

Uniós források és közlekedési infrastruktúra a magyar gazdaságban

Gaal Gyula*, Csete Mária**, Török Ádám**

gaal.gyula@kti.hu;

csete@eik.bme.hu

torok.adam@mail.bme.hu

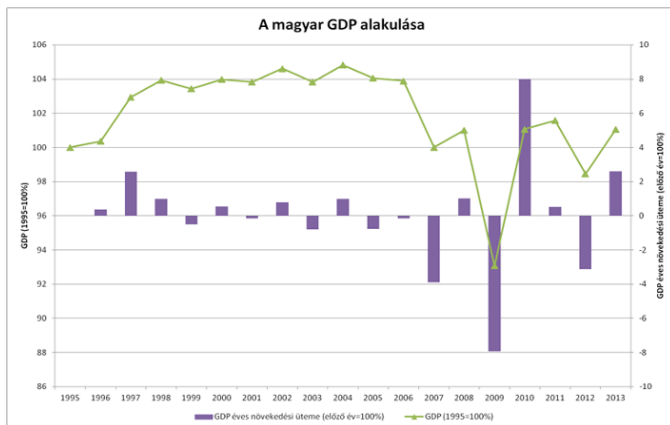
* KTI – Közlekedéstudományi Intézet

**Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar

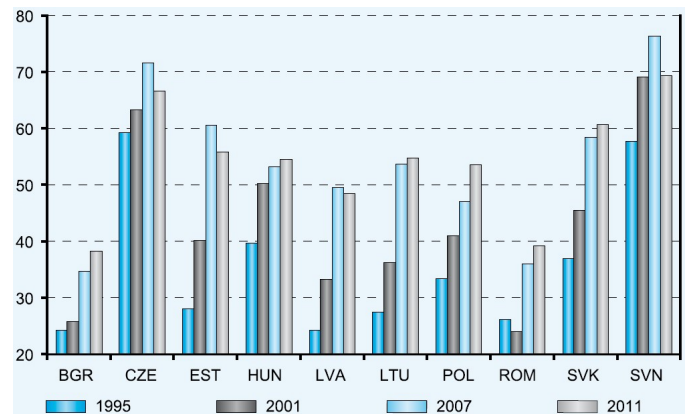
Absztrakt: Előadásunk és cikkünk célja, hogy bemutassuk a az Európai Unió pénzügyi forrásainak hasznosulását a Magyar gazdaságban, különös tekintettel a közlekedési infrastruktúrára. Elemzéseinkhez a Európai Unió és a Magyar Központi Statisztikai Hivatal adatait, valamint a térgazdaságtan eszközeit használtuk.

1. Bevezetés

Az 1950-es évek végétől Magyarország az akkor még Európai Gazdasági Közösséggel fenntartott gazdasági kapcsolatainak fő motívuma a hiánypótlás (vagyis a nem létező kapcsolatok kiépítése), a konvertibilis deviza szerzése volt. Az 1968-as új gazdasági mechanizmushoz kapcsolódva a beruházási javak importja lett a fő cél. A rendszerváltás változást hozott a magyar-EGK kapcsolatokban. Előbb gazdaságunk mély válságba került, és bár az egy főre jutó GDP 1999-re elérte az 1989-es szintet (1. ábra), majd 2000-re 5%-kal meg is haladta azt, az Európai Unió és Magyarország közötti fejlettségbeli szakadék tovább nőtt (Romsics, 2005) (2. ábra).



1. ábra A magyar GDP alakulása
Forrás: saját szerkesztés Oletics, 2013. alapján

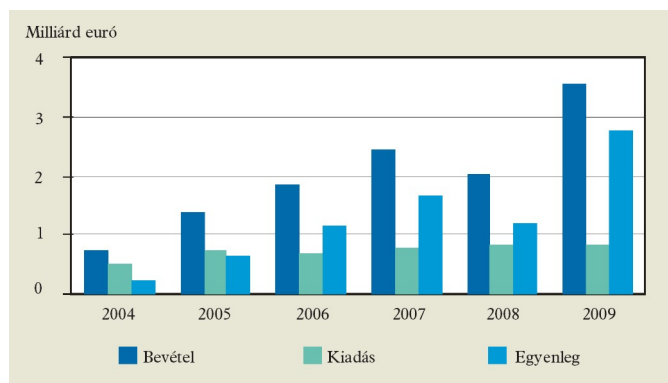


2. ábra A GDP/fő értéke vásárlóerő-paritáson (Németország=100%)

Forrás: Dombi, 2013., 467. o.

1989-ben létrehozták a piacgazdaságra áttérés elősegítésére a PHARE programot, de témánk szempontjából fontosabb a vele párhuzamosan futó ISPA program, amely a Kohéziós Alapokhoz való hozzáférést segítette elő. A Kohéziós Alapból a környezetvédelem és a közlekedési infrastruktúra bőven részesedhetett.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás hozadékának és hátrányainak becslését ekkoriban több tényező is akadályozta. Ezek közül talán az a legfontosabb, hogy a sikeres integrációt már megélt nyugat-európai államok gyakorlatában sem alakult ki olyan metodika, amely számszerűsíthetővé tette a csatlakozás előnyeit és hátrányait (Balázs, 2003.). Ez a kihívás – a különféle mutatók ellenére – véleményünk szerint ma is fennáll, legfőbb okozójának a kérdés elképesztő komplexitását tartjuk. Éppen ezért egy egyszerű költség-haszonelemzés is csak orientációra jó (3. ábra).



3. ábra Magyarország bevétele, kiadása és egyenlege az Európai Unióval szemben
Forrás: KSH, 2011., 269. o.

A hosszú távú mérlegre koncentráció az egyetlen elfogadható magatartás annak ellenére, hogy „az ország földrajzi és geopolitikai meghatározottságai ezt követően is hatni fognak, vagyis a szervezet [ti. az EU – G. Gy.] leggazdagabb és egyben vezető hatalmai mellé Magyarország nyilvánvalóan nem fog tudni felzárkózni, [de] a feltételek amelyek között jövőjét elképzelheti és alakíthatja, jelentősen javulni fognak az uniós tagsággal” (Romsics, 2005., 583. o.).

2. Közösségi elvek és források, beruházások

A korábbi hagyományokat folytatva az 1960-as évektől kezdve a magyarországi beruházások mintegy 12%-a irányult a közlekedési infrastruktúrára, azonban még ez is nagymértékű pozitív változást jelentett. A közúti közlekedés szerepe ekkortól folyamatosan felértékelődött, az 1960-as évek közepén a vasút még a közúti fuvarozás forgalmának tízszeresét bonyolította (Romsics, 2005.), azóta szerepe fokozatosan csökken. Ekkortól épültek meg az első magyarországi autópálya-szakaszok (M7, M1 Komárom-Győr, M3 Budapest-Gödöllő, majd Gödöllő-Hatvan). 1990 és a 2000-es évek közepe között az autópályák hossza megduplázódott (Gaal, Török, 2010.). „A rendszerváltást követő évek adatai azt mutatják, hogy mind az áru-, mind a személyszállításban gyorsult az eltolódás a közúti szállítás felé a vasúti rovására” (KSH, 2006., 40-41. o.).

A közlekedési infrastruktúra beruházásra jellemző a hosszú életsiklus idő, vagyis akár több évtizedre szóló prognózisok és előrebecslések alapján kell döntéseket hozni – gondoljunk csak egy új közúti vagy vasúti infrastruktúra elemre. Gondos tervezés hiányában egy ilyen befektetés akár piactorzító hatású is lehet! Nem csak hatalmas foglalkoztató a szektor, de a gazdaság vérkeringését testesíti meg (4. ábra). A beruházási ráta, vagyis a bruttó állóeszköz-felhalmozás GDP-hez viszonyított aránya Magyarországon 1996 és 2001 között 23,1, 2002 és 2007 között 22,5, 2008 és 2012 között 19,1 [Dombi, 2013.] – ami azt jelenti, hogy egyre kevesebb a beruházás, az egyébként is csökkenő GDP arányában.

4. ábra TEN-T elemek Magyarországon
Forrás: KTI

Az EU regionális politikája keretében Magyarország a csatlakozását követően (2004. május 1.) hozzáfért az Európai Regionális Fejlesztési Alaphoz (ERDF), amelyet – többek között a környezetvédelem mellett – a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére lehetett felhasználni. Ez történt például a 4-es és a 8-as számú közút, valamint a Budapest-Győr-Hegyeshalom, illetve a Budapest-Cegléd-Lökösháza vasútvonal esetében, 75%-os közösségi finanszírozás (tehát 25%-os önrész) mellett. 2006-tól új regionális programok alakultak, melyek közül a közlekedésfejlesztés önálló pénzügyi alapot kapott (a KözOP keretében 2007 és 2013 között felhasználható forrás mintegy 6 milliárd euró). A célkitűzések az országos és regionális központok elérhetőségének javítása, stratégiai közlekedésfejlesztési tervek és közlekedési szövetségek kialakítása, a multimodális közlekedés támogatása voltak.

„Ami az Uniótól múlt, abból minden, ami Magyarországon múlt, abból nem minden, ami pedig a világgazdaságon múlt, abból a legkevesebb valósult meg” (idézi Hargita, 2012., 559. o.). Magyarország hét statisztikai régiója (amelyeket már régen területfejlesztési régióvá kellett volna alakítani) közül azonban még így is négy tartozik az EU 20 legszegényebb területe közé (Eurostat, 2014.).

Van azonban az Uniónak közös közlekedéspolitikája is (kialakulásának rövid összefoglalóját lásd: Török et al., 2014. 197. o.), amelynek célja a nemzeti közlekedési politikai célkitűzéssel hatékony összekapcsolása, a nemzeti rendszerek hatékony fejlesztése, elsősorban pedig az egységes belső piacon belüli szállítás zökkenőmentessé tétele (Hargita, 2012.). Mindazonáltal az Unió „szerepe inkább a jogi és politikai keretek meghatározására szorítkozik, a mindennapi irányítás [...] a tagállamok hatáskörében marad” (Horváth, 2007., 382. o.). Fontos megjegyeznünk, mert sokszor nem egyértelmű, de az Európai Unió manapság is elsősorban gazdasági szervezet, és mindent ez a tény határoz meg. A közlekedéspolitikai célkitűzések nem önmagáért a közlekedés javításáért vannak, hanem a Közösség gazdasági érdekeinek megvalósítását segítik elő.

3. A Közösségi források felhasználása és hatásuk a régiókra

1998 és 2003 között, a csatlakozási tárgyalások időszakában a magyar költségvetésbe összesen 145 Mrd forint uniós támogatás érkezett, 2003 és 2006 között 2,559 Mrd eurónyi közösségi támogatást használtunk fel. Tagságunk első öt évének (2004-2009) pénzügyi mutatói a következőképpen alakultak (Hargita, 2012.):

- Magyarország 3.200 Mrd forint támogatást kapott az EU költségvetéséből, míg 1.100 Mrd forintot fizetett be.
- A magyar költségvetésben megjelenő uniós támogatás összege 91,9 Mrd forintról 778,9 Mrd forintra nőtt.

Ha azt nézzük, hogy a rendelkezésünkre álló keretet milyen mértékben használtuk ki, akkor elmondhatjuk, hogy a felhasználás aránya Magyarországon 94%-os volt 2008-ban (az uniós átlag 90,6%). A 2007 és 2013 közötti költségvetési ciklusban Magyarország számára 24,9 Mrd eurónyi támogatás áll rendelkezésre, ebből a Közlekedés Operatív Program (KözOP) keretében 6,2 Mrd eurót lehet közlekedésfejlesztésre költeni (Lehmann-Nyers, 2013.). Mivel az adott ciklusra szóló támogatásokat három évig lehet felhasználni, ezen időszak pontos mérlegét csak nagyjából 2016 végén lehet megvonni, de köztes mérleg megvonható: a 2011 júliusi állapot szerinti kb. 26-38% közötti arány szintén megfelel a közösségi átlagnak, így jó eséllyel költségvetési keretünk egészét fel tudjuk használni 2016 végéig (Hargita, 2012.). A 2014 és 2020 közötti költségvetési ciklusban Magyarország 21,9 Mrd eurónyi uniós támogatásból gazdálkodhat (Oletics, 2014.), amelyből kb. 15%-kal részesedik az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP).

Ugyanakkor szem előtt kell tartanunk a többek között Philippe Martin (Martin, 1999.) és Dietmar Meyer (Meyer, 2008.) által is vizsgált jelenséget, amely korántsem tekinti egyértelműnek, hogy az uniós források valóban az elvárt pozitív hatásokat váltják ki. Szerintük az infrastruktúra (különösen a közlekedési) fejlesztésének célja a költségek csökkentése, viszont az Európai Bizottság a szegényebb, könnyebben elérhető régiókból történő haszonszerzést várja. Csakhogy a költségek csökkenése merőben eltérő gazdasági hatásokat eredményezhet attól függően, hogy a költségsökkentés egy adott régió belül vagy régiók között jelentkezik.

Egyfelől: az ipari területi egyenlőtlenség és a jövedelmi egyenlőtlenség korántsem jár minden esetben kéz a kézben, tekintve, hogy a gazdaságföldrajz hat az innovációra, amely önmagában kihat a jövedelmi különbségekre. A régiók közötti költségsökkenés azonban éppen ellenkező hatást vált ki: a méretgazdaságosság és a költségsökkenés párosa a vállalatokat arra ösztönzi, hogy a gazdagabb régióban termeljenek, amely termékeket utána eladhatnak a szegényebb régióban. Másképpen megfogalmazva: ha infrastruktúrára költünk a szegényebb régióban, az az ipari agglomerációt növeli – a jómódúban.

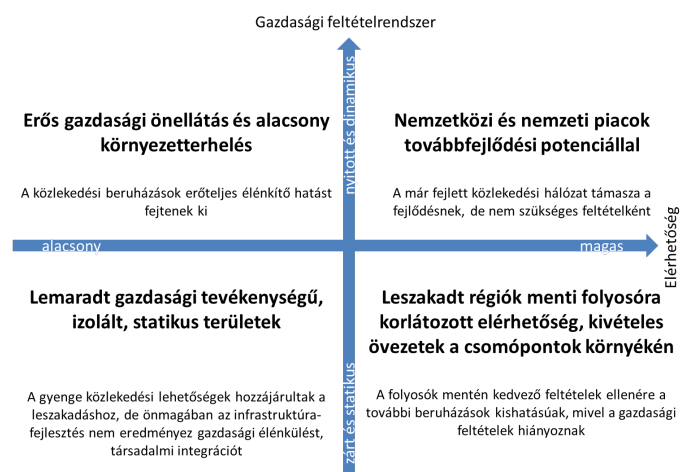
A rosszul megválasztott regionális politikának tehát szerencsétlen hatása is lehet. Fékezi a gazdasági növekedést, esetlegesen kiegészítve a jövedelmi különbségek növekedésével vagy a cégek a gazdagabb régiókba történő áttelepülésével. Amikor a regionális politikákról vitatkozunk, érdemes ezt a komplex jelenséget szem előtt tartani, ugyanis nem csak országrészek, de az országok közötti (Európai Unión belüli) viszonylatokban is érdekes!

Fentiek alátámasztására néhány adatot közlünk az alábbiakban (Oletics, 2014.). 2004 és 2012 között az üzleti beruházási ráta Magyarországon 25,7 %-ról 21,0 %-ra, esett vissza, Németországban 17,5 %-ról csak 17,1 %-ra csökkent.

Látható, hogy az EU-hoz újonnan csatlakozott országban a beruházási ráta jobban esett vissza a gazdasági világválság hatására, mint a fejlettebb Nyugat Európai partnernél. A háztartások megtakarítása ezzel szemben ugyanebben az időszakban Magyarországon 10,1 %-ról 7,4 %-ra csökkent, Németország esetében azonban 16,1 %-ról 16,4 %-ra növekedett. A 2004-es uniós csatlakozásunktól 2012-ig 27.459 millió eurót hívtunk le a Közösségtől, azonban a 2004-es kb. 80 ezer euró értékű GDP ugyanezen időszak alatt épp csak megközelítette a 100 ezret. Ezzel párhuzamosan az ország GDP arányos adóssága sem csökkent, sőt, nagyságrendileg 60%-ról 80%-ra nőtt. A mostanáig rendelkezésünkre álló 30 milliárd 761 millió eurónyi forrás ismeretében megdöbbentően alacsony a magyar GDP 14 milliárd 803 millió eurónyi bővülése.

4. Összegzés

Az autópályák a fejlettebb területeken inkább csak a dinamikus növekedés fennmaradásához járulnak hozzá, míg a fejletlenebb területeken önmagukban is növekedést generálhatnak (5. ábra):



5. ábra A gazdaság és a közlekedési beruházások összefüggései

(Forrás: saját szerkesztés Banister-Berechman, 2001. alapján, átdolgozta Fleischer, 2003.24. o.)

Ha a perifériális területeken az endogén lehetőségeket nem ösztönzik megfelelően, akkor a vártnál kisebb lesz a közlekedési beruházás kedvező hatása, sőt, hátrányos hatások is megjelenhetnek, például az „agyelszívás”, a népesség kedvezőtlen korösszetételének kialakulása és az elvándorlás, hiszen az autópályák azokba a központokba csábítják a tőkét és a képzett munkaerőt, ahol nagyobb hasznot remélhetnek, következésképpen az export és az üzleti lehetőségek koncentráltága nő. Az autópálya megépülése bizonyos mértékben javítja a már működő vállalkozások piaci pozícióját, értékesítési lehetőségeit, ami egyes kistérségek esetében az a fordulópont lehet, amely kimozdítja a helyi gazdaságot a stagnálásból (Bíró et al., 2006.). De az is lehetséges, hogy a kisebb területi piacok tönkremennek, mert nem tudnak versenyezni a központi területekkel.

Felhasznált Irodalom

- Balázs Péter (2003): Európai egyesülés és modernizáció. Osiris, Budapest. ISBN 963 389 537 5, ISSN 1585-1508. p. 360.
- Bíró Miklós, Fülöp Natasa, Kerekes Ágnes, Milutinovics László (2006): A gyorsforgalmi úthálózat tervezési és megvalósítási kérdései a környezetvédelem és a közösségi részvétel szempontjából. EMLA Alapítvány a Környezeti Oktatás Támogatására, Budapest. p. 123., http://www.emla.hu/img_upload/d013319bcd711f66787325693ee012c9/gyorsforg_1.pdf Letöltve: 2014. április 8. 14:10
- Dombi Ákos (2013): Gazdasági növekedés és fejlettség Közép-Kelet-Európában a transzformáció után. In: Pénzügyi Szemle, 58. évf., 2013/4. sz. pp. 464-480.
- Eurostat (2014): GDP per capita in the EU in 2011: seven capital regions among the ten most prosperous. Eurostat News Release, 29/2014, 27 February 2014. p. 7. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/1-27022014-AP/EN/1-27022014-AP-EN.PDF Letöltve: 2014. október 25. 13:38
- Gaal Gyula, Török Ádám (2010): A politika hatása Budapest közlekedésfejlődését meghatározó egyes elemekre 1990-től napjainkig. In: Tér és Társadalom, 24. évf. 2010/4. sz. pp. 185-194.
- Hargita Árpádné (2012): Vissza Európába – rögzös úton. Gondolat, Budapest. ISBN 978 963 693 448 4. p. 768.
- Horváth Zoltán (2007): Kézikönyv az Európai Unióról. HVG-ORAC, Budapest. ISBN 978 963 7490 84 2. p. 660.
- KSH (2006): Mérlegen Kelet-Közép-Európa 15 éve. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest. ISBN-10: 963-235-046-4, ISSN-13: 978-963-235-046-2. p. 134.
- KSH (2011): Századok statisztikája. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest. [CD-ROM kiadvány] ISBN 978-963-235-313-5. pp. 286.
- Lehmann Kristóf, Nyers József (2009): Az Európai Unió fejlesztési forrásainak felhasználása. In: Statisztikai Szemle, 87. évfolyam, 2. szám, 2009. február. pp. 133-155.
- Martin, Philippe (1999): Are European regional policies delivering? In: EIB Papers, Volume 4 No 2. pp. 10-23., http://www.eib.org/attachments/efs/eibpapers/eibpapers_1999_v04_n02_en.pdf Letöltve: 2014. december 29. 9:19
- Meyer, Dietmar (2008): Equity and efficiency in regional policy. In: Periodica Mathematica Hungarica, Vol. 56 (1) pp. 105-119., http://download.springer.com/static/pdf/750/art%253A10.1007%252Fs10998-008-5105-x.pdf?auth66=1419843162_33ec4cd7cbfbf79fa475fb08b42221f4&ext=.pdf Letöltve: 2014. december 29. 9:30
- Oletics Zoltán (2014): 10 éve az EU-ban – az EU források hatása a magyar gazdaságra. 2014. május 17. http://prezi.com/wzwqed7otc_b/10-ev-az-eu-ban/ Letöltve: 2014. október 26. 9:09
- Romsics Ignác (2005): Magyarország története a XX. században. Osiris, Budapest. ISBN 963 389 719 X, ISSN 1218-9855. p. 668.
- Török Ádám, Gaal Gyula, Nagy Zoltán (2014): Magyarországi tehergépjármű-balesetek vizsgálata az Európai Unió közlekedéspolitikai célkitűzéseinek tükrében. In: Gyói Zsuzsa (szerk.) (2014): Logisztikai évkönyv 2014. Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest. ISSN 1218-3849. pp. 196-204.

