



**Nemzetközi kapcsolatok  
Multidiszciplináris  
Doktori Iskola**

## **TÉZISGYŰJTEMÉNY**

**Egyházy Zoltán**

**Magyarország közlekedési kapcsolatai  
az európai térségfejlesztésben és  
a regionális együttműködésben**

c. Ph.D. értekezéséhez

**Témavezető:**

**Dr. Kengyel Ákos**  
docens

Budapest, 2007.

**Világgazdasági Tanszék**

**TÉZISGYŰJTEMÉNY**

**Egyházy Zoltán**

**Magyarország közlekedési kapcsolatai  
az európai térségfejlesztésben és  
a regionális együttműködésben**

c. Ph.D. értekezéséhez

**Témavezető:**

**Dr. Kengyel Ákos**  
docens

© Egyházy Zoltán

# TARTALOMJEGYZÉK

<b>1. A TÉMA ÉS A TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA.....</b>	<b>1</b>
<b>2. PROBLÉMAFELVETÉS, HIPOTÉZIS.....</b>	<b>4</b>
TÉZISEK .....	4
<b>3. KUTATÁSI TERV, CÉLMEGHATÁROZÁS.....</b>	<b>5</b>
<b>4. ELMÉLETI ALAPOK, A KUTATÁS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK, FORRÁSOK .....</b>	<b>8</b>
<b>5. EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA, KÖVETKEZTETÉSEK .....</b>	<b>15</b>
<b>6. A DOLGOZAT HASZNÁLHATÓSÁGÁRA VONATKOZÓ ÉSZREVÉTELEK .....</b>	<b>23</b>
<b>7. FONTOSABB HIVATKOZÁSOK.....</b>	<b>24</b>
<b>8. A SZERZŐ A TÉMAKÖRHÖZ KAPCSOLÓDÓ PUBLIKÁCIÓI.....</b>	<b>29</b>



## **1. A téma és a témaválasztás indoklása**

A XXI. század elején a gazdasági és technikai fejlődés következtében a termelési és kereskedelmi kapcsolatok egyre szélesednek, kibővülnek. Az egymással versengő térségek és az ezekhez kötődő gazdasági szereplők elhelyezkedése, egymáshoz való viszonya megváltozott és dinamikusan változik. A termelés, a kereskedelem szereplőinek tevékenysége messze túlnőtték a nemzetállamok kereteit. A nemzetközi vállalatok érdekszférája, tulajdonosi köre a legritkább esetben köthető kizárólag egy-egy nemzetállamhoz. Ezek a nemzetközi vállalatok tevékenységükkel erősebb hatást fejtenek ki a telephelyül választott ország, vagy régió iparára és gazdasági mutatóira, jobban befolyásolják azt, mint saját nemzetállamuk gazdaságát. Egy-egy térség (területi egység, régió) számára a globális gazdasági folyamatokat befogadó képesség, netán a gazdasági folyamatokat erősítő készség kedvezőbb versenypozíciót eredményezhet, mint saját korábbi gazdasági potenciáljának ereje.

Az ezredfordulót követő évtizedben a gyorsuló, technológiai és telekommunikációs fejlődés kihívásai, a kibővülő tömegtermelés és az egyre terjeszkedő kereskedelmi hálózatok térhódításai közepette, majd az Európai Unió tagságának elnyerése után Magyarországnak is egészen új helyzethez, új körülményekhez kell alkalmazkodnia. A szűkre szabott ideológiai és fizikai határok, a vasfüggöny leomlása után az egypólusúvá váló, a tőke és a piacgazdaság egyeduralmát minden egyéb folyamat fölé emelő globalizálódó világban a nemzetállamok tovább önállóan már nem képesek érdekeiket megfelelő szinten képviselni.

A földrajzi adottságok gazdasági szerepét, a termelési vonzerőt, a komparatív előnyöket mind befolyásolja a térség közlekedési infrastruktúrájának fejlettsége. Az adott térség közvetlen környezetével létesített kapcsolatai, a térségen áthúzódó tranzit útvonalak, valamint magának a térségnek az elérhetősége, megközelíthetősége a versenyképesség szempontjából kiemelt jelentőségű.

Ugyanakkor a gazdasági, ipari, kereskedelmi alapon születő szövetségek, együttműködések egyre kevésbé kötődnek országhatárokhöz, nemzetekhez, kormányokhoz. A kor kihívásainak egyre kevésbé megfelelni tudó nemzeti kormányok stratégiaalkotó szerepe mellett egyre inkább előtérbe kerül a helyi igényeket, adottságokat jobban ismerő, a környezeti hatásokra rugalmasabban

reagáló nyitottabb regionális programalkotás, regionális tervezés, majd a regionális közigazgatás. Hazánkban is a korábbiakhoz képest erőteljesebbé vált és a szakmai érdeklődés homlokterébe került a regionalizmus. Egyértelművé vált, hogy a környezeti hatásokra hatékony válasz a nemzeti határokon belül már nem adható.

A területi sajátosságokat és együttműködéseket kiaknázó regionalizmus ma az európai kontinens versenyképességét erősítő legfontosabb stratégiai tényező. A kontinens térségeinek nemzetállamokon belüli és azokat áthidaló, egymásba fonódó szerveződése – melynek peremfeltétele a közlekedési kapcsolatok erőteljes fejlődése – a belső kohézió és az erre épülő gazdasági és társadalmi fejlődés legfontosabb erőforrása.

Azonban Európára nemcsak a közös kultúra és történelem, hanem a népeket elválasztó számos országhatár, politikai és társadalmi különbségek, kulturális sokszínűség is jellemzőek. Az elmúlt három évszázad során felállított országhatárok európai régiókat és etnikai csoportokat szeltek ketté. Természetellenes határok jöttek létre, az egymástól való félelem és idegenkedés nagy kiterjedésű alacsony népsűrűségű határ menti területek kialakulásához vezetett. A gazdasági és kereskedelmi tevékenységek visszaesése, valamint a lakosság a határoktól a nemzetállamok belső területei felé orientálódása a különféle konfliktusok, háborúk után különösen megfigyelhető volt. A nemzetállamok kormányai politikai és gazdasági megfontolásokból ezeket az elkülönüléseket az országhatárok merev lezárásával tovább erősítették. A közlekedési útvonalak a határokkal párhuzamosan futottak, az európai határ menti területek perifériakussá, strukturálisan fejletlenné és nehezen megközelíthetőkké váltak.

Nem véletlen tehát, hogy a határokon átnyúló kapcsolatok alakításában a közvetlen határ menti települések képviselői jártak és járnak az élen. Azonban a határ menti települések erőfeszítései önmagukban kevésnek bizonyulnak. Az európai integráció céljának eléréséhez az integrációt gátló, határon átnyúló problémák megoldására irányuló politikára van szükség.

A határon átnyúló egyre erősödő együttműködés fő motivációi: a történelmi örökségekből származó kölcsönös ellenségeskedés és előítéletek felszámolása, a plurális demokrácia erősítése, a területek perifériális viszonyainak és

elszigeteltségének oldása. Ezen kívül a regionális együttműködéstől várható a gazdasági növekedés elősegítése, az életszínvonal emelése, valamint a szerves, beilleszkedés az integrált Európa gazdasági és társadalmi struktúráiba a lehető legnagyobb autonómia, és sokszínűség biztosítása mellett.

A globális és regionális térségi együttműködés új rendszerében egy-egy régió, vagy egy-egy határmenti terület versenyképesen vállalható szerepköre azonban csak egy kiváló minőségű kapcsolati kommunikációs szolgáltatás és a magas színvonalú közlekedési infrastruktúra együttese esetén lehet eredményes. Ennek érdekében van szükség a közlekedési infrastruktúra új szellemben, új megközelítésben történő fejlesztésére.

E helyzetből ered a közlekedési főhálózatok fejlesztésének és a nemzetközi folyosók kiépítésének elsődleges igénye (Helsinki folyosók, ill. a TEN hálózathoz kapcsolódó volt TINA hálózat közép-európai szakaszainak fejlesztése). Ugyanakkor a főhálózatok fejlesztésén túl az egyes térségek városainak, gazdasági területeinek magas színvonalú belső kapcsolat-rendszerének megteremtése, a környező gazdasági térségekkel való összekapcsolása, valamint az európai hálózatba való bekapcsolása szintén fontos feladat. Ezek a prioritások csak együtt biztosíthatják a közös fejlesztési szándékkal működő területek versenyképességét.

A határok fizikai megszűnése után Magyarországnak új kihívásokkal kell szembenéznie, és új lehetőségekkel számolhat. A kiterjedt, globalizálódó gazdasági tér, a nehézkes, bonyolult határátmeneti kapcsolattartás, a határátkelési és határmenti áruszállítási adminisztráció megszűnése, az egységes Európai Unió gazdasági-kereskedelmi szabályrendszere egészen új gazdasági környezetet, lehetőségeket és egyben veszélyeket hordoz magában. Ugyanakkor Magyarországnak meg kell küzdenie a történelmi eseményekből adódó sajátosságokkal, a környező országok népeinek Magyarországról alkotott sokszor kedvezőtlen képével, történelmi emlékeivel, előítéleteivel is.

## 2. Problémafelvetés, hipotézis

A fentiekben vázoltak szerint Magyarországnak a XXI. század elején új kihívásokkal kell szembenéznie. A gyorsuló globalizációs folyamatok és az európai területi integráció együttműködési követelménye *csak egy jól szervezett közlekedési és kommunikációs hálózat hatékony működtetésével elképzelhető*. A történelmi hagyományokból eredő, rossz beidegződések és sztereotípiák által terhelt kelet-közép-európai együttműködést a közlekedési kapcsolatok fejlesztésével is segíteni, erősíteni kell. A disszertációban a felállított hipotézisek mentén haladva, a következő állításokat vizsgáltam meg, igazolva helytállóságukat:

Az vizsgált hipotézisek:

### TÉZISEK

- 1. állítás:** Az EU tagság jelentős hatást gyakorol a közép-európai együttműködési folyamat megerősödésére, amely oldhatja a történelmi örökségből adódó ellentmondásos társadalmi helyzetet is.
  - A kedvező folyamat forrásait és kezdeti inspirációját *az EU adhatja,*
  - *Irányát külső és belső adottságok egyaránt befolyásolhatják*
  - Közvetett és közvetlen módon, *kölcsönösen kedvező hatást gyakorol az együttműködés egyik fizikai összetevőjét képező közlekedési hálózati elemek fejlesztésére*
- 2. állítás:** A közép-európai történelmi örökségből adódó elszigetelődés oldása egyrészt az EU integráció kiteljesedésével *makro szinten,* másrészt a társadalomban meglévő természetes kulturális-gazdasági kapcsolatkeresési igényeknek szabad utat adva *mikro szinten, két irányból valósulhat meg.*
- 3. állítás:** A kapcsolatok erősítéséhez nélkülözhetetlen közlekedési infrastruktúra megfelelő kialakítása viszont elképzelhetetlen az egymásra épülő, közösen átgondolt, a határon átívelő kapcsolatokat is felölelő *nemzetközi koncepciók, tervek nélkül.*
- 4. állítás:** A társadalmi jólétet és békét elősegítő integráció erősítése érdekében konkrét célként fogalmazható meg *a hiányzó tervek mielőbbi elkészítése, a meglévő koncepciókba való beemelése és ennek segítségével az integráció érdekében rendelkezésre álló EU források közös, optimális felhasználása.*

Az értekezés vizsgálati rendszerében az alábbiakban részletezett kutatási terv, és célmeghatározás vezérfonalát követve próbálok igazolni, alátámasztani a fenti állításokat.



### 3. Kutatási terv, célmeghatározás

Az értekezés célja, hogy feltérképezze Magyarország XXI. század elejei közlekedési rendszerének sajátosságait. Ezen belül egyrészt vizsgálni kívánja a magyarországi és a nemzetközi közlekedési igényekből felmerülő közlekedésfejlesztési tendenciákat, ezek ellentmondásait, az Európai Unió közlekedésfejlesztési programját párhuzamba állítva a magyar közlekedésfejlesztési stratégiával, és az ezekből levezethető közlekedési hálózatfejlesztési alapidokumentumokkal (*makro szintű vizsgálat*).

A nemzetközi és az országos szintű elemzést követő vizsgálat rá kíván mutatni az európai uniós csatlakozással bekövetkezett viszonylag gyors gazdasági-társadalmi változások, a liberalizált kereskedelem, a szabad áru és tőke mozgások, a megnyíló határok regionális hatásaira, valamint a statikus, lassan átalakuló közlekedési hálózatok ellentmondásaira (*mezo szint*). A vizsgálat kiterjed a szomszédos régiók kapcsolati rendszerére, és megvizsgálja a történelmi eseményekből kialakuló jelenlegi közlekedési kapcsolati helyzetet, az országhatárok eddigi elválasztó hatása okozta kedvezőtlen jelenségeket.

A következőkben a projekt szintű elemzés rövid példákon keresztül megvizsgálja a projektek értékeléséhez használt költség-haszon elemzési eljárások hatékonyságát (*mikro szint*) és ezek felhasználhatóságát a döntéshozatali rendszerben. Továbbmenve az elemzés kitér a közlekedésfejlesztést irányító intézményrendszer összetevőire, kapcsolatára. Mindeközben rövid áttekintés készült az Európai Unió integráció erősítő politikájának szakirányú célkitűzéseiről, és a közlekedésfejlesztés mint kiemelt célterület fejlesztése során alkalmazott eszközökről. A projektek projekt-szintű értékelésén túl az alkalmazott módszereknek alkalmasnak kellene lenniük arra, hogy útmutatóul szolgáljanak a döntéshozók számára egy-egy területfejlesztést jelentősen befolyásoló komplex közlekedésfejlesztési intézkedéscsomag véleményezésére. Így az értekezés a projektek értékeléséhez használandó költség-haszon elemzési eljárásokat abból a szempontból is vizsgálja, hogy mennyiben alkalmasak egy-egy térségi fejlesztést befolyásoló közlekedési projekt hatásainak megítélésére.

Az értekezés átfogó célja, hogy felkutassa és megvizsgálja a határok megnyitása után azokat a kedvező és kedvezőtlen hatásokat, folyamatokat, melyek Magyarország

geopotenciális gazdasági-társadalmi helyzetét befolyásol(hat)ják, valamint rámutasson azokra az összetett hatásokra, amelyek a közlekedésfejlesztési rendszert alapvetően befolyásolják. A vizsgálat célja, hogy lehetőség szerint kimutassa azokat a lehetőségeket, beavatkozási pontokat, melynek segítségével a közlekedésfejlesztést, mint potenciális eszközt optimálisan felhasználva lehetőség teremtsjön arra, hogy Magyarország Európa szervesen együttműködő, közlekedési szempontból jól integrált tagja, vagy éppen egyik regionális gazdasági központja legyen. Ezen túl a célok között szerepel a közlekedési hálózatok fejlesztésére egy olyan stratégiai vonal, javaslat kidolgozása, amely a közlekedést felhasználva segítheti Magyarországot abban, hogy Kelet-Közép-Európa gazdasági és kulturális életébe szervesen bekapcsolódó, a térség gazdaságát, és helyzetét pozitívan formáló, kiemelt fontosságú tényező legyen.

### **Kutatási területek**

A disszertációban végigvezetett kutatási terv a következők szerint épül fel:

- **Közép-Európa történelmi háttere, a XX. század eseményei és hatásuk, Magyarország jelenlegi helyzetére**
- **A Közép-Európai térség közlekedési hálózata, Magyarország közlekedési kapcsolatai.**  
Alapvető definíciókon túl ebben a fejezetben a Kárpát medence közlekedési hálózatának főbb jellemzőiről, benne Magyarország közlekedési kapcsolatairól, és az azokat meghatározó dokumentumokról adok képet.
- **A regionalizmus szerepe, a közlekedés, mint a regionalizmus erőforrása**  
A fejezet a hiányzó kapcsolatok felkutatását és a potenciális lehetőségeket, együttműködési, valamint ezzel együtt a közlekedési kapcsolati igényeket veszi sorra.
- **A feladatok megvalósíthatósága, a tervezési rendszerek értékelése – a költség--haszon elemzés módszerei, eredményessége**
- **A célok megvalósíthatóságát segítő EU eszközök, források.**
- **A közlekedésfejlesztést meghatározó intézményrendszer jellemzői**  
Ebben a fejezetben kerül sor az elemzett jellemzők egységes szemléletű, intézményi megközelítésű feldolgozására és módosító javaslat kidolgozására.
- **Befejezés, a kapott eredmények összefoglalása, konklúzió.**

## **Lehatárolás**

Az értekezés elkészítésénél ki kívánok térni minden Magyarországot és a Kárpát-medence népeit, gazdaságát, kultúráját érintő hatásra, ugyanakkor figyelmen kívül hagyom a térséget és annak fejlődését nem befolyásoló egyéb Európán belüli távolabbi, vagy az Európán kívüli hatásokat. A lehetőségekhez képest szeretném figyelmen kívül hagyni a politikai és lobbis törekvéseket. Az értekezés megírása során politikai nézetektől, divatos irányzatoktól igyekszem függetleníteni magamat, a mind teljesebb objektív kép megalkotása érdekében.

A kutatás időszaka 2005. szeptember 1. és 2007. augusztus 20. között tartott. A kézirat 2007. augusztus 20-ával került lezárásra.

#### 4. Elméleti alapok, a kutatás során alkalmazott módszerek, források

A kutató munka jelentős részét a vonatkozó hazai és nemzetközi irodalom tanulmányozására fordítottam. A hitelesség és az objektivitás érdekében a gazdasági-kereskedelmi összefüggésekre, valamint a közlekedési infrastruktúra jellemzőire vonatkozó források, adatállományok közül *elsődleges forrásként* csak azokat használtam fel, amelyeket kormányzati szervek, vagy hivatalos közlekedési kutatással, irányítással, közlekedési létesítmények megvalósításával foglalkozó szakmai szervezetek állítottak össze. Elsődleges forrásnak tekintetem továbbá mindazokat a rendelkezésre álló, visszakereshető információkat, amelyeket az Európai Unió Bizottsága, vagy az EU egyéb hivatalos szervezetei jelentettek meg. Elsődleges forrásnak tekintetem továbbá a közlekedési konferenciákon, munkaértekezleteken a hivatalos képviselők által bemutatott anyagokat. Az anyagok feldolgozása, és hivatkozása során a magyar műszaki és közgazdasági terminológiákat és szakszavakat igyekeztem alkalmazni. A rövidítések kibontását a könnyebb érthetőség kedvéért külön szöszedetben, jegyzékben gyűjtöttem össze.

Az értekezés tárgykörébe tartozó, vagy ahhoz bármilyen tágabb értelemben kapcsolható hivatkozott szakirodalmat *másodlagos forrásként* kezelem. A hazai szakirodalom tanulmányozása mellett igyekeztem az idegen nyelven fellelhető, a témához kapcsolható szakirodalom kutatására, és az értekezésben való megjelenítésére is.

Az értekezés alapvetően háromféle forrásra támaszkodik. A források közül az *elsődleges fontosságú* a közlekedés fejlesztésével foglalkozó hazai és nemzetközi szakirodalom tanulmányozása volt. Ezen túlmenően az értekezéshez felhasználtam a közigazgatási, regionális politikai, regionális gazdaságtani, területfejlesztési témában született munkákat is. Az értekezés összefüggéseinek, megállapításaink kidolgozásához figyelembe vettem továbbá a stratégiai tervezés, projekttervezés, a közlekedés-gazdaságtan, közlekedési hálózatfejlesztés, hálózati modellezés, területi tervezés, térségfejlesztés, közlekedéstervezés, regionális közigazgatás területeinek elméleti és módszertani megközelítéseit is.

Másodsorban az értekezés nagymértékben támaszkodik az Európai Unióban és a hazai jogrendszerben fellelhető, a témával összefüggésbe hozható regionális és nemzeti közlekedésfejlesztési stratégiai, szakmapolitikai dokumentumokra, valamint

jogszabályokra, elemezve azok megállapításait, törekvéseit, és egymással való kölcsönhatását.

Harmadrészt az értekezés elkészítéséhez felhasználtam és bemutattam néhány statisztikai, gazdasági elemzési dokumentumot, valamint a költség-haszon elemzési jellemzők értékeléséhez támaszkodtam egyes projektek EU támogatási rendszerben történő finanszírozásához alapidokumentumként használt költség-haszon elemzési vizsgálati eredményeire, adataira.

Az értekezés elején összefoglaltam a közlekedésfejlesztéssel és a regionális gazdaságtannal összefüggésbe hozható legfontosabb közgazdaságtani és integrációelméleti iskola tanait, megállapításait. A bemutatott elméletek azonban csak részben hozhatók összefüggésbe a közlekedés és a globalizálódó az európai integrációs folyamatban betöltött szerepének vizsgálatával, ezért az elemzésekhez az Európai Unió integrációs, regionális politikájában, valamint az ennek eszközüül szolgáló regionális támogatási rendszerben a gyakorlatban széleskörűen alkalmazott *problémafa-célfa módszert* hívtam segítségül. A problémafa-célfa rendszerben foglaltam össze a hatékony közlekedési rendszer alkalmazásával elérni kívánt célokat (célfa), és a probléma-fa alkalmazásával ábrázoltam a jelenlegi helyzettel összefüggésben értelmezhető problémákat, amelyek a tézisek mellett az alapvető elemzési irányokat is megszabták.

A közlekedési hálózatok kialakítását meghatározó befolyási területek tanulmányozása során, a fő fejezetek elején bemutattam a vonatkozó szakirodalom alapján a legfontosabb elméleti alapokat, így az értekezésben sorra megjelennek a közlekedés jellemzőivel, a közlekedés és a gazdaság összefüggéseivel, a regionalizmussal, a költség-haszon elemzéssel, mint módszertannal kapcsolatos legfontosabb alapvető fogalmak, elméleti megközelítések.

A fenti alapvető írásos forrásokon túl támaszkodtam a közlekedési szakemberekkel szakértőkkel, minisztériumi tisztviselőkkel folytatott interjúkra, eszmecserékre, valamint a témához kapcsolódó konferencia-előadásokra, és az egyéb szakmai műhelyekben készült anyagokra.

---

A közlekedésfejlesztési intézkedések hatékonyságának, eredményességének megítélésére még egyelőre nincs elég hatékony módszer az Európai Unión belül. Több ezzel kapcsolatos törekvés látott napvilágot, de a nagy volumenű, jelentős forrásokat igénybe vevő fejlesztések hatékonyságának, és társadalmi szempontból való megfelelőségének komplex vizsgálatára még nem készült széles körűen használható eljárás. A beruházásokat társadalmi, gazdasági, politikai szempontból sokan, sokféleképpen értelmezik és értékelik. A 2007-2013. időszakban Magyarország számára a közlekedési kapcsolatok fejlesztéséhez rendelkezésre álló források minden eddigi szintet meghaladnak, nagy felelősség hárul tehát a közlekedésfejlesztéssel foglalkozó szakemberekre és a fejlesztésekről döntő intézményekre, szervezetekre, vezetőkre, hogy ezek a források az ország versenyképességének, gazdaságfejlesztésének érdekében hatékony módon kerüljenek felhasználásra, effektív, jól működő közlekedési hálózatot teremtve, amely alkalmas és képes megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek, igényeknek.

Az EU források felhasználása kapcsán arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy a források végesek, felhasználásuk *időben, térben, és a vonatkozó szabályoktól vezérelten korlátozott*, önmagukban nem elegendőek, nem biztosítják automatikusan a közlekedési gondok megoldását, és a felmerülő igények teljesülést.

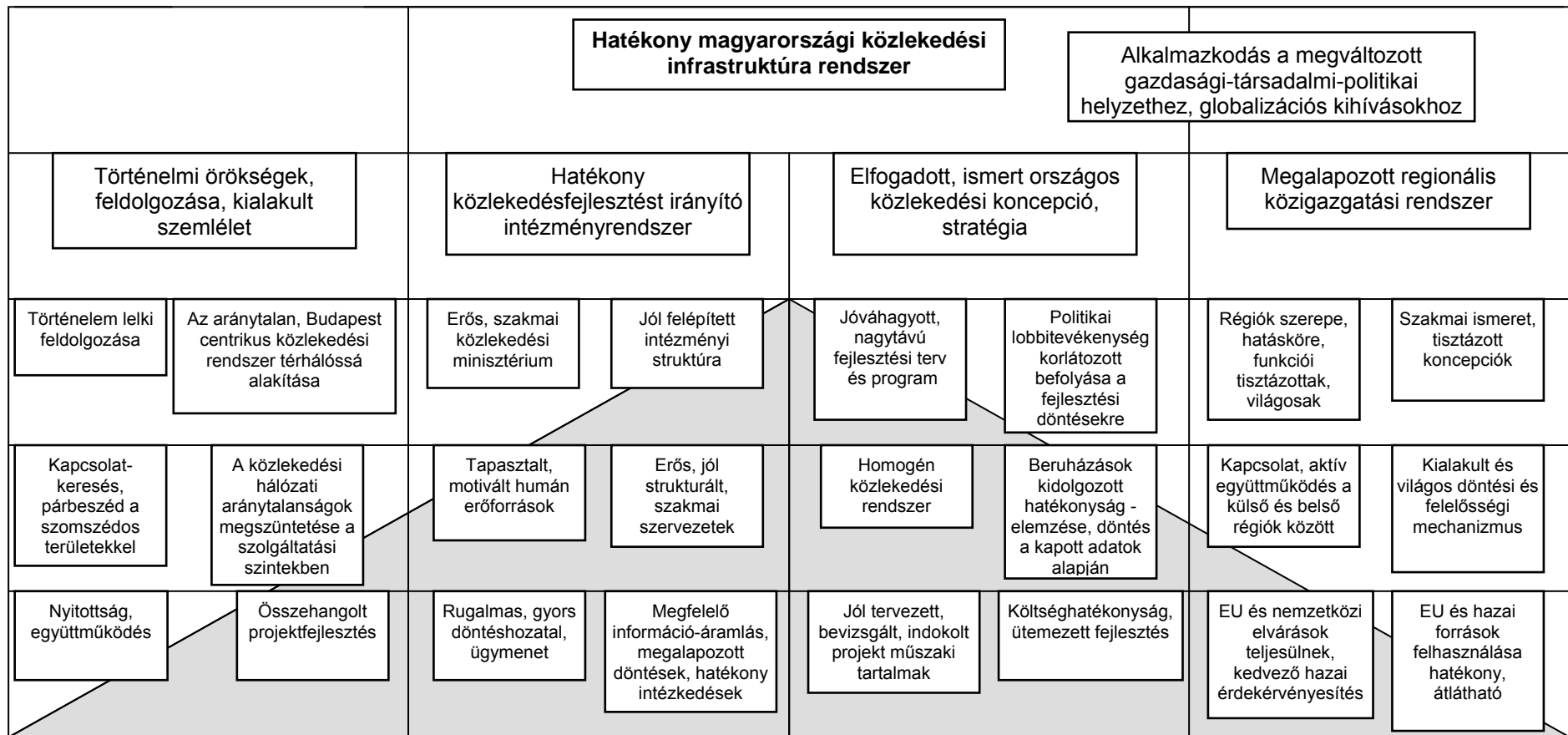
Ma Magyarországon a közlekedésfejlesztési beruházásokról hozott döntések világosan meg nem fogalmazott koncepciók mentén, hatékonytalanul, párhuzamosságokkal, aránytalanságokkal terheltlen történnek, melynek eredményeképpen inhomogén, feladatát betölteni – az igényekhez, és a lehetőségekhez képest – csak alacsonyabb műszaki és szolgáltatási színvonalon képes, valamint a bekerülési, beruházási összegeket tekintve alacsonyabb haszon/költség szinttel rendelkező közlekedési hálózati rendszer működik.

Az értekezésben a problémák komplex társadalmi-gazdasági elemzésére vállalkozom az USAID által az 1960-as években kifejlesztett, széles körűen elterjedt és az EU tervezési gyakorlatában ma is gyakran alkalmazott – a korábbiakban említett – problémafa-célfá módszerét segítségül hívva az alábbiak szerint:

		<b>Magyarország közlekedési infrastruktúra rendszere nem hatékony</b>				Megváltozott gazdasági- társadalmi-politikai helyzet, schengeni határok, globalizáció	
Történelmi örökségek, félelmek, lelki traumák		Közlekedésfejlesztést irányító intézményrendszer gyenge		Nincs egységes, elfogadott országos közlekedési koncepció, stratégia		Regionális közigazgatás gyengeségei	
Történelem lelki feldolgozásának hiánya	Aránytalan térségi, túl Budapest centrikus közlekedési rendszer	Közlekedési minisztérium hiánya	Rosszul felépített, állandóan változó intézményi struktúra	Nincs jóváhagyott, nagyávú terv és fejlesztési program	Politikai lobbitevékenység erős befolyása a fejlesztési döntésekre	Régiók szerepe, feladata, funkciói tisztázatlanok	Szakmai ismerethiány, koncepciók tisztázatlansága
Kapcsolat- keresés, nyitottság, érdeklődés hiánya	A közlekedési hálózat aránytalanságai a szolgáltatási szintekben	Tapasztalatlan, motiválatlan humán erőforrások	Gyenge, szétdarabolt, megosztott szakmai szervezetek	A közlekedési rendszerfejlesztés inhomogén	Beruházások hatékonyság - elemzése hiányos	Gyenge kapcsolat a régiók között (határon belül és kívül)	Kialakulatlan döntéshozatali szintek, homályos döntési mechanizmus
Elzártság, ismerethiány	Összehangolatlan projektfejlesztés	Lassú döntéshozatal, lassú ügymenet	Információhiány, megalapozatlan intézkedések	Irreális, indokolatlan, alá és fölébecsült projekt műszaki tartalmak	Költség és határidő túllépések	EU és nemzetközi elvárások nem teljesülnek	EU és hazai források felhasználásának elaprózódása, források elvészése
						Kihasználatlan EU lehetőségek	

4/1 ábra

Az országos és regionális szintű közlekedési infrastruktúra-fejlesztés hiányosságainak **probléma-fája**  
a szerző saját szerkesztése



4/2 ábra Az országos és regionális szintű közlekedési infrastruktúra-fejlesztés hiányosságainak **célfája** a szerző saját szerkesztése



A 4/1. ábra közlekedési infrastruktúra rendszer szerteágazó **probléma-fáját** mutatja. A problémákat négy, egymástól viszonylag jól elkülöníthető fő szempont szerint csoportosíthatjuk.

Mindenek előtt a *történelmi örökségekből származó feszültségek* országos szintű feldolgozására van szükség. A I. és II. világháború következtében, és az azt követő béketárgyalásokon kialakult helyzet elemzésén túl fontos, hogy a múlt emlékein túllépve a jelen szituáció helyes értelmezésével megtaláljuk, és megragadjuk azokat a kínáló lehetőségeket, amelyek egy helyes közlekedésfejlesztési koncepció ütemes megvalósításával előnnyé kovácsolhatók, valamint elkerülhetjük azokat a veszélyeket, amelyek a közlekedési rendszer megfelelő kialakításának hiányában végső soron a gazdaság teljesítőképességének mérséklődésében, és a versenyképesség csökkenésében nyilvánulnak meg.

A hatékony közlekedési rendszer kialakításához mindenképp a koncepciók, és a gazdaságfejlesztési intézkedésekkel teljes összhangot képviselő, konkrét fejlesztési elképzelésekkel rendelkező *egységes közlekedésfejlesztési stratégia* megalkotása, és a megvalósításához szükséges *hatékony intézményrendszer* megalkotása, kialakítása szükséges. A közlekedésfejlesztési stratégia kialakításához világos ország-fejlesztési stratégiára van szükség, ami számos, a parlamenti választások után született alapidokumentumból levezetető (Kormányprogram, ÚMFT, Versenyképességi koncepció, stb.). Az említett közlekedésfejlesztési stratégia megalkotásához, és következetes végrehajtásához azonban stabil, megalapozott működést, döntéshozatalt és intézkedéseket feltételező intézményrendszer szükséges. Amíg a teljes intézményrendszer funkcionális működését lehetővé tevő világos, átfedésektől és ellentmondásoktól mentes hatásköri és hatásterületi elválasztások, feladatmeghatározások nem történnek meg, addig a megalapozott, és jól összeállított közlekedésfejlesztési stratégiát megalapozó tanulmányok, vizsgálatok, majd a stratégia ismeretében szükséges intézkedések és projekt fejlesztések a megfelelő szakmai szinteken sem valósulhatnak meg.

Ugyanilyen fontos az országos közlekedésfejlesztést megalkotó és koordináló intézményrendszer kialakításával párhuzamosan a *regionális fejlesztést meghatározó szervezeti egységek kialakítása*, valamint a *regionális döntéshozatali, irányítási mechanizmusok kidolgozása*. Hatékony regionális koncepcióalkotás és a

területfejlesztést maximálisan kiszolgáló térségi közlekedésfejlesztési programok nélkül a gazdasági folyamatokat rugalmasan, megfelelő szinten kiszolgáló közlekedési rendszer nem képzelhető el.

Az ok-okozati viszonyokat hierarchikus rendszerben feltüntető probléma-fa összetevőinek jellemzését az értekezés egyes fejezetben részletesen taglalom. A javasolt megoldások, és a szükséges intézkedések megtétele után kedvező esetben a magyarországi közlekedésfejlesztési rendszer a 4/2 ábrán **célfában összeszerkesztett** és bemutatott kívánatos célállapotba juthat.

A vonatkozó szakirodalom tanulmányozásán kívül jelentős időt szántam a témával foglalkozó szakmai szervezetek, közigazgatási intézmények, minisztériumok, régiók véleményének, törekvéseinek megismerésére. Ezen túlmenően az általános törvényszerűségek, trendek feltárásán és bemutatásán túl konkrét térségi geográfiai helyzetek elemzésével példaszerűen igyekeztem bemutatni, és javaslatban összerendezni, összefoglalni az általam célszerűnek, hasznosnak tekintett intézkedéseket.

## 5. Eredmények összefoglalása, következtetések

Magyarország közlekedési rendszere a XXI. század elején új kihívásokkal kell, hogy szembenézzon. A 1990-es években lezajlott politikai rendszerváltás következtében átalakult társadalmi és gazdasági szerkezet alapjaiban változtatta meg a termelési és kereskedelmi szerkezetet, amihez a közlekedési hálózatoknak és a szállítási rendszereknek alkalmazkodniuk kell. A világkereskedelem, és a világtermelés kiterjedése, a gyorsuló globalizációs folyamatok egyrészt kikényszerítik a kereskedelmi, adminisztratív határok lebontását, az áruk, a tőke, a munkaerő szabad, korlátozásmentes áramlását, ugyanakkor politikai értelemben elősegítik a nemzetek közötti és nemzetek feletti kooperációt, integrációt. A kiterjedő termelési, kereskedelmi és integrációs folyamatok nem képzelhetők el hatékonyan működő közlekedési és kommunikációs szolgáltató rendszerek nélkül. A közlekedési rendszer ma már azonban kilép szolgáltató szerepéből, és önálló gazdaságfejlesztési stratégiai tényezővé válik. **Az az ország, régió, térség, amely fejlett, hatékony közlekedési rendszerrel rendelkezik, sikerebben kapcsolódik be a vezető gazdasági - kereskedelmi folyamatokba, nagyobb lehetősége van a kedvező gazdasági folyamatok eredményeiből való részesedésre, sőt a közlekedés rendszer segítségével bizonyos fokig képessé válik szabályozni, terelni, befolyásolni ezeket a folyamatokat.**

Magyarország a XXI. század elején nagy lehetőség, és nagy változások előtt áll. A vasfüggöny leomlása és a kiterjedő Európai Unió adta új kereskedelmi, gazdasági folyamatok történelmi léptékben gyors alkalmazkodó képességet igényelnek Kelet-Közép-Európa országaitól. A korábban szinte kizárólag keleti irányú, nagy volumeneket jelentő, kis(ebb) feldolgozottsági arányú termékek, anyagok szocialista relációjú szállítása helyett ma már egyrészt dominálnak a nyugati, kelet-nyugati nyugati-délkeleti irányú kereskedelmi kapcsolatok, szállítási tranzit igények, másrészt élénkülnek a távol keletről érkező tranzit szállítási igények és a kisebb volumenű, de annál nagyobb jelentőségű közép-európai regionális kereskedelmi, közlekedési kapcsolati igények. A szállítási követelmények a nagyobb feldolgozottságú, speciális feltételeknek megfelelő áruk szállítása felé mozdult el (csomagolás, hűtés, stb.).

A közlekedési feltételeknek, és szállításoknak egyrészt biztonságosnak, másrészt gyorsnak, pontosnak és kiszámíthatónak kell lennie. Nagyon fontos szempont a területi feltárás, az elérhetőség, a gazdasági szempontból kedvező adottságú területek (nyersanyag, munkaerő, információs központok) elérhetősége, megfelelő kapcsolati rendszere. Ezek a szempontok ma már nagyban befolyásolják, meghatározzák a gazdasági szereplők, transznacionális vállalatok viselkedését, döntéseit a termelési szerkezet kialakításánál, a telephely megválasztásánál.

Magyarország a rendszerváltás előtti években kialakított nyugati kapcsolatai, kedvező, nyitott (gazdaság)politikája eredményeképpen, a rendszerváltás élenjáró országává vált és kedvező lehetőségeit kihasználva piaci, potenciális térségi előnyökre tudott szert tenni a 90-es években. Mára azonban a kedvező lendület megtört és Európai Unió keleti irányú további bővítésével a szomszédos országok számára is rendelkezésre állnak a kedvező peremfeltételek, nyitva áll az út a gazdasági felemelkedésre, fejlődésre. Magyarország egyre élesedő piaci versenyben kell, hogy érdekeit képviselje, valamint megtalálja azokat a piaci szegmenseket és gazdasági területeket, ahol maradandó versenyelőnyre tud szert tenni, és jól működő gazdasági térszerkezetet kialakítva befolyásolni tudja a gazdasági folyamatokat.

Mindehhez azonban hatékonyan működő, megalapozott szervesen kialakított közlekedési infrastruktúra hálózatra és jól működő versenyképes közlekedési rendszerre van szüksége. Az értekezés megvizsgálja a magyarországi közlekedési rendszerrel szemben megfogalmazott elvárásokat és rámutat a rendszer fejlesztésében mutatkozó ellentmondásokra, hiányosságokra.

Az értekezés komplex társadalomtudományi megközelítésben, összefüggéseiben vizsgálja a közlekedésfejlesztés gazdasági, műszaki, társadalmi vonatkozásait. A közlekedéssel kapcsolatba hozható közgazdasági alapelméleteken túl vizsgálja a történelmileg kialakult térszerkezet közlekedési jellemzőit, a közlekedési rendszer kialakításának nemzetközi és térségi összetevőit, nehézségeit. Az értekezés párhuzamba állítja az Európai Unió közlekedésfejlesztését meghatározó dokumentumokban megfogalmazott tendenciákat, fejlődési irányokat a hasonló magyarországi szakmai dokumentumok megállapításaival, törekvéseivel. A nemzetközi, és országos (*makro szintű*) vizsgálatok után a térségi regionális szintű kutatások (*mezo szint*) rávilágítanak arra, hogy a határok megszűnésével együtt jár

változások kezelésére a felmerülő igényeknek való megfelelésre és a potenciális lehetőségek kihasználása érdekében a közlekedési hálózatok kialakításában, összehangolásában számos teendő vár Magyarországra, a magyarországi régiókra.

A kutatás kiterjed a gazdasági vállalkozásokat, kistérségeket érintő projekt szintű vizsgálatokra is (*mikro szint*). Itt – példákon keresztül – elsősorban a projekt költség-haszon elemzésének vizsgálata és ezek hatékonysága kerül szóba. *A jelenlegi, projekt szintű költség-haszon elemzési módszerek nem tudnak figyelembe venni számos olyan külső hatást, amely alapjaiban meghatározza a projektek megvalósításával elérni kívánt célok realizálhatóságát.* Ezért az értekezés javaslatot tesz a projekt szintű értékelési módszernél komplexebb, térségi szintű gazdaságossági vizsgálati rendszer kidolgozására, melynek „filozófiai alapjául” a helyzetpotenciál módszert javasolja.

A következőkben az értekezés átfogó módon bemutatja az Európai Uniónak a közlekedésfejlesztés támogatása terén rendelkezésre álló támogatási lehetőségeit és a fejlesztéseket konkretizáló, az EU forrásainak segítségével megvalósuló a jövőbeni fejlesztési lehetőségeket nagyban meghatározó közlekedésfejlesztést tartalmazó operatív programokat.

Végül az értekezés a magyarországi közlekedésfejlesztést irányító, illetve abban részt vevő kormányzati és regionális szervezetek döntéshozatali, tervezési mechanizmusait vizsgálja. Röviden bemutatja az ellentmondásokat, rávilágít a döntéshozatali mechanizmus hiányosságaira, és javaslatot tesz a tervezési rendszer összehangolására.

Az értekezés célja, hogy komplexen értékelje a közlekedésfejlesztést befolyásoló összetevőket, ezek egymásra hatását, és olyan szemléletet mutasson be melynek eredményeképpen nyilvánvalóvá válik, hogy *a közlekedésfejlesztést csakis komplexen, társadalmi-gazdasági-műszaki összetevők által együttesen befolyásolt rendszerként szabad vizsgálni*, így egy-egy összetevőjének kiragadott vizsgálata (pl. műszaki, vagy gazdasági projekt jellemzők) önmagában hamis, félrevezető eredményekre vezethet. Mindezzel párhuzamosan az értekezés rá kíván mutatni arra, hogy a közlekedésfejlesztés Magyarország gazdasági társadalmi helyzetét *alapvetően befolyásoló gazdaságfejlesztési tényező*, amelynek szakmai irányítását, széles körű koordinációját (nemzetközi, kormányzati, és regionális és helyi szinteken) csak

megfelelő alpra helyezett, megfelelő szakmai és politikai súlyú, hierarchikus rendszerben működő közigazgatási és szakmai szervezeteken keresztül lehet megfelelően végezni. Ehhez mindenképpen szükséges egy megfelelő tapasztalatokkal, és elegendő humán erőforrással rendelkező országos közlekedésfejlesztést koordináló szervezet, amely mind a regionális szervezetekkel, mind a nemzetközi szervezetekkel a közlekedési szektor teljes spektrumában képes az egyeztetésre és a harmonizált, több szintű koncepció-alkotásra.

### **Kapott eredmények, következtetések**

A vonatkozó szakirodalom, és a lebonyolított nagyszámú interjú alapján kijelenthető, hogy Magyarország közlekedési rendszere és *a közlekedési rendszer fejlesztésének mechanizmusa ellentmondásos, problémákkal terhelt*. Egyrészt az I. és II. világháborút lezáró békeszerződések eredményeképpen egy torz, túlságosan Budapest centrikus hálózat alakult ki, amelynek térszerkezeti átalakítása, Budapest centrikusságának feloldása még nem történt meg.

Az elmúlt évek nagyarányú közúti közlekedésfejlesztési intézkedései is elsősorban a kelet-nyugati irányú közúti gyorsforgalmi kapcsolatok fejlesztésére koncentráltak, ami tovább erősíti a közlekedési rendszer Budapest centrikusságát. Bár a fejlesztések nagy vonalakban összhangban vannak az Európai Unió által szorgalmazott fejlesztési irányokkal, ezek a fejlesztések mégsem képviselik Magyarország egyértelmű érdekét. Az átmenő fővonalak, a térszerkezetet feltáró és a nélkülözhetetlen határon átnyúló térségi kapcsolatok nélkül a „csőposta hatás” keretében elsősorban a tranzit forgalom áteresztését, lebonyolódását segítik, az ezzel kapcsolatos káros hatásokkal együtt. A nagy nemzetközi hálózatok, nagy teljesítőképességű magyarországi szakaszai a sok helyen hiányzó térszerkezeti hálózati kapcsolatok nélkül nem teszik lehetővé, hogy az elmaradt térségek szervesen bekapcsolódjanak és haszonélvezői legyenek a nemzetközi közlekedésből, áruszállításból eredő kedvező gazdasági folyamatoknak.

Az értekezésben megvizsgált dokumentumok, állítások alapján nyilvánvalóvá vált, hogy Magyarország jelenleg nem rendelkezik elfogadott, jóváhagyott, a fejlesztési irányokat, és célokat egyértelműen rögzítő, meghatározó közlekedésfejlesztési stratégiával, amely a Versenyképességi Koncepcióban, Kormányprogramban vagy az

ÚMFT-ben megfogalmazott gazdaságfejlesztési célokat tételesen alátámasztaná, erősítené. A magyarországi, közlekedésfejlesztést megalapozó, arra vonatkozó dokumentumok egyrészt túl általánosak, belőlük a világos célok, és *a rövid távon koncentráltan fejlesztendő célterületek* nem olvashatók ki, másrészt *ezek a dokumentumok sok helyen hiányosak, ellentmondásosak, széttartóak, nem alkotnak egy egységes, egymásra épülő világos célrendszert.* Ezeket a dokumentumokat a jövőben egy világos koncepció mentén egységesíteni kell, valamint célszerű lenne egy – más országokban ma is működő, nálunk a szocialista rendszer összeomlásával megszüntetett –, a napi politikai befolyásoktól mentes, szakmai konszenzusos alapon működő, hosszú távú koncepcionális tervezéssel foglalkozó szervezet megalkotása, és működtetése.

Az országos, és nemzetközi szintű vizsgálatokat az értekezés regionális, térségi szinten folytatta. Egyrészt megállapítható, hogy a megfelelően homogén regionális, térszerkezet kialakítását, a határmenti, határon átvezető térségi utak, vasutak fejlesztését, a hiányzó kapcsolatok kiépítését nehezítik a történelmi örökségekből, félelmekből, negatív sztereotípiákból levezethető kommunikációs problémák, a társadalmi, és az igazgatási kapcsolati hiányok, amelyek befolyásolják a közlekedési kapcsolatokat is. Az elzárt, határmenti települések hátrányos helyzetének csökkentése, kedvező térszerkezeti helyzetbe hozása érdekében *a szomszédos országokkal a szakmai partneri kapcsolatokat erősíteni kell. A kedvező gazdasági-társadalmi kapcsolatok kialakításához a közlekedési kapcsolatok fejlesztését is fel kell használni.* A szomszédos országok képviselőivel közlekedésfejlesztési intézkedések összehangolása érdekében – a jelenleginél intenzívebb – kapcsolatépítés, rendszeres, összehangolt hálózatfejlesztési tervezési munka szükséges. Ezen keresztül biztosítható, hogy ütemes, összehangolt fejlesztéssel a mai elzárt, fejletlen területek beilleszkedjenek az európai közlekedési térrendszerbe, és a határok adminisztratív megnyitásával (Schengeni egyezmény) párhuzamosan az elszigeteltségük – a kedvező közlekedési kapcsolatok kiépülésével – megszűnjön, fokozatosan oldódjon.

Az elvégzett vizsgálat, kutatás eredményeképpen igazolható, hogy az EU integrációba való belépés *kedvező lökést*, a kialakult új helyzet pedig *megfelelő inspirációt adott* a kelet-közép-európai országoknak az egymással való kapcsolat-

keresésre, az együttműködés fokozására továbbá a gazdasági és társadalmi kapcsolatok erősítésére. Különösen kedvezőnek, bár nem elég intenzívek a kapcsolatok Ausztria, és Szlovákia irányában, valamint élénk érdeklődés mutatkozik a közlekedési kapcsolatok további fejlesztésére Szlovénia és Románia irányában.

A GKM-ben rendelkezésre álló megvalósíthatósági, térségi tanulmányok, vizsgálati eredmények egyértelműen alátámasztják, hogy a határ közeli települések, térségek közlekedési kapcsolatainak fejlesztése egyértelmű pozitív hatást gyakorol egyrészt a térségek gazdasági helyzetére, másrészt pozitív változást hoz az országok, régiók együttműködésében is. A hiányzó és igényelt kapcsolatok kiépítése, a valaha működő kapcsolatok felújítása kedvező feltételeket teremt a gazdasági együttműködés (árucseré, munkaerő áramlás) mellett a kulturális és társadalmi kapcsolatok erősödéséhez is.

Az **1. állításban** megfogalmazottakat tehát az *értekezésben foglaltak visszaigazolják*, vagyis az EU integrációval valóban elindult egy, a szomszédos országokkal való közlekedési kapcsolatok intenzifikálását szorgalmazó kapcsolatkeresés, viszont ennek szakmai és igazgatási partneri fórumai még nem szilárdultak meg, illetve változóban vannak. A folyamatot egyértelműen inspirálja az új gazdasági és piaci környezethez való alkalmazkodás, másrészt a törekvések magá az Európai Unió is támogatja (makro szint), kohéziós politikáján, és támogatási eszközein keresztül.

A **2. állítás** párhuzamot von a nemzetek közötti, spontán érdeklődésen és kapcsolatkeresésen alapuló folyamatok és az Európai Unió törekvései között. A tanulmányozott adatok, dokumentumok egyértelműen kimutatják, hogy a határ menti, elérhető távolságban lévő gazdasági gócpontok közötti kapcsolat létrejöttét (munkalehetőség-munkaerő, áru-kereslet, áru-kínálat) sok esetben a közlekedési kapcsolatok hiánya nehezíti, ami mikro szinten teszi szükségessé a kapcsolatok fejlesztését, de ugyanezt a folyamatot makro szintről érkező támogatásokkal, és koordinációval aktívan lehet és kell támogatni. Ezzel az állítás igazolást nyer egyrészt az 5. másrészt a 6. fejezetben.

A **3. és 4. állításban** megfogalmazottakra egyrészt a 4. és 5. fejezetben foglaltak adnak magyarázatot, másrészt az állítást a 7. fejezet megállapításai támasztják alá. A nemzetközi és térségi kapcsolatok megerősítéséhez mindenképp a megfelelő



szinteken megfogalmazott koncepciókra és az ez alapján elkészített több szintű közlekedési stratégiákra van szükség (országos, regionális, stb.).

A stratégiák alapján pedig ki kell dolgozni azokat a több szintű, (országos nagytávú, hosszú távú, középtávú, térségi, helyi) *egymásra épülő, és egymással szoros térbeli és időrendi kapcsolatban lévő jóváhagyandó terveket*, amelyek mentén a közlekedésfejlesztési intézkedések szervezeten végrehajthatóak. A koncepció alkotás folyamata elindult, de ennek alapvető kiinduló alapjai (végső, célok, elérendő állapotok) hiányoznak (lásd 4.6.2 fejezet), illetve nem elég konkrétak. Koncepcionális szempontból az állítások igazolást nyernek a 4. és 5. fejezetekben megfogalmazottak által, ugyanakkor gyakorlati megvalósításukhoz hathatós intézkedésekre van szükség, amihez az EU által nyújtott lehetőségeket is igénybe kell venni. (lásd 7. és 8. fejezet).

Az értekezés céljai közt szerepelt továbbá egy olyan több szintű javaslat kidolgozása, amelynek segítségével a közlekedésfejlesztésben jelentkező nehézségek egy része kezelhető, megoldható. A költség-haszon elemzési módszerek tanulmányozása rámutatott arra, hogy a projekt szintű vizsgálatoknál komplexebb, a térségi fejlesztéseket, és a potenciális gazdasági, kapcsolati lehetőségeket is számításba vevő vizsgálati módszert kellene kidolgozni. Erre tesz kísérletet a „helyzetpotenciál módszer” több szempontú szélesebb kontextusban való alkalmazásának bemutatása a 6. fejezetben.

A kutatási alapsémaként alkalmazott problémafa, célfa módszere kimutatta, hogy az országos szintű egységes közlekedési rendszer kialakítását történelmi-társadalmi, intézményi, stratégia alkotási és a regionális szintről érkező országon belüli, és nemzetközi impulzusok egyaránt befolyásolják.

Ezeket az impulzusokat összegezni, hatásukat vizsgálni, és ennek alapján a következtéseket levonni és szükséges intézkedéseket végrehajtani, csak világos koncepció, stratégia ismeretében, megfelelően működtetett intézményrendszer segítségével lehet. A 7. fejezet javaslatot tesz a közlekedést és a közlekedési infrastrukturális fejlesztését irányító minisztérium létrehozására, valamint egy olyan a területfejlesztésben a VÁTI-hoz hasonló közlekedési koordinációs intézmény megalkotására, amely alkalmas a több szintű koordinációs feladatok ellátására és a

hatékony közlekedési hálózat kialakításához szükséges koncepció alkotási munkák elvégzésére. Ezen kívül a közlekedésfejlesztés intézményi megerősítésén túl a különböző egymással alá-fölé rendeltségi viszonyban lévő tervezési, és koncepcionális dokumentumok egységes rendbe szervezése is égető feladat. A közlekedésfejlesztést befolyásoló közlekedési szakmai koncepció alkotást és intézkedéseket össze kell hangolni a *térségfejlesztési dokumentumokkal és intézkedésekkel*, valamint az intézmények működését *a regionális koncepció alkotási és regionális közigazgatási folyamatokba is szervesen be kell illeszteni*. Ebben a komplex közigazgatási folyamatban a közlekedési szervezetek munkája csak részterületként jelenik meg, de ezen tevékenységek összehangolását a 7. fejezetben fogalmazottak szerint javasolt elindítani, elvégezni.

A értekezés mögött meghúzódó kutatási tevékenység alapvetően a Kárpát-medence térségi együttműködésének és ezen belül közlekedési kapcsolatainak fejlesztési szükségletei, lehetőségei irányában folytak. A munkamódszerben jelentős részt képviselt a hazai és nemzetközi szakirodalom, valamint a közlekedésfejlesztést meghatározó dokumentumok tanulmányozása. Álláspontomat a szakmai közegben ismert, elismert kollégákkal folytatott konzultációkra is alapozva alakítottam ki.

A kutatások alapján *viszonylag gyenge korrelációt találtam a hazai különböző közigazgatási és ágazati szintű tervezési dokumentumok, és a határon átnyúló kapcsolatokban részt vevő külső és a belső régiók tervezési koncepciói, módszerei között. Ezeknek a tervezési koncepció-alkotási műhelyeknek a koordinációját a jövőben erősíteni, kormányzati és helyi szintről egyaránt segíteni kell.*

Kutatásaim eredményeivel szeretném ráirányítani a figyelmet a koncepciózus közlekedésfejlesztés komplex, határokon átívelő jelentőségére. Hangsúlyozni kívánom a Kárpát-medencében élő népesség közös érdekeit jobban szolgáló, határon átívelő, regionális és euro-regionális egyeztetési, együttműködési folyamatok eredményeinek átvételét, és hangsúlyosabb megjelenítését a közlekedésfejlesztési koncepciókban.

\* \* \*

## 6. A dolgozat használhatóságára vonatkozó észrevételek

A XXI. század elején Magyarországnak az Európai Unió területi kiterjedésével, és a Schengeni egyezmény életbe lépésével egészen új helyzethez kell alkalmazkodnia. Magyarország NATO-ba való felvételével, majd a 2004. május 1-i európai uniós tagsággal Magyarország politikai integrációja az atlanti térséghez sikeresen megtörtént. A kereskedelmi kapcsolatok a nyugati országokkal már jóval korábban kialakultak, és a kedvező kapcsolatok eredményeképpen Magyarország jelentős előnyre tett szert a kelet-közép-európai országokhoz képest. Mára azonban a gazdaságfejlesztési lehetőségek területén Magyarország teret veszített, és az erőteljesen fejlődő, gyorsan integrálódó szomszédos országokkal folyó versenyben Magyarországnak koncepcionális stratégia-alkotással, meglévő erősségeire támaszkodva, a lehetőségeket kihasználva kell a rendelkezésre álló forrásokat a gazdaság intenzív fejlesztése érdekében felhasználnia.

Nyitott, aktív és intenzív kereskedelempolitikára alapozott eredményes gazdaságfejlesztés *nem képzelhető el jól működő, hatékony közlekedési rendszer nélkül*. Értekezésemben rá kívántam világítani a közlekedésfejlesztés több, szakterületet, tudományágat felölelő komplex, *multidiszciplináris tulajdonságára*, és fel kívántam hívni a figyelmet arra, hogy a közlekedésfejlesztés csak komplex, átfogó megközelítésben a történelmileg kialakult, a ma rendelkezésre álló hálózatok kialakulását meghatározó történelmi sajátosságok figyelembe vételével értelmezhető.

A hatékony közlekedési hálózatok kialakításához átgondolt stratégia mentén végrehajtott közlekedésfejlesztési intézkedésekre, és az ennek végrehajtására képes, megfelelően kialakított, a kellő erőforrásokkal rendelkező, aktív együttműködésre képes országos és regionális intézményrendszerre van szükség.

Az értekezést olyan szemlélet-formáló, komplex gondolkodásra sarkalló és együttműködésre ösztönző műnek szánom, amely hasznos lehet minden, az európai uniós támogatások felhasználásának irányításával foglalkozó, több szintű közlekedésfejlesztési döntések meghozatalában részt vevő szakember, központi és regionális közigazgatási tisztviselő számára. Az értekezést reményeim szerint haszonnal forgathatja a témában további elmélyülésre törekvő kutató és diák, valamint érdekes és hasznos lehet minden Magyarország és a Kelet-Közép-Európa közlekedési rendszere iránt érdeklődő olvasó számára is.

## 7. Fontosabb hivatkozások

1. **Balassa Béla [1961]:** The Theory of Economic Integration. Irwin, Homewood, Illinois
2. **Bartha Attila [2007]** Gulyáskapitalizmus, Figyelő, 30. szám, 2007. július 26- augusztus 1. pp. 23.
3. **Berki Zsolt - Monigl János [2007]** Infrastruktúra fejlesztések elérhetőség- javulásának figyelembevétele a hálózati hatások értékelésében Közúti és mélyépítési szemle 57. évf. 5. szám pp. 6-13.
4. **Blahó András (szerk) [2002]** Világgazdaságtan II. Globális fejlődés - gazdaságdiplomácia Aula Kiadó,
5. **Blahó András (szerk) [2002/a]** Európai integrációs alapismeretek Aula Kiadó
6. **Bora Gyula - Korompai Attila [2002]** A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza, Aula Kiadó, Budapest
7. **Borotvás Elemér [1991]** Közlekedésgazdaságtan, Tankönyvkiadó, Budapest
8. **Bull, Hedley [1997]** The Anarchical Society. A Study of World Order in World Politics. Columbia University Press, New York 1997
9. **Bulmer, S [1993]** „Governance of European Union: A New Institutional Approach” Journal of Public Policy, 13. No. 4.
10. **Button, Kenneth [1998]** Infrastructure investment, endogenous growth and economic convergence. The Annals of Regional Science, Vol. 32. No. 1. pp. 145-162
11. **Cerny, P.G. [1989]** The changing architecture of politics: structure, agency, and the future of state. Sage London
12. **Czuczai Jenő, Ficzere Lajos (szerk) [1998]** Európa A-tól Z-ig, Az európai Integráció kézikönyve, Európai Bizottság
13. **Deutsch K. W. [1978]** The Analysis of International Relations (2nd ed.) Harvard University – Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey
14. **Éger György [2000]** Regionalizmus, határok és kisebbségek Kelet-Közép Európában, Szempontok a határrégiók vizsgálatának elméleti megközelítéséhez, Ph. D. értekezés, Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok Ph.D. program, Budapest

15. **Ehrlich Éva - Révész Gábor [1996]** A Magyar gazdaság strukturális változásai az átalakulás első időszakában 1989-1993, Közgazdasági Szemle, 43. évf. 1996. május, pp. 457-472
16. **Erdősi Ferenc [1998/a]** A közlekedési hálózat korszerűsítése és a magyar vidéki perspektívái. Előadás „A területfejlesztés hazai feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom” c. országos szakmai konferencia. Budapest, 1998. november 26.
17. **Erdősi Ferenc [2000/a]** Európa közlekedése és a regionális fejlődés, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
18. **Erdősi Ferenc [2000/b]** A Kommunikáció (közlekedés-távközlés) szerepe a terület- és településfejlődésben, VÁTI, Budapest 2000, 356 old
19. **Erdősi Ferenc [2006/a]** A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében (I. rész) Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 2. pp. 42-52.
20. **Erdősi Ferenc [2006/b]** A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében (II. rész) Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 3. pp. 94-103
21. **Erdősi Ferenc [2006/c]** A régiók közötti közlekedés fejlesztéseinek főbb irányai, Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 8. pp. 282-291
22. **Fleischer Tamás [1999]** A magyar közlekedés hálózatai és az Európai csatlakozás. Európai Tükör műhelytanulmányok, Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa, Budapest, 52. szám
23. **Fleischer Tamás [2001]** Régiók, határok, és hálózatok. Tér és Társadalom, Vol. 15. No. 3-4. pp. 56-67
24. **Fleischer Tamás [2003]** Közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra Falu, Város, Régió 2003. évf 3. szám pp. 15-25.
25. **Fleischer Tamás [2004]** Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság, Közlekedéstudományi Szemle, 54. évf. 7. szám, pp. 242-252
26. **Fleischer Tamás [2007]** Transzeurópai folyosók – A meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása [kézirat] <http://www.balkancenter.hu/pdf/elemzes/fleischer.pdf> letöltve: 2007. augusztus 20.

27. **Forman Balázs [2000]** Regionális politika az Európai Unióban, VÁTI, Budapest
28. **Gál Péter - Moldicz Csaba - Novák Tamás [2006/a]** A fejlesztési intézményrendszer koncentrációja, Fejlesztés és Finanszírozás 2006. 2. szám
29. **Gál Péter - Moldicz Csaba - Novák Tamás [2006/b]** Az MFB makrogazdasági elemzése: Kedvező nemzetközi feltételek, stabilizációs kérdőjelek, Fejlesztés és Finanszírozás, 2006. évi 3. szám
30. **Gál Péter - Novák Tamás - Moldicz Csaba [2003]** Fejlesztési politikák konvergenciája a XXI. század elején, Fejlesztés és Finanszírozás 2003. 1. szám
31. **Gazdag Ferenc [1999]** Európai Integrációs Intézmények Osiris Kiadó, Budapest
32. **Ghimessy László [1984]** A tájpotenciál, Táj, víz, ember, energia Mezőgazdasági kiadó, Budapest
33. **Gombár Csaba [1998]** Globalizáció és az állam In Miszlivetz Ferenc (szerk): Közép-európai változások. Társadalmi folyamatok és stratégiák. MTA Szociológiai intézet, Budapest/Savaria University Press, Szombathely 1998, 97-44 pp.
34. **Gyévai Zoltán [2007]** Puha vágyak, kemény csaták. Érdekérvényesítés az EU-ban, Figyelő, melléklet, 2007. évfolyam 17. szám 2007. április 26-május 2., 32-35 oldal.
35. **Hahn Csaba (szerk) [2000]** A területfejlesztés feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom Hazai Térségfejlesztő Kft., Budapest
36. **Hahn Csaba (szerk) [2001]** A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében, országos szakmai konferencia előadásainak gyűjteménye, Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest
37. **Hajdú Zoltán [2001]** Magyarország közigazgatási földrajza Dialóg Campus kiadó Budapest-Pécs
38. **Hamarné Szabó Mária (szerk) [2005]** Regionális és ágazati koordináció a közúthálózat-fejlesztésben, az EU adta lehetőségek aktuális kérdései, Balatonföldvár, 2005. március 29-31. UKIG kiadvány
39. **Hamarné Szabó Mária-Szegvári Péter-Szűcs Mihály [2007]** Közlekedéspolitika - területfejlesztés - államreform Közúti és Mélyépítési Szemle 57. évf. 5. szám pp. 1-5.

40. **Horváth Gyula [2001]** Európai Regionális politika, Dialóg Campus kiadó  
Budapest-Pécs
41. **Kazatsay Zoltán [1998]** A közlekedéspolitika szerepe a magyar gazdaság  
fejlődésében, Logisztikai Évkönyv'98
42. **Kazatsay Zoltán [2004]** A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közúti  
vonatkozású tevékenysége az EU csatlakozás kapcsán, Közlekedéstudományi  
Szemle, 54. évfolyam, 2. szám (2004), pp 46-49.
43. **Kengyel Ákos [1997]:** Az Európai Unió regionális politikájának szerepe a  
felzárkózásban, Európa Fórum, 1997. 3. szám
44. **Kengyel Ákos [2002]:** Az Európai Unió regionális politikája, Budapest
45. **Kengyel Ákos [2004/a]:** Az EU költségvetésének hosszú távú alakulását  
befolyásoló körülmények, *in: Inotai András (szerk) [2004] EU-tanulmányok I.*  
kötet Nemzeti Fejlesztési Hivatal, Budapest, pp. 315-350 o.
46. **Kengyel Ákos, [2004/b]:** Integrációs politikák - a gazdasági unió alapjai, *in:*  
*Palánkai Tibor: Az európai integráció gazdaságtana*, Aula Kiadó, Budapest
47. **Kengyel Ákos [2007]:** Az Európai Unió költségvetésének jövője – gondolatok  
a kiadási oldal kívánatos struktúrájáról, *Külgazdaság*, LI. évf. 2007/5-6 szám,  
pp. 49-81.
48. **Kiss J. László [2003]** Globalizálódás és Külpolitika, Nemzetközi rendszer és  
elmélet az ezredfordulón, Teleki László Alapítvány, Budapest
49. **Kovács Ferenc [2007]** Közlekedéspolitika és közigazgatás  
*Közlekedéstudományi Szemle*, 57. évfolyam, 4. szám (2007) pp. 122-129
50. **Mac Daugall [1977]** Report of the study group on the role of public finance in  
European integration, Commission of the European Communities. Vol II.  
Brussels
51. **MacDougall, G. D. A. [1983]** Report of the Study Group on Economic and  
Monetary Union Discussion Paper, 1983
52. **Molnár Éva [2006]** A közlekedési reformok külső meghatározói,  
*Közlekedéstudományi Szemle*, 56. évf. 2006. 11. szám, pp. 412-422.
53. **Molnár Éva-Zsolnay Tamás [1995]** Az Európai Unió közlekedési rendszere,  
ITD Hungary, Budapest
54. **Molnár László [2000]** A közlekedés, mint a regionalitás erőforrása, *Közúti és  
Mélyépítési Szemle*, 2000. október

55. **Molnár László Aurél [2000]** A nagyobb régiók térszerkezetét meghatározó közlekedési vonalak. Előadás: „A közlekedéspolitikai szerepe az ország területi fejlődésében” c. országos szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17-18.
56. **Molnár László Aurél [2005]** Interregionális, uniós és nemzeti szempontok Kelet-Közép-Európa közúthálózatának fejlesztésében Közúti és mélyépítési szemle 55. évf. 4. szám
57. **Molnár László Aurél [2006]** Bővülő Unió, új súlypontok, átrendeződő erővonalak, Előadás anyag a IX. Budapesti Nemzetközi Útügyi Konferencián 2006. április 23-25.
58. **Molnár László Aurél [2007/a]** Kelet-Közép-Európa úthálózata (kézirat)
59. **Molnár László Aurél [2007/b]** Az utak és autópályák hasznáról és áráról Valóság, 50. évf. 2007. 3.sz. p. 80-98.
60. **Palánkai Tibor - Kengyel Ákos [2003]** Az EU struktúrapolitikai és fejlesztési irányai, Fejlesztés és Finanszírozás, 2003. 1. szám
61. **Palánkai Tibor [2001]** Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest
62. **Palánkai Tibor [2004]** Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest
63. **Ruppert László [2006]** Közlekedés a magyar kormányprogramokban, Közlekedéstudományi Szemle, 56. évf. 2006. évi 4. szám pp. 127-136
64. **Szentes Tamás [1999]** Világgazdaságtan, I. Elméleti és módszertani alapok Aula Kiadó, 1999
65. **Szentes Tamás [2002]** Globalizáció, regionális integrációk és nemzeti, fejlődés korunk világgazdaságában. Savaria University Press, Szombathely.
66. **Szilágyi András [2007]** Magyarországi infrastruktúra fejlesztések 2007. február 9. Eger, Közlekedés-fejlesztési konferencia Powerpoint előadásanyag Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő ZRt.
67. **Szűcs Lajos [2006]** Közlekedésigazgatás, mint a közlekedéspolitikai megvalósításának eszköze, Közlekedéstudományi Szemle, 56. évf. 1. szám pp 2 - 6.



## **8. A szerző a témakörhöz kapcsolódó publikációi**

1. A közlekedés és a globalizáció egymásra hatása [2008] *Fejlesztés és Finanszírozás* 2008. év 1. szám *(megjelenés alatt)*
2. Magyarország EU integrációja a közlekedés szempontjából [2008] *Európai Tükör* XIII. évf. 3. szám *(megjelenés alatt)*