



A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének gazdaságélénkítő hatása

Tanulmány

Budapest 2003. január

KÁLNOKI
MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGI TANÁCSADÓ KFT.

1133 BUDAPEST, KÁRPÁT U. 56. TELEFON, FAX: (36-1) 320-6793

Megrendelő:

Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság
1024 Budapest, Fényes Elek u. 7-13.

Nyilvántartási szám a Megrendelőnél:

347233-22/2002.

Témafelelősök a Megrendelőnél:

Molnár László Aurél szakmai konzulens
Magyar Gábor témafelelős

Vállalkozó:

Kálnoki Műszaki és Gazdálkodási Tanácsadó Kft.
1133 Budapest, Kárpát u. 56.

Témafelelős a Vállalkozónál:

Kálnoki Kis Sándor

Közreműködő:

Barkóczy Zsolt
VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht.
1016 Budapest, Gellérthegy u. 30-32.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés – hipotézis	4. oldal
2. A feladat leírása	5. oldal
3. A feldolgozott adatbázis	6. oldal
3. 1. A kistérségek kiválasztása	
3. 2. Az adatok kiválasztása	
4. A feldolgozott adatok általános értékelése	7. oldal
5. A kistérségi átlagok értékelése	10. oldal
5. 1. Személyi jövedelemadó	
5. 2. Nyereségadó	
5. 3. Exportárbevétel	
5. 4. Regisztrált munkanélküliek száma	
5. 5. 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma	
5. 6. 50 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma	
5. 7. 300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma	
5. 8. Külföldi tulajdoni hányad	
6. A közvetlenül érintett kistérségek elemzése	13. oldal
7. A változások összevont elemzése	15. oldal
8. A vizsgálatok összefoglaló értékelése	16. oldal
9. Javaslatok	17. oldal

Mellékletek

Függelék. (Önálló kötetben)

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének gazdaságélénkítő hatása

1. Bevezetés – hipotézis

A magyar gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének kulcskérdése a szükséges források megteremtése. Ennek során meghatározó az európai forrásokhoz – kohéziós és strukturális alapokhoz, illetve az európai bankok kedvezményes kamatozású és futamidejű hiteleihez - való hozzájutás lehetősége. Az európai források megszerzésének ugyanakkor meghatározó feltétele, az elfogadott számításokkal bizonyítottan hatékony projektek előkészítése.

Jelenleg is folyik olyan tervezési előírások, útmutatók kimunkálása, melyek a közúthálózati fejlesztések költség-haszon vizsgálatának módszertanát fogalmazzák meg. Ezek a módszertanok a költségmegtakarítást elsősorban a közlekedési üzemköltség, az időköltség és a baleseti veszteség értékének csökkenésével számolják. Ezeket a számítási módokat az európai források odaítélése során is alkalmazzák.

Szembe kell nézni azzal a ténnyel, hogy fejlesztésre váró magyar gyorsforgalmi úthálózatnak csak néhány eleme – M0, M6 Budapest és Ercsi, esetleg Dunaújváros között – felel meg az így számított hatékonysági feltételeknek. Általában ezek a beruházások megelőlegező, terület- és gazdaságfejlesztést indukáló szereppel jönnek számításba még az EU korridorok esetében is.

Természetesnek tekinthető, hogy a fejlett európai országokban egy új gyorsforgalmi út megjelenése nem eredményez a területen alapvetően új gazdasági szerkezetet, a már meglévő igény kielégítésére épül. Ezért természetes elvárás, hogy a hatékonysága magán az úton, az előbb említett, közvetlen hatások formájában előzetesen bizonyítható, majd mérhető legyen.

Jelen tanulmány kiinduló gondolata, az a közhelynek számító tény, hogy Európa elmaradottabb, a csatlakozásra váró országaiban a gyorsforgalmi út – elsősorban az autópálya – megjelenése látható élénkülést eredményez az érintett térségek gazdasági életében, és ez a hatás nemzetgazdasági szinten mérve is többszöröse az úton közvetlenül mérhető megtakarításnak. Így van ez Magyarországon is azzal a – feltételezhetően más csatlakozó országokban is hasonló - helyzettel kiegészítve, hogy az országon belüli jelentős területi különbségek (kelet – nyugat, észak – dél) tovább fokozzák ezt a hatást. Leegyszerűsítve, az „elérhetőség” meghatározó a működő tőke befektetési kritériumai között. Már pedig tudomásul kell venni, hogy ezt ma ezekben az országokban az autópálya jelképezi.

A gazdaságélénkítő hatás mérésére különböző - elsősorban a GDP növekedéssel összefüggő – mutatószámok és azok prognózisán alapuló módszertan alkalmazását javasolják a kutatók. Ennek nehézsége, hogy a GDP elemzése alapvetően makrogazdasági szemléletben történik. Már megyei lebontása is nem mérésekre, hanem számítási módszertanra épül. Az úthálózat területi hatása viszont igényli a legalább kistérségi (lásd statisztikai kistérségek) elemzést. Ezért a konkrét érintett térségekre kiható gazdasági hatás nem, vagy igen sok vitára okot adó módon számszerűsíthető.

Jelen tanulmány célja az elmúlt tíz év tényszerű történéseit elemezve annak bizonyítása, hogy

- az elmúlt tíz évre, a kistérségekre idősorosan rendelkezésre álló elemi statisztikai mutatók változása és az autópályák időbeli megjelenése között szignifikáns összefüggés mutatható ki;
- az összefüggés elemi úton számszerűsíthető.

Ennek sikere esetén a számszerűsített összefüggést közgazdasági módszerekkel értelmezni szükséges annak bizonyítására, hogy a gazdasági hatás valóban többszöröse az úton közvetlenül mérhető hatásnak. Ennek eredményeire alapozva ki kell dolgozni egy olyan modellezést, ami beépíthető a készülő költség-haszon vizsgálati módszertanba. Az eredményes alkalmazás érdekében kezdeményezni kell ennek a szemléletmódnak az elfogadtatását a brüsszeli apparátussal.

2. A feladat leírása

A tanulmány keretében az M3 és az M5 autópályák 2001.-ig átadott szakaszait, és az általuk érintett kistérségek statisztikai adatainak utolsó tíz évben történt változását vizsgáltuk.

Az autópályák forgalomba helyezése a vizsgált időszakban az alábbiak szerint alakult:

- M3 autópálya
 - 1991. Budapest – Gyöngyös teljes autópálya (utolsó forgalomba helyezés 1983. Hatvan – Gyöngyös)
 - 1998. Gyöngyös – Füzesabony teljes autópálya forgalomba helyezése
- M5 autópálya
 - 1991. Budapest – Újhartyány teljes autópálya
Újhartyány – Kecskemét Észak bal pálya
 - 1996. Újhartyány – Kecskemét jobb pálya (teljes autópálya)
 - 1997. Kecskemét Észak – Kecskemét Dél teljes autópálya
 - 1998. Kecskemét Dél – Kiskunfélegyháza teljes autópálya

A forgalomba helyezési időpontok az egyes autópályák által érintett kistérségek gazdasági mutatóiban bekövetkezett változásokkal való összevetésben kapnak szerepet. Feltételezhető, hogy az építésre vonatkozó döntés, illetve az építés tényleges megkezdése már kedvezően hat a befektetések megkezdésére.

Az érintett kistérségek kiválasztásának, csoportosításának szempontjai a következők voltak:

- „közvetlenül érintett kistérségek”, amelyeknek területét az autópálya közvetlenül átmetszi, beleértve a várható folytatásába eső első kistérséget is;
- „közvetetten érintett kistérségek”, amelyeknek területe az autópálya menti 20 km-es sávot részben, vagy egészben érinti, azaz 20 perces megközelítésen belül van;
- „összehasonlításul szolgáló kistérségek”, amelyek a közvetlenül érintett kistérségekhez hasonló földrajzi, gazdasági adottságaik vannak, de az autópályák vonzáskörzetén kívül esnek.

A vizsgálat tárgyává tett statisztikai adatsorok kiválasztásának egyetlen meghatározója volt, hogy a vizsgált 1991. – 2001. közötti tízéves időtartamra újabb feldolgozás nélkül a VÁTI kezelésében lévő Területi Információs Rendszer – TEIR állományában rendelkezésre álljon. A jelenlegi vizsgálatok eredményének függvényében a későbbiek során a megalapozás kiterjeszhető a feldolgozással elérhető további adatokra is.

A kiválasztott adatbázis elemzése során meghatározandók és értelmezendők azok a mutatók, melyek időbeni változása összefüggést mutatnak az érintett autópálya kiépítésével, annak ütemével a szerint, hogy alátámasztják a kiinduló hipotézist, vagy annak ellent mondanak, továbbá azok a mutatók, melyek nem mutatnak összefüggést az autópálya fejlesztéssel. Az összefüggést jelző mutatókat elemeztük a kistérségek három típusa szerinti átlagok formájában, valamint a közvetlenül érintett kistérségek mindegyikénél egyenként is.

A változások összevont elemzésére a két autópálya esetében külön-külön került sor, a végkövetkeztetések levonása érdekében.

3. A feldolgozott adatbázis

A teljes feldolgozott adatbázist táblázatos és grafikonon történt ábrázolás formájában a Függelék tartalmazza. Táblázatos formában egyaránt tartalmazza a tényleges adatokat az adatra jellemző mértékegységben, valamint a %-os növekedést, egységesen az 1992. évi adatot tekintve 100 %-nak.

A grafikonos ábrázolás során – a kistérségek eltérő súlya miatt – a %-os növekedés került feldolgozásra. Így az elemzések alapját ebben a munkaszakaszban a változás dinamikája jelentette. A további munka során – ha az szükségessé válik – a közgazdasági elemzés már a volumenekkel kell számoljon.

3. 1. A kistérségek kiválasztása.

Az előbbieken felvázolt elvek alapján a vizsgálatba 40 kistérség került bevonásra.

Közvetlenül érintett	Közvetetten érintett	Összehasonlításként szolgáló
Kistérségek 7 + 4 = 11	kistérségek 4 + 8 = 12	kistérségek 9 + 8 = 17
M3 autópálya		
Gödöllői Aszódi Hatvani Gyöngyösi Füzesabonyi Hevesi Mezőkövesdi	Pásztói Nagykátai Jászberényi Egri	Szolnoki Karcagi Balassagyarmati Hajdúböszörményi Bátonyterenyei Salgótarjáni Nyíregyházi Miskolci Szerencsi

M5 autópálya

Dabasi
Kecskeméti
Kiskunfélegyházi
Kisteleki

Monori
Kunszentmiklósi
Ceglédi
Kiskőrösi
Kunszentmártoni
Csongrádi
Kiskunmajsai
Szentesi

Bajai
Kiskunhalasi
Hódmezővásárhelyi
Makói
Szarvasi
Orosházi
Szegedi
Kalocsai

3. 2. Az adatok kiválasztása

A TEIR adatbázisában fellelhető adatsorok az alábbi elemzést tették lehetővé.

Kistérségi adatsorok (1992-2001)

- A lakosságra vonatkozó adatok
 - Állandó adózók arány az állandó lakónépességen belül
 - Egy adózóra jutó jövedelem
 - Személyi jövedelemadó
- A gazdaságra vonatkozó adatok
 - Nyereségadó
 - Exportárbevétel
 - Regisztrált munkanélküliek száma
 - 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma
 - Vándorlási különbözet
 - Gazdasági vállalkozások száma létszám-kategória szerint
 - Alkalmazásban álló szellemi foglalkozású
 - Külföldi érdekeltségű vállalatok külföldi tulajdonhányada

Megyei adatsor (1994-2000)

- GDP alakulása

Sajnálatos, hogy a külföldi érdekeltségű vállalatok jegyzett tőkéje csak megyei bontásban áll rendelkezésre. Így ez az elemzésbe nem volt bevonható. Hasonlóan csak tájékoztató jelleggel tartalmazza az elemzés a GDP megyei adatait, ami az országos adatokból számítva került levezetésre. Célszerű lenne a vizsgálatok továbbfolytatása esetén ezeket az adatsorokat feldolgoztatni a Statisztikai Hivatallal, vagy a VÁTI – val, a közgazdasági vizsgálat teljesebbé tétele érdekében.

4. A feldolgozott adatok általános értékelése.

Általános megjegyzésként rögzíthető, hogy a forintban kifejezett mutatószámok esetén az inflációs hatással a munka jelenlegi szakaszában nem szükséges számolni, mivel viszonyításról, a relatív eltérések vizsgálatáról van szó. Természetesen amennyiben közgazdasági elemzésre kerül sor, ott ezt a tényezőt kezelni szükséges.

Állandó adózók aránya a lakónépességen belül. (Függelék 3 – 9 oldal)

A mutatószám vizsgálata sem az M3 sem az M5 autópálya esetében – összevetve a megyei adatsorral is (F. 9. oldal) - nem mutat karakteres eltéréseket a három

kistérségi kategória között. Egy-egy kategórián belül is meglehetősen nagy szórást mutat. Az új autópálya szakaszok átadása (M3 - 1998; M5 – 1997/1998) sem jelenik meg, mint az idősort befolyásoló tényező. Ennek a mutatónak a változását sokkal inkább az országos tendenciák, mint sem helyi tényezők látszanak befolyásolni. Mindezek alapján a mutató további elemzését mellőzi a tanulmány

Egy adózóra jutó jövedelem (Függelék 10 – 17 oldal)

Mind az M3, mind az M5 autópálya esetében hasonló egységes képet mutatnak az idősorok. Lényeges eltérés az egyes kistérségek között nem mutatkozik. A 10 éves növekedés 350 – 400 % között mozog. Az M3 autópályához kapcsolódó közvetlenül érintett kistérségek növekedési üteme enyhén magasabb (400 % feletti), mint a másik két csoporté. Az M5 esetében ez a tendencia kevésbé mutatható ki.

Az idősorban bekövetkezett növekedési ütemváltás, törés 1996 és 2000 években jelenik meg, azonosan mindkét autópályához kapcsolódó, mindhárom kistérségi kategória esetében, a megyei adatokkal is összhangban.

Tekintettel arra, hogy az ezzel a mutatóval lényegében hasonló személyi jövedelemadó is elemzésre kerül – ami mint költségvetési bevételi forrás közgazdaságilag is elemezhető – a mutató további elemzésével a vizsgálat nem foglalkozik.

Személyi jövedelemadó (Függelék 17 – 23 oldal)

Az egy adózóra jutó jövedelem mutatójához hasonlóan a növekedési tendencia, az egyes kistérségi csoportokon belül, mindkét autópálya esetében egységes tendenciát mutat. A közvetlenül érintett kistérségek esetében elsősorban az M3 autópálya mentén jelenik meg a magasabb növekedési ütem, ami a gödöllői kistérség kiugró mutatója mellett a 500 – 600 %-os sávban helyezkedik el. Az összehasonlításul szolgáló kistérségek esetében 400 – 450 % közötti sáv a jellemző. Az M5 kevésbé karakteresen, de hasonló tendenciát mutat.

Az új szakaszok átadásához kapcsolható növekedési ütemtörés kevésbé mutatható ki. Az M5 esetében érezhető tendencia váltás 1997 és 1999 évekhez kapcsolhatóan a közvetlenül és közvetetten érintett kistérségek esetében, szemben az összehasonlításul szolgáló csoporttal és a megyei adatokkal.

Nyereségadó (Függelék 24 – 30 oldal)

A nyereségadó mutatójának növekedési üteme jelentős szórást mutat mindhárom településcsoport kategóriában, mindkét autópálya esetében. Az M3 autópályával érintett kistérségek elemezve megállapítható, hogy a közvetlenül érintettek esetében a növekedési tendencia (többségében 800 – 2500 % között) jelentősen meghaladja mind a közvetetten, mind az összehasonlításul szolgáló csoport ütemét (200 – 800 % között). A két utóbbi között jelentős eltérés nem mutatkozik. Az M5 autópálya által érintett területen az összehasonlítás hasonló eredményre vezet azzal a különbséggel, hogy az eltérések kisebbek.

A kiépítés előrehaladásával összefüggésben, az M3 autópálya esetében érzékelhető növekedési ütemváltást jelentett több kistérség esetében a 2000. évi átadás, illetve az építés tényleges folyamata. Kevésbé karakteresen, de hasonló eredmény

figyelhető meg az M5 autópálya a Budapesttől távolabb eső érintett területein, beleértve a közvetetten érintetteket is.

Exportárbevétel (Függelék 31 – 37 oldal)

Az Exportárbevétel adatait vizsgálva – nem véve figyelembe a Nagykátai és Kiskunmajsai kistérségek egy – egy nagy betelepülés okozta kiugró % -os mutatóját – a tendenciák a nyereségadóhoz hasonlóan írhatók le. Míg a közvetlenül érintettek esetében az 1000 % feletti értékek jellemzőek elérve a 3000 % -ot is, addig az összehasonlításhoz szolgáló kistérségek növekedési üteme jellemzően 600 – 800 % között mozog. Egy – egy elemet leszámítva hasonló képet mutat az M5 autópályával érintett terület is, ebben az esetben a nagyságrendeket illetően is.

A Gyöngyös – Füzesabony közötti szakasz építésének hatása érzékelhető az M3 mentén, Budapesttől távolabb eső területek vonatkozásában. Ez a tendencia megmutatkozik az érintett, illetve az autópálya tervezett továbbépítése irányába eső megyei átlagok esetében is.

Regisztrált munkanélküliek száma (Függelék 38 – 44 oldal)

Ennek a mutatóknak az esetében a csökkenés tendenciája képezi a vizsgálat tárgyát. Mindkét autópályát kísérő kistérségek esetében egyértelműen megállapítható, hogy az összehasonlításhoz szolgáló kistérségekhez, illetve a megyei átlagokhoz képest is a csökkenés üteme erőteljesebb a közvetlenül érintett kistérségek esetében. Különösen szignifikáns ez a jelenség az M5 autópálya esetében, ahol 40 % és az alá mérséklődött értékek állnak szembe a 40 – 60 % közötti értékekkel.

Az építés előrehaladásával összefüggésben megállapítható, hogy a megyei átlagokban is jelentkező 1994 – 1995 közötti lépcső mellett az M5 új szakaszai mentén egy újabb lépcső kialakulása érzékelhető. Az M3 mentén a 2000. évi átadást követően ez a hatás 2001. év adataiban megjelenni látszik, de csak a további évek adataiból lehetne érdemi következtetést levonni.

180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma (Függelék 45 – 51 oldal)

A tendencia és az értékelhetőség megegyezik az előzőekben leírtakkal. Megállapítható viszont, hogy a különbségek ebben az esetben kisebbek. Ugyanakkor a megyei átlagok alapján látható, hogy mind a csökkenés jelentős ütemében, mind annak időbeli lefolyásában – feltehetően a regisztráció feltételrendszerével is összefüggésben – általános tendenciáról van szó.

Vándorlási különbözet (Függelék 52 – 58 oldal)

Az adatok szóródása alapján nem állapítható meg összefüggés a kistérségek autópálya menti elhelyezkedése, illetve az új szakaszok megjelenése között. A mutató további elemzése nem indokolt.

50 főnél többet foglalkoztató vállalkozások száma (Függelék 59 – 65 oldal)

A mutató időbeli alakulására jellemző az 1992 – 1998 közötti stagnálás, kismértékű csökkenés, majd ezt követően egy dinamikus növekedés 2000 –ig. A 2001. évi adatok újabb stagnálást jeleznek. Így nem látszik összefüggés az autópálya építésnek előrehaladása és a vállalkozások száma között.

Ugyanakkor megállapítható, hogy az M3 autópálya esetében az 1998 utáni növekedés üteme a közvetlenül érintett kistérségek esetében kismértékben meghaladja a másik két kategóriába tartozóét.

300 főnél többet foglalkoztató gazdasági vállalkozások száma (Függelék 66 – 72 oldal)

A mutató alakulásának időbeli lefolyás a 50 fős kategóriával azonos képet mutat, 1998. évi váltást is beleértve.

A megyei átlagokhoz képest a kistérségek adatai jelentős szóródást mutatnak, így általános következtetés ebben a feldolgozási formában nem vonható le.

Az általános értékelés alapján részletesebb elemzésre az

- személyi jövedelemadó,
- nyereségadó,
- exportárbevétel,
- regisztrált munkanélküliek száma,
- 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma,
- 50 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma,
- 300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma,

adatsorai esetében kerül sor.

5. A kistérségi átlagok értékelése

Az általános értékelés tapasztalatait felhasználva, a vizsgálatba bevont összes kistérségre vonatkozó adatsorokat, a két autópálya esetében külön-külön, a három kistérség típus (közvetlenül érintett, közvetetten érintett, összehasonlítási alapul szolgáló) átlagát használva elemeztük.

Az adatok ennek megfelelő feldolgozását – itt már csak a %-os növekedés szerepeltetésével – táblázat és diagramm formájában az 5. 1. – 5. 8. mellékletek tartalmazzák. Az egyes mutatószámokat az összehasonlíthatóság érdekében a két autópályára vonatkozóan egy oldalon mutatjuk be.

Az elemzés során a 10 év alatt létrejött növekedést, az egyes térségtípusok közötti összegződött eltérést és a növekedés ütemében bekövetkezett töréseket elemezzük az autópálya meglétével, illetve új szakaszok átadásával összefüggésben.

5. 1. Személyi jövedelemadó (5. 1. melléklet)

Mindkét autópálya esetében a közvetlenül és közvetetten érintett kistérségek 10 év alatti növekedési átlaga meghaladja az összehasonlítási alapul szolgáló kistérségek átlagát.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	129,3 %
	közvetett/összehasonlító	114,4 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	105,5 %
	közvetett/összehasonlító	110,8 %

Érdekesség, hogy az M5 autópálya esetében a közvetetten (az autópályától mintegy 20 – 25 perces elérhetőségen belül) elérhető kistérségek növekedési dinamikája magasabb volt, mint közvetlenül érintetteké.

A növekedési ütemben az M5 esetében érdemi változás nem érzékelhető. Az M3 esetében az 1998. évi Gyöngyös – Füzesabony közötti szakasz átadása, valamint a továbbépítés megkezdése érzékelhető.

5. 2. Nyereségadó (5. 2. melléklet)

A nyereségadó mutatójának 10 éves növekedése az előzőnél sokkal jelentősebb különbségeket mutat az összehasonlításul szolgáló kistérségek átlagához képest.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	228,5 %
	Közvetett/összehasonlító	112,4 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	205,6 %
	közvetett/összehasonlító	117,6 %

Amint a számok mutatják a közvetlenül érintett kistérségek esetében a növekedési különbség mindkét autópálya esetén több, mint kétszeres. Ez a tény egyik elemként igazolja az autópálya gazdaságélénkítő hatását.

Az idősor alakulását vizsgálva megállapíthatjuk, hogy érzékelhető törés mutatkozik az M3 és az M5 autópályák esetében egyaránt az új szakaszok építéséhez, belépéséhez kapcsolódva. (Figyelmen kívül hagytuk az M5 esetében a - feltehetően adathibából származó - 2000 évi kiugró értéket.)

5. 3. Exportárbevétel (5. 3. melléklet)

A nyereségadó mutatójához hasonlóan igen jelentős eltérések mutatkoznak a közvetlenül és közvetetten érintett kistérségek javára.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	280,2 %
	Közvetett/összehasonlító	465,4 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	220,3 %
	Közvetett/összehasonlító	272,6 %

Az exportárbevétel a legszignifikánsabban jelzi az autópálya gazdaságélénkítő hatását. Ennek a mutatónak az ilyen mértékű növekedése egyben a gazdaság magas színvonalú, exportképes fejlődését is jelenti.

Az idősor vizsgálata itt jelzi leginkább az autópálya megléte, új szakasz forgalomba helyezésének hatását a gazdaságra. Az M3 esetében az 1998. évi Gyöngyös – Füzesabony szakasz, az M5 esetében az 1997 – 1998. évi Kecskemét Észak –

Kiskunfélegyháza Dél szakaszok forgalomba helyezése jelenti a növekedés felgyorsulásának autópálya összefüggését.

5. 4. Regisztrált munkanélküliek száma (5. 4. melléklet)

A regisztrált munkanélküliek számának csökkenése - ahogy ezt már láttuk az általános értékelésnél – az országos tendenciához képest lényeges eltérést nem mutat. Ugyanakkor az M3 esetében mind a közvetlenül, mind a közvetetten érintett kistérségek csökkenése pozitív irányban jelentős a környezet összehasonlításul szolgáló kistérségeihez képest. Az M5 esetében a Közvetlenül érintett kistérségek esetében van eltérés, míg a közvetetten érintetteknél nincs.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	74,2 %
	Közvetett/összehasonlító	63,1 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	84,0 %
	Közvetett/összehasonlító	99,0 %

A tíz év idősorát elemezve megállapítható, hogy az új szakaszok átadása 1997 – 1998. években éreztették hatásukat. Az M3 esetében csak az országosan is jelentkező tendencia olvasható le a diagramról.

5. 5. 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma

A tendencia hasonló az előzőekben tárgyalt regisztrált munkanélküliek számának alakulásához.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	66,1 %
	közvetett/összehasonlító	42,6 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	79,5 %
	közvetett/összehasonlító	112,9 %

Feltűnő itt is az M3 és az M5 közötti különbség. Külön térségi vizsgálat kellene kiderítse, hogy a közvetetten érintett térség maradt el, vagy az összehasonlításul szolgáló térség mutatója javult-e valamilyen helyi tényező miatt.

Úgy tűnik, hogy az M3 térségi kihatása a közvetlenül nem érintett kistérségekre sokkal erőteljesebb, mint az M5 esetében.

5. 6. 50 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma (5. 6. melléklet)

A fő következtetések hasonlóak lehetnek, mint a munkanélküliek esetében, kiegészítve azzal, hogy e vonatkozásban az M3 kihatása is csökkent a közvetetten érintett kistérségekre, összevetve az összehasonlításul szolgáló adatokra.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	122,5 %
	közvetett/összehasonlító	101,5 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	111,8 %
	közvetett/összehasonlító	93,0 %

A növekedés időbeli lefolyása – az általános értékelés megállapítása szerint is – nem függ össze az autópálya fejlesztéssel, az országos tendenciának megfelelő.

5. 7. 300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma (5. 7. melléklet)

Az M3 autópálya esetében egyértelmű az autópálya jelenlétének és fejlesztésének pozitív hatása a vállalkozások számának 10 éves növekedésére mind a közvetlenül, mind a közvetetten érintett kistérségek vonatkozásában az összehasonlításhoz szolgáló kistérségekhez viszonyítva. Az M5 autópálya esetében a pozitív hatás nem mutatható ki egyértelműen. Kismértékben jelenik meg a közvetetten érintett kistérségeknél.

M3 autópálya	közvetlen/összehasonlító	120,7 %
	Közvetett/összehasonlító	134,0 %
M5 autópálya	közvetlen/összehasonlító	99,8 %
	Közvetett/összehasonlító	107,6 %

Az új pályaszakaszok belépése nem értékelhető, hatása nem mutatható ki.

A kistérségi átlagok értékelése alapján összefoglalásként megállapítható, hogy az M3 autópálya pozitív hatása a közvetlenül és közvetve érintett kistérségek gazdasági növekedésére számszerűsítve jelentősebb, mint az M5 autópálya esetében. A pozitív hatás erőteljesen jelentkezik a munkanélküliségi mutatók és a gazdasági vállalkozásának növekedése esetében is. Ugyanakkor mindkét autópálya esetében kiemelkedő hatást jelez a nyereségadó és az exportárbevétel mutatója. Feltételezhető, hogy mindkét autópálya hatékonysági mutatóját többszörösére javíthatja a gazdaságélénkítő hatás közgazdasági eszközökkel történő számszerűsítése, de az M3 autópálya esetében ez a hatás magasabb szinten lesz kimutatható.

6. A közvetlenül érintett kistérségek elemzése

A közvetlenül érintett kistérségekre vonatkozóan

- a személyi jövedelemadó,
- a nyereségadó,
- az exportárbevétel,
- az egy adózóra jutó jövedelem, továbbá
- a regisztrált munkanélküliek száma és
- a 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma

mutatók alakulását mutatja be az

- M3 autópálya mentén az
 - 6. 1. Aszódi kistérség,
 - 6. 2. Hatvani kistérség,
 - 6. 3. Gyöngyösi kistérség,
 - 6. 4. Füzesabonyi kistérség,
 - 6. 5. Mezőkövesdi kistérség,
- M5 autópálya mentén a
 - 6. 6. Kecskeméti kistérség,
 - 6. 7. Kiskunfélegyházai kistérség és a
 - 7. 8. Kisteleki kistérség

esetében.

A személyi jövedelemadó adatsora mind a nyolc esetben – hasonlóan a tágabb térség megyei átlagaihoz (Függelék 23. oldal) - egyenletes növekedést mutat a tíz éves periódusban. A tíz év alatti növekedés mértéke is – hasonlóan a megyei átlagokhoz - 500 % körül mozog. Kivételt képez a Kiskunfélegyházi és Kisteleki kistérség, ahol ez a szám nem éri el a 470, illetve a 380 % -ot. Ennek magyarázata nem lehet az autópálya későbbi kiépülése, mivel akkor, pl. Füzesabony, vagy Mezőkövesd esetében is hasonló eredmény kellene megjelenjen. Az ok feltehetően a már több vonatkozásban tapasztalt különbség, miszerint az M3 autópálya gazdaságnövelő hatása erősebb az M5 autópályához képest.

A nyereségadó növekedési üteme az előzőnél változatosabb képet mutat. Amíg a tágabb térség megyei átlagai (Függelék 30. oldal) kisebb szórással – az autópályával Gyöngyösig korábban elért Heves megye kiugró értékével – 400 – 600 % közötti, viszonylag egyenletes növekedést mutatnak, addig a közvetlenül érintett kistérségek adatai több esetben eltérnek ettől a tendenciától, illetve mértéktől.

Ilyen az Aszódi és a Hatvani kistérség a 90-es évek második felére eső dinamizmusa, amely – viszonylag alacsony abszolút értékről, de - 1400 %, illetve 2200 %-os növekedést mutat. Itt valószínűleg Budapest közelsége játszott inkább szerepet, hiszen az autópálya 1983 óta működik. Ugyanakkor a Mezőkövesdi és a Kisteleki kistérségek növekedési ütemének felgyorsulása a 90-es évek második felében, összefüggésbe hozható az autópálya építésével.

Az exportárbevétel növekedése az érintett megyei adatok (Függelék 37. oldal) szerint is – az ország gazdasági általános növekedésének megfelelően – a 90-es évek végén dinamikus növekedést mutat. Ennek általában megfelelő az itt vizsgált kistérségek adatsora is. Fel kell tűnjön azonban, az általában jellemző tíz éves 600 – 800 %-os növekedéshez képest az autópályával ebben az időszakban elért Füzesabonyi, Mezőkövesdi, és Kisteleki kistérségek 2000 %-ot meghaladó mutatója.

Az egy adózóra jutó jövedelem adatsora e kistérségek esetében is – valamivel alacsonyabb szinten – követi a személyi jövedelemadónál mutatkozó tendenciákat.

A regisztrált munkanélküliek száma vonatkozásában a megyei átlagok (Függelék 44. oldal) – a közismert problémákkal küzdő Borsod-Abaúj-Zemplén megyét leszámítva – egy 1994. és egy 1998 körüli lépcsővel a 40 – 50 % körüli értékre csökkentek az 1992. évihez viszonyítva. Az itt vizsgált kistérségek hasonló tendenciát mutatnak, kivéve a Budapest közeli Aszódi és Hatvani kistérségeket, ahol a csökkenés 30 % alá került.

A 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma a megyei átlagok (Függelék 51. oldal) időszora jellegében hasonló az előző mutatóhoz, azt meghaladó, 20 % - ra történő csökkenéssel. Itt is kiemelhető az Aszódi és Hatvani kistérségek 10 % alatti értéke. Feltűnik ugyanakkor az új autópálya átadásokkal összefüggésbe hozhatóan a Mezőkövesdi, Kiskunfélegyházi és Kisteleki kistérségek adatának hirtelen lecsökkenés 2000. évben a 10 % közeli értékre.

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a kistérségek egyenkénti vizsgálata is azt mutatja, hogy a nyereségadó, az exportárbevétel és a 180 napon túli regisztrált munkanélküliek számában mutatható ki szignifikánsan az autópálya hatása.

7. A változások összevont elemzése.

A vizsgálatok eredményit táblázatba foglaltuk össze külön-külön a két autópálya vonatkozásában.

M3 autópálya

	Közvetlen növ %	Közvetett növ %	Összehas. növ %	A közvetlen növ %-a az összehason %-ában #	A közvetett növ. %-a az összehason %-ában ##
Személyi jövedelemadó	569,5	504,2	440,6	129,3	114,4
Nyerésadó	1235,5	607,7	540,8	228,5	112,4
Exportárbevétel	1893,5	3144,4	675,7	280,2	465,4
Regisztrált munkanélküliek száma	41,5	35,3	55,9	74,2	63,1
180 napon túli regisztrált munkanélk. száma	15,2	9,8	23	66,1	42,6
>50 főnél többet fogl. gazd. vállalkozás	268,3	222,3	219,1	122,5	101,5
>300 főnél többet fogl. gazd. vállalkozás	149	165,3	123,4	120,7	134,0

M5 autópálya

	Közvetlen növ %	Közvetett növ %	Összehas. növ %	A közvetlen növ %-a az összehason %-ában #	A közvetett növ. %-a az összehason %-ában ##
Személyi jövedelemadó	471,3	495,3	446,9	105,5	110,8
Nyerésadó	1134,9	649,3	552,1	205,6	117,6
Exportárbevétel	1727,1	2137,7	784,1	220,3	272,6
Regisztrált munkanélküliek száma	35,1	41,4	41,8	84,0	99,0
180 napon túli regisztrált munkanélk. száma	10,5	14,9	13,2	79,5	112,9
>50 főnél többet fogl. gazd. vállalkozás	232,8	193,6	208,2	111,8	93,0
>300 főnél többet fogl. gazd. vállalkozás	100,6	108,5	100,8	99,8	107,6

Közvetlen = a közvetlenül érintett kistérségek növekedési átlaga %

Közvetett = a közvetetten érintett kistérségek növekedési átlaga %

Összehas. = az összehasonlításul szolgáló kistérségek növekedési átlaga %

= A közvetlenül érintett kistérségek növekedése az összehasonlításul szolgáló kistérségek növekedésének %-ában

= A közvetetten érintett kistérségek növekedése az összehasonlításul szolgáló kistérségek növekedésének %-ában

Az összefoglaló táblázat adatai meggyőzően mutatják, hogy a gazdaság intenzitását megfelelően jellemző nyereségadó 10 éves növekedése a közvetlenül érintett kistérségekben mindkét autópálya esetén közel azonosan több mint kétszeresen meghaladta az összehasonlításul szolgáló kistérségek hasonló adatát. A közvetetten érintett kistérségekben ez az adat alig több mint 10 %.

A gazdasági intenzitás mellett a versenyképességet is reprezentáló exportárbevétel 10 éves növekedése ugyancsak mindkét autópálya esetében a közvetlenül érintett kistérségekben az előzőnél fokozottabban haladja meg a kétszeres értéket. Feltűnő, hogy a közvetetten érintett kistérségekben ez az érték még magasabb.

Hasonlóan jelentős pozitív eltérést mutat az érintett kistérségek esetében, mindkét autópálya mentén, a regisztrált munkanélküliek, de különösen a 180 napon túli regisztrált munkanélküliek számának csökkenése.

A személyi jövedelemadó mutatója az előzőeknél lényegesen alacsonyabb szinten, de pozitív eltérést mutat.

A gazdasági vállalkozások számának alakulását az M3 esetében egyértelműen elősegíteni látszik az autópálya jelenléte, míg az m5 autópálya esetében ez nem mutatható ki egyértelműen.

Mindenképpen kiemelendő az a körülmény, hogy az M3 autópálya hatása a növekedési mutatókban sokkal erőteljesebben jelenik meg, mint az M5 autópálya esetében. Ennek a körülménynek a vizsgálata külön elemzést igényelhet, hogy ez mennyire függ össze az adott térség településstruktúrájával, a jelen lévő munkaerő ipari termelési alkalmazkodóképességének, képzettségének, azaz alkalmasságának adottságaival, vagy más, a befektetői szándékot befolyásoló tényezővel.

8. A vizsgálatok összefoglaló értékelése

Úgy gondoljuk, hogy a bemutatott egyszerűsített elemzés kellő bizonyossággal szolgál arra, hogy a mindenki által ismert tény, azaz az autópálya gazdaságélénkítő hatása – ami nem szorul bizonyításra – számszerűsíthetően is vizsgálható olyan gazdasági adatok alapján, melyek egyrészt rendelkezésre állnak, másrészt nem művi úton előállítottak, és elmúlt időszak tényei, tehát nem vitathatóak.

Eredménynek tekinthető az, hogy az így bemutatott pozitív hatások eredménye olyan mértékű, mely reményt ad arra, hogy megfelelő közgazdasági értékeléssel ennek közvetlen közösségi, költségvetési hozama is számíthatóvá válik. A konkrét ténybeli tapasztalatok alapján olyan számítási modell állítható elő, amely kiegészítheti az eddig is alkalmazott költség-haszonelemzéseket olyan externális hozamokkal, melyek eddig számszerűsítve nem jelentek meg az elemzésekben.

Az így kialakuló módszer hozzásegítheti a közúti szakmát ahhoz, hogy az eddigi módszerek kiegészítésével bizonyítható legyen az elmaradott térségek irányába építendő gyorsforgalmi utak hatékonysága, és így elérhetőbbé váljanak az európai támogatások, illetve kedvező feltételű hitelek igénybevétele.

10. Javaslatok

- Az elemző munka folytatása, a pozitív hatások közgazdasági értelmezésének elvégzése.
- Az adatbázis lehetséges kiegészítése a külföldi tőke jelenlétére vonatkozó adatokkal, valamint a GDP kistérségi lebontásával.
- A közgazdasági értelmezés eredményessége esetén, módszertan kidolgozása a tényadatok felhasználására épülő az új építések esetén prognóziskészítésre.
- A módszertan beépítése az utakra vonatkozó költség-haszon vizsgálatok módszertanába.
- A módszertan nemzetközi – EU – elfogadtatása.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének gazdaságélénkítő hatása

Mellékletek az 5. és 6. fejezethez

Tartalom:

Kistérségek térképe

Kistérségi átlagok

- 5. 1. Személyi jövedelemadó**
- 5. 2. nyereségadó**
- 5. 3. Exportárbevétel**
- 5. 4. Regisztrált munkanélküliek száma**
- 5. 5. 180 napon túli regisztrált munkanélküliek száma**
- 5. 6. 50 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma**
- 5. 7. 300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma**

Közvetlenül érintett kistérségek adatai

- 6. 1. Aszódi kistérség**
- 6. 2. Hatvani kistérség**
- 6. 3. Gyöngyösi kistérség**
- 6. 4. Füzesabonyi kistérség**
- 6. 5. Mezőkövesdi kistérség**
- 6. 6. Kecskeméti kistérség**
- 6. 7. Kiskunfélegyházi kistérség**
- 6. 8. Kisteleki kistérség**

Kistérségi átlagok

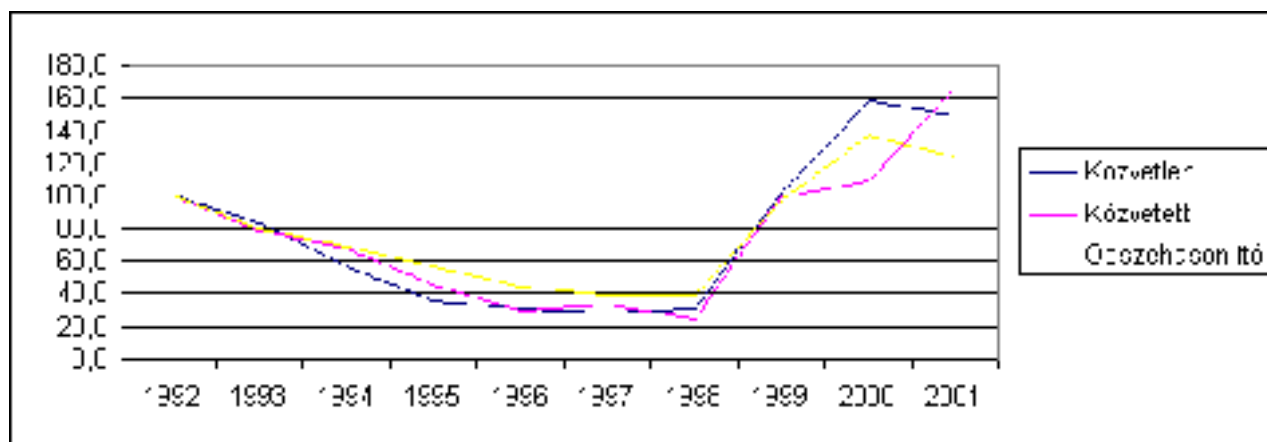
300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma

5. 7. melléklet

Százalékos adatok 1992-re
vetítve

M3

Kistérségek	300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma										100% millió ft
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Közvetlen	100,0	83,3	56,9	34,9	30,6	28,6	30,6	101,4	158,0	149,0	6,9
Közvetett	100,0	78,6	67,1	45,8	29,7	33,3	25,0	99,6	109,0	165,3	10,8
Összehasonlító	100,0	79,1	68,1	56,6	44,3	38,7	39,2	96,3	137,4	123,4	21,1

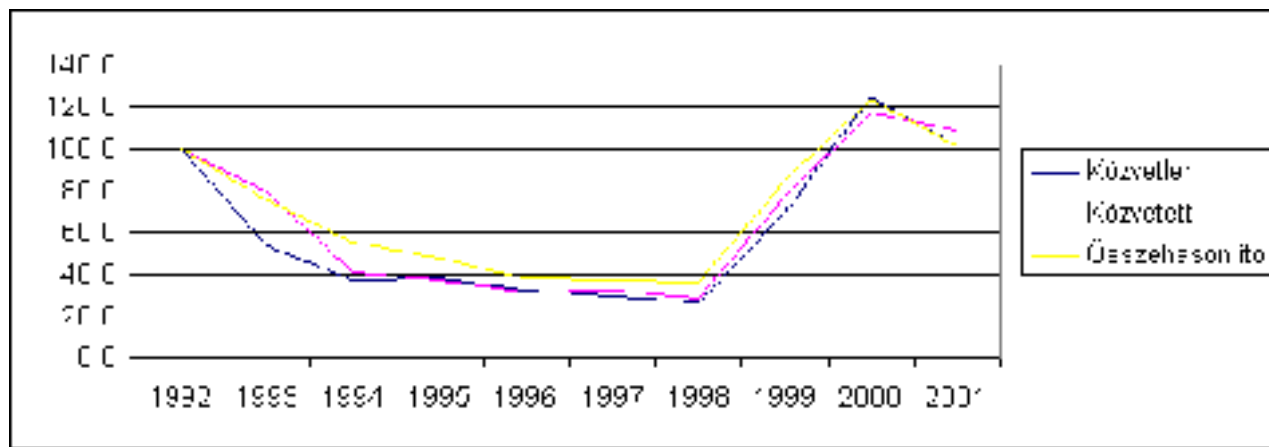


Százalékos adatok 1992-re
vetítve

M5

Kistérségek	300 főnél több munkavállalót foglalkoztató vállalkozások száma										100% millió ft.
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Közvetlen	100,0	53,1	37,5	38,1	32,5	29,4	26,3	70,0	124,4	100,6	13,8

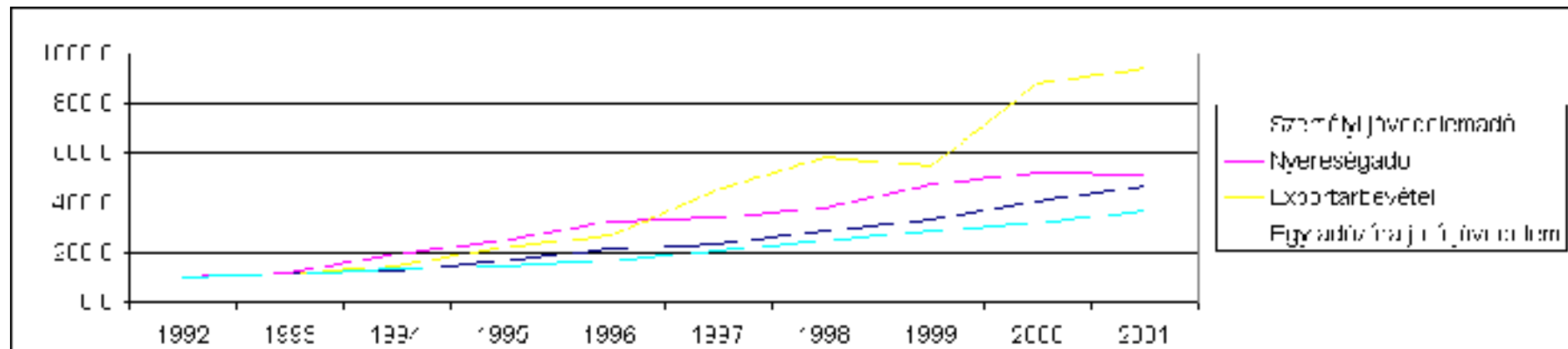
Közvetett	100,0	78,6	41,2	36,7	31,7	32,2	29,0	77,2	117,5	108,5	7,1
Összehasonlító	100,0	75,2	54,8	48,0	38,1	36,8	36,3	84,6	123,4	100,8	15,4



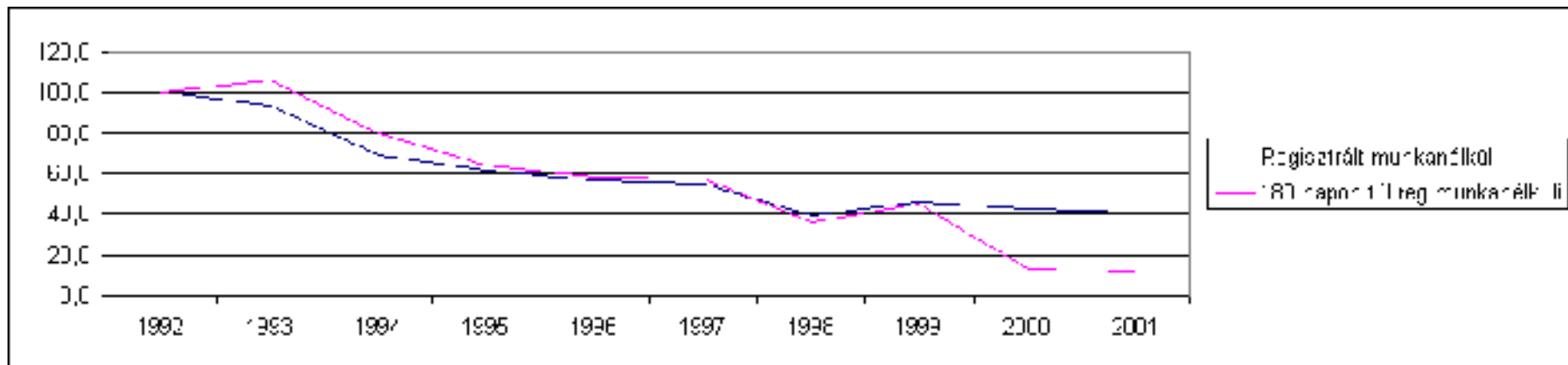
Kiskunfélegyházi kistérség

6. 7. melléklet

	100%	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Személyi jövedelemadó	639,4 millió Ft	100,0	119,2	127,7	165,0	210,1	235,8	289,5	333,0	405,7	464,9
Nyereségadó	69,1 millió Ft	100,0	121,6	195,6	250,0	326,0	343,0	382,5	473,1	518,6	512,7
Exportárbevétel	2603,8 millió Ft	100,0	111,1	149,5	221,9	265,9	456,4	580,9	549,3	877,9	941,7
Egy adózóra jutó jövedelem	192,8 ezer Ft	100,0	113,4	135,8	148,8	170,0	209,1	246,8	284,7	320,9	366,6



	100%	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Regisztrált munkanélküli	3523 fő	100,0	94,0	68,8	61,4	57,0	55,2	39,6	45,8	42,8	41,4
180 napon túl reg munkanélküli	1938 fő	100,0	106,1	80,0	64,5	58,5	57,3	35,9	44,8	13,4	11,8



Kisteleki kistérség

6. 8. melléklet

	100%	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Személyi jövedelemadó	175,1 millió Ft	100,0	116,2	122,1	143,0	195,8	206,8	236,9	267,0	317,5	368,4
Nyereségadó	10,0 millió Ft	100,0	145,5	275,8	189,1	209,4	317,9	380,5	478,9	742,0	802,3
Exportárbevétel	74,9 millió Ft	100,0	52,2	291,1	131,6	332,6	536,9	1423,3	1325,9	1996,8	2019,3
Egy adózóra jutó jövedelem	175,4 ezer Ft.	100,0	113,4	132,1	146,6	167,5	204,1	229,6	260,9	291,4	312,4



	100%	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Regisztrált munkanélküli	2209 fő	100,0	84,8	50,0	40,2	40,9	40,7	36,0	36,4	38,4	31,9
180 napon túl reg											
munkanélküli	1313 fő	100,0	111,3	58,0	39,2	43,5	45,2	34,5	33,3	16,5	12,2

