

A MAGYARORSZÁGI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK ÉS AZ EURÓPAI CSATLAKOZÁS

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Az infrastruktúra-hálózatok olyan létesítmények, amelyek maguk *fizikai kapcsolatot* hoznak létre különböző térbeli pontok között. Az átrendeződő európai kapcsolati viszonyok és az Európai Unióhoz történő csatlakozás követelményei fokozott mértékben irányították rá a figyelmet az infrastruktúra-hálózatokra.

Ebben a füzetben az úgynevezett műszaki-, vagy hálózati infrastruktúra létesítményei közül a *közlekedési*, a *hírközlési*, és a *vizgazdálkodási* hálózatokkal illetve az ezeken végbemenő tevékenységekkel, szolgáltatásokkal foglalkozunk.

A műszaki infrastruktúra hálózatok (a már felsoroltak mellett ide tartoznak az *energiaellátó* rendszerek is) világszerte múlt századi műszaki felfedezések nyomán, fokozatosan egyre átfogóbb térbeli kapcsolatrendszerként épültek ki, előbb egyes városokban majd országos és nemzetközi összefüggésben is. Azokban az ágazatokban, ahol a nagy fellendülés már a múlt század végén és a századfordulón bekövetkezett (folyamszabályozás, vasútépítés) vagy legalább megindult (hagyományos távbeszélő, városi tömegközlekedés, városi közvilágítás) Magyarország lépést tartott a világ akkori élvonalával, sőt, a magyarországi fejlesztések Európában sok esetben kifejezetten úttörőnek számítottak (első telefonközpont, első földalatti vasút a kontinensen). A két világháború között viszont már megkezdődött egy gazdasági leszakadási folyamat az Európai élmezőnytől, és ez éreztette a hatását az hálózatok műszaki színvonalának és mennyiségének alakulásában is.

A hálózatok értékelésének (a világszínvonalhoz való viszonyítás mellett) egy másik fontos összetevője a térbeli struktúra megítélése. A magyar térszerkezetet

megalapozó múlt századi közlekedésfejlesztésnek a reformkortól kezdődően alapvető politikai célja volt, hogy elősegítse egy Béccsel versenyképes, ahhoz mérhető magyar főváros kialakulását. A magyar vasúthálózat, majd a magyar közúthálózat Budapest-központúsága innen eredeztethető. Később az arányokon jelentősen módosított az első világháború utáni békeszerződés, amikor is az ország területének kétharmada és az összes második szintű város, a közöttük kialakított keresztkapcsolatokkal együtt a szomszédos országokhoz került.

Ezt a műszakilag megtorpanó és térszerkezetében túlcentralizált hálózatot állította helyre a második világháborús veszteségek utáni újjáépítés, majd az államszocialista vezetés saját politikai céljaival nagyon is összhangban lévőknek talált minden egyközpontú struktúrát. Így további negyven évig sikerült biztosítani, hogy mindaz a fejlesztés, ami az infrastruktúra-hálózatokban végbement, megőrizze, sőt megerősítse a korábban kialakított szerkezetet, míg másfelől megakadályozza, hogy (közlekedésben, hírközlésben, de általában is) ettől eltérő, helyi érdekeltségű vagy nem központosított hálózatok kialakuljanak vagy fejlődjenek.

AZ INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK JELENLEGI HELYZETE MAGYARORSZÁGON

Fentiek következményeként 1989-ben a magyar infrastruktúra-hálózatoknak háromféle, egymásra rakódott örökség csoporttal kellett szembenéznie: a *megelőző negyven év* sajátos politikai berendezkedéséből adódó örökséggel, az általános *gazdasági fejlettségi szintből* következő helyzettel, valamint a földrajzi és természeti tényezőkből eredő *tartós adottságokkal*.

Az államszocialista múlt öröksége

Valamennyi infrastruktúra ágazat magával hozott az előző negyven évből (részben még régebből) három jelentős problémát, amivel az átmenet körülményei között meg kell küzdenie

Nyomott árak, hiány és gerjesztett túlkereslet

A hiánygazdálkodás körülményei között *a tarifák mesterségesen alacsonyan tartásával egy felfokozott kereslet alakult ki* a különböző szolgáltatások iránt, aminek az egyes ágazatok állandó és kényszerű mennyiségi fejlesztéssel szerettek volna megfelelni. A korlátlan kereslet és a behatárolt fejlesztési lehetőségek közötti diszcrepanciát *mindegyik ágazat háttérbeszorítottságként, ellene alkalmazott megkülönböztetésként és pénzhiányként élte meg*. Ugyanezt érzékelték *a szolgáltatást igénybe venni kívánók is*, hiszen nem a saját fizetőképességük korlátaiba, hanem az elvárásaikhoz képest alulfejlett infrastruktúrába ütköztek.

A fenntartás és a minőség elhanyagolása

A központi elosztás körülményei között az egyes ágazatok nem a (nem működő) piac jobb ellátásával, hanem minél nagyobb központi juttatás megszerzésével értek el prosperitást. Az új beruházásokért folyó versenyfutás közben másodlagossá vált a meglévő eszközökkel való ésszerű gazdálkodás és az eszközök megfelelő fenntartása. Sőt, bizonyos mértékű lepusztultság kifejezetten előnyös is a csőd-közeli helyzet (a központi juttatás szükségességének a bizonyítéka) demonstrálásában. Az eszközök lepusztulása ugyancsak összefüggésbe hozható a minőségi kérdések általános mellőzésével, az egyoldalú mennyiségi szemlélettel.

Szerkezeti és területi központosítás

Az örökség egy harmadik jellemzője az infrastruktúra hálózatoknak az intézményi, irányítási és politikai központosítást egyaránt visszatükröző szerkezeti és területi centralizáltsága, amit leglátványosabban kétségtelenül a közlekedés kapcsán lehet bemutatni, de ugyanúgy vonatkozik a távközlési létesítményekre (egyoldalú kommunikációt lehetővé tevő és hierarchikus kapcsolatok fejlesztése, horizontális kapcsolatok elhanyagolása), és a többi ágazatra (beleértve az itt nem tárgyalt oktatást vagy egészségügyet is).

A gazdaság fejlettségéből következő helyzetelemek

Az államszocialista gazdálkodásból eredő állandó túlkereslet miatt általánosan elterjedt az a vélemény, hogy a magyar infrastruktúra-hálózat a gazdaság fejlettségéhez képest is elmaradott, az ellátottság kiemelkedően alacsony színvonalú. Fentebb (*Nyomott árak, hiány és gerjesztett túlkereslet*) bemutattuk, hogy egy tarifális eszközökkel nem korlátozott, kielégíthetetlen államszocialista túlkereslet idején az *igényekhez képest* ez az elmaradás valóban fennállt, ugyanakkor ez nem jelenti automatikusan azt, hogy *a gazdaság általános fejlettségéhez képest* is ilyen mértékű lenne az infrastruktúra lemaradása. Míg egyes (a központi elosztásban gyenge érdekérvényesítéssel rendelkező, vagy politikailag háttérbe szorított) alágazatok esetében a lemaradás ténye alátámasztható számokkal is (telefonellátottság, határállomások, csatornázás), azaz ezekben az esetekben a kevésbé fejlett dél-európai országokhoz képest is jelentős mennyiségi elmaradás mutatható ki, addig *az alágazatok többségénél a hazai ellátottság körülbelül megfelel a velünk gazdaságilag összemérhető országok ellátottsági szintjének*, (ivóvíz-ellátottság, postai kiszolgálás, vasút-villamosítottság, autópálya sűrűség, közútellátottság, műsorszórás), vagy az eltérések földrajzi és történelmi adottságokkal magyarázhatók (belvízi közlekedés), nemegyszer éppen a javunkra (vasúthálózat sűrűsége). Kedvezőtlenebb az összehasonlítás a *szolgáltatási minőség* kérdésében, erre a előző pontban is utaltunk.

Tartós adottságok, mint meghatározó elemek

(természeti, társadalmi és történelmi meghatározottságok)

Az infrastruktúra ágazataiban érdekes módon két, *markánsan eltérő* megfogalmazás jutott szerephez a magyarországi adottságok tudomásulvételében.

Medence jelleg ("végállomás")

Vízgazdálkodásban a medence-jelleg hangsúlyozása dominál (a felszíni vizek 95%-a a határokon kívülről érkezik, jelentős probléma az ármentesítés, a belvízkár-elhárítás). Ebbe az irányba hat az is, hogy természetes regionális egységként a problémakezelésben is a Kárpát-medence vízgyűjtő-területének egészére kell figyelmet fordítani. A korábbi fejlesztések (folyószabályozások, lecsapolások) és más tendenciák (mezőgazdasági művelési módok változása, tetők, utcák burkolása, csatornázás) a víztől való mielőbbi megszabadulás irányában hatottak, a víz átfolyását gyorsították, az itt-tartózkodás idejét és terét csökkentették. A vízbőség veszélyei ellen való védekezés prioritása a medence-tulajdonságok *leküzdését* tekintette célnak.

A medence-jelleg hangsúlyosan érvényesül számos más tudományterület (pl. botanikai, népesedési, éghajlati, kulturális, nyelvi stb. adottságok) vonatkozásában is. A medence-jelleg itt *védettséget* jelképez, kevés és *szűrő hatású* kapuzatot, és azt, hogy ami viszont átjut a kapun és bejut a medencébe, az *meghonosodik*, beépül, helyivé, tradícióvá válik. (befogadó jellegű multikulturalitás, belső tradíciókra építő tanulékonyosság és adaptivitás). Itt tehát az infrastruktúra-fejlesztési kérdéseken messze túlmutató adottságkőről van szó.

A megközelítés úgy kapcsolódik vissza a hálózatokhoz, hogy fel kell tennünk a kérdést: *vajon milyen jellegű infrastruktúra kiépülése segítette (segítheti) elő ezen adottságkör pozitív elemeinek a további kibontakozását, érvényesülését*. Másképpen fogalmazva: egyes jelentős infrastrukturális beruházások hosszú távú hatásait, következményeit éppen egy ilyen általános szempontrendszer léptékében kell mérlegelni, *mielőtt* konkrét gazdasági-pénzügyi mutatókra vonatkoztatott megmértetésük egyáltalán felmerülhet.

Központi fekvés ("átjáróház")

A fentiekől gyökeresen eltérően a magyar közlekedéspolitika jelenleg olyan hagyományokat igyekszik tudatosítani, mintává avatni, amelyek az ország *forgalmi csomópont, átjáróház, tranzitpálya* jellegének alátámasztására alkalmasak.

A magyar történelem kétségtelenül számos példával szolgál arra is, hogy a térség *felvonulási területnek*, önmagában *kevésbé fontos* tényezőnek minősült, tehát ennek a ténynek a tudomásulvétele nem mellőzhető az adottságok felsorolásakor. Ugyanakkor talán megkockáztatható, hogy a történelmünknek *nem ezek a periódusok voltak a*

legdicsőbb szakaszai, és ha adottságként, veszélyként számolnunk kell is e ténnyel, célkitűzésként, a jövő zálogaként *mégsem erre kellene próbálni a jövőt alapozni*.

Ahogy a *medence-jelleg* esetében, úgy a *központi fekvés* vonatkozásában is létező adottságról van szó, amit sem eltagadni, sem eltúlozni nem szerencsés. Az infrastruktúra, mint a belső és külső kapcsolatok hordozója, struktúrájával lényegesen képes e két, egymásnak jelentős mértékben ellentmondó adottságcsoporthoz közöti arányok érvényrejutását terelni, befolyásolni. Műszakilag bármelyik irányban történő fejlesztés elképzelhető, ugyanakkor a jövőt illető választás (amilyen mértékben egyáltalán van választási lehetőség) illetve a változások sorrendisége és üteme az ország társadalmi-gazdasági jövőjét átfogóan és hosszú távon befolyásoló alapvető kérdés.

*

A múlt öröksége az infrastruktúra-hálózatok esetében nagyon erősen képes befolyásolni a jövőt. A kiépült hálózatok *memóriaként* őrzik meg a kiépítésük idején érvényes társadalmi és gazdasági struktúrákat, akkor is, ha időközben mind a gazdaság, mind a társadalom megváltozik. Gyors társadalmi változások, vagy megváltozó kapcsolatrendszerek idején az infrastruktúra-hálózatok kétségtelenül fékező, konzerváló hatást is kifejtenek, megnehezítik a nagyon hirtelen váltásokat. Másfelől érdemes azért is elemezni ezt a szempontot, mert ma is építünk újabb hálózatokat, amelyek, akár tudatában vagyunk ennek, akár nem, ötven-száz év múlva is meghatározó szerkezeti vonalakat fognak alkotni. *Minél kevésbé kötődik a hálózatfejlesztés alkalmi politikai döntésekhez, és minél inkább alapozódik kevésbé változó természeti és hálózati összefüggésekre, annál több az esélye annak, hogy a ma kiépített szerkezet tartósan, rugalmasan képes a jövő feladatait is ellátni.*

AZ EU KÖVETELMÉNYEI

Az Európai Unió önvédelmi társulásként jött létre, hiszen a térség egy harmadik világgazdasági pólusként akar megkapaszkodni és szerepet játszani a globális kereskedelmi versenyben. Az egységes belső irányítás eléréséhez fontos feladattá vált a tagországok sűrű és kiépült nemzeti infrastruktúra hálózatainak *továbbfejlesztése* sűrű és átfogó uniós hálózatokká, azaz *transzeurópai összeköttetések kiépítése*. Hasonlóképpen kiemelt célt képez a nemzeti *monopolhelyzetet élvező nagy állami szolgáltatók elszigeteltségének a feloldása*, az átjárható határokhoz illeszkedően átjárható hálózati rendszerek, *liberalizált és privatizált szolgáltatások* létrehozása.

Mindezek a lépések eredeti megfogalmazásukban az Unió országai által lefedett térség *belső struktúráját* hivatottak javítani, és azt tartoznak elősegíteni, hogy az Unió *belső egységét és kohézióját* megteremtsék. Hangsúlyozni kell, hogy itt eredetileg önmagukban fejlett és egymáshoz képest hasonló szinten fejlett országok

együtműködését elősegítő kapcsolatokról van szó, ahol a szimmetrikus fejlettségi viszonyok miatt magától értetődik, hogy a megerősödő összeköttetésektől is szimmetrikus hatások, a létrejövő előnyök méltányos megoszlása várható. Tapasztalható, hogy minden olyan kérdésben, ahol az *EU-n belüli különbségek* jelentősek, az unión belül is fennakadások támadnak, az eltervezett folyamatok lelassulnak, az alkufolyamatok kiéleződnek, a döntések elhúzódnak.

Ha egy csatlakozni akaró *külső* ország számára kell meghatározni az EU követelményeit, természetesen Brüsszel ugyanazokat a kérdéseket sorolja fel, amelyek a belső kohézió megteremtése kapcsán az Unió országaival szemben megfogalmazódtak és a figyelem előterébe kerültek. Tehát: *magisztrális összeköttetések kiépítése, liberalizáció, állami támogatás megszüntetése, privatizáció, a szolgáltatásoknak az igénybevevő által történő megfizettetése*. Esetenként elsikkad az a tény, hogy az EU fejlett gazdasággal rendelkező tagállamaiban ezen követelmények meghirdetése idején *lényegében befejeződött az alaphálózatoknak az országon belüli kiépítése* (állami segítséggel) és az ezt felváltó, korszerű, magas minőségi szintet biztosító, ám drága infrastruktúrák kiépítésének az idején kerül sor az új szabályok bevezetésére (nagy sebességű vasút, autópálya, mobil telefon, ISDN stb).

A kevésbé fejlett és az alapvető regionális szintű infrastruktúrák országon belüli kiépítését még nem lezárt országokkal szemben megfogalmazhatók ugyan változatlan formában az fentebb idézett EU követelmények, formálisan be is vezethetők a jogszabályok, átalakíthatók a szervezetek. Azt azonban észre kell venni, hogy ha ugyanazokat az intézkedéseket egy kevésbé fejlett országban vezetjük be, annak hatása eltérő lesz attól, mint ami az eredeti cél lenne. Ha egy országban a helyi hálózatok megfelelő szintjét *megelőzve* épülnek ki a kontinentális kapcsolatok, akkor ez az ország nem lesz képes a rajta áthaladó forgalom előnyeit gazdasági vérkeringésébe beilleszteni, és monokulturás tranzitországgá válik. Ilyen esetben a transzeurópai hálózati összeköttetés hatása már egyáltalán *nem szimmetrikus*: a magisztrális összeköttetésnek a fejlett alaphálózathoz és fejlett gazdasághoz kapcsolódó csomópontjai további fejlesztő hatásokat képesek szomszédságukba közvetíteni, miközben az ilyen hálózatra nem támaszkodó csomópontok saját térségük számára nem tudnak serkentő hatásokat átadni: *a két térség közötti fejlettségbeli kapcsolat nem csökken, hanem a különbségek konzerválódnak, sőt az elmaradás nőhet*.

Ha a csatlakozni kívánó országok nem a saját makrogazdasági szintjükből fakadó logika szerint fejlesztenek, hanem magukra nézve kizárólagosnak fogadják el az EU országok *mai* szintjének megfelelően megfogalmazott követelményeket, ezzel eltorzítják saját fejlődési pályájukat és hosszú távra csapdába kerülnek. Ez sem a csatlakozó országoknak sem az Európai Uniónak nem lehet hosszú távon érdeke.

MI TÖRTÉNT AZ EDDIGIEKBEN AZ EU ALKALMAZKODÁS TERÉN

A magyar gazdaságban néhány elemében már a nyolcvanas évek folyamán, majd sokkal határozottabban 1989-től kezdve olyan makro- és mikrostruktúrák épültek ki, amelyek reagálni képesek a piaczgazdasági logika szerint bevezetett szabályozásra. Ez nagyon fontos eredmény, enélkül ugyanis a jogi szabályozás ugyan tételelesen átvehető, de hatásaiban kiszámíthatatlan és nem segíti elő az adott szabályozástól várt további elmozdulásokat. Ennek ellenére Magyarországról is elmondható, hogy a jogrendi harmonizáció esetenként a tartalmi átalakulás előtt jár, az átalakulási lépések tényleges veszélyei nemritkán utólag derülnek ki, az átalakulással járó *elkerülhető* veszteségek kivédésére sem alakulnak ki időben védőintézkedések.

Egyediségükre és méreteikre való tekintettel lényegében valamennyi nagy állami monopolszolgáltató átalakítása külön kísérletként megy végbe, a közlekedési, a hírközlési vagy az energiatermelő és -ellátó nagyvállalatok részvénytársasággá alakítása majd privatizációja az előzetesen elfogadott kerettörvények megléte ellenére alkalmi kormánydöntések szerint és némileg kampányszerűen zajlik. Ennek következtében a privatizáció lezajlik, de a monopol-szolgáltatói helyzet a legtöbb esetben fennmarad, makroszinten a tőkebevonás megtörténik, de a fogyasztói kiszolgáltatottság nem csökken, sőt az áremelések miatt esetenként még érezhetőbbé válik, mint korábban. Különösen vonatkozik ez a koncessziós szerződésekre, ahol az állam a szerződésben a meglévő monopol-pozícióját is eladja, és ezzel a saját jövőbeli lépéseinek a lehetőségeit is hosszabb időre nagy mértékben behatárolja (autópálya, távbeszélő szolgáltatók).

A fenti nehézségek mellett tényszerűen azt lehet megállapítani, hogy az állami szolgáltatók részvénytársasági formába való átalakítása kivétel nélkül megtörtént, még olyan területeken is, ahol viszonylag kevesebb a nemzetközi példa hasonlóra (állami közúthálózat fenntartása). A privatizációban az EU déli országaihoz hasonlóan a (külföldi) tőkebevonás igénye vezérli a folyamatokat, ezért a magán (vagy külföldi állami) tőke bevonása jobban előrehaladt, mint (Nagybritanniát kivéve) az EU fejlett országaiban. A privatizáció előrehaladása elvben megkönnyíti a liberalizáció terén megtehető lépéseket is, hiszen a többségi külföldi tulajdonba került szolgáltatók piaci pozícióinak védelme nem jelent többé nemzeti szabályozási kényszert, ugyanakkor hangsúlyosak maradnak a liberalizáció révén a fogyasztói oldalon remélt előnyök. Eddig a távbeszélő-szolgáltatásban alakult ki az a nézet, hogy a teljes liberalizáció halasztási kérelem nélkül, akár egy 2002-es csatlakozás időpontjára is biztosítható lenne (Ez az időpont egybeesik a jelenleg érvényes koncesszió lejártával.)

MI VÁRHATÓ A TAGSÁG ELŐTTI IDŐSZAKBAN AZ ALKALMAZKODÁSI FOLYAMATBAN

Jelenleg az EU csatlakozási folyamatban túlzott hangsúlyt kap az a várakozás, miszerint a tagsággal járó legfontosabb előnytényező az, hogy megnyílnak az ország

előtt bizonyos támogatási források és ennek révén az egyes ágazatok tőkeinjekcióhoz jutnak. Ezzel a várakozással sajnálatos módon az ágazati fejlesztések rangsorolásában előtérbe kerülnek a csatlakozás formai kritériumai ("nehogy kése-delmet szenvedjünk és később jussunk a pénzhez") és háttérbe szorulnak azok a szakmai megfontolások, amelyek egy mai helyzetből kiinduló organikus fejlesztés révén a gazdaság adaptivitását növelnék, ezzel biztosítva a potenciálisan számításbavett források hasznosulását. (A tőkére és az infrastruktúra szakmai tartal-mára vonatkozóan nagyon hasonló megállapítás tehető: *a belső felvevőképesség ha-tározza meg a helyileg realizálható előnyöket*, enélkül bármilyen nagy átáramló mennyiség /tőke, forgalom, nyersanyag/ kihasználatlan marad és nem szolgálja a helyi gazdaság fejlődését.)

Alapvető fontosságú, hogy a várakozások fokozatosan egy a tőkeéhségnél ár-nyaltabb és reálisabb megközelítés irányába változzanak, csak ebben az esetben ké-pes az ország élni azzal a mozgástérrel és döntési szabadsággal, amivel valójában rendelkezik.

Bár a belső strukturák kiépülésére következetesen gondot fordító fejlesztési pá-lya rövid távon lassítást is jelent, figyelemmel kell lenni arra, hogy a folyamatok las-sítását különböző érdekcsoportok egészen *eltérő szempontok miatt* támogatnák. Olyan vállalati és alágazati csoportok, amelyek számára az állami támogatás meg-szűnése vagy a versenynek való kitétel. egy gazdaságtalan tevékenység jelentős le-építésével járna, ugyancsak a lassítás mellett érvelnek, de itt éppen a *belső strukturák megváltozásának* a lelassításáról, az állami *támogatások fenntartásának meg-hosszabbításáról* van szó. Természetesen a támogatások leépítése során figyelmet kell arra fordítani, hogy a folyamat a lehető legkisebb elkerülhető konfliktussal menjen végbe, ebben az értelemben jogos a lassítás. Nem indokolt azonban a kény-szerű támogatást olyan fejlesztésekre fordítani, melyek a veszteséges tevékenység meghosszabbítását, további *kényszertámogatások elszívását* célozzák (hajózás egyes területei); vagy nem indokolt a struktúraváltás elodázását egyszerűen *a monopolpo-zíció átmeneti meghosszabbítására* használni.

Nagyon fontos, hogy a kétféle célt világosan megkülönböztessük: mikor hasz-nálja valaki az átállás problémáit érvként a változás szükségessége tagadásának bi-zonygatására és a múlt igazolására, illetve mikor van szó az árnyaltabb megközelí-téssel a változást segítségéről, az egyoldalú vagy rövidlátó EU-propaganda vadhajtá-sainak korrigálásáról. A kétféle lassítási igény között alapvető a különbség a célok-ban: az első esetben visszarendezési kísérletről van szó, *a belső strukturális változás akadályozásáról*, a második esetben viszont éppen a *strukturális változás végrehaj-tásáról*, az ehhez szükséges idő biztosításáról.

MIÉRT ÉS MILYEN ÉRDEKE FŰZŐDIK AZ EU-NAK A MAGYAR TAGSÁGHOZ

Az Európai Unión belül is meg kell különböztetni a rövid távú piaci érdekeket és a tartós stratégiai érdekeket.

Rövid távon az elsődleges érdek az európai piac kibővítése a kelet-európai fogyasztókkal. Ez jelentkezik a fogyasztási cikkek előállító termelőknél is, számukra a *kelet-nyugati infrastruktúra hálózatok* lehetővé teszik az új piacok elérését, érdekelték továbbá abban, hogy a piacok közelében *árukezelő központok* (logisztikai központok) létesüljenek, ahonnan gyorsan és rugalmasan tudják az áruikat teríteni. Hosszabb távon azonban ki fog derülni, hogy még ez a piaci várakozás is csak akkor teljesül, ha a kelet-európai országok gazdasága fejlődik, *a fizetőképes kereslet bővül*, azaz a termelői és a fogyasztói érdekek egy része hosszabb távon közelít egymáshoz.

Jelentkezik egy még közvetlenebb érdek az építőipari és berendezésgyártó cégek részéről, akik kifejezetten az *infrastruktúra létesítményeinek a kiépítésében* érdekeltek, függetlenül azok későbbi működésétől. Ezeknek a cégeknek, különösen olyan esetben, amikor Európa fejlettebb felén már csökkenőben van a piaci lehetőségük, létérdekük, hogy minél több *megrendeléshez* jussanak. és elsősorban a nagyszabású, állami garanciákkal körülbástyázható beruházásokat szorgalmazzák (erőmű, metro, autópálya, logisztikai központ). Érdekeiket sok esetben saját kormányzatuk is képviseli, és ebben az esetben a kifejtett nyomás Kelet-Európában nehezen különböztethető meg az EU elvárásoktól. (Transzeurópai hálózatok kiterjesztése)

Ezekben az esetekben az Európai Unió eredeti céljait, azaz a világ harmadik globális pólussá való felfejlődését a Kelet-Európai háttér *külső* pufferként, marginálisan bevonható munkaerő-, nyersanyag- és energiaforrásként segíti elő, ahonnan kedvezőtlen konjunktúra idején vissza lehet vonulni - hasonlóan a gazdaság másik két centrumának közelében kialakult félperifériákhoz.

Hosszú távon azonban még egy ilyen munkamegosztás is csak stratégiai együttműködés keretében tartható fent stabilan, tehát a harmadik világgazdasági pólus szerep betöltésének célkitűzése az Európai Uniót abban teszi érdekeltté, hogy a tőle tengerrel vagy távolsággal nem elválasztott félperiféria-régióban politikai és gazdasági stabilitás alakuljon ki. Csak ebben az esetben tudják a legfejlettebb országok kínos, de bizalmi kötelezettségeiket (kemény határvédelem, fokozatosan szűrt többlépcsős menekültpolitika) legalább részben erre a térségre áthárítani.

A hálózatok és a kapcsolatok vonatkozásában ebből az következik, hogy *amíg fejlettségben jelentős fokozatok vannak az egyes régiók között, addig a térbeli közelség szorgalmazása sem lehet valódi érdek*: éppen a távolság fenntartásával csökkenthető ugyanis le az, hogy a fejlett és fejletlen térségeknek éles kontrasztjai alakuljanak ki, amelyek erős migrációs, bűnözési és kulturális kihívásokat és feszültségeket eredményeznek. Európa fejlett magjának tehát az az érdeke, hogy közvetlen szom-

szédságában egy önmagához képest határozottan (érezhetően) fejlődő, életképes méretű és stabil övezet alakuljon ki, és ennek az övezetnek a külső oldala szintén egy hasonló fejlődési folyamatnak legyen a részese. Ezt a fejlődési pályát a hálózatok szempontjából a belső és az övezeten belüli kohéziót erősítő kapcsolatok fejlődése biztosítja és ennek kiépülési ütemét nem előzhetik meg az félperifériát keresztbe szelő EU-központú sugaras magisztrálék.

Ha az EU számára rövid távon nem ez a térbeli fokozatosság, hanem a szomszédos térség átugrása és a távolabbi nagy piacok minél gyorsabb elérése tűnik létkérdésnek és ennek megfelelően építi ki a transzeurópai infrastruktúrát, cserében azt várhatja, ami ebből logikusan következik: a megnyitott csatornákon az ellenkező irányban is szüretlenül áramló migrációt és kultúrát, és a közvetlen határvidékének a kelet normái szerint történő átértékelődését, elvadását.

MELYEK A TAGSÁGHOZ VEZETŐ ÚT, MAJD A TAGSÁG LEGFONTOSABB ELŐNYEI ÉS KÖLTSÉGEI MAGYARORSZÁG SZÁMÁRA, ÉS EHHEZ MILYEN EGYÜTTMŰKÖDÉST VÁRUNK AZ EU-TÓL

Az eddigiekből következik, hogy Magyarország számára egy stabil és stratégiailag megalapozott fejlődés a fontos, ahol nem érvényesülhet *kizárólagosan* az a rövidtávú szempont, hogy az Európai Uniónak milyenek a *pillanatnyi* piaci érdekei, milyen termelési berendezésektől és ágazatoktól akar megszabadulni. (Másképp éppen a fokozatosság nem teszi elkerülhetővé, hogy *bizonyos* ilyen szerepet az ország betöltsön és tovább is közvetítsen.) Ha ez a fejlődési folyamat olyan mederben tud maradni, amelynek során az ország területének jelentős része és a társadalmi rétegek széles köre számára kézzelfogható javulási folyamat érzékelhető, és ez a "belső" szempont tartósan a változások mércéje tud maradni, akkor nem kell attól tartani, hogy a csatlakozási folyamat előrehaladás helyett a perifériára sodródás feltételeit építi ki.

Hálózati kapcsolatok szempontjából *az országon belül* az alaphálózatok jó minősége és a helyi, regionális kapcsolatok javulása jelenti ennek a szerves belső fejlődésnek a zálogát. Az egyközpontú, Budapest-centrikus főhálózatok szerkezetének oldódása, a központi szerepkör megosztása biztosíthatja azt, hogy az országon belül is érvényre jusson az ország egésze számára is elengedhetetlennek tartott elv: *a helyi infrastruktúra az, amiben minden térség érdekelt, enélkül a térséget érintő magisztrális kapcsolatok előnyeiből sem lehet részesülni.*

A régió stabilitásának hasonlóan fontos alapját kell, hogy képezze a régió belüli országok együttműködése. Ez egyaránt vonatkozik a határmenti térségek együttműködésére, és a "fővárosok" közötti együttműködésre. Nem engedhető meg, hogy az infrastruktúra hálózatok kiépítésében a csatlakozási tárgyalások adott évi rangsora befolyásolja az elhatározásokat, hogy például a kiépülő lengyel vagy cseh összeköt-

tetéseink pillanatnyi politikai itéletek vagy határellenőrzési pressziók miatt elkerülni próbálják Szlovákiát. Mint arra korábban kitértünk, az infrastruktúra csatornái évszázados léptékben megmaradnak és memóriaként emlékeztetnek a kiépítés idejének megfontolásaira. Olyan hálózatokat kell a régión belül kiépítenünk, amelyeket a politikai határok fontosságának csökkenésekor is szígyenkezés és nevettségesség nélkül vállalhatunk.

Határozottan állást foglaltunk amellett, hogy az ország szempontjából a Magyarországon és a régión belüli hálózatok kiépülése a legfontosabb. Ettől még az Európai Unió, és az azon belül működő különböző termelők számára (mint láttuk, főleg rövid távon) fontos maradhat a térségen és az országon történő átszáguldást lehetővé tevő transzeurópai hálózatok ügye. nekünk nem kell elzárkóznunk ennek elismerésétől, de azt világosan kell látni, hogy itt nem a mi, hanem az EU-beli termelő prioritásáról van szó. Ami nekik fontos, ők építsék (fizessék) meg: ez kell legyen a kiindulás, legalább is addig, amíg a *régión belüli* hálózatok, kapcsolatok és gazdasági fejlődés el nem jut addig, hogy a belső óhaj mellé *érdek és fizetőképesség* is párosuljon a transzeurópai hálózatok kiépítésében.

A hálózatok vonatkozásában, éppen, mert hosszú távú érdekekről van szó, nincs igazán különbség a tárgyalások alatt érvényesülő, illetve a tagság idején érvényes magyar szempontok között. Arra vonatkozóan azonban, hogy a (nélkülünk értelmezett) EU szempontjából megfogalmazódó prioritások magyar adófizetői pénzekre épüljenek meg, mindenképpen erősebb a nyomás a tárgyalási szakaszban, mint csatlakozás után. Egyébként a tárgyalási szakaszban egy általános aszimmetria érvényesül a két tárgyaló oldal között: az EU általában intézkedéseket és tetteket vár el bizonyíték-képpen és ígéreteket ad cserébe. Ennek az egyoldalúságnak a fennmaradása az EU-t érdekeltté teheti a tárgyalások elhúzásában: addig biztosabban vagyunk a pórázon, mint a csatlakozás után. Ennek csak azzal lehet elejét venni, ha *nem* próbálunk eminensként viselkedni, hanem a saját érdekeinket mérlegelve tárgyalunk.

AZ EGYES EU-TAGÁLLAMOK ÉRDEKELTSÉGE VAGY ELLENÉRDEKELTSÉGE, AZ UTÓBBI GYENGÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ MAGYAR ÉRVEK

Az **EU legfejlettebb országai** saját érdekeiket igen jól érvényre tudják juttatni az EU hivatalos álláspontjának kialakításakor, így az infrastruktúra hálózatok kérdésében kevésbé kell velük, mint elkülönült tényezőkkel számolni. A regionális infrastruktúra kiépítésének *számunkra való* fontossága miatt Magyarországnak célszerű megragadnia minden alkalmat, hogy csatlakozzon azokhoz a felvetésekhez, amelyek a szomszédos országok bevonását, előbbre sorolását szorgalmazzák. (pl. Románia felzárkóztatása Franciaország részéről). Ennek a szempontnak a következetes képviselésével egyébként kikapcsolhatunk egy fontos és helyenként magát ellenérdekeltnek érző csoportot, nevezetesen a *tárgyalási folyamatban mögénk sorolt országok* csoportját.

A fejlettségi szintünkből és az EU forrásallokáló szerepéből adódóan mindenképpen felmerül az a kérdés, hogy az **EU déli**, kevésbé fejlett országainak versenytársaként jelenünk meg a forrásokon való osztozáskor. Az infrastruktúra hálózatok kérdését ez annyiban érinti, hogy a fentebb kifejtett, és a belső kapcsolatokra, belső szerkezeti korrekciókra súlyt helyező infrastruktúrafejlesztési stratégia (a hozzá kapcsolódó gazdasági felzárkóztatással együtt) nagyobb mértékben a térségfejlesztési alapokra támaszkodna, mint a transzeurópai hálózatok kiépítését előtérbe helyező elképzelés.

Egyébként a forrás-osztozkodási vitákat azzal lehet tompítani, ha a tárgyalási folyamat során nagyobb figyelmet fordítunk a hazai struktúrafejlesztés tartalmi követelményeire és kisebbet a támogatásokkal való kalkulálásra. Ezzel egyébként minden bizonnyal jelentős csalódásoktól is megkímélhetjük magunkat.

Az ellenérdekelték között külön megjelent az utóbbi időben Ausztria. Általános gazdasági összefüggésekben Ausztria érdekei nem sokban különböznek az ellenérdekeltiséget nem mutató Németországtól, az egyetlen jelentős különbség Magyarország vonatkozásában, hogy Ausztriával közvetlen határunk van. A munkaerőnyomástól való félelemmel itt nem foglalkozunk, az infrastruktúrális szempontokat inkább érinti az egy pillanatra visszanyert, majd újra elveszni látszó "szélső bástya" szerep. Bár ez látszólag legalább annyi hátránnyal jár, mint előnnyel, Ausztria mégis érdekeltnek látszik abban, hogy a széttagolt, egymás iránt bizalmatlan keleti országok Bécsen keresztül intézett kereskedelmi és bankügyei így maradjanak, azaz Bécs mintegy régió kívüli kelet-európai regionális központként funkcionáljon. Itt valódi ellenérdekről van szó: Kelet-Európának meg kellene teremteni a maga belső regionális központjait és belső regionális kapcsolatait a csatlakozástól függetlenül is. Ha ebben az irányban sikerülne előrelépni, (és ez összefügg a térség belső, országközi infrastruktúrájának megerősítésével is, amiből *Szlovákia nem hagyható ki*) az nem csak Ausztria formális ellenérdekeltiségét csökkentené, de az egész térséget felértékelné.

HIVATKOZÁS (egyres felvetések részletesebb kifejtése)

A HÁLÓZATI INFRASTRUKTÚRA KÜLÖNBÖZŐ ÁGAZATAINAK SÚLYPONTI ÉS STRATÉGIAI KÉRDÉSEI MAGYARORSZÁGON, AZ EU-CSATLAKOZÁS TÜKRÉBEN. F.T. összefoglalója az Integrációs Stratégiai Munkacsoport (ISM) Infrastruktúra csoportjában (Témafelelős dr. Ehrlich Éva) készült szakanyagokhoz. Munkaanyag. 1997 augusztus 20. pp 37 (+15 táblázatok)

Budapest, 1998 április 30