

## A torz magyar térszerkezet

dr. Rigó Mihály  
okl. erdőmérnök  
okl. építőmérnök

Írásom természetesen az ország gazdasági térszerkezetéről szól. A felhasznált adatokat, képeket a napokban (2011. december) megjelent Magyar növekedési tervből vettem ki, mely elérhető:

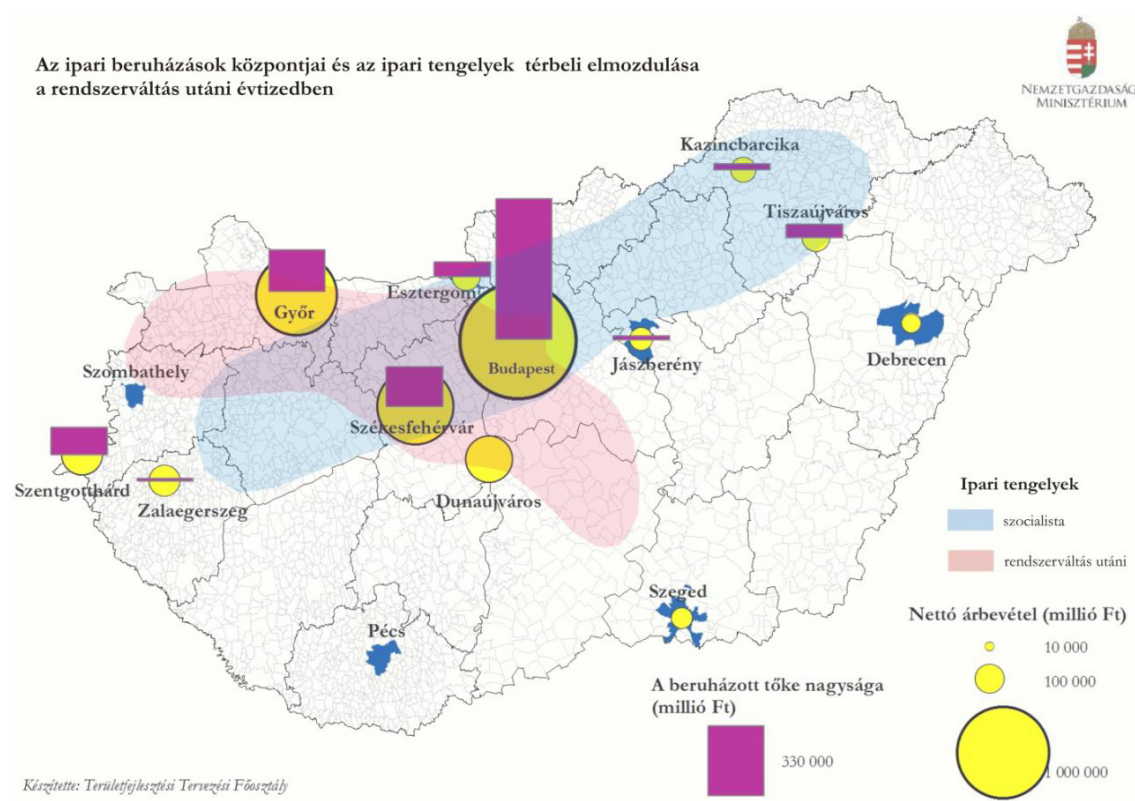
<http://www.kormany.hu/download/f/d7/60000/MAGYAR%20NOVEKED%C3%89SI%20TERV%20konzult%C3%A1ci%C3%B3.pdf>

### Mi is történt évtizedeken át?

A beruházások 1990 előtt a kékkel, utána pedig a rózsaszínnel jelölt sávba törtétek. A lila oszlopok arányosak a beruházott milliókkal.

„Az ipari beruházások központjai és az ipari tengelyek térbeli elmozdulása a rendszerváltás utáni évtizedben” – a kép címe.

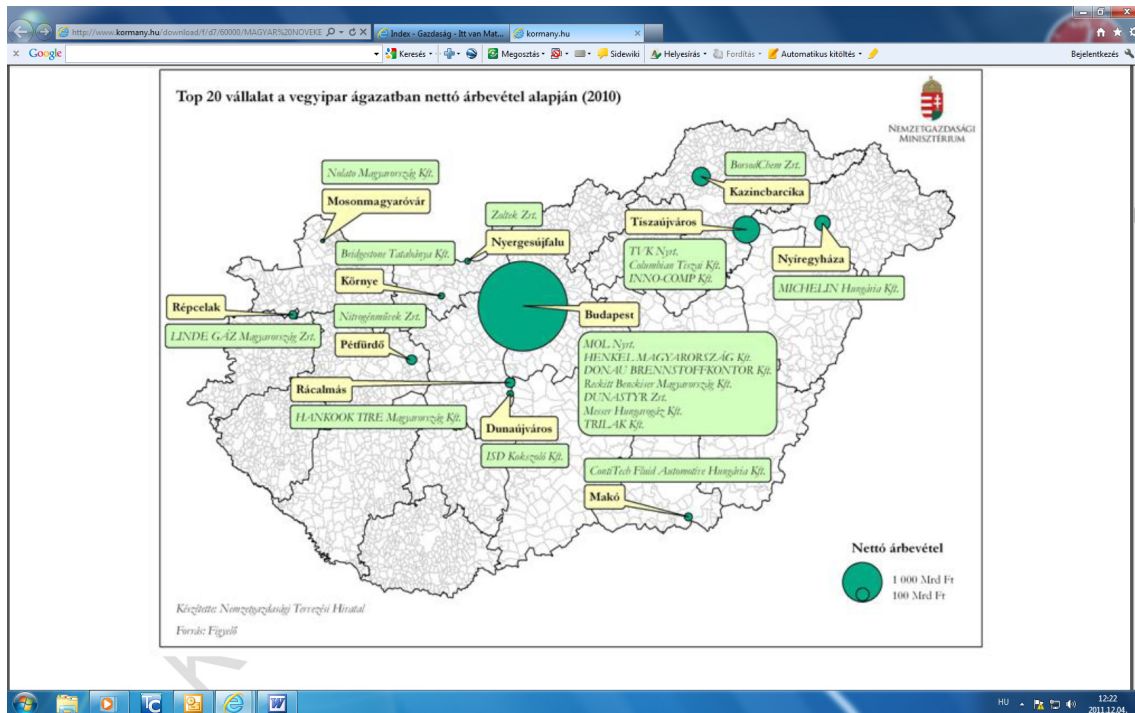
A lényeg: akármilyen világ is volt, Budapest kapta a pénzek zömét.



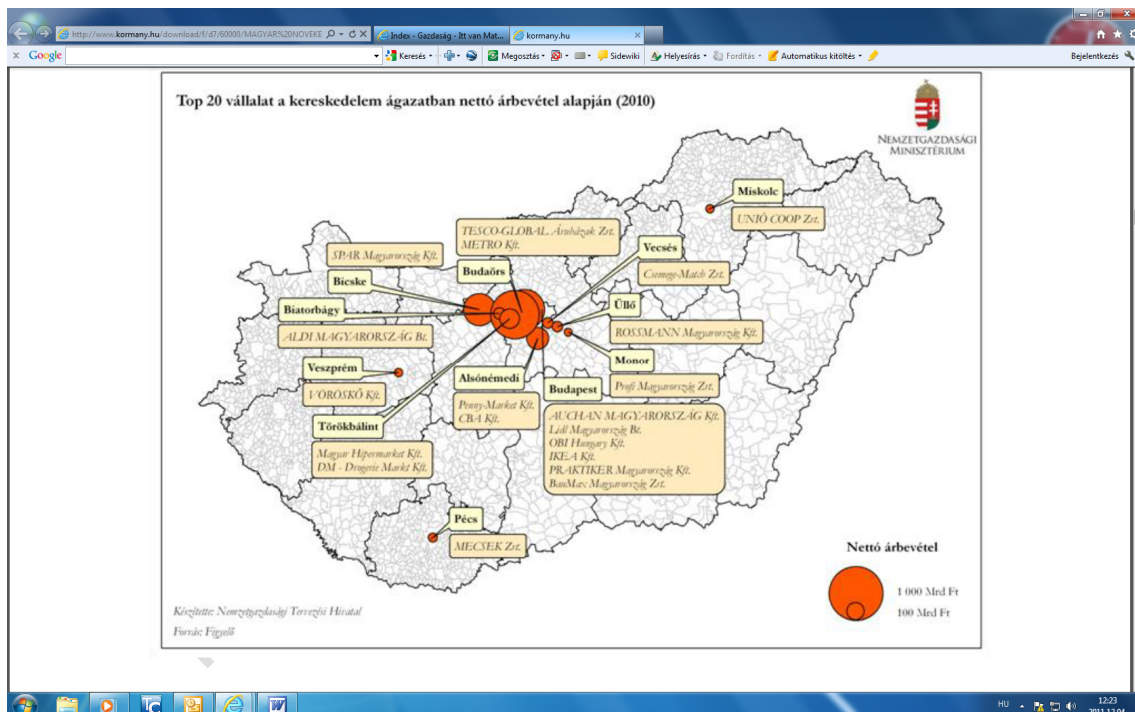
### Mi lett ennek a következménye?

Az alábbi képek a topon lévő országokon belüli elhelyezkedését mutatják. Mint látható lesz, nincsenek véletlenek.

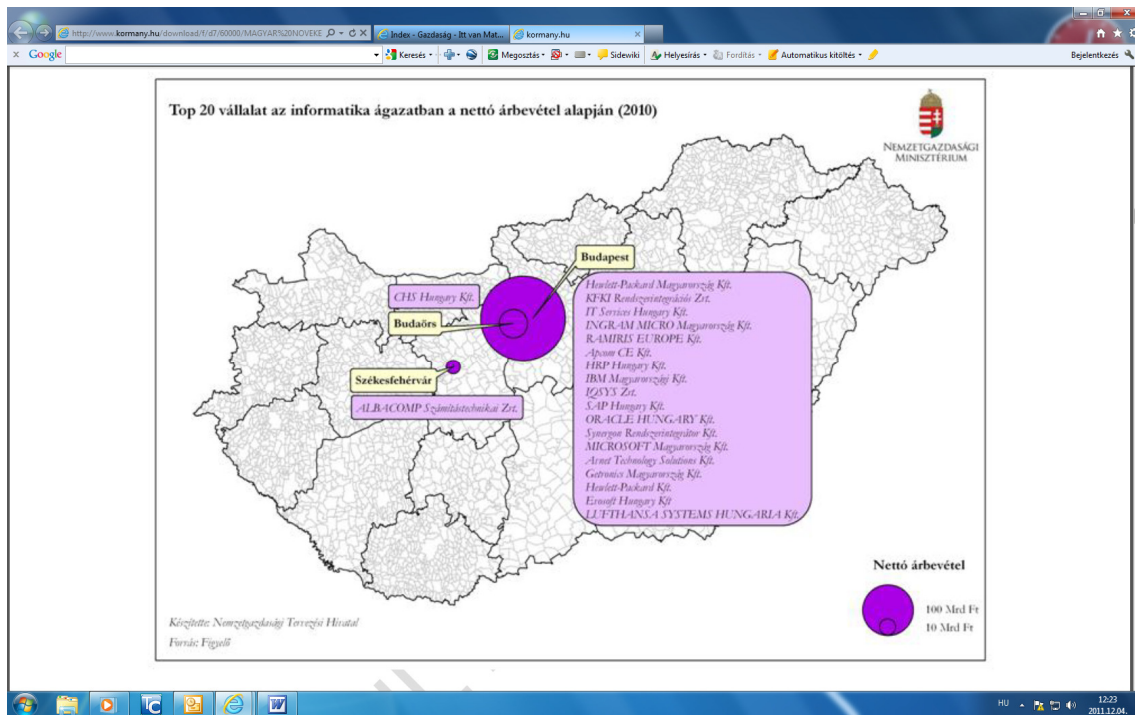
A 20 legnagyobb bevételű vegyipari cég elhelyezkedése:



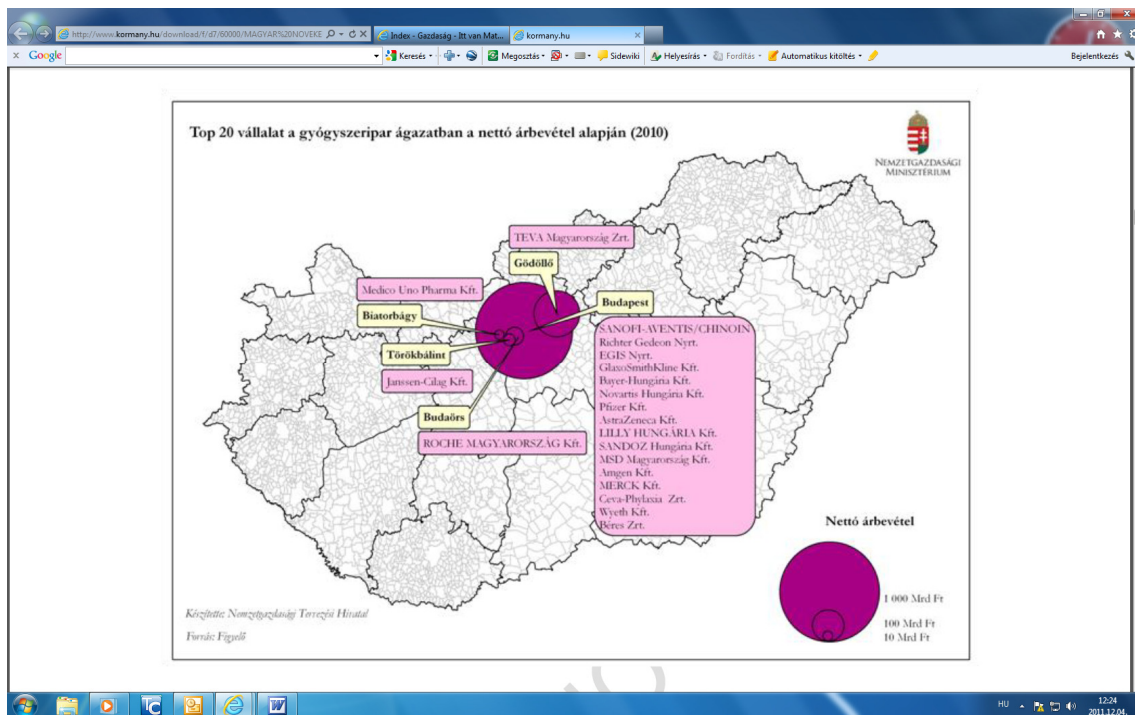
A 20 legnagyobb bevételű kereskedelmi cég elhelyezkedése:



A 20 legnagyobb bevételű informatikai cég elhelyezkedése:



A 20 legnagyobb bevételű gyógyszeripari cég elhelyezkedése:

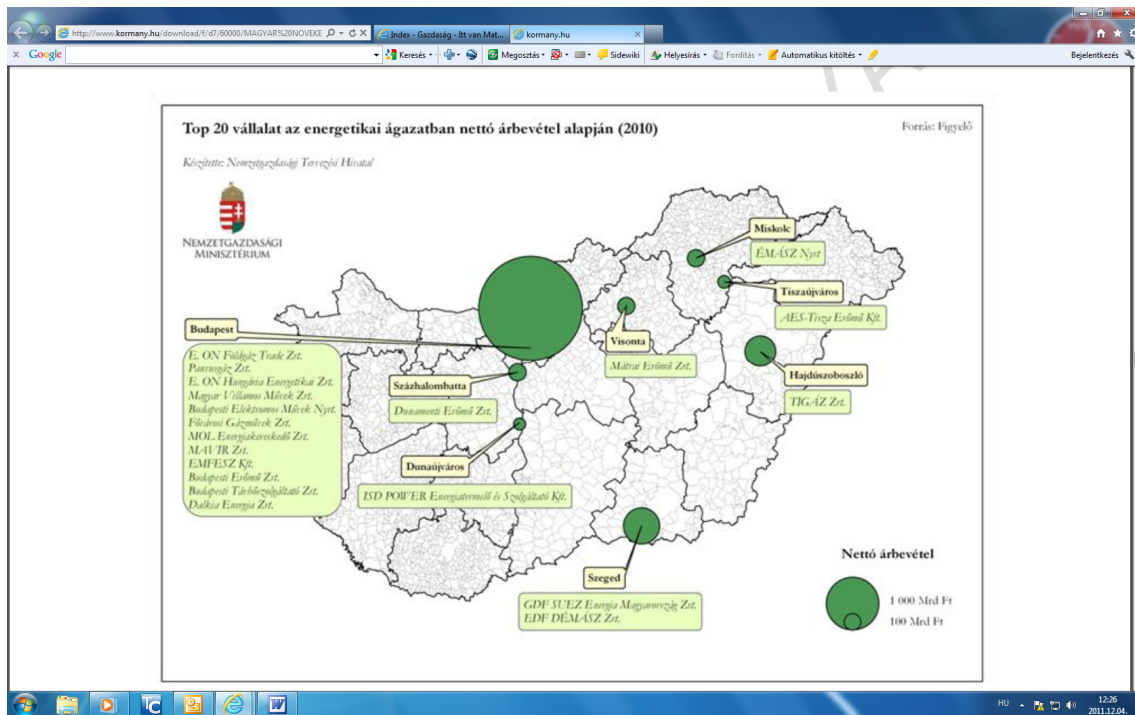


A 20 legnagyobb bevételű élelmiszeripari cég elhelyezkedése:

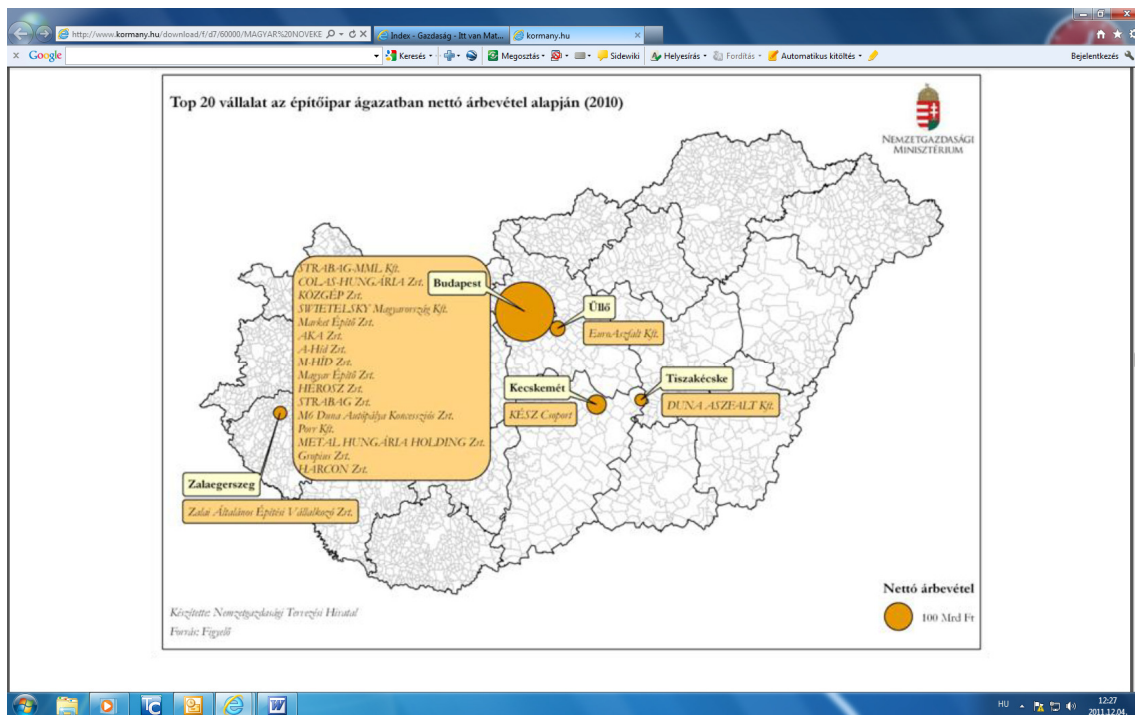




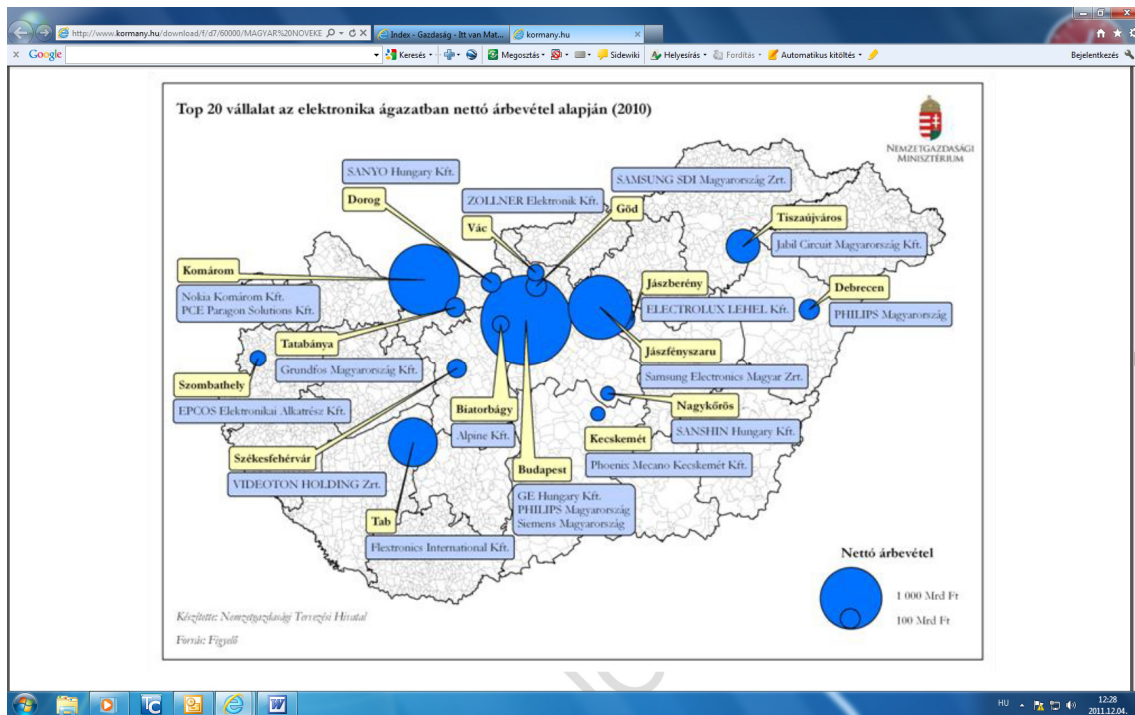




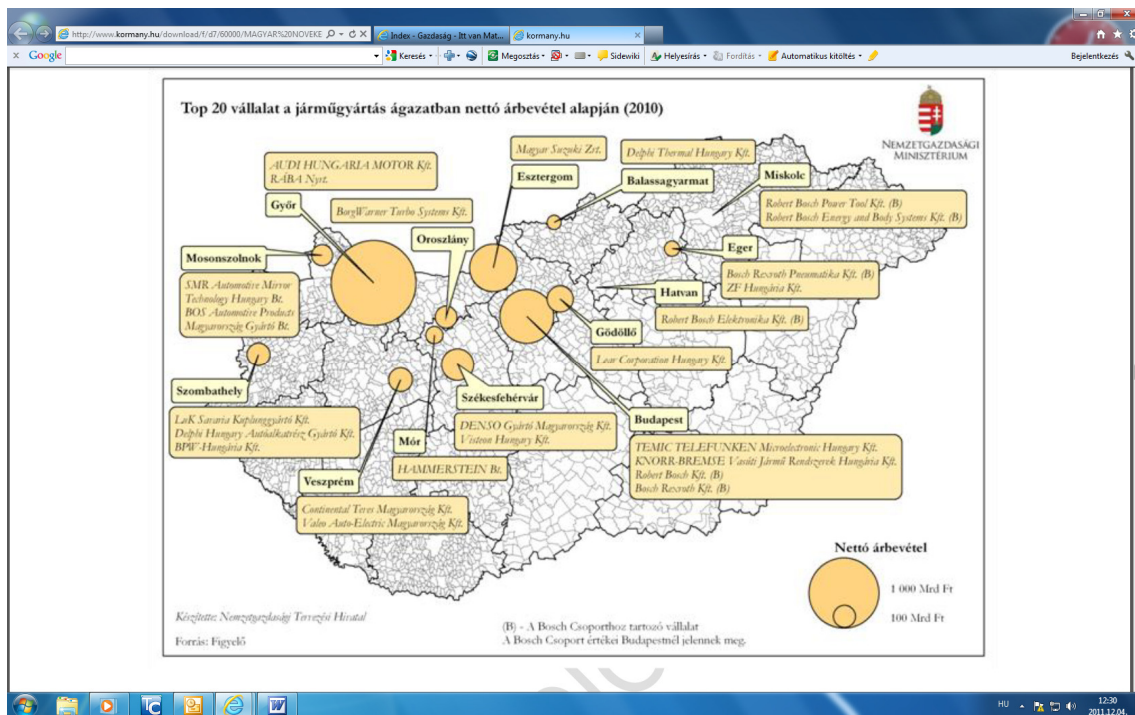
A 20 legnagyobb bevételű építőipari cég elhelyezkedése:



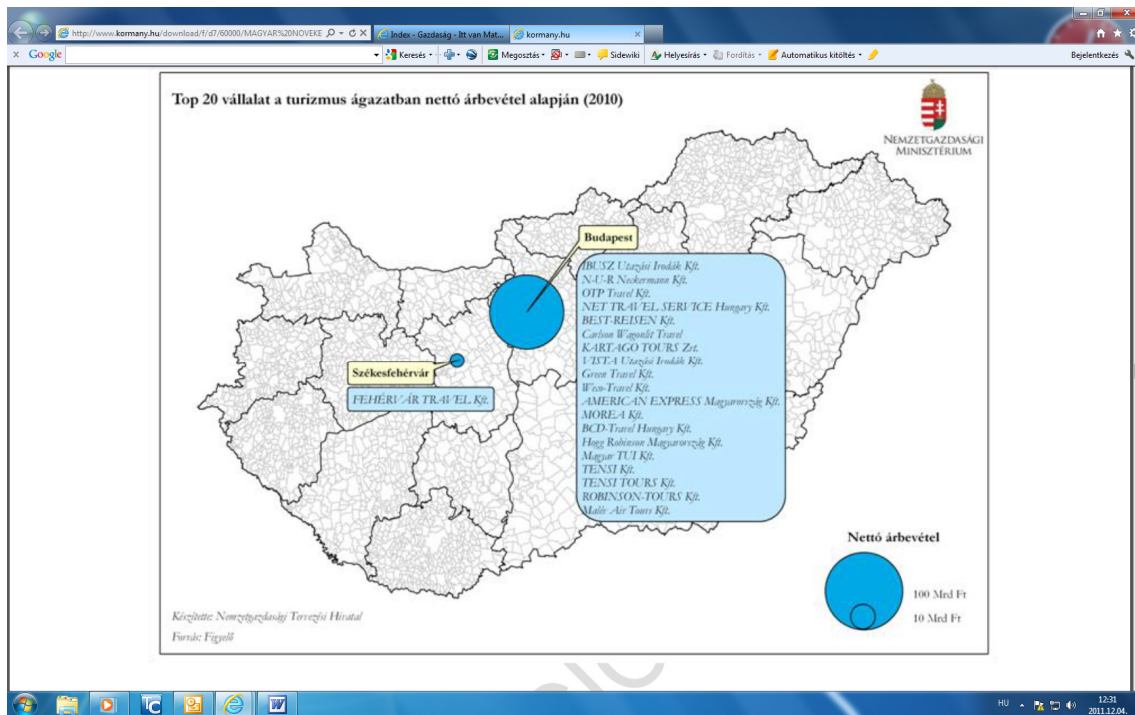
A 20 legnagyobb bevételű elektronikai cég elhelyezkedése:



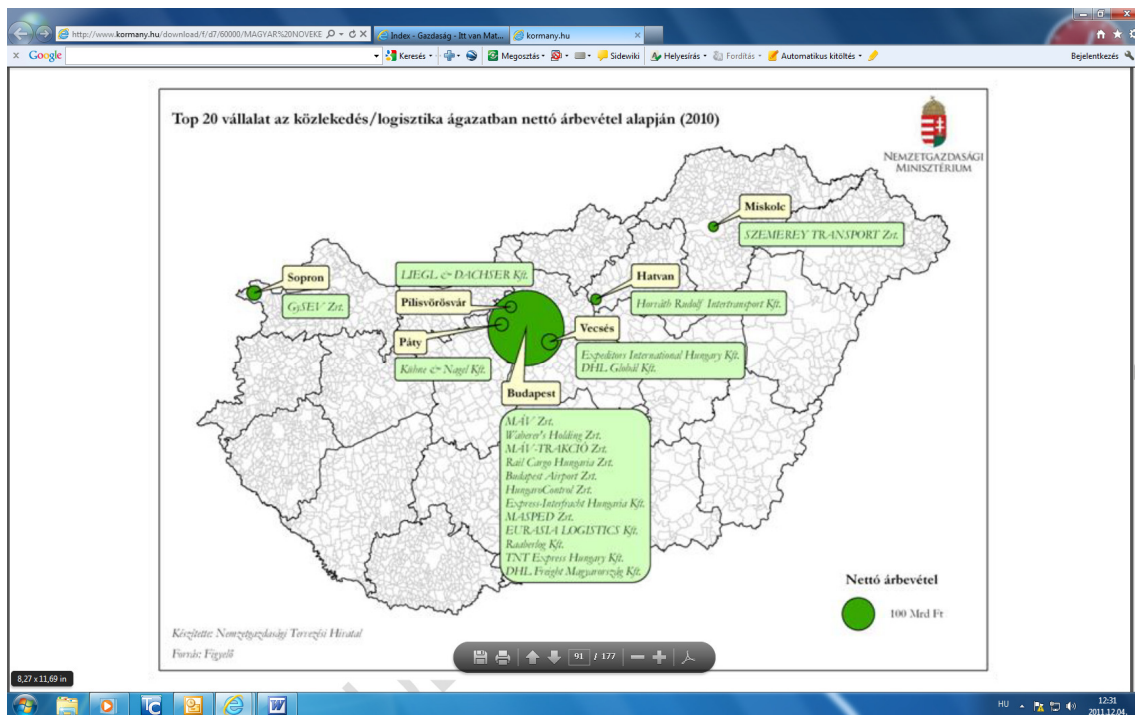
A 20 legnagyobb bevételű járműgyártó cég elhelyezkedése:



A 20 legnagyobb bevételű turisztikai cég elhelyezkedése:

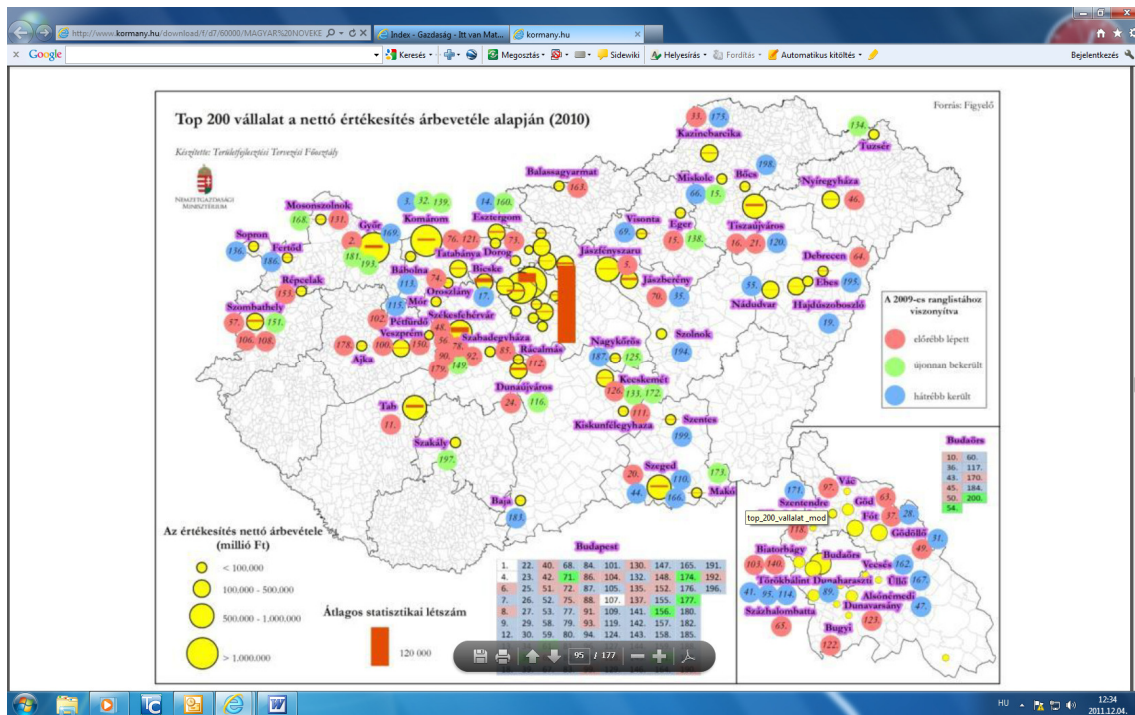


A 20 legnagyobb bevételű közlekedési, logisztikai cég elhelyezkedése:

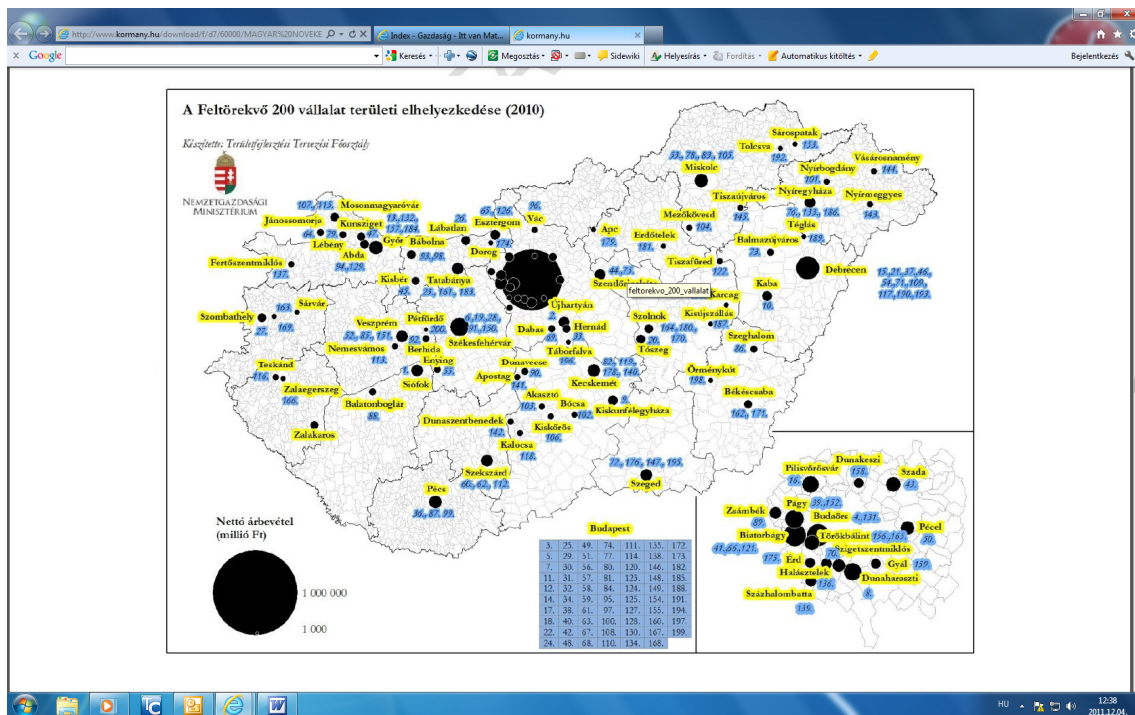


A 200 legnagyobb bevételű cég elhelyezkedése:

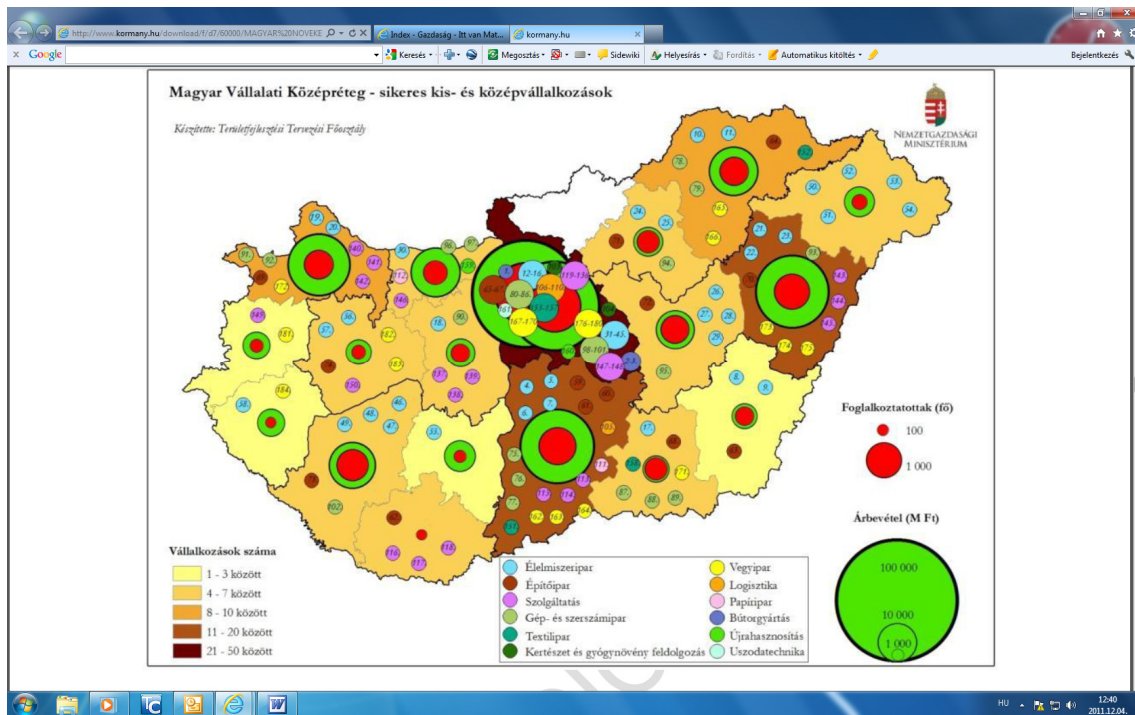




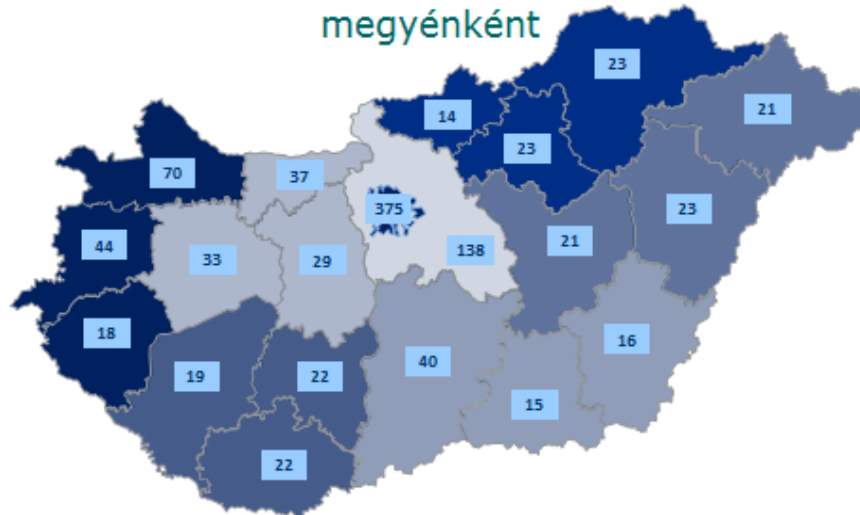
A 200 feltörekvő cég elhelyezkedése:



A sikeres kis- és középvállalkozások elhelyezkedése:



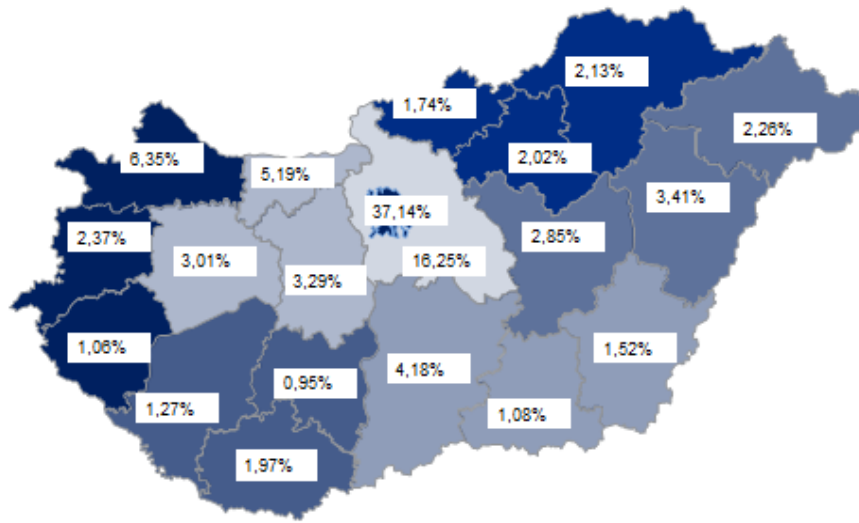
## Külföldi tulajdonú középvállalatok darabszáma megyeenként



Forrás: OPTEN, KSH

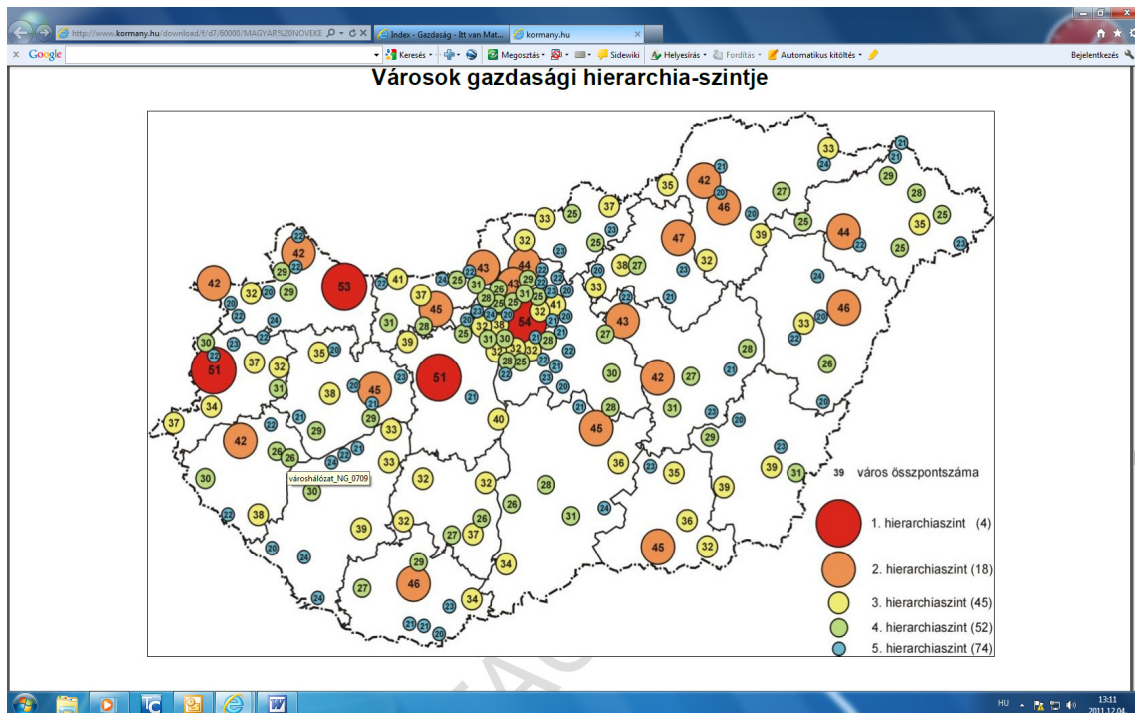
Nincs már olyan kék árnyalat, mely felhívna a figyelmet: 375+138 kontra 15-20!

### Külföldi tulajdonú közép vállalatok mérlegfőösszegének megoszlása megyénként



37,1+16,3 kontra 1-3!

A különböző gazdasági hierarchia szintű városok eloszlása:



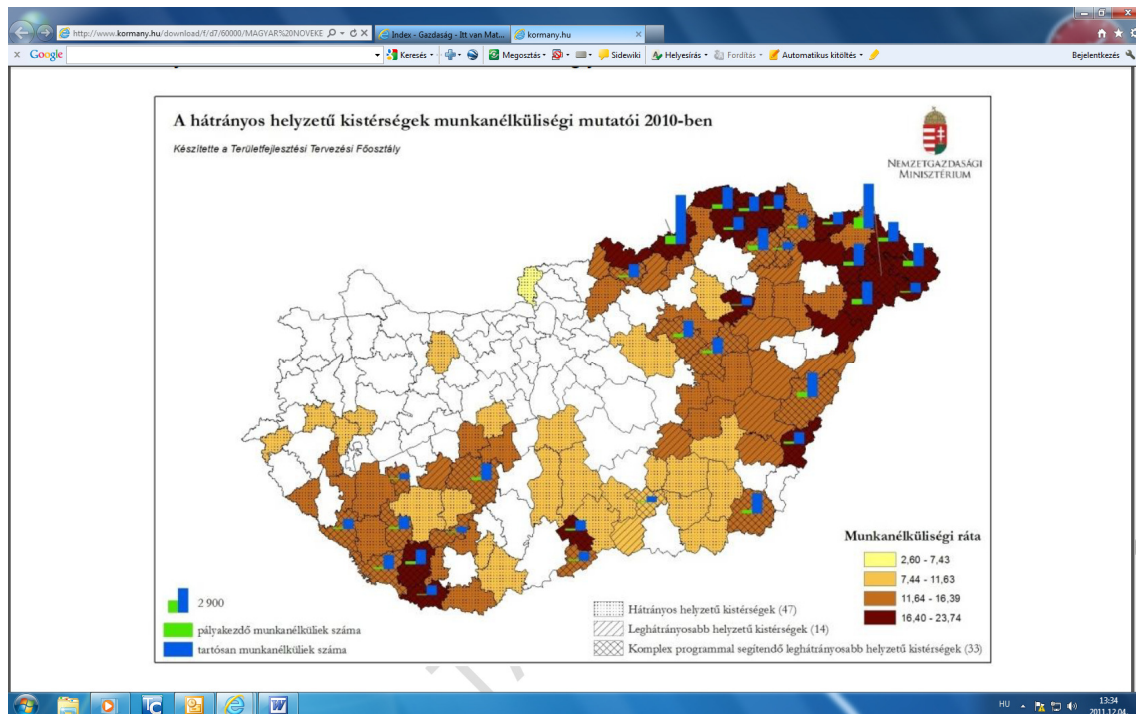
130. old. (nem az anyag oldalszámozása szerinti, hanem a számítógép által kiírt oldalszám szerint)

„A 430 érdemi gazdasági erőt felmutató település közül összesen 193 mutat központi szerepet, ebből (Budapesttel együtt) 33 a fővárosi agglomeráció területén helyezkedik el. A vidéki 160 centrum nagyjából 40%-a tekinthető teljes értékű,

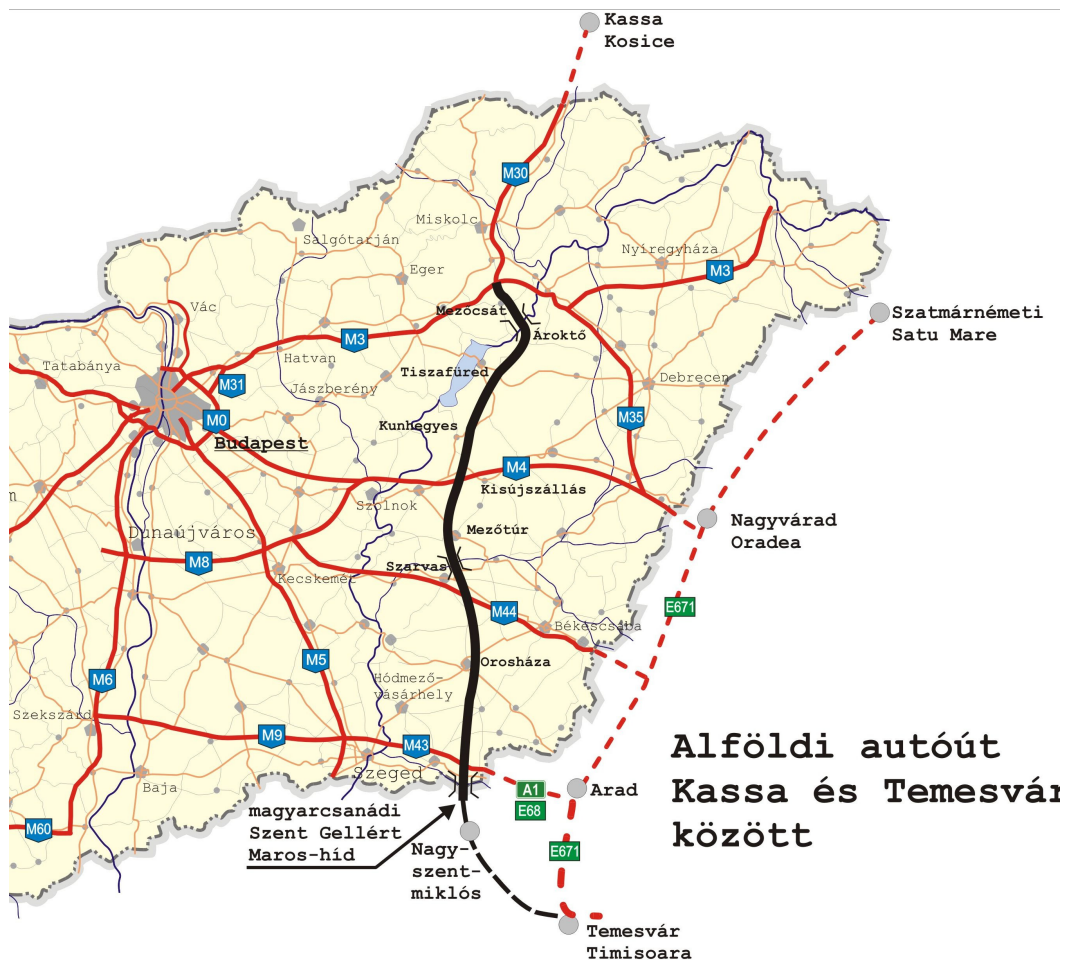


mintegy 60%-a kisebb, vagy nagyobb deficitekkel küzdő központnak. Ezek térbeli eloszlása azonban nem egyenletes, nem fedi az ország egészét, részben az ipari zónák térbeli koncentrációja, részben a szuburbanizációs-agglomerációs jelenségek következtében.” (Az idézeteken belőli aláhúzások RM-től erednek)

Ezek után miért is lenne más a munkanélküliség térképe, mint ez?



A legutolsó rajzon látható az Alföld közepén egy zöld vonal, az ún. Alföldi autópályát, mely a fenti rajz barna és sárga, tehát hátrányos helyzetű kistérségeit fűzné fel!



### Mit javasol a Magyar növekedési terv?

10. old.:

„A Terv a földrajzi kapcsolataink diverzifikálását négy irányban vázolja fel:

- Erőteljes keleti nyitás
- Erős rácsatlakozás a nagy európai exportörökre
- Kárpát-medencei Gazdasági Együttműködés
- Visegrádi és Nyugat-Balkáni együttműködés”

### Javasolja az együttműködést a Visegrádi és Nyugat-Balkáni országokkal

156. old.:

„Magyarország negyede ma azért van kedvezőbb helyzetben, mint háromnegyede, mert bekapcsolódott egy térségi integrációba. Magyarország területi és népességi negyede már a piaci átmenet elején bekapcsolódott egy olyan európai és globális integrációba, amely kezdettől fogva átlépte az államhatárokat. A dél-német, osztrák, cseh és szlovák területeket már a 90-es évek eleje óta egyre szorosabb szálakkal fűzik össze az európai és globális autóiipari befektetések, melyekhez elektronikai, pénzügyi, ingatlanpiaci és szolgáltatási befektetések társulnak. Ez a dél-német, cseh, szlovák és magyar tengely, amely megteremtette Európa új autóiipari gyártóközpontját.” Vannak követhető minták.



Számomra új az északi és a délkeleti irányú ellipszis!

40. old.:

„Átfogó kitörési pontok

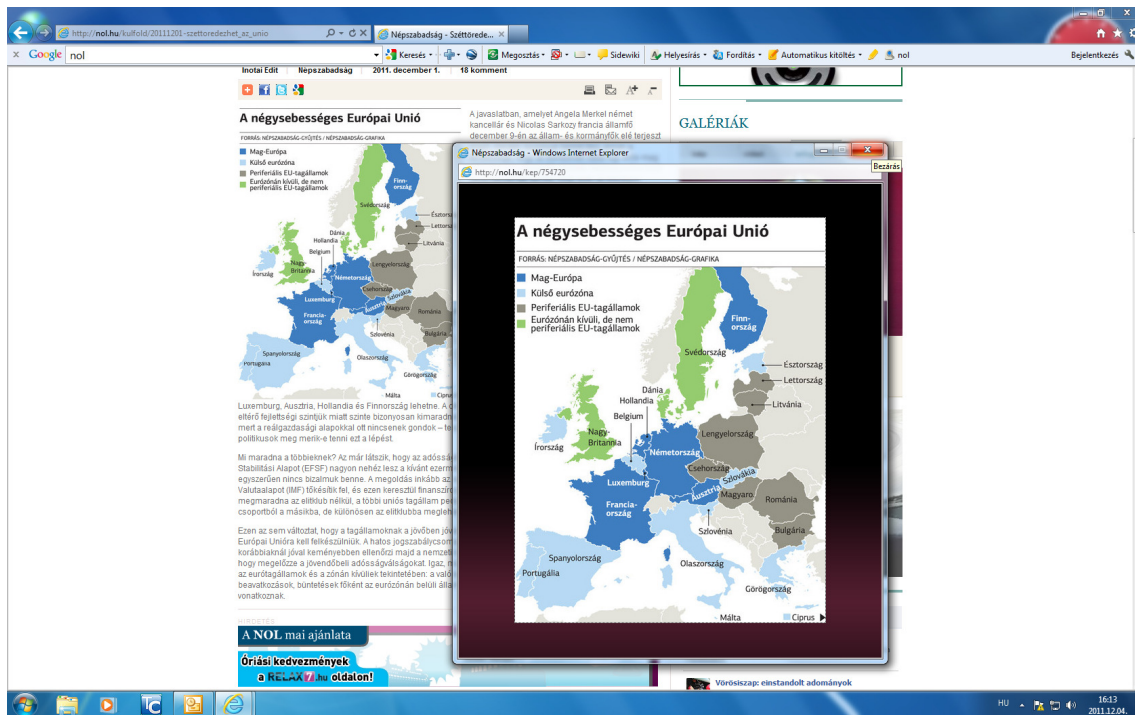
A három átfogó kitörési pont (foglalkoztatás, otthonteremtés, és közlekedés) a tartalmas élet, a sikeres gazdasági működés általános feltételeinek javítására fókuszál ...”; tehát a közlekedést, mint a három kitörési pont egyikét nevesíti.

65. old.:

„Kína iparfejlesztési stratégiáját a 12. ötéves terv tartalmazza. Az iparfejlesztés fő célkitűzései a kulcsfontosságú iparágak újrastrukturálásának ösztönzése, az ipar optimális regionális elrendezése, ...”

Az északi irányú ellipszis azaz kapcsolati igény „alátámasztása”:





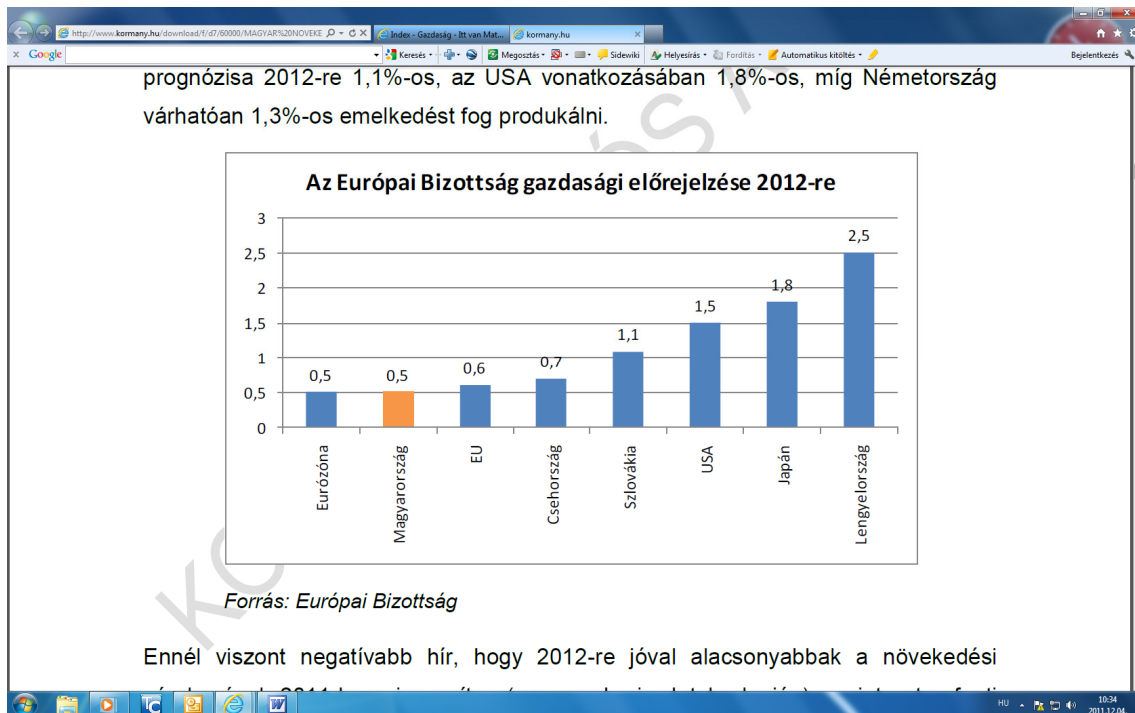
[http://nol.hu/kulfold/20111201-szettoredezhet\\_az\\_unio](http://nol.hu/kulfold/20111201-szettoredezhet_az_unio)

sötétkék – mag-Európa  
világoskék – külső eurózána  
szürke – perifériális EU-tagállamok  
zöld – eurózána kívüli, de nem perifériális EU-tagállamok

A térkép részalmazokba csoportosítja az EU országait, meg nem nevezett szempontok szerint, mely napjainkban nagyon is érthető. Szinte ismét feltalálja a Visegrádi négyeket, a „V4”-et, esetleg a „V4+”-t. Ennek nyilvánvaló oka a „V4” országok sok hasonlósága. Így ezek természetes egységei egy bármilyen Európának a mindenkori német és orosz hatalmasság között, rengeteg történelmi hasonlósággal.

21. old.:

Miért ne erősítsük kapcsolatainkat a nálunk fejlődőképesebb országokkal?



Ahogy újszerű módon fogalmazzuk: „szűkebb hazánkban, Közép-Európában”

Új dolog-e ez?

„A visegrádi egyezmény létrejöttének apropóját egy középkori megállapodás adta. A visegrádi királyi palotában 1335 novemberében Károly Róbert magyar király kezdeményezésére tanácskozást tartottak III. Kázmér lengyel és Luxemburgi János cseh király részvételével. A három ország találkozájának célja az volt, hogy elsimítsák ellentéteiket és gazdasági-politikai együttműködésben állapodjanak meg Bécs árumegállító joga ellenében. Új kereskedelmi utakat jelöltek ki, hogy kikerüljék a bécsi vámot. A Buda–Brünn útvonal főbb állomásai Esztergom, Nagyszombat és Holics voltak. Buda és Brünn teljes árumegállító jogot kaptak. A lengyel-orosz kereskedelem magyarországi központja Kassa lett. Ez az együttműködés olyan sikeres volt, hogy a három királyság gazdasága ebben a korban virágkorát élte.”

[http://hu.wikipedia.org/wiki/Visegr%C3%A1di\\_Egy%C3%B3ttm%C5%B1k%C3%B6d%C3%A9s](http://hu.wikipedia.org/wiki/Visegr%C3%A1di_Egy%C3%B3ttm%C5%B1k%C3%B6d%C3%A9s)

Ennek immár 676 éve! Ma is megvan az akkori Bécs megfelelője.

„Ennek az együttműködésnek a felújítására került sor 1991. február 15-én. Ekkor írta alá a Visegrádi Nyilatkozatot Václav Havel, a Csehszlovák Köztársaság köztársasági elnöke, Lech Wałęsa, a Lengyel Köztársaság elnöke és Antall József, a Magyar Köztársaság miniszterelnöke. 1993-ban Csehszlovákia kettészakadásával vált négytagúvá a Visegrádi Együttműködés. Eredetileg Románia is szerepet vállalt volna az együttműködésben, azonban a marosvásárhelyi fekete március és a bányászjárások után Ion Iliescu közölte, hogy országa nem vesz részt a V4-ek munkájában.”

[http://hu.wikipedia.org/wiki/Visegr%C3%A1di\\_Egy%C3%BCttm%C5%B1k%C3%B6d%C3%A9s](http://hu.wikipedia.org/wiki/Visegr%C3%A1di_Egy%C3%BCttm%C5%B1k%C3%B6d%C3%A9s)

Ez pedig éppen 20 évvel ezelőtt történt.

Az idők során a politika ezt a kapcsolatrendszert hol hűtötte, hol fűtötte. Előnye ennek az együttműködésnek is lenne, mint minden együttműködésnek. Hasonló több is működik a világban. Nekünk közeli példa lehetne az EU-n belül a Balti-tenger mentén lévő államok együttműködése. Ezek a kapcsolatrendszerek nem valami helyett, hanem mellett kellenének!

Volt eredménye a V4-ek energetikai tárgyalásának is, mely a közelmúltban zajlott. Ezen észak-déli irányú vezetékekkel kapcsolták össze az érintett országok hálózatait. Lenne hozadéka annak az észak-déli konferenciának is, amely a V4 országok gyorsforgalmi út hálózatainak észak-déli elemeit hangolná, hangolhatná össze.

#### Javasolja a Kárpát-medencei Gazdasági Együttműködést

156. old.:

„Magyarország felzárkózásának e másik földrajzi kulcsa a Kárpát-medence teljes gazdasági integrációját teszi szükségessé, ami a közlekedési és humán infrastruktúra fejlesztése mellett az élet minden területére kiterjed majd.

A Kárpát-medence természetes integrációs egység – a korábbi kereskedelmi, majd vasúti hálózatok alapján alakult ki e három kör-, és a politikai, piaci és közlekedési gátak leomlása után helyreállhat a Kárpát-medence természeti és természetes egysége.”

157. old.:

„ez a Kárpát-medence rejtett növekedési forrása, történelmileg sok eltérő nyelv, kultúra, vallás, értékrend jött létre és élt együtt e területen. A gazdasági integráció előrehaladásával megnyílnak ezek a rejtett kulturális források, hatnak egymásra, gazdagítják egymást: ebből többlet növekedési-, és felzárkózási forrás érkezik minden ország, így Magyarország számára is.”

161. old.:

„Magyarország történelmi határain belül a múltban a helyi összeköttetések a jelenleginél tágabb térséget átfogó, egységes rendszerben alakultak ki, funkcionális szempontból hasznosak voltak. Hiányukban elszegényedett a határovezet mindkét oldala. Visszaállításuk várhatóan szolgálni tudja a nagyobb léptékű uniós térszervezés céljait is, és előnyt jelent mindegyik szomszédos állam számára.”

Végül két javaslatot ötvöz:

158. old.:

„A magyar gazdaság Kárpát-medencei szerepe abban áll, hogy kihasználva centrális elhelyezkedését, és építve Budapest, valamint néhány vidéki nagyváros növekedési csomópont (hub) szerepére, a Baltikumtól az Adriáig terjedő új európai növekedési övezetbe a Kárpát-medencét szervesen bekapcsolja.”

„Ez a két kiemelt terület a térségi infrastruktúra összehangolása, valamint az egységes munkaerőpiac megteremtése.”

Új dolog-e ez?

Trianon előtt is, után is, tudták elődeink és tudjuk mi is, hogy a Kárpát-medence egy gazdasági, egy földrajzi, egy vízügyi stb. egység függetlenül attól, hogy területén hány ország van.

Javasolja a „Határon átnyúló városi együttműködések – a közép-kelet európai új metropolisz térségeket”



A rajzon kiemelt a „Miskolc-Ózd-Kassa” és a „Szeged- Temesvár (- Szabadka)” metropolisz térség. Kassa Szlovákia, míg Temesvár Románia 2. legnagyobb városa. Köztük húztam be az ún. Alföldi autótutat, az Alföld elmaradott térségeit felfűzve, amely a legutolsó rajzon zöld vonalként látszik.

Ez egy nagy lehetőség lenne a korábban pólus városoknak nevezett magyar városoknak, mint amilyen Győr, Debrecen, Szeged, Pécs. Trianon előtt ugyanis a főváros ellenpólusai nem ezek a vidéki nagyvárosok voltak, hanem a határon kívül rekedt valódi nagyvárosok, mint pl. a mai Temesvár, 400 ezer fős lakossággal, nagy egyetemmel és nemzetközi repülőtérrel. De ugyanilyen Pozsony, Kassa, Nagyvárad és Újvidék is. Ezek az ábrázolt város csoportok vehetik csak fel a gazdasági versenyt az 5 milliósra elképzelt Budapesttel, melyre az országnak nagy szüksége lenne.

A kapcsolatok javulásához azonban pénz kellene, melyet a fővárosi döntéshozók osztanak le. Mivel ezek az utak általában nem mennek át Budapesten, könnyen megkaphatják a fővárosi leminősítést: van ezeknél fontosabb út. Ha a kapcsolat kiépítéséhez nem lesz pénz, akkor az előbbi térkép csak egyike lesz álmainknak.

## Új dolog-e ez?



Régen ez így volt, ezek a városok Trianon előtt a legtermészetesebb módon működtek együtt. Trianon után csak vissza kellene állítani az azt megelőző kapcsolatrendszert. Visszaállítani a felhagyott, elvágott utakat, újraépíteni a felrobbantott hidakat, ahogyan az igazi kapitalizmusban volt.

#### Mik a veszélyek?

31. old.:

„Prága-Bécs- Pozsony-Budapest négyszög.”

Nem kellene fővárosokra torzítani a V4-et, mert az országokról és nem a fővárosokról szól!

132. old.:

„A településhálózat egyértelmű központja a főváros. Budapest kiemelkedő világvárosi funkciója révén a településrendszer centrális elemeként sokoldalú nemzetközi várossá, metropolisszá, környezetével együtt pedig metropolisz térséggé fejleszthető, fejlődése, innovációt kisugárzó hatása az ország településhálózatának egésze tekintetében kifejezett előnyökkel jár.”

Ismét megjelenik a régi ámítás, mely ide juttatott bennünket.

#### Van-e esélye a torz térszerkezet módosításának?

Igen, ha a pénzosztáskor is a fenti elvek érvényesülhetnek, nemcsak a szólamok szintjén.

Az ország úthálózata a térszerkezet egyik alapja, egyik eleme, egy a sok közül. Ha más szakmák is átgondolnák azt, hogy ki és mit tehetne a torz térszerkezet módosítása érdekében, akkor nyilván hamarabb célba érhetnénk.

Homogén térszerkezet kellene, amely igyekszik homogén viszonyokat biztosítani az ország bármely pontján.

Senki sem tagadja, hogy mind a magyar főutak, mind a magyar autópályák Budapest központúak. Az autópályákat annak idején a sugaras úthálózat megszüntetése céljából kezdték építeni. A cél jó volt. A sugaras vasúthálózat, a sugaras főúthálózat után létrejött a sugaras autópálya hálózat, mindez Budapest érdekében.

#### Nem kellene a homogén térszerkezethez egy új magyar úthálózat?

A V4 országok gyorsforgalmi úthálózati elemei közül épülnek a kelet-nyugat irányúak, a legfejlettebb európai, az előbb mag-európai országok érdekei szerint.

Nem épülnek viszont a „V4” országok gyorsforgalmi alaphálózatának észak-déli irányú elemei, mert ezek „csak” a „V4” országok érdekei. Ezek pedig szükségesek lennének az egymás alatt és felett elhelyezkedő „V4” országok összekapcsolódásához, mivel azok így helyezkednek el.

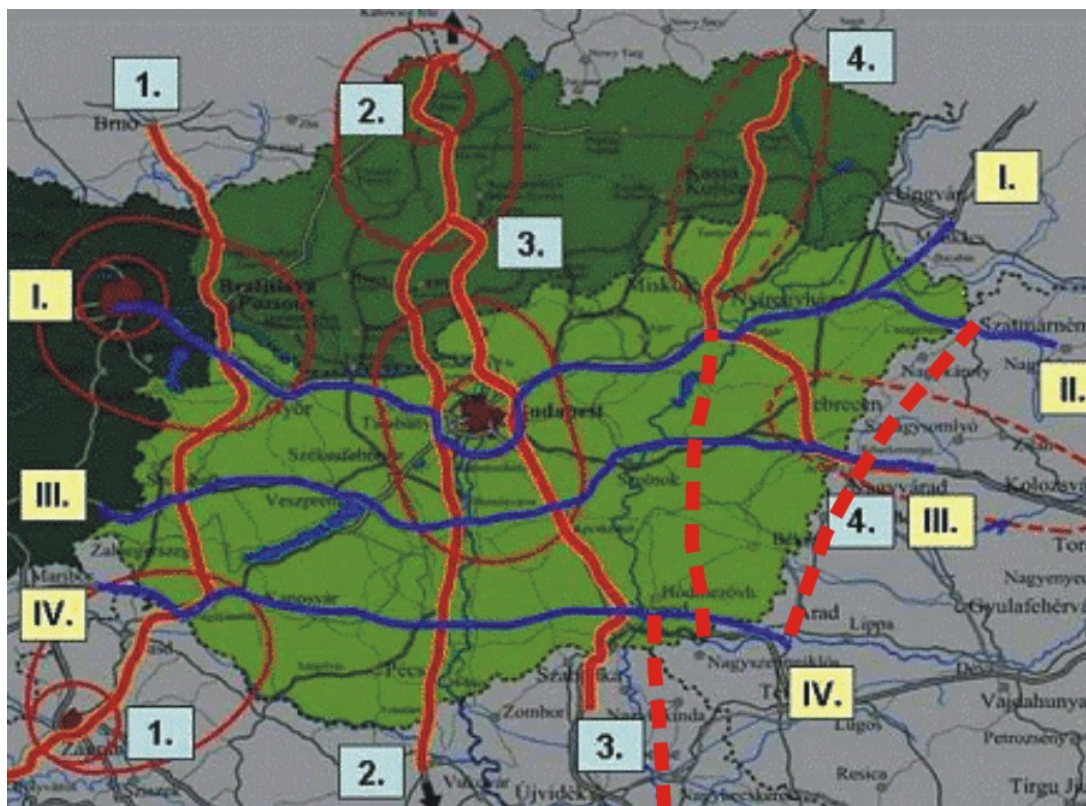
Az anyagban többször említésre kerül, hogy az érintett országok infrastrukturális elemeit össze kell hangolni. Egy hangolódási lehetőség lenne a „V4+” országok észak-déli konferenciája, az autópálya, autópálya elemek összehangolására. Hasonlóan ugyanezen országok észak-déli irányú energetikai vezetékeinek nemrég megkezdett összehangolásához.

Az ilyen irányú célokról írtam az alábbi dolgozatomban:

[http://www.mernokkapu.hu/hirek/76/10/Az\\_alfoldi\\_autout\\_2](http://www.mernokkapu.hu/hirek/76/10/Az_alfoldi_autout_2)

Egy „V4” észak-déli gyorsforgalmi úti konferencia eredménye lehetne a magyarországi észak-déli irányú gyorsforgalmi útjainak alaphálózata, amely hasonló lenne az alábbihoz. Természetesen a piros vonalaknak igazodnia kellene az országtól északra és délre lévő hasonló vonalakhoz.

Itthon sincs már vita a kelet-nyugat irányú autópályákat illetően. A térképen ezek kék színűek.



Egy előbbihez hasonló ábra lenne a magyar úthálózat alaphálózata. A fejlett országok már a 2000-es évek elejére kidolgozták alaphálózatukat, amely szintén kelet-nyugat és észak-déli irányú vonalakkal áll.

Nyilván nem kell felbontani az ettől eltérő irányú autópályákat, mint pl. az M7-et.

Mára már kielégítésre kerültek a fejlett európai országok azon kívánságai, hogy Magyarország számukra, a nekik fontos irányokban, azaz átlósan legyen átjárható. Hiszen a határig érnek az M7 és az M3, az M1 és az M5 autópályák is.

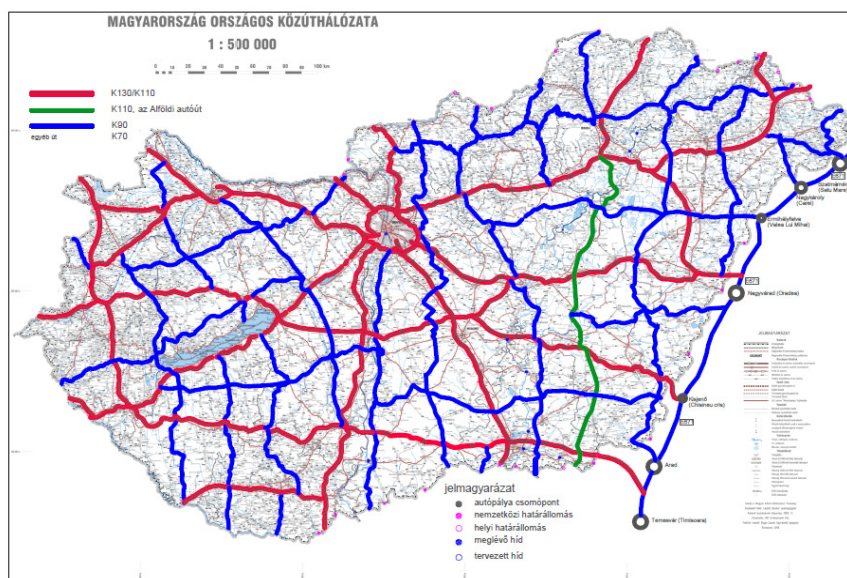
Így készen van a két nagy autópályás átló:

az M7-M0-M3 illetve az M1-M0-M5.

Ezzel számukra elérhető lett Németország felől a Balkán és Olaszország irányából a volt Szovjetunió.

Az előbbi gyorsforgalmi utas alaphálózat elfogadása után besűríthető lenne a meglévő nem autópályákat felhasználva.

Az alábbi ábrán pirossal látható a gyorsforgalmi hálózat, késsel pedig az azt besűrítő hálózat. A kék vonalakat igyekeztem észak-déli és kelet-nyugat irányúnak felvenni. Kismértvű eltérések azért vannak, mert ezeket meglévő utak nyomvonalán vettem fel úgy, hogy átmenjenek azok a meglévő és tervezett autópálya csomópontokon, dunai és tiszai hidakon, illetve meglévő és tervezett határállomásokon.



Pirosak a gyorsforgalmi hálózati elemek, kékek a 90 km/óra tervezési sebességű külterületi utak, a K90 jelű utak, (jelenleg főutak és mellékutak), míg a többi 70 km/óra tervezési sebességű – a K70 jelű - részhalmaz lenne. Természetesen megmaradnak az ábrázoltakon felül a már ma is főutak. Lásd:

[http://www.mernokkapu.hu/hirek/47/10/Nyomulo\\_centralizacio\\_a\\_halozatfejlesztesen](http://www.mernokkapu.hu/hirek/47/10/Nyomulo_centralizacio_a_halozatfejlesztesen)

Mint látható, Nyíregyházán ugyanolyan úthálózat lenne, mint Szombathelyen!

Ebben a dolgozatomban bőségesen bemutattam a KSH legfrissebb grafikonjait, melyek igazolják Magyarország területi, fejlettségbeni kettészakadását.

A hazai 30.000 km hosszú, nem autópályás úthálózat, a jelenlegi főutak és mellékutak a megszűnés szintjére süllyedtek elhanyagolásuk miatt. Sajnos súlyos árat fizettünk a hazai autópálya-hálózatért!

Felújításuk után viszont kaphatnának hálózati szerepet. Természetesen a K90 hálózat gazdagodásunk ütemében továbbfejleszthető.

A legutolsó rajz szerinti úthálózat demokratikus, mert az ország minden pontján teljesen azonos utazási feltételeket biztosít a magyar úthasználóknak. Ahogyan ugyanők azonos TV műsorokat nézhetnek, azonos módon juthatnak internethez, nagyáruházhoz, stb.

Mindenképpen javaslom az úthálózat-fejlesztési tervek készítési és megvalósítási szempontjául az eddig figyelmen kívül hagyott területfejlesztési szempontok figyelembe vételét, mert csak így dolgozható le az ország kettészakadása.

Javaslom a 2011-ben elfogadott megalomán úthálózat-fejlesztési terv helyett az előbbiek megvalósítását anyagi lehetőségeink függvényében.

Szeged, 2011. december 5.