztosítani lehetett azt is, hogy sok mindenre viszont *soha ne jusson* pénz: tehát az emberek egymás közötti kommunikációját lehetővé tevő telefonhálózatra, helyi lapokra, helyi stúdiókra, általában mindarra, ami a helyi autonómiák erősödését, a központ-ra fűzöttség oldását szolgálta volna.

Ugyanez a stratégiai logika működött nemzetközi vonatkozásban is. Egyrészt általában ide sorolható az elzárkózás, a határátkelési lehetőségek ritkítása, nehezítése, másrészt viszont a szovjet-magyar viszonylat gazdasági preferálása – csővezetékek, villamos hálózat, villamosított kétvágányú vasútvonalak. Ez az irány megfelelt a kiemelt kereskedelmi irányoknak: de egyúttal megakadályozta más viszonylatok kialakulását, létrehozta a gazdaság egyoldalú függőségi helyzetét.

Nem szorul különösebb bizonyításra, hogy egy szélsőségesen antidemokratikus, a sokoldalú kapcsolatokat felszámolni kívánó fordulat számára éppen egy hasonlóan centralizált, bezárkózó rendszer visszaállíthatósága lenne kedvező.

3.2. „SIKERTELEN KIMENETELŰ, FÉLPERIFÉRIÁS INTEGRÁCIÓ EURÓPÁHOZ, ALÁRENDELTELT GAZDASÁGI SZEREPKÖRBE”

Valamivel bonyolultabb belátni, hogy a félperifériás, „harmadik világ”-típusú fejlődés kialakulásához is jó alapot teremt a meglévő hazai infrastruktúra-hálózat. Azok az ajánlatok és tervek, amelyek „fel kívánják számolni a keleti országok infrastrukturális elmaradottságát” elsősorban ezeknek az országoknak a központjait – Budapestet, Prágát, Varsót stb. – kívánják gyorsan összekötni Nyugat-Európával: autópályákkal, szupervasúttal, kibővített vagy megduplázott repülőterekkel. Ez azt jelenti, hogy a beruházások továbbra is az egyes országok központját erősítik meg, kihasználva, hogy a centralizáció következtében innen minden elérhető. Ezze! tehát azt a folyamatot éltetik tovább, amikor minden újdonság a központon keresztül érkezik az országba. A „vidék” számára pedig marad a centrumba vezető pálya javítgatása: mindig lehet rajta egy keveset bővíteni, de ennél többre nem jut forrás. Szó sem lehet egy új térségi infrastruktúra kialakulásáról, ellenkezőleg, éppen a meglévő erősödik meg: szerkezetében, de egyben az elosztás módját is fenntartva, azzal a – nem lényegtelen! – különbséggel, hogy mondjuk Budapest Moszkva helyett most már „Brüsszelle” figyel.

3.3. „KÖZÉP-EURÓPAI INTERGÁCIÓS ELKÉPZELÉSEK”

Az előbbi elemzés arra világított rá, hogy minél görcsösebben próbálunk mindenkit megelőzve, és a belső átstrukturálódási szükségleteket is elnyomva „Európához csatlakozni”, annál nagyobb az esély arra, hogy a sikertelen, félperifériás csatlakozás infrastruktúráját építjük ki, ahelyett, amire hosszú távon szükségünk lenne. Ugyanez a görcsös sietség kizárólag versenytársnak látja a hasonló helyzetből induló szomszédokat és ezért a velük kialakítható kapcsolatbővítés is háttérbe szorul. Mindez viszont különösen kedvez azoknak az üzleti köröknek, amelyeket kizárólag egyes kelet-európai piacok megszerzése érdekel, hiszen külön-külön tárgyalhatnak a versenytársakkal: például az építőipar esetleg három helyen is kiépíti a „társasági központi” repülőterét, vagy „kereskedelmi elosztó” bázisát.

A villamosenergiát illetően viszont Nyugat-Európa egyáltalán nem exportálni akar: ellenkezőleg, el akarja kerülni még a lehetőségét is annak, hogy a kelet-közép-európai országok most „rajtuk lógjanak” – amint arra volt példa korábban a Szovjetunióval kapcsolatban. E területen tehát, sajátos módon *más* a nyugati infrastruktúra-fejlesztési stratégia: itt nem a külön-külön Budapest vagy Prága felé irányuló magisztrális vonalak erősítése fogalmazódik meg a csatlakozás követelményeként, ellenkezőleg, az UCPT megváltoztatta korábbi felvételi szabályát, amely szerint kizárólag *egy-egy ország* kérelmét bírálta el, és most éppen, hogy arra kötelezte a rövid egymásutánban jelentkező visegrádi országokat, hogy először a négy ország közös hálózatán, a CENTREL-en bizonyítsák be, hogy képesek a zavarmentes együttműködésre. (1993 szeptember végén került sor az első próbára, azután az ukrán rendszer leválása miatt hosszabb gyakorlati is vált ez a „bizonyítási próba”.)

Célszerű lenne végiggondolni, vajon indokolja-e bármi is, hogy a *többi* infrastruktúra-hálózat esetében – a kereskedelmi hálózatokat is beleértve – ettől gyökeresen eltérő, versengő utat követessenek ugyanezek az országok? Jelenleg két dolog szól a kooperáció ellen: az egyik a már taglalt nyugati (piac)megosztási érdek; a másik a keleti országokon belüli versengés: az, hogy mindenki központ (tranzitközpont, kelet-nyugati közvetítő, kereskedelmi központ, bankközpont, forgalmi központ, turisztikai központ, infrastruktúra-központ stb.) akar lenni, a másik előtt, annak rovására.

3.4. „SIKERES INTEGRÁCIÓ EURÓPÁHOZ, FEJLETTSÉGI FELZÁRKÓZÁSSAL”

Az Európán belüli integrációt elindító fejlődés, – legalább is a hatok majd a kilencek esete, valamint az EFTA – arra nyújtott példát, hogy külön-külön fejletté vált (n.b. részben Európán

kívüli gyarmataik kárára fejletté vált) országok, *miután* kiépítették autonóm struktúráikat, elindultak egy integrációs irányba. Ha egyáltalán követhető ez az út utólag, akkor is az adaptivitási készség felfejlesztésének, a belső struktúra átalakításának és bizonyos stabilizációs mechanizmusok kiépülésének meg kellene előznie a csatlakozás bekövetkezését.

Ha mindezek *helyett* a fejlesztések a csatlakozás fizikai feltételeinek a megteremtésére korlátozódnak, akkor éppen az aszimmetrikus, „harmadik világ” típusú fejlesztésbe futunk bele, vagyis abba, amit fentebb sikertelen kimenetelű integrációként jellemeztünk. Legalább is a szerző azt az álláspontot képviseli, hogy egy fejletlen és egy fejlett struktúra elhamarkodott erőteljes összekötése csak a fejletlen struktúra megmerevedését, vagy torz, függő struktúrává alakulását segíti, és az ilyen összeköttetés hasznai folyamatosan a fejlett oldalon csapódnak le.

A kérdéskör infrastruktúrális oldalára koncentrálna arra kell a hangsúlyt helyezni, hogy megállapítsuk, milyen típusú hálózatok segítik az ország *belső* fejlődését. A következő fejezetben részletesebben próbáljuk alátámasztani azt a megállapítást, hogy a helyi, lokális erőfeszítéseket serkentő, azoknak jobb lehetőségeket nyújtó, a kapcsolatrendszereket sokoldalúvá és gazdaggá tevő, – nem pedig kényszerpályába csatornázó – hálózatok felelnek meg erre a célra.

Ezek a kapcsolatgazdagító hálózati elemek viszont nem azonosak a kelet-nyugati kapcsolatok infrastruktúrális hiányait kiküszöbölő nagy magisztrális elemekkel – nagysebességű vasútvonalakkal, autópályákkal, célvezetékekkel. A magisztrális elemek fejlesztésével *legalább egyidejűleg* hasonló erőforrásokat kell biztosítani a belső átstrukturálódást segítő infrastruktúra kiépítésére. Ellenkező esetben, vagyis ha az infrastruktúra-orientáció egyszerűen a magisztrális vonalakat kialakító nemzetközi beruházások alátámasztó ideológiájává válik, *nem szolgálja* az ország felzárkóztatását.

3.5. „POZITÍV (KÖRNYEZETTUDATOS) KÜLÖNÚT”

A környezeti értékeket kiemelő gondolkodás számára még „gyanúsabbak” a magisztrális infrastruktúrális létesítmények: nem csak a fejlesztés sorrendiségét kérdőjelezve meg, de azt is, hogy egyáltalán szükség van-e például a már megvalósulásukkal is újabb forgalmat gerjesztő, új típusú utazási igényeket életre hívó autópályák létesítésére. Ebben az értékrendszerben az energiafelhasználás fajlagos és abszolút csökkentése, az anyagtakarékosság, a hulladékok újrafelhasználása a cél; egyúttal mind szállításcsökkentést eredményező célok. Az utazások visszafogását eredményezi a helyi gazdasági lehetőségek jobb kihasználása, az emberi léptékű távolságokon belül kiépülő termelés és szolgáltatás. Mindezen átrendeződést elősegíti a szállításokat, a közlekedést, az anyag- és energiafelhasználást reális értéken megfizetett árstruktúra.

Ezen a helyen nem kívánjuk mérlegelni, hogy ennek az értékrendszernek akár fejlett országokbeli, akár hazai elterjedése, áttérése milyen időtávon belül és milyen mértékben valószínűsíthető. Azt kívánjuk aláhúzni, hogy a környezetorientált gazdálkodás kialakulása is igényli egy bizonyos fajta infrastruktúra kiépülését: és ez az infrastruktúra *nem áll ellentétben* a helyi autonóm gazdálkodás által megkívánt kapcsolatgazdag helyi hálózatok létrejöttével.

★ ★ ★

Összefoglalva az öt modell összefüggéseit az infrastruktúra-szerkezetekkel, azt állapítottuk meg, hogy a pozitív kimenetelű, kívánatosnak tekintett modellek bármelyike, tehát a

Δ sikeres integráció Európához, fejlettségi felzárkózással, a

Δ közép-európai integrációs elképzelések, és a

Δ pozitív (környezettudatos) különút – egyaránt inkább *egy alulról építkező, a lokális kapcsolatok gazdagodását segítő és a hasonló fejlettségű térségek összekötését kívánó infrastruktúra-hálózat kialakítását kívánja meg*, – míg a két negatív jellegű, nem kívánatos forgatókönyv, vagyis a

Δ sikertelen kimenetelű, félperiferiás integráció Európához, alárendelt gazdasági szerepkörben, és az

Δ antidemokratikus fordulat – bekövetkezési esélyeit növeli a lokális infrastruktúrák fejlesztésének az elhanyagolása és a hierarchikus, centralizált infrastruktúra-szerkezetek megerősítése.

A társadalmi-gazdasági forgatókönyvek, illetve a velük kapcsolatos minősítés elfogadása, valamint a fenti összefüggések alapján tehát igen határozott különbségtétel indokolt abban a tekintetben, hogy milyen típusú infrastruktúra fejlesztése tekinthető elsődlegesnek és kívánatosnak.

A továbbiakban a közlekedési, az energetikai hálózatok tapasztalataira és nemzetközi elemzésekre támaszkodva áttekintjük az infrastruktúrák eddig inkább utalásszerűen bevezetett felosztását magisztrális és disztributív rendszerekre, illetve az egyes típusok különböző hatását.

4. Tendenciák az infrastruktúra-hálózatok kiépülésében

4.1. TENDENCIÁK A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK FEJLESZTÉSÉBEN

Az infrastruktúra hatásai szempontjából a közlekedési pályákat két részre oszthatjuk: a nyílt pályaszakaszok a közvetlenül érintett térség számára inkább negatív hatásokat közvetítenek, míg a pozitív regionális hatások a hozzáférési pontokon alakulhatnak ki. Történetileg nyomon követhető egy eltolódás, amely fokozatosan játszódott le a *mindenütt hozzáférhető* közlekedési pályák kialakulásától a mind ritkábban elhelyezkedő, de ott koncentrált hatást kiváltó csomópontokkal rendelkező pályák kialakulása irányában.

A csomópontokat a közlekedésföldrajz *primer, szekunder és terciér* csoportokba sorolja. *Primer*nek nevezzük azokat a pontokat, amelyek jelentőségét közvetlenül a közlekedésföldrajzi helyzet (kapu, fok, hágó) alapozta meg. A közlekedési áramlatok találkozásaként kialakult csomópontok *szekunder* jellegűek, míg azok a forgalmi csomópontok, amelyeket a közlekedés üzemi funkciói hívnak életre a *terciér* csoportba tartoznak. Napjainkban mind a közlekedés magisztrális pályái, mind pedig az általuk létrehozott csomópontok mind inkább nagyipari-nagyüzemi jelleget öltenek, és ennek megfelelően elkülönülnek a mindennapi élet (lakás, üdülés, bevásárlás, oktatás, szabadidő stb.) tereitől.

A hagyományos közlekedés funkcionális szempontból egy adott térséghez képest három fontos formában viszonyul: belülről feltárja a szóbanforgó térséget (ellátottság), kívülről ráhordja a forgalmat (megközelíthetőség), illetve áthalad a térségen (tranzit). Újabban a nagyforgalmú pályák és a lokalitás viszonyában fontossá válik egy negyedik szempont: nevezetesen, hogy a tranzit áramlatok ne is kerüljenek közvetlen kapcsolatba a térséggel (elkerülés). Az elkerülés mértékének a minősítésére nem rendelkezünk „kemény” statisztikai adatokon alapuló eljárással, de fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a térségek fejlettségének megítélésében mind nagyobb szerepet kapnak a környezeti tényezők, ebből a szempontból viszont nem a nagyobb, hanem éppen a kisebb helyi forgalom számít előnyösnek.

Vickerman szerint (5), a felsorolt kapcsolatok egyazon infrastruktúrán is jelentkezhetnek, mint különböző áramlatok. Ő a fizikai közelségre koncentráló szempontrendszer mellé bevezet két másik szempontot: a régió funkcionális pozícióját, (ez lényegében a fentebb említett közlekedésföldrajzi helyzet) valamint a támogathatóságot (eligibility for assistance). Mindkét szempont kap húzza alá, hogy egy régiónak az infrastruktúráról várható potenciális fejlődését nagyon nagy mértékben nem csak az illető infrastruktúra, de az adott régió induló helyzete, mégpedig a nagytérségi helyzete és az eddig elért fejlődése is meghatározza.

További elemzéssel azt is megállapíthatjuk, hogy egy kiépülő infrastruktúra kapcsolat miben fogja eltérően érinteni az eleve gazdaságilag fejlettebb, hatékonyabban termelő, illetve az elmaradottabb régiót. A versenyképes termelő az új, nagyobb távolságra kiterjedő kapcsolat révén új piacot nyer, ezzel szemben az eddig a viszonylag zárt helyi piacot ellátó termelő versenytársat kap. Bár rövid távon úgy tetszhet, ez a termelők előnyös szelekcióját okozza, ami a fogyasztók számára kedvező. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a helyi termelés csökkentése a helyi munkaalkalom elvesztésével is jár, így végül a helyi fogyasztó is veszít: nevezetesen ő a fize-

tőképességét veszíti el, – egyébként ezen keresztül a távoli termelő számára is hosszabb távon labilissá téve a megszerzett piacot.

Ugyancsak a helyi különbözőségeket értékelve *Biehl* (8) rámutat, hogy nem csak az infrastruktúrális ellátottság szintje mérendő, de az infrastruktúrális tőkének a magántőkéhez képesti mértéke is. Több, kevésbé fejlett régióban kifejezetten túlkapacitás van infrastruktúrából egy olyan fejlesztési politika következtében, amely az infrastruktúrával akarja kompenzálni a régiókat. Egy régió tényleges megközelíthetősége nem folytonos, a ritkán elhelyezkedő csomópontok miatt egyes pontok válnak a régióon belül is kitüntetetté – ha egyáltalán van az adott régióban csomópont. De még ha van is csomópont, a nagyléptékű infrastruktúra jellegzetessége, hogy a közlekedők és a nem közlekedők igen széles köre élvezzi a szolgáltatás előnyeit, akiknek jelentős hányada kívül van az adott régióon (más csomópontoknál vagy a vonaltól távolabb), míg a költségek nagy mértékben az adott régiókban lakókat terhelik. Tehát ez bizonyos redisztribúciót jelent az egyes régiók között, és ma már korántsem egyértelmű, hogy az előnyöket feltétlenül azok élvezik, akik helyet biztosítanak az infrastruktúrának.

4.2. TENDENCIÁK A FÖLDGÁZ-HÁLÓZATOK FEJLESZTÉSÉBEN²

A nemzetközi földgázkereskedelem világszerte csak az 1960-as években kezdett fejlődni: egyrészt a groningeni holland földgázmezők csővezetéki összekötésével a környező országokkal, továbbá 1964-ben egy amerikai technológiával megépített algériai földgázcspeppolyósító berendezés, illetve az európai fogadóállomás üzembe helyezésével. A szovjet földgáz a következő évtizedben jelent meg az európai piacon az NSZK-ig kiépített csővezetékből. Európában a nagy gázvezetékekrendszerek erre a három „klimatikus” irányra – tehát az atlanti, a mediterrán és a szovjet forrásokra épültek rá. Ez egyben kétféle gáz szállító rendszer kialakulását jelentette.

Az atlanti *disztribúciós* rendszer a helyi forrásokra épülő helyi hálózatok szerves továbbépülése, ahol – a villamosenergia-hálózatok működésére emlékeztetve – az export szomszédos területek lánc-ügyletein át csere-egyenlegek formájában számolható el.

Ezzel szemben a *magisztrális* rendszer jellemzője a hosszú, nagytérű önálló export célvezetékek kiépülése. Olyan esetben alakul ki, amikor a forrásország nem képes finanszírozni a kitermelést, saját ellátóhálózata is hiányos. A gáz felhasználója azt finanszírozza, hogy a helyi körülmények áthidalásával eljusson *hozzá* a gáz. Miközben technikai szempontból ez korszerű és magas szintet jelent, ebben az esetben a forrásországban enklávészerű kitermelő/szállító üzem jön létre kifejezetten a nyersanyag eladására, nagy mértékben függetlenül a helyi gazdaságtól. Ez jellemzi az algériai és a volt szovjet területekről induló exportot.

4.3. TENDENCIÁK AZ ELEKTROMOS HÁLÓZATOK FEJLESZTÉSÉBEN

Európában öt nagyobb villamosenergia rendszer működik: a hajdani vasfüggönytől nyugatra a kontinens országait összefűző UCPTÉ, a skandináv országokat egyesítő NORDEL, és brit szigeteken üzemelő UK-rendszere; míg a keleti térfélen a volt Szovjetunióra kiterjedő UPS és a többi volt szocialista országot egyesítő IPS. Utóbbi kettő a közelmúltig teljes összekapcsolásban működött, centralizált, központi irányítású diszpécser-központtal, valamint kihasználva a nagytávolságú villamosenergiaszállítás lehetőségeit. A „keleti” és a „nyugati” rendszer határán viszont műszakilag szinte leképeződött a vasfüggöny, miután e vonal két oldalán bár azonos frekvencián, de egymástól független rendszerek üzemeltek.

A nyugati rendszer decentralizált elven működik, az UCPTÉ, a NORDEL és az UK rendszereit egyenirányító betét szigeteli el egymástól is. De az egyes rendszereken belül is érvényesül a decentralizált irányítás, aminek az alapja, hogy az egyes országok tartoznak gondoskodni a saját energia- és teljesítménymérlegük kiegyensúlyozottságáról. Bár itt is előfordul a villamosenergia exportja/importja, de erről az érintett országok kétoldali szerződéseken tartoznak gondoskodni, és az erre vonatkozó garanciák figyelembe vehetők az országonkénti mérlegekben is.

2 A fejezet Mramurác Lajos cikke (9) alapján készült.

A decentralizált működés hátterét viszonylag szigorú minőségi előírások, illetve ezt garantálni képes mennyiségi kötelezettségek biztosítják. Ezek a kötelezettségek részben a hálózatot érintik (az üzemzavar által érintett bármely szakasz kiváltható kell legyen), másrészt az üzemzavar esetén beléptetendő másodperces (erőműveken belüli) és perces nagyságú (hálózati, automatikus) kapacitástartalékok létrehozásához szükségesek. (10).

Magyarország már 1990 nyarán jelezte hivatalosan, hogy csatlakozni kíván az UCTPE rendszerhez. De rövidesen a cseh, a szlovák és a lengyel villamosenergia rendszerek képviselői is bejelentették csatlakozási szándékukat. Az UCPTÉ korábbi gyakorlatának megfelelően országoként a szomszédos államok végezték el a felvételhez szükséges megvalósíthatósági vizsgálatot. Magyarországon ez le is zajlott. 1992-től viszont az UCPTÉ megváltoztatta a korábbi gyakorlatát, és a négy ország csatlakozását közösen intézi, így ebben a vonatkozásban a visegrádi együttműködés ténylegesen életre kelt, CENTREL néven a magyar-szlovák-cseh-lengyel villamosenergia rendszerek együttműködése keretében.

Ettől függetlenül műszaki, gazdaságossági, biztonsági és politikai megfontolások csatáznak arra vonatkozóan, hogy mi lenne a jövő fejlődési iránya a villamosenergia nagy rendszereit illetően. Műszaki szempontból lehetséges nagy, centralizált hálózatok létrehozása, és ennek gazdasági előnyei is kimutathatók (kevesebb külön tartalék kell az egyes országokban). Éppen maastriicht eszmeiségébe ez a gondolat is beleferne. Kétségtelen ugyanakkor, hogy a hasznok növekedése bizonyos hálózati méret felett csökken: ha pedig a kiterjedt hálózatra képes stabilitású gazdaságok is belekerülnek, az közvetlen kockázatnövekedéssel jár.

Ennek megfelelő javaslatában az aacheni RWTH (11) közepes méretű egységek láncolataként építené fel az Uralig terjedő európai villamosenergia rendszert. Egy-egy még összekapcsolásra érdemes egység körülbelül megfeleltethető az Ibériai-félszigetnek, Franciaországnak, Németországnak; és egy ilyen láncolatba egységként jól beleillik a CENTREL négy országot egyesítő hálózata is. A FÁK európai területét további négy egységre javasolja tagolni a tervezet.

Ez a felépítés jól összeillik azzal a korábban disztribúciós rendszerként tárgyalt hálózatfelfogással, amely önmagát ellátó térségek láncolataként képzelel el nagyobb térségek összekötését. Ennek azonban feltétele az, hogy ezek a belsőleg kiterjedt, ellátott térségek valóban felfejlődjenek. Ha ez nem adott, akkor bizonytalanná válik a távolról várt import. Eppen emiatt az aacheni intézet ki is egészíti az elképzelést az úgynevezett hibrid megoldással: ahhoz hogy Nyugat-Európa biztosíthassa az oroszországi, Szmolenszk környékéről származó, villamosenergia importot, javasolja a fentiek mellett (előtt?) közvetlen nagyfeszültségű független egyenáramú vezeték kiépítését a két végpont között lényegében az ukrainai energiahiányos térség áthidalását biztosítandó.

5. Az infrastruktúra hálózatok gazdasági, területi, környezeti és társadalmi hatásai

Hagyományosan egy szűkebb régióhoz képest háromféle forgalmat különböztettünk meg: a régiót csak átmetsző tranzitot, a régióba irányuló, vagy azt elhagyó „ráhordó” külső kapcsolatot, illetve a régióon belüli „ellátó” forgalmat.

E kapcsolatfajták kialakulása történeti sorba is rendezhető. A közutak esetében a mellékutak örökölték a korábbi faluközi kocsiutak hálózatát, erre e század első felében épültek rá a gépkocsiközlekedést szem előtt tartó, és már csak a városokat összekötni kívánó főúthálózatok, majd tömegesen inkább e század második felében jelentek meg az autópályahálózatok, amelyek már a városokat is elkerülik és gazdasági régiókat kötnek össze.

A gázhálózatok esetében a századforduló óta fejlődnek a városi hálózatok, az 1930-as évektől regionális vezeték is. Kisebbségi országokban az 1960-as évektől válik nemzetközivé e regionális hálózat, és az 1970-es évektől jelennek meg a magisztrális hálózatok.

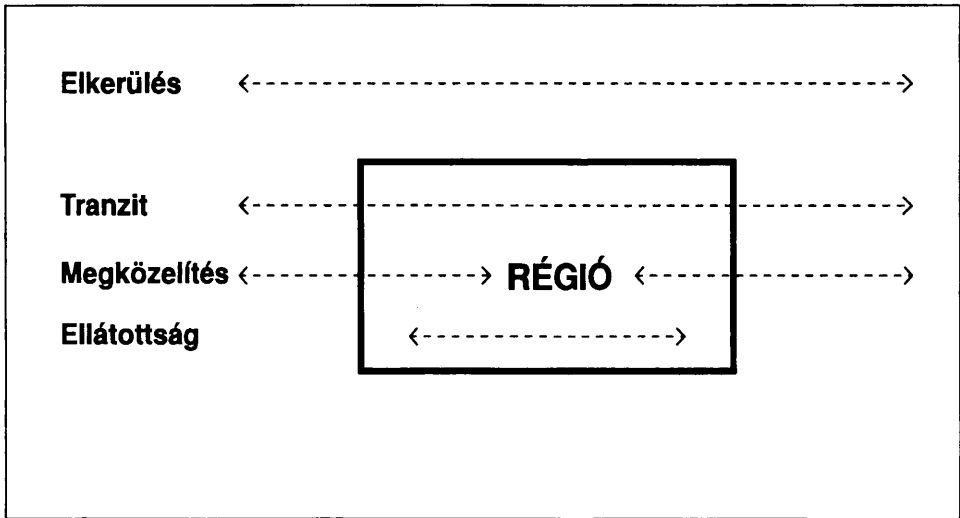
A villamosenergia hálózatok fejlődése is ezzel párhuzamos. A német fejlődés szerint (11) például a századfordulóra tehető a házon belül generált áram megjelenése, az első világháború idejére a városi szintű összeköttetés megteremtése, az 1930-es évektől számítjuk a településközi kapcsolatok kiépítését, míg az 1950-es évektől a nagy összekapcsolt villamosenergiarendszerek

kialakulását. Ez akkor még disztributív rendszerek kapcsolatát jelentette, és a magisztrális vezeték fokozatosan fejlődtek ki a következő évtizedekben.

Valamennyi hálózatnál az utóbbi évtizedek fejleménye a nagykapacitású magisztrális hálózati elem megjelenése, ami már nem a helyi, hanem a *régióközi* forgalmat szolgálja ki. Ezeknél a tranzit jelleg többé nem esetleges (vagy megáll az utazó, vagy továbbmegy) hanem *beépített* műszaki paraméter: sőt a végpontok között gyakran olyan óriási a gazdasági fejlettségbeli különbség, hogy nyilvánvalóan mást jelent az egyik és a másik végpont számára a magisztrális vezeték jelenléte. Közlekedés esetében részletesebben kitértünk a helyi fogadókészség jelentőségére, a gázvezeték esetében is utaltunk arra, nem lehet véletlen, hogy éppen Algéria felől Dél-Olaszországon át, illetve a Szovjetunió irányából Kelet-Európán át érkezik a *gáz magisztrális* vezeték.

1. ábra.

Közlekedési hatáskapcsolatok egy régióhoz képest



Forrás: Plogmann (4) nyomán saját kiegészítéssel

Az 1. ábrán a régió átvezető tranzit, a régióba irányuló ráhordó, és a belső, ellátottsági forgalom mellett feltüntetünk egy mind fontosabbá váló „kapcsolatot”: azt a „tranzitot”, amelyik nem is metszi a régió határát, hanem elmegy mellette: vagyis az *elkerülő* forgalmat.

Mára mind többször kerülnek különböző fejlettségű régiók olyan helyzetbe, hogy a rajtuk átfolyó tranzit teljesen idegen számukra, nemhogy hasznuk nincs belőle, s kifejezetten csak a káraiból részesülnek. Ezért mind gyakrabban vetődik fel, hogy az ilyen vezeték (pálya) tulajdonképpen szennyezés-exportot jelent, olyan károkkal jár, ami pénzben nem megtéríthető – emellett a hozzáférési pontokon létrejövő gazdasági haszonból nem kínálják fel a megtéríthető károk kompenzációját sem.

5.1. NEM TERÜLETI HATÁSOK

A nemzetközi irodalomban célszerűnek tartották az infrastruktúra hatásait területi/nem-területi alapon kettéosztani. Ha tovább akarjuk részletezni a hatásokat, akkor a területi hatások közé kell számítanunk a környezeti, a regionális gazdasági és a lokális társadalmi hatások többségét is, míg a nemterületi csoportba főleg gazdasági, makrogazdasági elemek kerülnek (regionálisan aggregált gazdasági mutatók, versenyképesség, termelékenység, foglalkoztatottság stb.).

Megfigyelhető, hogy akkor, amikor infrastruktúra-orientált gazdaságpolitikáról, gazdaságfejlesztésről esik szó, akkor a mellette szóló érvelés nagyon nagy mértékben éppen a makrogazdasági szempontokra koncentrál. Ez annyiban természetes, hogy egy gazdaságpolitikáról, vagyis makrogazdasági kategóriáról van szó, ha a célokat tekintjük. Viszont egyoldalúságot okoz, hogy a hatások kiváltójának, vagyis az infrastruktúrának a szempontjából nézve ezáltal a hatások megengedhetetlenül nagy hányada esik ki a számításbevételel köréből.

A leggyakoribb érvek a következőkben foglalhatók össze:

Δ a hiányos infrastruktúra a termelés-szolgáltatás akadálya, ezért kiküszöbölése a gazdaság fellendítésének elkerülhetetlen kiindulása;

Δ az infrastruktúra fejlesztése mérsékelten importigényes, ez a hazai gazdaság, illetve a kereskedelmi mérleg szempontjából előnyös;

Δ az infrastruktúra fejlesztése és működtetése munkaerő-igényes, ezért hatása előnyös a foglalkoztatás szempontjából;

Δ az infrastruktúra fejlesztése a termelő szférán belül jelentős keresletet vált ki, beszállítókat hoz kedvező helyzetbe, ezen keresztül beindítja a gazdaság fellendülését.

Ezekre az érvekre általában nem lehet sem azt mondani, hogy helytállóak, sem azt, hogy tévesek. A keynesi gazdaságpolitika alapján igaz, hogy bármilyen állami beruházás, tehát a fegyverkezés, a kormányzati negyed, vagy a börtönök építése is hasonló pozitív tovagyrűző gazdasági hatással jár, ez azonban nyilvánvalóan még nem teszi vonzóvá az utóbb említett célokat. Nem kerülhető meg, hogy az infrastruktúrán belül is megkülönböztetést tegyünk, és a *tartalma alapján* mérlegeljük, vajon egy-egy konkrét létesítménynek mik a hatásai.

Égyes infrastruktúra típusok esetében a felsorolt gazdaságpolitikai elvárások általában sem teljesülnek. Éppen a legnagyobb beruházások magas technológiai szintjük miatt kevés munkaerőt alkalmaznak, létesítésük tőke- és importigényes, tovagyrűző gazdasági hatások külföldön érvényesül (metróépítés, TGV, atomerőmű, autópálya létesítése, telefonközpontok). Van, amire ennek ellenére szükségünk van, de nem célszerű alátámasztásukat összemosni rájuk nem érvényes általános érvekkel.

Minden beruházásnál, de különösen az említett legnagyobb és tőkeigényes infrastrukturális beruházások esetében van olyan érdekcsoport, esetleg egész ágazat, amelyik gazdaságilag is érdekelt a létesítmények megvalósításában. Ezek a csoportok igyekeznek az állami forrásokat, az állami garanciákat az adott beruházásba bevonni. Ezt megkönnyítené egy olyan általános elv kimondása, hogy az infrastrukturális beruházások általában preferálandók, támogatandók, segítettők. *Ilyen általános elv nincs, sőt vannak tartalmuk alapján kifejezetten káros infrastrukturális létesítmények is, amelyek létesítését a kormánzatnak, az önkormányzatnak adott esetben kifejezetten meg kell akadályoznia, vagy késleltetnie kell.* A konkrét elbírálás és eseti döntés éppen a legnagyobb beruházások esetén nem helyettesíthető általános elvekkel.

5.2. TERÜLETI HATÁSOK

A területi szempontok közül az általános érvrendszer egyetlen célt ragad ki és általánosít, ez pedig a regionális központtá válás.

Ebben az évszázadban Budapest vagy az ország nem túl sokszor vált vonzó célponttá, de ezek közé a pozitív szakaszok közé tartozott az 1980-as évek nagy része. Nem azért, mert ak „or itt a regionális központ megteremtése kiemelt cél lett volna, ellenkezőleg, az ország a környezetéhez képes viszonylag önálló, viszonylag eltérő utat követett. Egyszerűen a helyi körülményekben következett be olyan irányú változás, ami attraktív tudott lenni: a Magyarországra meghatározott szabályozás eredményeként definiálódott egy régió, amelynek, ha úgy tetszik, Budapest a központja volt.

Az 1990-es évek politikájában megfordultak a prioritások: Budapest és vetélytársai egyaránt központi szerepet szeretnének betölteni, ehhez keresik a külső feltételeket, nem utolsósorban az infrastruktúrát, a nyugati támogatást, a beruházót, a tőkét. Szinte mindegy, hogy mi az ígélet, csak „ide” jöjjön, ne egy másik fővárosba, ne egy másik kerületbe! A „regionális központ” elvont ideája nem kevésbé ipari léptékű és embertelen, mint a nagyüzemesített magisztrális hálózatok: csak még nem vált elég világossá, hogy világkereskedelmi székházakat építeni egy lakóövezetbe

ugyanolyan pusztító hatású, mintha autópályát vagy olajvezetéket vezetnének át a házak között. A helyben lakó mindegyik esetben fokozatos presszió alá kerül, előbb-utóbb világossá válik, hogy házával együtt útban van, csak zavaró tényező egy nagyobb szabású játszmában.

6. Összefoglalás

Az infrastruktúra-orientált gazdaságfejlesztési stratégia előnyeivel és hátrányaival foglalkozó dolgozat kiindulásnak tekinti, hogy nem elegendő egyetlen, legjobbnak remélt politikai stratégia biztos bekövetkezésének a bázisára építeni a gazdaságpolitikát. A figyelembe vett öt lehetséges forgatókönyv közül a három pozitív kimenetelű scenárióhoz igen hasonló, az ország belső, térségi fejlődését segítő, a centralizált infrastruktúrális szerkezeteket oldani igyekvő átstrukturálódással jellemezhető hálózatok tartoznak. Ezzel szemben az elkerülni kívánt forgatókönyveket éppen a meglévő, hierarchikus, centralizált infrastruktúrahálózati szerkezetek megerősítése segítené. Ebben a helyzetben nagyon határozottan foglal állást a dolgozat amellett, hogy nem elegendő az infrastruktúra-orientáció általában való hangoztatása, mert míg az átstrukturálódást segítő hálózatok kiépülése sürgősen szükséges, addig más, ezzel tartalmilag ellentétes, struktúramerevítő hálózatok kiépülése kifejezetten kártékony lenne.

A politikai forgatókönyvek segítségével levezetett megkülönböztetéssel összhangban van az a tapasztalat, ami a jelenleg működő nagy európai szerkezetek – közlekedési, gáz- és elektromos-hálózatok – elemzése és fejlesztési tendenciáinak vizsgálata nyomán nyerhető. A megfelelő lokális ellátottságot biztosítani képes disztributív hálózatok kellő alapot nyújtanak, bázisul szolgálnak ahhoz, hogy a nagyobb, magisztrális hálózatok csomóponti hatásainak is a pozitívumai érintsék az adott térséget. Ezzel szemben a fejletlen, ellátatlan térségekben a magisztrális hálózatok könnyen szigetszerű, harmadik világ típusú, a fejlődést inkább torzító, mint segítő hatást váltanak ki, az elmaradás felszámolása helyett annak tartósfását segítik elő. Csak az ezt figyelembevevő, árnyalt, szelektív módon bevezetett infrastruktúra-orientált gazdaságpolitika szolgálhat kedvező fejlesztési alternatívaként az ország számára.

HIVATKOZÁSOK

1. *Vitányi Iván*: Kelet forradalma. Valóság, 1990 november.
2. *Miszlivetz Ferenc*: Közép-Európa és az Európába vezető út. Kézirat, év nélkül (körülbelül 1990 december) (Sok további szerzőt idéz).
3. *Kende Péter*: Kell-e nekünk Közép-Európa. Századvég. Különszám év nélkül (1989).
4. *Plogmann, F.*: Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für das regionale Entwicklungspotential. Beitrage zur Siedlungs- und Wohnungswesen und zur Raumplanung 664, 1980 Münster. Idézi Vickerman (5).
5. *Vickerman, R. W.*: Other region's infrastructure in a region's development. Előadás a Regional Science Association International 30. Európai Kongresszusán, Isztambul, 1990 augusztus 28–31.
6. *Vickerman, R. W.*: Transport infrastructure in the European Community: new challenges, regional implications and evaluation. Előadás a Regional Science Association International brit szekciójában Liverpool, 1990. szeptember.
7. *Vickerman, R. W.*: Transport infrastructure and region building in the European Community. Journal of Common Market Studies 1994/1 és előadás a Regional Science Association International 33. Európai Kongresszusán, Moszkva, 1993. augusztus 24–27.
8. *Biehl, D.*: The role of infrastructure in regional development. in Infrastructure and regional development, Szerk.: Vickerman, R. W. European Research in Regional Science I. köt. Pion, London, 1991.
9. *Mramurácz Lajos*: A földgáz szerepe és helye a nemzetközi kereskedelemben. MVM RT Közleményei 1992/1.
10. Materials of the Working Group of experts of UNIPED/UCPTE on the interconnection East/West. 1990/1992. pp 178–189 In: The World Energy System: European Dimensions, East-West. Proceedings from The Second International Symposium on The World Energy System, Budapest, 1992. október.
11. *Kreusel, J.*: Basic and Actual Questions Concerning the Extension of Interconnected Power Systems Kézirat. Institute of Power Systems and Power Economics Aachen University of Technology Előadás The Third International Symposium on The World Energy System, Ungvár, 1993. november 4–7.
12. A magyar villamosenergia-ipar 25 éve 1945–1970. Hungexpo, Budapest, 1970.

Loud Slogans, missing ideologies...

Round-table talk about the situation of political ideologies in Hungary

Participants: JÁNOS GYURGYÁK, ELEMÉR HANKISS, LÁSZLÓ TÖKÉCZKI, FERENC GAZSÓ

In the talk four social scientists, sociologist Ferenc Gazsó, political scientist János Gyurgyák, sociologist Elemér Hankiss and historian László Tökéczki explained that the modern political ideologies do not have the political structuring function as in the Western democracies. Due to the ideological manipulation over the past decades, public opinion has turned away from ideological values towards day-to-day pragmatism. Neither the intelligentsia, nor political parties are able to fill their roles in developing and mediating the integrating political ideologies vital for society.

TAMÁS FLEISCHER

Reflections on the advantages and disadvantages of an infrastructure-oriented economic development

According to the author, several international political scenarios may be realized, so it is un-
founded to plan the future only accepting the possibility seeming most favourable to us. It is worthwhile to think about, which political scenario is comparable with which infrastructure-development version.

It is not indifferent at all, what projects we support under slogan „more infrastructure”. There are infrastructures whose establishment would be expressly harmful for the country. This can be proved by arguments both in- and outside the economy.

MÁRIA ARADI

Joblessness in Borsod-Abaúj-Zemplén county 1990-1993

The author is studying the circumstances of one of the most critical Hungarian regions. Earlier this was one of the most industrialized areas of Hungary. The uneconomicalness of the out-of-date industrial structure became obvious after 1989. The cutting-down of the industry, and metallurgy first of all, began. The economic benefit is unperceivable yet. However, the differences of the various regions, sexes and age-groups are interesting. The support of jobless is disproportionately concentrated to the urban jobless. The proportion of provincial people entitled to retraining support is very low.

Only a few receive entrepreneurial support. Jobless people in small villages have especially difficult situations. As a result of this all, the number of those needing supplementary aid is growing. The regional differences are getting deeper within the area. Practically there is no labour market.

Incompatibility of Members of Parliament

Concept of regulation by MIHÁLY BIHARI, contributions by ISTVÁN KUKORELLI, BÉLA POKOL and ISTVÁN SCHLETT

The incompatibility law is missing almost institutionally from Hungarian public law. Both the coalition agreement between MSZP (Hungarian Socialist Party) and SZDSZ (Federation of Free Democrats) and the government program set the regulation of incompatibility of members of Parliament.

In Compliance with the heading ON THE AGENDA, the regulation concept made by Mihály Bihari on the incompatibility of Members of Parliament is published with the intention of debate. Three persons are expounding their opinions to the regulating conception, from the aspect of public law, of political science and of history – István Kukorelli, Béla Pokol, István Schlett.

The concept and the debate extends to the whole topic of incompatibility. The debating partners tell their opinions first of all on the concept and the types of incompatibility. They speak about the political interconnections of the regulation and the difficulties of enacting the law.

The incompatibility is the foundation of political confidence and legitimation. Starting a public discussion on the concept is also aimed at making a democratically discussed, broadly accepted incompatibility law.

TIBOR NAVRACSICS

The Serbian party-system

Based on the party-system typology of Giovanni Sartori, the author describes the Serbian party system which, due to war circumstances and international embargo, has specific transitional features. On basis of research of the Serbian political scientists in this aspect, it is pointed out that the Serbian parties are not organized along classical break lines, and they are „leader parties” almost without membership. Politics are mostly based on personal attraction, debates marked by the emotional character. The moderate and the radical are not separated from each other according to

A CIKKEK SZERZŐI:

VASS LÁSZLÓ a Társadalmi Szemle rovat szerkesztője
FLEISCHER TAMÁS az MTA Világgazdasági Kutató Intézet főmunkatársa
ARADI MÁRIA a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Fejlesztési Ügy-nökség Miskolc, stratégiai igazgatója
BIHARI MIHÁLY egyetemi tanár, országgyűlési képviselő, a tudományok doktora
KUKORELLI ISTVÁN tanszékvezető egyetemi tanár (ELTE ÁJTK Alkotmányjogi Tanszék)
POKOL BÉLA a tudományok doktora, egyetemi tanár (Eötvös Lóránd Tudományegyetem)
SCHLETT ISTVÁN egyetemi tanár (ELTE ÁJTK Politológiai Tanszék)
NAVRACSICS TIBOR tanársegéd (Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Politikatudományi Tanszék)
GÖRÖG TIBOR a filozófiai tudományok kandidátusa, ny. egyetemi docens
ÁCS ILONA politikatudomány kandidátusa, egyetemi docens (Budapesti Műszaki Egyetem)
KESERŰ IMRE középiskolai tanár (Horváth Mihály Gimnázium, Szentes)
PATAKY IVÁN a hadtudomány kandidátusa, nyugállományú ezredes

Laptulajdonos
és kiadó:

a Társadalmi Szemle
Alapítvány
Kuratóriuma

Tagjai:

BOKROS LAJOS
KÓSA FERENC
VALKI LÁSZLÓ
VIDA ISTVÁN

Elnöke:

BIHARI MIHÁLY
főszerkesztő

A szerkesztőség
munkatársai:

RÓKÁS SÁNDOR
olvasószerkesztő

BEDE RITA
FÜLEKI JÓZSEF
HOVANYECZ LÁSZLÓ
KUKORELLI ISTVÁN
SCHLETT ISTVÁN
SZALAI ERZSÉBET
VASS LÁSZLÓ
rovatszerkesztők

PENKE FERENCNÉ
szerkesztőségi titkár

A folyóirat megjelenését az EUROCONTOUR ALAPÍTVÁNY, a Lukács György Alapítvány, a Soros Alapítvány, a Szabad Sajtó Alapítvány és a MAGYAR HITELBANK Táncsics Mihály Alapítványa támogatja

Kiadja a Társadalmi Szemle Alapítvány Kuratóriuma (1114 Budapest XI., Villányi u. 11–13., Telefon: 209-2323)
Bankszámlaszám: MNB 219-98629, 8500-6332 Agrár Innovációs Bank Rt.

A kiadásért felel: Bihari Mihály elnök, főszerkesztő
Előfizethető bármely hírlapkézbesítő postahivatalnál, a hírlapkézbesítőknél és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodánál (HELIR) –1900 Budapest XIII., Lehel u. 10/A – személyesen vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámmra. Előfizetési díj negyedévre 246 Ft. Fél évre 492 Ft, egy évre 984 Ft.
HU ISSN 0039-971X Index 25-805

Terjeszti a Magyar Posta és alternatív terjesztők.
Beküldött – nem megrendelt – kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Szedés, tördelés: Szijártó Sándor

Nyomás: Presscoop Kft., Felelős vezető: Bödecs László

A szerkesztőség címe:

1114 Budapest XI.,
Villányi út 11–13.
Telefon 209–2323
Levél cím: 1519 Budapest
Pf.: 215

Központi számok:
Telefon: 166–6300
Telefax: 166–7410
Telex: 202–791

1401

Ára: 82 Ft

Társadalmi Szemle

**Politikai ideológiák Magyarországon.
Kerekasztal-beszélgetés**

*Fleischer Tamás: Infrastruktúra és
gazdaságfejlesztés*

*Aradi Mária: Munkanélküliség
Borsodban*

**Képviselői összeférhetlenség. Bihari
Mihály koncepciója, Kukorelli István,
Pokol Béla, Schlett István hozzászólása**

Navracsics Tibor: Pártok Szerbiában

*Görög Tibor-Ács Ilona: A szlávok és a
pánszlávizmus*

*Keserű Imre: Hamlet-előadások
Magyarországon*

**Főpróba a megszálláshoz. A ŠUMAVA
hadgyakorlat 1968-ban. Pataky Iván
bevezetőjével**

95/2

L. évfolyam