

# Multidiszciplináris kihívások Sokszínű válaszok

A BGF KVIK KÖT TANULMÁNYKÖTETE

KULTÚRA  
VALÓSÁG  
INFORMÁCIÓ  
FEJLESZTÉS

2015/2



Budapesti Gazdasági Főiskola, Kereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Kar,  
Közgazdasági Intézeti Tanszéki Osztály Tanulmánykötete

On-line tanulmánykötet

Kiadó neve: BGF KVIK Közgazdasági Tanszéki Osztály

Kiadó székhelye: Bp, 1054, Alkotmány utca 9-11. I. em. 121.

Kiadásért felelős személy: dr. Hamar Farkas Ph.D.

Főszerkesztő: dr. Hamar Farkas Ph.D.

A borító Czeizel Balázs grafikus ötlete alapján készült

ISSN:

**MULTIDISZCIPLINÁRIS KIHÍVÁSOK**  
**SOKSZÍNŰ VÁLASZOK**  
**2015/2. kötet**

**Budapesti Gazdasági Főiskola,  
Kereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Kar,  
Közgazdasági Intézeti Tanszéki Osztály  
Tanulmánykötete**

**Budapest, 2015. február**

## **A közlekedési infrastruktúra és a területi fejlődés kapcsolata**

*Az infrastruktúra, azon belül is a közlekedési infrastruktúra a gazdasági tevékenységek egyik fontos tényezője. De mi adja a fontosságát? Általánosan elismert tény, hogy az infrastruktúra alapot jelent a gazdaság és a társadalom folyamatainak. Az infrastruktúra hiánya vagy problémái komoly veszélyeket jelenthetnek egyes régiók számára. Eredményezhetik például a tőkeáramlás és más erőforrások mozgásának lelassulását, termelésük nehézkessé válását, vagy éppen az adott régió elszigetelődését, amennyiben közlekedési infrastruktúráról van szó. A tanulmány először bemutatja, a következő nagyobb gondolat előtt bevezetésként, hogy mit nevezünk infrastruktúrának, milyen elemei vannak, és hogy milyen szerepe van a közlekedési infrastruktúrának a gazdaság fejlődésében. Ezután sor kerül az Európai Unió közlekedéssel kapcsolatos politikájának bemutatására, különös tekintettel a TEN-T hálózatra.*

*Infrastructure, including transport infrastructure is an important factor of economic activities. But what makes it important? It is a well-known fact that infrastructure provides a basis for the processes of the economy and the society. The problems or the lack of infrastructure may be a threat to certain regions. For instance, they can slow down movement or the production of capital and resources; furthermore, they can cause the isolation of a region, in case of the problem or lack of transport infrastructure. The study first introduces, as a basis before the second section, the concept and role of infrastructure and the role of transport infrastructure in economic development. This will be followed by the introduction of the transportation policy of the European Union, highlighting the TEN-T network system.*

### **Bevezetés**

A gazdasági növekedés és a közlekedési infrastruktúra szorosan összekapcsolódik, hiszen a gazdaság növekedése együtt jár a termelés szintjének emelkedésével, az pedig a szállítás igényének emelkedésével. A közlekedési infrastruktúra állapotának, és egyáltalán a meglétének különbségei ezért objektíven és szubjektíven mérhető hatásokat válthat ki egyes régiók összehasonlításakor. Egy fejlettebb régió jellemzően magasabb színvonalú közlekedési infrastruktúrával rendelkezik, ami által nagyobb volumenű szállítási tevékenységet tud folytatni. De az áruszállítás mellett a személyszállítás szerepe is említésre méltó, hiszen a bolygónk népessége folyamatosan növekszik, ezzel együtt azok száma is, akik autóval rendelkeznek, ezáltal egyre nagyobb az igény a jó minőségű autópályák és egyéb autótutak megépítésére.

A gazdaság és a népességszám növekedése mellett a globalizáció is fontos hatótényezője a közlekedési infrastruktúra fejlődésének, hiszen általa egyre nagyobb távolságból lehetséges az áruk és személyek szállítása. Az utóbbi különösen fontos a turizmus kontextusában, ahol a közlekedési infrastruktúra nélkül (bizonyos esetektől eltekintve) lehetetlen az attrakciók meglátogatása.

Az infrastruktúra-fogalom megalkotása óta számos kutató próbálta meghatározni a közlekedési infrastruktúra hatásainak mérhetőségét, eddig csupán részsikereket elérve. Egészen mostanáig ugyanis nincs képlet vagy modell, amely segítségével pontosan meg lehetne határozni, hogy egy adott közlekedési infrastruktúrát érintő beruházás milyen jövőbeli pozitív (és negatív) hatásokkal járhat.

A tanulmány célja meghatározni, hogy mi az infrastruktúra, azon belül a közlekedési infrastruktúra, mi adja a fontosságukat a gazdasági és társadalmi folyamatokkal kapcsolatban és hogy az Európai Unión belül a közlekedési politika miben járul hozzá a területfejlesztéshez. A felsorolt témákban a tanulmány szekunder kutatást mutat be, amely során releváns hazai és nemzetközi szakirodalmak kerültek feldolgozásra. A múltbeli és jelenlegi helyzet meghatározása mellett fontos a jövőbe tekinteni is, így az Európai Unió fejlesztési hálózatain belül a TEN-T, a közlekedéssel foglalkozó hálózattal kapcsolatos jövőbeli tervek is elemzésre kerülnek a tanulmányban.

## **Az infrastruktúra fogalmai**

Az infrastruktúra fontosságát már a korai időkben is felfedezték az emberek, például a Római Birodalomban, amikor jó minőségű úthálózatok és viaduktok készültek az áruk, az emberek és adott esetben a víz szállítására. Jelentőségének korai felismerését a következő definíciók egyik központi motívuma adja, miszerint az infrastruktúra alapot, további folyamatok és tevékenységek alapját jelenti.

Az infrastruktúra, mint latin műszó alapszerkezetet, alépítményt jelent. A kifejezés valószínűleg katonai eredetű és már a napóleoni háborúk idején megjelenik. Gyűjtőnévként olyan katonai berendezéseket foglal össze, mint kaszárnyák, utak, hidak stb. A fogalomra a második világháború alatt a nyugati hadászati szakkönyvekben is találunk utalást, ahol azoknak az objektumoknak az összességét nevezték infrastruktúrának, amelyek meghatározzák a terület átbocsátó képességét, ill. az utánpótlást biztosító potenciált (Kerekes et al, 2007, p. 5).

Az infrastruktúra fogalma általában könnyen értelmezhető, az elmúlt száz év során viszonylag keveset változott. Definíciói alapvetően megegyeznek több dologban is, viszont kutatóként és iskolásként mégis tapasztalhatók eltérések. Hirschman (1958, átvéve a VÁTI Kht. tanulmányából, 2004, p. 7) megközelítése alapján az infrastruktúra magában foglalja mindazokat az alapvető szolgáltatásokat, amelyek nélkül az elsődleges, másodlagos és harmadlagos termelőtevékenységek nem funkcionálhatnának. Alapvetően hasonló Király (1979, p. 1) vélekedése is, viszont szerinte az infrastruktúra nem csupán a termelő-

tevékenység alapja, hanem közösségi szolgáltatásokat is nyújt bizonyos szervezeteken és létesítményeken keresztül, illetve értelmezésében azt a potenciált is az infrastruktúra fogalom részének tekinti, amely tartósan közszolgáltatások nyújtására képes. Kőszegfalvi (1976, p. 10) megközelítésében az infrastruktúra kissé eltérő színezetet ölt; ő már nem csupán egyes intézményekről beszél a fogalom magyarázatokor, hanem hálózatokról is, amelyek rendeltetése szociális és műszaki jellegű, és Király megközelítéséhez áll közelebb abban, hogy szerinte ezen hálózatok közszolgáltatásokat nyújtanak (ebben a tekintetben tehát eltér kissé Hirschmann fenti definíciójától).

Abonyiné Palotás (2007, 16. p) egy összegző jellegű definíciójában már egyesíti több korábbi definíció elemeit. Így szerinte az infrastruktúra hálózatokból, egyes objektumok, létesítményekből, berendezésekből és ismeretekből is áll, ezen elemek pedig szükségesek a gazdaság működéséhez. Értelmezésében azonban nem csupán alapvető működésről van szó (nem feltétlenül ellentétben más definíciókkal), hanem az infrastruktúra a növekedés, a hosszútávon fenntartható versenyképesség és az életminőség meghatározója is.

Az infrastruktúrának, ahogy a fenti fogalmi meghatározások is mutatják, számos fajtája és formája lehetséges. Infrastruktúra lehet a hírközlés, a termelés és feldolgozás, vagy éppen a közlekedés egyes elemei. Vizsgálatom szempontjából a közlekedési infrastruktúra a legfontosabb, így ennek a témának is érdemes néhány szót szentelni.

## **A közlekedési infrastruktúra**

A közlekedési infrastruktúra fontosságát, jelentőségét többféleképpen lehet értékelni. Mielőtt azonban ezt tárgyalnánk meg, érdemes tisztázni, mi is a közlekedési infrastruktúra. Kovács (2002, p. 3) nyomán a közlekedés személyek, dolgok és gondolatok (információk) speciális technikai eszközök igénybevételével lebonyolított tömeges, rendszeres, szervezett helyváltoztatása. A közlekedési infrastruktúra pedig minden olyan intézmény, hálózati elem vagy szervezet, amely a közlekedés lebonyolításában részt vesz, illetve alapul szolgál annak. Ilyen tekintetben a közlekedési infrastruktúra elemei az autópályák útszakaszai, a vasúti sínek, a tengeri kikötők épületei, de részei kisebb egységek is, például az útjelző táblák.

Az előző alfejezetből kiderült, hogy az infrastruktúra állapota meghatározza a gazdasági tevékenységeket, a gazdaság teljesítőképességét, azt viszont már bonyolultabb feladat ki-mutatni, hogy mennyire meghatározó a szerepe például a közlekedési infrastruktúrának.

Széchenyi István 1848-ban (p. 10) ezt írta: „Közlekedések nem képezik az országok velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint valami élő test vérereinek: ámde, noha azok jobb voltát közvetlen szellemi javításoknak nem nevezhetni, azért mégis épen olly elmulthatatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta: valamint akadozó, vagy lázas vérfor-gás közt a legegészségesb velő is szolgálilag lenyüögözve van, hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen sulyával." Ez tehát azt jelenti, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettségi problémái egyes területegységek visszafejlődéséhez is vezethetnek. Ez a modernebb

centrum-periféria modellekben is megjelennek, amelyek gyakran felvázolják, hogy periféria egyre inkább leszakad, mivel nem tud csatlakozni a munkahelyeket és szolgáltatásokat kínáló, távol eső centrumhoz.

Nehezíti az elérhetőség hatásainak megítélését Banerjee et al (2012, p. 3) megállapítása, mely szerint a közlekedési infrastruktúra javulása növelheti a vidékről a városokba költözők arányát, ezáltal az ottani tőke és a képzett munkaerő a városba áramolhat idővel. Több kutató, köztük Enyedi György (2011, p. 3) pedig egyenesen azt állította, hogy a távolság, amely meghatározó szerepű a klasszikus térgazdasági modellekben, vagy a regionális szintek elkülönítésében — jelentősége átalakul, általában mérséklődik, ugyanis a fajlagos szállítási költségek a technológia fejlődésével és új szállítási módok elterjedésével alaposan lecsökkentek. Különösen érdekes megállapítás ez annak tudatában, hogy a klasszikus telephelyelméletek (pl. Thünen és Weber elméletei) a távolsággal mint komoly költségte-nyezővel számolnak.

Meglátásom szerint a távolság szerepe valóban csökken a telephelyválasztás szempontjából, azonban azokon a területeken, ahol a technológiai fejlődés nem tudja éreztetni hatását (azaz hiába tudnak az egyes fejlett technológiákról, nem képesek azokat alkalmazni valamilyen oknál fogva), ott továbbra is számolni kell a távolság szerepével. Érdeemes továbbá a közlekedési infrastruktúra minőségét is számba venni, hiszen nem csak az a fontos, hogy mennyi idő alatt jut el egy személy vagy egy rakomány áru „A” pontból „B” pontba, hanem az utazás minősége is (különösen fontos ez a turizmus vagy a törékeny áruk szállítása szempontjából). Hozzá kell tenni továbbá, hogy számos jószág esetén nem csupán előnyt jelent, hanem szükségyszerű is a közlekedési infrastruktúra megléte. A víz esetében például, amely bár a közjavak csoportjába tartozik, a szállítás és a raktározás nehézkes és drága lehet (Fogarassy et al, 2014/A, p. 2), a szállítási lehetőségek hiányosságai, hibái komoly problémákhoz vezethetnek

### **Az Európai Unió közlekedési infrastruktúrára vonatkozó politikája**

Az Európai Unió egyik legfőbb alapelve az indokolatlan különbségek megszüntetése. A cél eléréseért az Unió számos programot indított, többek között a közlekedési infrastruktúrát éritőeket. Az 1990-es évek előtt az EU tagállamok számára nem volt közös, közlekedési hálózatokat érintő kooperáció. Minden állam a saját úthálózatát építette, és bár ezek segítették egy nagy kiterjedésű közlekedési hálózat létrejöttét – a tagállamok általában felismerték a szomszédos országokkal való összekapcsolódás előnyeit –, a kialakuló hálózat számára nem volt keretrendszer.

Több országhoz hasonlóan Magyarországon is voltak kezdeményezések, hogy az ország központi térségét, térségeit összekössék a határokkal, ezáltal pedig a szomszédos országokkal, de ezek leginkább egyéni kezdeményezésre történtek. A keleti tagállamok esetében az akkori politikai helyzetnek megfelelően természetesen voltak tervek az

összeköttetések erősítésére a keleti érdekszférán belül, az EU csatlakozás után azonban új irányokat vett a közlekedési hálózat-fejlesztési politika.

Az 1980-as évek végére egy világos szándék fogalmazódott meg az EU tagállamok részéről egy közös európai hálózatrendszer létrehozására, amely segít összekötni a különböző régiókat egymással, segítve az áruk és személyek szabad mozgását. Létrejötték tehát a Transzeurópai Hálózatok (TEN). A Maastrichti-i szerződés alapján az Uniónak kötelessége ezen hálózatok kiépülését és fejlődését elősegíteni, mivel ezek a belső piac, valamint a gazdasági és társadalmi kohézió kulcs tényezői.

A TEN egyik hálózati eleme a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T), amely a közlekedési infrastruktúrához kapcsolódik (1. ábra). A TEN-T hálózat számos céllal rendelkezik. Az Európai Parlament döntése alapján (Eur-Lex, 1996) a Transzeurópai Közlekedési hálózat 2010-ig, szárazföldi, vízi és légi közlekedési infrastrukturális elemeinek létrejöttével folyamatosan kiépül a Közösség területén.

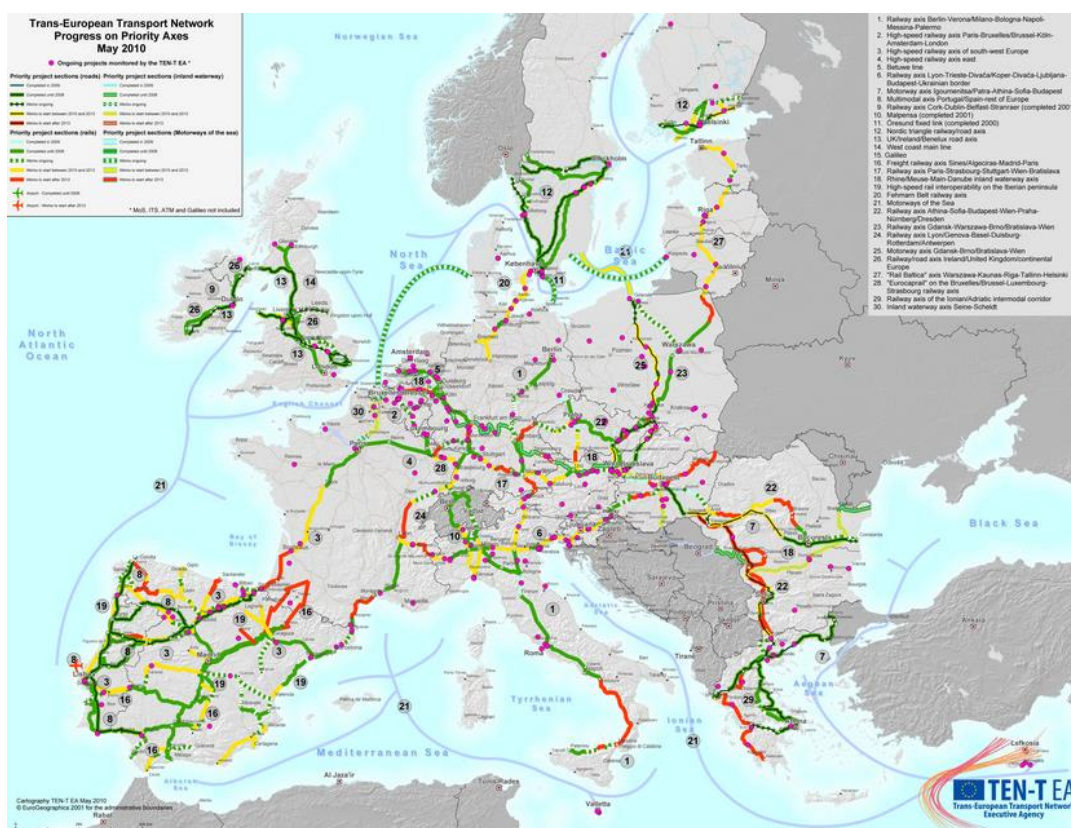
2015-ben elmondható, hogy a hálózat még messze van a teljes kiépültségtől, az országok nem tudtak hasonló színvonalú javulást elérni, az infrastrukturális lefedettség jelenleg egyenlőtlen a tagországokban. A kezdeményezés azonban mindenképp helyes irányban halad, köszönhetően a megszabott feltételeknek, amiknek a hálózatnak eleget kell tennie.

Ilyen feltételek az alábbiak:

- a hálózatnak biztosítani kell az áruk és személyek fenntartható mobilitását a Közösség területén, belső akadályok nélkül, a lehető legjobb társadalmi és biztonsági követelményeknek megfelelően, miközbe elősegíti a Közösség más céljainak elérését, kiemelten a környezettel és a versenyképességgel kapcsolatban. Emellett a gazdasági és társadalmi kohézióhoz is hozzá kell járulnia;
- magas minőségű infrastruktúrát kell kínálnia elfogadható gazdasági feltételek mellett;
- minden közlekedési módozatot megába kell foglalnia, azok komparatív előnyei szerint;
- a meglévő kapacitások optimális használatát kell elősegítse;
- amennyiben lehetséges, legyenek átjárhatóak a különböző közlekedési módozatok;
- a kiépülő hálózat legyen gazdaságilag életképes;
- az összes tagállam területét érintse, miáltal egy általános elérhetőséget biztosít, összeköti a kontinenst a szigetekkel, a tenger nélküli országokat a tengerrel, a perifériákat a centrumokkal, és összekapcsolja a Közösség nagyobb városi térségeit fennakadások nélkül;
- Végezetül, a hálózat képes legyen összekapcsolni a tagállamokat az Európai Szabadkereskedelmi Szövetség országaival, a Közép- és Kelet-Európai, valamint mediterrán országokkal (Eur-Lex, 1996).



## 1. ábra: A TEN-T hálózat



*Forrás: Európai Bizottság, 2011*

A legutolsó pont mára már részben megvalósult, illetve valamelyes érvényét veszítette, hiszen az akkor írtakkor még nem EU-s tagállamok közül számos kelet-európai ország immár tagállammá vált. Látható, hogy az Európai Unió a közlekedésre, annak fejlesztésére területfejlesztési eszközként tekint, amely hosszú távon fejti ki a hatását, ezért a fenntarthatóság külön hangsúlyt kap. A fenti pontokban főleg a társadalmi és gazdasági tényezők kapnak hangsúlyt, de más szakpolitikákat és az EU általános alapelveit tekintve elmondható, hogy általános cél a környezeti fenntarthatóság elősegítése is.

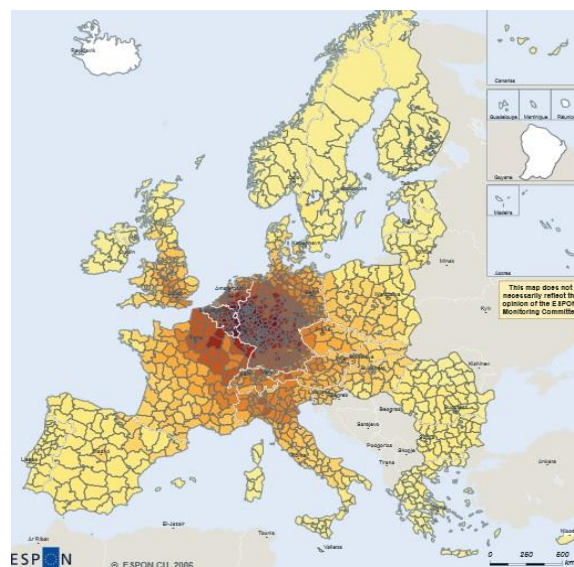
## *Az európai régiók elérhetősége*

Egy régió elérhetőségét gyakran meghatározza a térség gazdasági helyzete. 2009-ben a European Observation Network for Territorial Development and Cohesion (ESPON) kiadott egy tanulmányt, amely az egyes térségek szárazföldi, vízi és levegőben történő megközelíthetőségéről ad tájékoztatást.

A kiadvány a „potenciális elérhetőség” elérhetőség fogalmát alkalmazza, amelyet úgy értelmeztek, hogy milyen könnyen juthatnak el személyek az egyik régióból a másikba. Az ESPON által használt modell (2009, p. 4) két alapelemen nyugszik: (1) az adott NUTS 3-as régiók népességén és (2) az időbefektetésen, amely szükséges a régiók eléréséhez.

Jelen tanulmány a fent leírt ESPON tanulmányt használta fel, mert bár az nem friss, megbízható adatokra támaszkodik. Fontos szempont volt továbbá, hogy a közlekedési infrastruktúra, különös tekintettel a vasutakra és autópályákra, jellemzően nem változik évről évre jelentős mértékben, köszönhetően ezen beruházások általánosan nagy volumenének, idő- és költségigényének. A 2. ábra megmutatja az Európai Unió egyes régióinak közúton való elérhetőségét (2006-os adatok alapján).

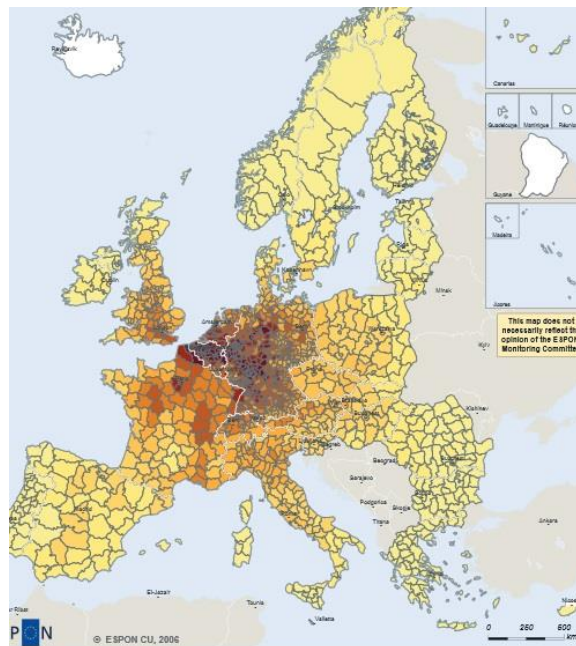
### **2. ábra: A NUTS 3 régiók potenciális elérhetősége a közutakon, 2006**



*Forrás: ESPON, 2009*

Az ábrán minél sötétebbek a színek, annál jobb a régió elérhetősége. Az ábra egyértelműen megmutatja, hogy amely régiók fejlettebbek gazdaságilag (például GDP vagy GDP/fő tekintetében) azok elérhetősége is jobb. A vasúti elérhetőség esetén (3. ábra) megfigyelhető, hogy nagyobb az eltérés egyes régiók között. Ezen az ábrán még inkább látszódik, hogy a legjobban elérhető régiók (jellemzően Németországban és a Benelux államokban) zöme az úgy nevezett „Kék Banán” térségben, azaz a gazdaságilag legfejlettebb térségben található.

### 3. ábra: A NUTS 3 régiók potenciális vasúti elérhetősége, 2006

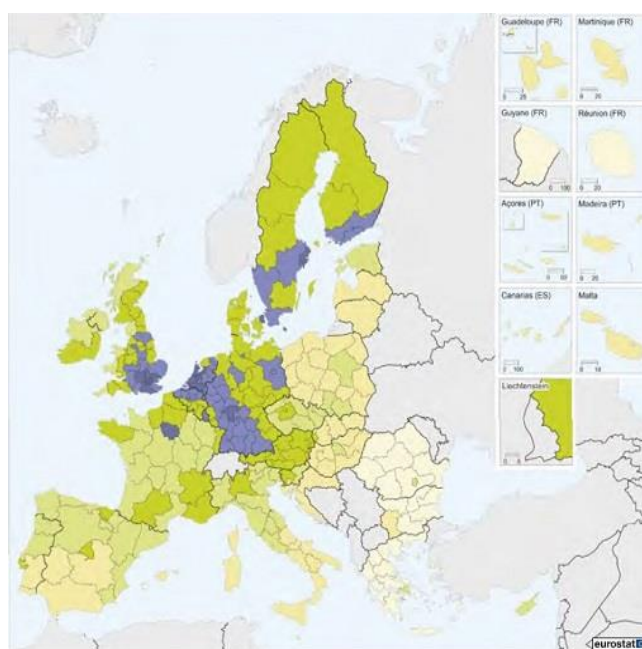


*Forrás: ESPON, 2009*

A régiók gazdasági fejlettségének érzékeltetésére a 4. ábra bemutatja, hogy az egyes NUTS 3-as régiók között milyen eltérések tapasztalhatóak versenyképesség terén.

A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) megfogalmazása (2003) alapján a versenyképesség egy ország hátrányának vagy előnyének mértéke termékeinek a nemzetközi piacokon való értékesítéskor. Ez alapján egy ország, amely jobb elérhetőséggel (azaz, előnnyel) rendelkezik, nagyobb sikerrel tudja eladni termékeit. Amennyiben viszont egy ország alacsony mértékű elérhetőséggel (hátránnyal) bír, nem fog tudni bekapcsolódni a globális vagy makro-regionális kereskedelembé.

#### 4. ábra: Az EU régiók versenyképessége



Forrás: Eurostat Statistical Yearbook, 2014

#### *A Helsinki folyosók*

Az Közösségen belüli útkapcsolatok kiépítése és fejlesztése mellett az Európai Uniónak célja az öt körülvevő térséggel való összeköttetés javítása is. Ez az alapelv hívott életre több konferenciát is az 1990-es években, és ezek segítették a Páneurópai Folyosók (5. ábra) létrejöttét. Ezek a multimodális folyosók, amelyeket Helsinki-folyosóknak is neveznek, arra voltak hivatottak főleg, hogy kelet és nyugat között hidat verjenek. Történelmi szükség volt erre, hiszen Európa két oldala több száz évvel ezelőtt is kooperált egymással, kialakult egyfajta kontinentális munkamegosztás, ez pedig a múltban is valós előnyökre épült, és a jelenben is van alapja az együttműködések erősítésének. A kontinenst fél évszázadik kettéválasztotta a vasfüggöny, és még a mai napig is komoly ellentétek és különbségek tapasztalhatók az egyes európai régiók között, ezért véleményem szerint jelenleg nagy az elmaradás az összeköttetések kialakításában, ezt pedig orvosolni kell.

A Helsinki folyosók a kelet-európai országok Európai Unióhoz való csatlakozását követően gyakorlatilag a TEN-T hálózat Közösségen belüli elemeivé váltak, és mint ilyenek, részesei lesznek a közlekedési hálózat jövőjét érintő fejlesztéseknek is.



## 5. ábra: A Helsinki folyosók



*Forrás: Market Intelligence for the Transport and Logistics Industry, 2010*

### *A TEN-T hálózat jövője*

2013-ban az Európai Unió bizottsága bejelentette a közlekedéspolitikai megújítását (Európai Bizottság, 2013), valamint kiadott egy dokumentumot a jövőre vonatkozó előrejelzésekkel és tervekkel. Az előrejelzések alapján a teherszállítás várhatóan 80%-kal, a személyszállítás pedig 50%-kal fog növekedni 2015-re. Ez a változás hatalmas kihívást jelent a jövőben a közlekedési infrastruktúra számára, hiszen a megnövekedő forgalmat ki kell szolgálni megfelelő méretű és minőségű utakkal. Ez a kihívás azonban lehetőség is, hiszen amelyik térség jobban tudja fejleszteni úthálózatát, az potenciálisan nagyobb kereskedelmet tud bonyolítani, megnövekszik az elérhetősége is. Szem előtt kell azonban tartani a kapacitás kihasználatlanság problematikáját is, hiszen a kihasználatlan utakból gyakran hibás beruházás válhat.

A tervek szerint, amelyek megvalósulása 2014-ben már el is kezdődött, a közlekedéspolitikai kilenc gerincfolyosóra fog koncentrálni, emellett cél mindennemű közlekedést hátráltató tényező megszüntetése. A kilencből két folyosó észak-dél irányú, három kelet-nyugat irányú, és négy diagonális lesz, és ezek 2030-ra ki is alakulnak (Európai Bizottság, 2013).

Meg kell jegyezni, hogy a közlekedés volumenének növekedése környezeti terheléssel jár; ez a közlekedési módok fejlődésével tompítható, de további csökkentésre is szükség van egy fenntartható Közösség kialakításához. A főleg fosszilis energiahordozók helyett hangsúlyozni kell a fenntarthatóbb energiaforrások, hiszen ezek használata által egyrészt kevésbé károsul a légkör, másrészt az országok fosszilis fűtőanyagok irányában való függősége is csökken (Fogarassy et al, 2014/B, p. 40).

## **Következtetések, javaslatok**

A tanulmány bemutatta az infrastruktúra és a közlekedési infrastruktúra egyes fogalmait, elemezte hatásukat. Foglalkozott továbbá az Európai Unió közlekedéssel kapcsolatos politikájával, mint a területfejlesztés egyik eszközével is.

Az eredmények rámutatnak: az infrastruktúra fontos eleme a fejlődésnek. Megléte és fejlettsége közvetlenül és közvetetten is meghatározza az adott területegységek gazdasági tevékenységet oly módon, hogy bár maga az infrastruktúra nem végez termelést, a termeléshez szükséges az infrastruktúra, mint alaptényező. A gazdasági élet mellett azonban a társadalom tevékenységeit is meghatározza, valamint környezeti vonzata is van.

A közlekedési infrastruktúra mennyiségi és minőségi javulása elvezethet a versenyképesség növekedéséhez – jellemző ma az Európai Unióban (de az egész világon is, például Japánra vagy az USA-ra gondolva), hogy a fejlettebb államok fejlett közlekedési hálózatokkal rendelkeznek. A fejlettség (ezzel együtt a versenyképesség és a gazdasági növekedés lehetőségei) szorosan összefügg a közlekedési lehetőségekkel. Amennyiben egy térség könnyebben érhető el más térségekből, úgy piacként is megközelíthetővé válik. Az elérhetőség a térségen belül is pozitív hatással jár, hiszen a belső piac élénkülése, a kereskedelem fellendülése is elvezet a gazdaság növekedéséhez, új munkahelyek létrejöttéhez, és a fejlődés során tapasztalható újítások (újfajta közlekedési technológiák) az innovációs folyamatokhoz is pozitívan járulhat hozzá.

Ezt az összefüggést az Európai Unió tagállamai is felismerték, és ennek az lett a következménye, hogy az 1980-as években elindult egy kezdeményezés, amely hatására az 1990-es években létre jöhettek a Transzeurópai Hálózatok (köztük a Transzeurópai Közlekedési Hálózat), valamint a Helsinki folyosók. Ezek nem csupán közlekedéspolitikai szempontból, hanem fejlesztéspolitikailag is fontosak, hiszen ezek a folyosók egyben fejlesztési tengelyek is, amelyek képesek munkaerőt és működőtőkét vonzani, ezáltal nagy változásokat generálni egyes térségekben.

Az Unió a jövőben tovább szeretné bővíteni ezt a hálózatot, illetve továbbra is hangsúlyozni kívánja a közlekedési fennakadások csökkentését, az áruk, személyek és a tőke áramlásának gondtalan áramlását. Fontos megjegyezni azonban, hogy mint minden szakpolitika, a közlekedési is körültekintő tervezést kíván. Azon régiók, amelyek jobb gazdasági helyzetben vannak, nem kizárt, hogy még inkább eltávolodnak azon térségektől, amelyek kedvezőtlen közlekedésföldrajzi helyzetben vannak.

Az EU nagy fontosságot tulajdonít a közlekedési infrastruktúrának, mert az ilyen tekintetben jobban ellátott régiók általában versenyképesebbek is. Azonban előfordulhat az is, hogy a megépített utak, amelyek például a centrum- és perifériatérségek összeköttetésére jöttek létre, ahhoz fognak hozzájárulni, hogy a kedvezőtlenebb térségből ingázás, illetve végleges elvándorlás jelentkezzen a kedvezőbb irányába. Ennek következtében a közlekedést érintő beruházásokat érdemes más fejlesztési eszközökkel együtt használni, mivel bár ez a fajta beruházás is szükséges, az érintett térségek helyzetét nagy alapossággal meg kell vizsgálni, hogy a lehető leginkább „személyre szabott” fejlesztési program jöhessen létre velük kapcsolatban.

## Felhasznált irodalom

- ABONYINÉ PALOTÁS J. (2007): *Infrastruktúra*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 187 p
- BANERJEE, A. – DUFLO, E. – QIAN, N. (2012): *On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China*. Hozzáférés: <http://economics.mit.edu/files/7653>. (Letöltve: 2014.06.12.)
- ENYEDI Gy. (2011): Globalizáció és a magyar területi fejlődés. *Tér és Társadalom*. Hozzáférés: <http://tet.rkk.hu/index.php/TeT/article/view/554/1105> (Letöltve: 2014.10.13.)
- EUR-LEX.EUROPA.EU (1996): *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*. Hozzáférés: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML>. (Letöltve: 2014.11.03.)
- EURÓPAI BIZOTTSÁG (2011): *Competitiveness for growth and employment*. Hozzáférés: [http://ec.europa.eu/budget/financialreport/2011/expenditure/competitiveness/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/budget/financialreport/2011/expenditure/competitiveness/index_en.html). (Letöltve: 2014.10.13.)
- EURÓPAI BIZOTTSÁG (2013): *Transport: New EU infrastructure policy*. Hozzáférés: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-948\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_en.htm). (Letöltve: 2014.10.23.)
- EURÓPAI BIZOTTSÁG – EUROSTAT (2014): *Eurostat Regional Yearbook 2014*. Hozzáférés: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-HA-14-001/EN/KS-HA-14-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-HA-14-001/EN/KS-HA-14-001-EN.PDF). (Letöltve: 2014.10.25.)
- EUROPEAN OBSERVATION NETWORK FOR TERRITORIAL DEVELOPMENT AND COHESION (2009): *Territorial Dynamics in Europe – Trends in Accessibility*. Hozzáférés: <http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/TerritorialObservations/TrendsInAccessibility/to-no2.pdf>. (Letöltve: 2014.10.29.)
- FOGARASSY, Cs. – NEUBAUER, É. – BÖRÖC BAKOSNÉ, M. – ZSARNÓCZAI, J. S. – MOLNÁR, S. (2014/A): Water footprint based water allowance coefficient. *Water Resources and Industry* 7-8. ELSEVIER. pp. 1-8. ISSN 2212-3717. Hozzáférés: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212371714000328> (Letöltve: 2014.11.27.)
- FOGARASSY, Cs. – TÓTH, L. – ZSARNÓCZAI, J. S. (2014): Capacity problems and structural Paradoxes of the installed wind power plants in Hungary. *Journal of Computing Technologies*, ISSN (Online): 2278-3814. Impact Factor: 0,455. Volume 3, issue 9 (September), pp. 1-7, [www.jctjournals.com](http://www.jctjournals.com)
- GAZDASÁGI EGYÜTTMŰKÖDÉSI ÉS FEJLESZTÉSI SZERVEZET (2003): *The definition of competitiveness (in trade)*. Hozzáférés: <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=399>. (Letöltve: 2014.10.25.)
- GLAESER, E. - GOTTLIEB, J. (2009): The Wealth of Cities: Agglomeration Economies and Spatial Equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47 (4), 983–1028
- HIRSCHMAN A. O. (1958): *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press, New Haven.
- KEREKES I. – PÉTERFALVI J. – WIMMER J. (2007): *Infrastruktúra és közlekedés*. Tankönyv. Nyugat Magyarországi Egyetem, Erdőmérnöki Kar, 146 pps.
- KIRÁLY I. (1979): Kísérlet az infrastruktúra-forgalom meghatározására. *Egyetemi Szemle*, Vol. 1, No. 1, pp. 105-115. Akadémia Kiadó, Budapest. Hozzáférés: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/41484480?uid=3739232&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21104461206591> (Letöltve: 2014.10.25.)

KOVÁCS F. (2002): *Közlekedéstan*. Online tankönyv. Hozzáférés: <http://ko.sze.hu/on-line-dokumentumok-1> (Letöltve: 2014.10.08.)

KŐSZEGFALVI Gy. (1976): *Településfejlesztés és infrastruktúra*. Budapest, Műszaki Könyvkiadó

KŐSZEGFALVI Gy. – Sikos T. T. (1993): *Városok és falvak infrastruktúrája*. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, Budapest, pp. 8-24.

Market Intelligence for the Transport and Logistics Industry (2010): *Central and Eastern Europe Logistics*. Hozzáférés: <http://www.transportintelligence.com/market-reports/report-central-and-eastern-europe-logistics-2010/252/>. (Letöltve: 2014.10.28.)

SZÉCHENYI I. (1848): *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Tanulmány. Első nyomtatás: Pozsony. Hozzáférés: <https://archive.org/details/javaslatmagyark00sz> (Letöltve: 2014. 10. 02.)

VÁTI Kht. (2004): *Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmi*. Tanulmány. Hozzáférés: [http://www.terport.hu/webfm\\_send/295](http://www.terport.hu/webfm_send/295). (Letöltve: 2014. 08. 03.)