

A KORSZERŰ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS MAKROÖKONÓMIAI STRATÉGIAI KONCEPCIÓI

KÁDAS Kálmán

Budapesti Műszaki Egyetem, Közlekedésmérnöki Kar
Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet

A népgazdaság, amely a társadalmi-gazdasági rendszer ellátó alrendszere, ágazatközi munkamegosztáson létrejövő gazdasági rendszer. Az ágazati kapcsolatok mérlege, illetve a makroökonómiai input-output modell ezt mennyiségi vonatkozásban is igen meggyőzően szemlélteti. A népgazdaságot működési dinamikájában legtágabb értelemben megtestesítő társadalmi-gazdasági (makroökonómiai) újratermelési folyamat területileg illetve térbelileg nagy mértékben tagolt. Ez a létfontosságú folyamat ui. területi (interregionális) munkamegosztásban bonyolódik le és fejlődik. A területi munkamegosztás jelentős részben (hazánk esetében mintegy 50%-os mértékben) nemzetközi is, mégpedig elsősorban a szocialista gazdasági integráció vonatkozásában, majd az egész Földet átfogó nemzetközi munkamegosztásba, elsősorban a világpiacba kapcsolódóan. Jelentős mértékben tehát be vagyunk kapcsolódva a nemzetközi újratermelési folyamatokba. A nagy mértékű részvétel a szocialista, majd a nagy nemzetközi munkamegosztásban, az ország természeti erőforrásokban — különösen nyersanyagokban és energiahordozókban — való ellátottságát tekintve, szinte szükségszerű, de megkívánja ezt — nem kis részben — a tudományos-technikai fejlődés élvonalához, a fejlett országokhoz való, lehetőleg minél nagyobb mértékű, és minél rövidebb idő alatti felzárkózás is.

A makroökonómiai újratermelési folyamat területi tagoltsága az ország területén kívül — nem kis mértékben — így kiterjed az együttműködő szocialista országok, majd a többi ország területére is. Tehát voltaképp az egész világra, illetve a világgazdaságra. Mindez megkívánja, hogy az újratermelés nemzeti és nemzetközi területi, térbeli akadályai, elsősorban a távolságok a társadalom, a népgazdaság fejlődése szempontjából, minél eredményesebben, makroökonómiailag minél hatékonyabban leküzdésre kerüljenek.

A népgazdaságnak a makroökonómiai újratermelési folyamat forgalmi szférájában működő ágazata, illetve alrendszere, a *közlekedés* mint gazdasági ágazat feladata ez, ami a társadalmi-gazdasági folyamatok területi szerkezetével kapcsolatosan jelentkező közlekedési szükségletek minél messzebb menő mennyiségi és minőségi és egyidejűleg minél gazdaságosabb kielégítését kívánja meg. Minél inkább megfelel a közlekedési rendszer e követelményeknek, műkö-

désének annál nagyobb lehet a népgazdasági, tehát a makroökonómiai rendszerhatékonyasága. Annál eredményesebben segítheti elő a fejlett szocialista társadalom minél teljesebb megvalósítása megkívánta társadalmi-gazdasági fejlődést.

Nyilvánvaló, hogy a korszerű közlekedésfejlesztés, mégpedig az egységes szocialista közlekedés fejlesztése, makroökonómiai stratégiai koncepciói e nagyjelentőségű célkitűzés, távlatilag is érvényesülő, minél eredményesebb, minél hatékonyabb szolgálatát kell, hogy jelentsék.

Amennyiben ismertek a főbb befolyásoló, illetve meghatározó tényezők, továbbá tényezőcsoportok, és ezek működése és működtetése várható hatásai a közlekedés rendszere fejlődésére, a korszerű közlekedésfejlesztés makroökonómiai koncepcióinak sikeres kialakítására — megfelelő prognózisok ismeretében — zömben meg vannak az objektív feltételek és lehetőségek. E koncepció, természetesen mindenkor kiegészítendő az ország megfelelő védelmi képessége megkívánta követelményekkel is. A védelmi képesség biztosításának általában nagy a politikai és társadalmi hatékonysága, adott kritikus esetben preferenciát kaphat a gazdasági hatékonysággal szemben is.

A hivatkozott, a közlekedésfejlődést, illetve fejlesztést befolyásoló tényezőket már most rendre elsősorban a közlekedésgazdaságtan mint ágazati disciplina, tágabb értelemben a közlekedéstudományok tárják fel, illetve jórészt már fel is tárták. A közlekedés- és a gazdaságpolitika pedig már eddig is, sőt jóval régebben is, nagyrészt számolt ezekkel. Többnyire — korábban nagyvonalúan, később mind részletesebben és mind alaposabban — beépítette koncepcióiba.

(Lásd még Széchenyi István 150 év előtti, majd Csanádi György miniszter 1968. évi koncepcióit, amelyeket a parlamentek annak idején el is fogadtak.)

A közlekedés fejlődését, illetve fejlesztését és annak makroökonómiai hatékonyságát elsősorban, és nagyobb mértékben befolyásoló főbb tényezők, illetve tényezőcsoportok, a közlekedéstudományok mai ismeretanyagát szem előtt tartva mármost a következők:

1. közlekedéspiaci kereslet és kínálat kapcsolatának irányítása, szervezése; kínálati oldalon a közlekedés üzemviteli színvonala emelése, kibernetikai módszerek fokozottabb felhasználása, közlekedési intermodális munkamegosztás és kooperáció tökéletesítése, az operációkutatás módszereinek fokozottabb alkalmazása

2. ugyancsak a kínálati oldalon a közlekedési területi ellátottság, nagy hangsúllyal a hálózat fejlesztése

3. a közlekedéstechnikai, technológiai színvonal emelése, nagyhatékonyaságú innovációk alkalmazása, különös tekintettel az automatizálásra, az energetikai követelményekre és az exportra (jármű exportra)

4. tranzit szállítási, közlekedési szolgáltatási színvonal emelése

5. idegenforgalom, kiemelten a motoros turizmus elősegítése

6. távlatilag is domináló tényezőcsoport: beépülés a különböző gazdasági

ágazatok (ipar, építőipar, mezőgazdaság, kereskedelem, településhálózat, a területi munkamegosztás, é. i. t.) fejlesztési stratégiáiba

7. a közlekedés mint infrastruktúra, közepes gazdasági fejlettségünkhöz mérten is elmaradó színvonala általános emelésének a lehető gyorsítása

8. városi közhasználatú és egyéni közlekedés közötti munkamegosztás, illetve kooperáció (*P* and *R* system) fokozottabb ésszerűsítése és kiépítése

9. a motorizáció gazdaságpolitikával, különösképp a nemzetközi fizetési mérleg egyensúlyával jobban összehangolt ütemezése

10. a nemzetközi vízi közlekedésbe és légi forgalomba való fokozottabb bekapcsolódás

11. a vezetékes szállítás továbbfejlesztése.

A korszerű közlekedésfejlesztés makroökonómiai stratégiai koncepcióinak sikeres kialakítása a felsorakoztatott és egyes más, jobbára kisebb jelentőségű tényezők, tényezőcsoportok, pl. nemzetközi kamionforgalom; közlekedő erő- és munkagépek, elsősorban építési és mezőgazdasági gépek körének kiterjesztése; közlekedés interszektorális kooperációinak fejlesztése (pl. az „economy of scale” jobb kihasználására) felhasználásával elérhető. Valamennyi tényezőnél, tényezőcsoportnál a tudomány, és technika gyors fejlődése eredményeinek minél rövidebb átfutási idővel történő általános nagyhatékonyságú bevezetése átfogó és állandó, sőt egyre intenzívebbé váló önálló tényező csoportot is képez. Ide sorolható tényezőcsoport még a közlekedési információs rendszer modern informatika és a számítógéptechika követelményeinek megfelelő kiépítése és fejlesztése.

A közlekedés fejlesztés nagy hatékonyságú makroökonómiai stratégiai koncepcióinak a kidolgozásánál az előrebocsátott és egyéb — időnként, főképp ún. keresztmetszeti szűkülések folytán, kiemelten jelentőssé váló — tényezők és tényezőcsoportok önálló, még inkább alkalmas fejlődésdinamikai kombinációinak hatékonyságnövelő sorompóba állításával, a fejlesztéseknél időben rendelkezésre álló erőforrások, elsősorban beruházási keretek gondos szem előtt tartása mellett, alkalmas összetett, főképp sorrendprogramozásokkal, többféle fejlesztési stratégiai koncepció, ezt tükröző cél, illetve célrendszer alakítható ki. Az erőforráskorlátok a kombinációba bevonható tényezők és tényezőcsoportok számát, valamint azok volumenét és összetételét rendszerint módosíthatják, elsősorban azok — a közlekedési folyamatok és makroökonómiai hatékonyságuk szempontjából vett kiegészítő (komplementáris) és helyettesítő (szubsztitutív) — kapcsolatainak megfelelően.

Nagy hatékonyságnövelő potenciált képviselhetnek az egyes tényezők és tényezőcsoportok alkalmazásukban egymás eredményességét növelő tulajdonságaik. Ezek megfelelő kiaknázása számos, sokszor meglehetősen összetett, matematikai programozási, operációkutató feladat, esetleg feladatcsoport megoldását kívánhatja meg, esetleg különböző szimulációs műveletek, érzékenységi vizsgálatok, többfokozatú prognózisok stb. bekapcsolásával, felhasználással.

nálva a modern statisztikai döntéselmélet, dinamikai döntések elméletének újabb eredményeit is, valamint az eddigi hazai és megszerezhető külföldi tapasztalatokat, melyeket hasonló feladatok megoldásánál szereztek. Hiszen minden tevékenységi folyamat egyúttal tanuló folyamat is.

Nyilvánvaló, már az előrebocsátottakból is, hogy egyik-másik tényező, illetőleg tényezőcsoport fejlesztésstratégiai koncepcióba való beállítása megkívánta elemző vizsgálata még inkább azok koncepcióban való alkalmas kombinálása, ötvözése, nemcsak a közlekedéstudományokkal szemben támaszt igényes követelményeket, hanem más tudományágak, illetve alágazatok eredményeire is igényt tart. Ilyen tudományok, tudományos módszertanok: matematika, operációkutatás, kibernetika, számítógéptudomány, informatika, matematikai statisztika, prognosztika, é. i. t. Annyit jelent ez, hogy a korszerű közlekedésfejlesztés makroökonómiai stratégiai koncepcióinak kialakítása, kidolgozása, nagymértékben interdiszciplináris, főképp azonban gazdasági-műszaki munkát kíván meg. Természetesen ehhez alkalmas összetételű, jól felkészült és sok tekintetben kreatív munkacsoportot (teamet) és hozzá alkalmas vezetést.

A feladat nagy horderejű jellege ezt alapjában véve meg is követeli, még inkább az így valóra váló közlekedésfejlesztés nagy, illetőleg lehető reálisan lehetséges maximális népgazdasági hatékonysága. A tudományos-technikai gyors fejlődés eredményeképp ma nem csak technikánk, hanem gazdálkodási, a gazdasági rendszerek irányítása módszerei is mind inkább tudományintenzívek. Tanúskodik erről máris óriási és egyre terjedelmesebbé váló vonatkozó nemzetközi tudományos irodalom, még szembetűnőbben az ilyen fejlesztési feladatok minél hatékonyabb megoldására segítségül vett tudományos modellek nagy száma. A f. é. augusztusában volt alkalmam meggyőződni erről, amikor a nemzetközi Regional Science Association hollandiai, Groningeni Egyetemen tartott XXII. Európai Kongresszusán P. Nijcamp amsterdami professzor bemutatatta — terület- és közlekedésfejlesztést szolgáló — ilyen jellegű konzisztens stratégiai modellrendszerét, amely a fejlesztésre rendelkezésre álló erőforrások (elsősorban beruházási keretek) nagyhatékonyságú felhasználását messzemenően elősegíti. A közlekedéstudományok és a segítséget adó más tudományok mai fejlettsége is már e tekintetben igen jelentős fejlesztési eredménytöbbletek realizálását teszik lehetővé. Fokozhatja ezt ilyen modellrendszer igénybevétele.

Irodalom

1. Anderson, A.—Persson, H.: Integration of Transportation and Location Analysis: an Equilibrium Approach. — Papers of the Regional Science Association, 42. Urbana, Illinois (USA), (1979)
2. Fedorenko, N. P. (szerk.) Az optimális tervezési modellek rendszere (fordítás oroszról), Közgazd. és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979.
3. Foster, C. D.: The transport problem, London, 1963.
4. Hacsaturov, T. Sz.: *Ekonomika Transzporta*, Moszkva, 1959.

5. Kádas, K.: Közlekedésgazdaságtan, 2. kiadás, Budapest, 1976.
6. Kádas, K.: The forecasting and planning of transport development as a component of urban, regional and national development, *International Journal of Transport Economics*, 8 (1981) Róma.
7. Nijcamp, P.: A Review of Multiregional Economic Modeling, XXII. European Congress of Regional Science Association, Groningen, 1982.
8. Richter, Kl. J.: *Transportmatrix*, Berlin, 1974.
9. Sztankóczy, Z.: Közlekedéspolitika területi vetülete, 1—2 rész, Budapest, (1973—74.)
10. Voigt, Fr.: *Verkehr*, 1—2 rész, Berlin, (1973.—74.)

Dr. Dr. h. c. Kádas Kálmán ny. egy. tanár, a műszaki tudományok doktora