



HÍRFUTÁR

5. évfolyam, 15. szám MTA VILÁGGAZDASÁGI KUTATÓINTÉZET 2003. november

A TARTALOMBÓL

1 Somai Miklós: Hogyan tehető hatékonyabbá ...
2 Események

5 Újdonságaink

Somai Miklós

Hogyan tehető hatékonyabbá és vonzóbbá a tömegközlekedés?

Nyugat-Európában a közlekedési hálózatok hatékonysága szempontjából a legnagyobb problémát manapság az agglomerációs körzetek és a főútvonalak zsúfoltsága, valamint – és az előbbivel szoros összefüggésben – az elővárosiasodás jelenti. A nagyvárosok körzetében az életszínvonal növekedésével párhuzamosan nőtt a személyautók száma, ami már önmagában is elég nagy probléma. Ez utóbbit az teszi még súlyosabbá, hogy a nagyvárosi életforma negatív jelenségei miatt, aki csak teheti, kiköltözik a városból, s így egyre többen használják a gépkocsit olyan célra – munkába és iskolába járásra, ügyintézéshez stb. –, amelyhez korábban a tömegközlekedést vették igénybe.

A tömegközlekedési szolgáltatások magas színvonalú, azaz felhasználóbarát s ugyanakkor hatékony, azaz „adófizetőbarát” átszervezése csak akkor lehet sikeres, ha egy átfogó urbanizációs és mobilitási stratégia részeként valósul meg. A stratégia elemei a következők:

- * parkolási rendszerek kidolgozása (tarifaövezetek, adók),
- * a közlekedés és a területhasznosítás összehangolása,
- * s végül a legfontosabb, a tömegközlekedés fejlesztése.

A *parkolási rendszert* illetően több városban (pl. Helsinkiben) a központ felé dráguló koncentrikus körökkel próbálják a magánautókat a belterületekről kiszorítani. Emellett a munkaadók által fizetett helypénz (pl. az Egyesült Királyságban bevezetett WPL), azaz a munkahelyen vagy annak közelében a dolgozók számára fönntartott parkolóhely után fizetett adó is hatékonyan csökkenti az autóhasználatot. Fenti intézkedéseket azonban általában megelőzi a tömegközlekedés megfelelő szintre történő fejlesztése.

Magyarországon – döntően a budapesti agglomerációban – mindkét megoldásra (tarifaövezetek, adók, illetve adójellegű helypénzfizetés) van példa. A tömegközlekedés fejlesztése helyett azonban az utóbbi években annak visszafelépítése következett be (járatok kettévágása, ritkítása, megszüntetése). A parkolási rendszerek csakis és kizárólag az adott körzetben enyhítettek a zsúfoltságon, miközben a problémát nem oldották meg, csak egyszerűen „kitelepipítették” a külső városrészekbe.

A közlekedési és a földhasznosítási politikák összehangolására több, hasonló irányba mutató példát találhatunk az európai agglomerációkban. Minthogy az elővárosiasodás előrehaladtával egyre nagyobb távolságból ingáznak nagyvárosi munkahelyükre az emberek, több országban (pl. Dániában, Spanyolországban, Németországban) is felmerült, hogy célszerű volna a munkahelyek egy részét a vasútállomások közelébe költöztetni. Madridban és a nagyobb német városokban nem csak a munkahelyeket igyekeznek a vasútállomásokhoz vonzani, de lakótelepeket (esetleg egyetemi *campus*-okat) is kialakítanak a környéken. Ily módon – a közlekedési és területfejlesztési politika összehangolásával – az elővárosiasodás ellenére is növelhető a tömegközlekedés hatékonysága.

Sajnos ezzel kapcsolatban nem lehet nem észrevenni a nyugati és a magyar mentalitásban meglévő különbséget. Nyugat-Európában természetesnek veszik, hogy a fejlődés velejárójaként – aki megteheti – családi házba költözik. A családi házas övezetek jellemzően a város szélén, illetve a városhatáron kívül találhatók. A régi demokráciákban ilyenkor a választott tisztségviselők igyekeznek az adottságokhoz igazítani a közlekedési és az egyéb infrastrukturális kínálatot (utat, elővárosi vasutat építenek, a munkahelyeket kitelepítik, esetleg lakóövezeteket létesítenek a nagyobb vasúti csomópontok közelében stb.). Magyarországon a köz szolgái inkább az elővárosiasodás káros mivoltáról beszélnek, ahelyett, hogy a kitelepülő tíz- és százazrek igényeinek megfelelően alakítanák át a terület- és közlekedésfejlesztési elképzeléseket.

A zsúfoltság igazi ellenszere a *tömegközlekedés fejlesztése*. A hálózati hatékonyság növelésére három alapvető módszer ismeretes:

- * *építés* (új elemek kiépítése, meglévők korszerűsítése + karbantartás);
- * *működtetés* (vagyis a kiépült infrastruktúra és a köz által igényelt szolgáltatás hatékony működtetése illetve biztosítása);
- * *és koordináció* (azaz a különböző [közlekedési, területfejlesztési, környezetvédelmi stb.] politikák és a különböző közlekedési módok és szolgáltatások megfelelő összehangolása).

A fizikai infrastruktúra építési munkálataihoz viszonylag jelentős pénz szükséges. Nem mindegy, hogy ezt a hatalmas összeget milyen hatékonyan költik el. A nyugat-európai példák azt mutatják, hogy a pénzköltés hatékonyságának egyik legfontosabb záloga a megfelelő mélységű és tagoltságú *decentralizáció*. A régi demokráciákban az emberek nem szertetik, ha helyettük és a fejük felett (kormányzati szinten) döntenek az őket érintő beruházásokról. Az egyik legjobb példát az 1982-es francia decentralizációs törvény szolgáltatja, amely alapján a három helyi közigazgatási szint (régión, megye, település) között egyrészt nincs hierarchikus kapcsolat (alá- és fölérendeltségi viszony), másrészt az egyes feladatok konkrét igazgatási szintekhez tartoznak. A decentralizációs törvényhez kapcsolódik a közlekedési törvény is, amely az egyes közlekedési feladatokat egyes konkrét közigazgatási szintekhez delegálja. Minthogy a jogok decentralizációja mit sem érne a megfelelő forrásallokáció nélkül, a francia rendszer a jogokhoz (illetve szolgáltatási kötelezettségekhez) a szükséges anyagi erőt is hozzárendeli.

A hálózati hatékonyság növelése természetesen nem csupán a rendszer új elemekkel való bővítésével lehetséges, hanem a meglévő hálózat hatékonyabb *működtetésével* is. A nyugat-európai országokban több pozitív példát is találunk arra – például a francia vidéki agglomerációk tömegközlekedése vagy a londoni buszforgalom stb. –, hogyan tudtak jelentős javulást elérni a tömegközlekedési rendszerek működésében. Válasz: a hálózat kisebb-nagyobb egységén a szolgáltatási tevékenységre tendert írtak ki. A *versenyeztetés* révén csökkentek az üzemeltetési költségek – s ezáltal a közületi szubvencionálás iránti igény –, javult a szolgáltatás minősége, nőtt az utasforgalom. A német városi közlekedésben ugyan nincs versenyhelyzet – a szolgáltatók (a Stadtwerke-k, azaz városi közművek) örök időre szóló monopóliummal rendelkeznek –, mégis magas színvonalon szolgáltatnak. Más kérdés, hogy ebben a formában a tömegközlekedés igen sok pénzbe kerül az adófizetőknek, mert a szolgáltatót semmi sem kényszeríti költségtakarékos működésre.

Magyarországon a városok nem olyan gazdagok, mint Németországban. Következésképpen, érdemes volna a versenyeztetésben tapasztalatot szerzett nyugat-európai országok példáját követni. Tudniillik, ha már nincs elegendő forrásunk a hálózatok gyors bővítésére, legalább a működtetés terén próbáljuk meg a hatékonyság növelésében rejlő tartalékokat maximálisan kiaknázni.

A hálózati hatékonyság növelésének harmadik fő területe a különböző hatóságok és szolgáltatók közötti *kooperáció*. A kooperáció legkorszerűbb megjelenési formái az *integráció* és az *intermodalitás*. Integráció igen különböző szinteken jöhet létre:

- * a várospolitikai és a közlekedési politika összehangolásának a szintjén,
- * a város és az elővárosok kooperációja szintjén,
- * a közlekedési módok között stb.

Ahol adott városban vagy agglomerációs övezetben több szolgáltató is tevékenykedik (helyi tömegközlekedés, távolsági buszjárat, vasút stb.) érdemes a közlekedési felügyelet felelőségi körébe utalni a különböző szolgáltatók tevékenységének összehangolását és integrálását. Az összehangolás mai legkorszerűbb formáit jelentik a tarifaintegrációk, illetve az egyre inkább terjedőben lévő közlekedési szövetségek („*one ticket – one tariff – one timetable*”). Ezekben az egységes jegyár nem csak azt célozza, hogy az utazóközönségnek egyszerűbb legyen a dolga, hanem azt is, hogy ne a különböző tömegközle-

kedési módok között alakuljon ki verseny, hanem a tömegközlekedés és az autóközlekedés között.

Érdekes módon – de egyáltalán nem véletlenül –, az intermodalitás megteremtésében, éppen az a Németország jutott a legmesszebbre, mely ország a városi szolgáltatások liberalizálásában a legjobban lemaradt. A jelenség magyarázatát talán abban kereshetjük, hogy a kizárólag közületi szereplők között folyó egyeztetés mindig könnyebb, mint amikor a koordinációba magáncégeket is bevonnak. Ez utóbbiaknak ugyanis kereskedelmi érdekeik is vannak. Másrészt, nagyon fontos, hogy a közlekedés összehangolását végző fórumon többségi szavazással lehessen dönteni. A kormányközinek nevezhető, alternatív struktúra ugyanis a leggyengébb láncszem akaratát érvényesíti a többséggel szemben.

Összefoglalva: *a kollektív közlekedési hálózatok hatékony működéséhez* – minimális szabályként – az alábbi (Nyugat-Európában a gyakorlatban is kipróbált és bevált) elveket kell figyelembe venni:

- Építés* ⇒ *Decentralizáció* (nem csak a jogok és kötelezettségek, de a megfelelő források decentralizálása)
- Működtetés* ⇒ *Versenyeztetés* (a felügyeleti és a szolgáltatási funkció szétválasztása, a kettő közötti szerződéses viszony)
- Koordináció* ⇒ *Integráció-intermodalitás* (különböző politikák, hatóságok és szolgáltatók munkájának összehangolása; tarifaintegráció, közlekedési szövetség, trinóm¹)

ESEMÉNYEK

Szeptember 5-én mutatta be a Világgazdasági Kutatóintézet (VKI) és a Magyar ENSZ-társaság a 2003-as jelentését a külföldi tőkebefektetésekről (*World Investment Report*), mely minden évben az UNCTAD, az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája gondozásában lát napvilágot.

A rendezvényen *Inotai András*, a VKI igazgatója hazai szemmel elemezte a működőtőke csökkenő érdeklődésének lehetséges okait, és rövid áttekintést adott a működőtőke mozgásáról a világgazdaságban. A tavalyi világgazdasági folya-

¹ Az utóbbi két évtized fejleménye Nyugat-Európában – a hatékony forgalomszervezés csúcsaként is értelmezhető – intermodális kapcsolatokat biztosító közlekedési óriáscsomópont-rendszerek, ún. trinómok létrehozása, ami szorosan összekapcsolódik a területfejlesztés kérdéskörével. Egy *trinóm* a következő elemekből áll:

- * egy városközponti vasúti pályaudvarból, mely kapcsolatot biztosít a klasszikus és/vagy a gyorsvasút, valamint a városi tömegközlekedés különböző ágai (metró, busz, villamos stb.) között;
- * egy légitikétől, vasúti és autópálya-kapcsolattal, ami lehetővé teszi a regionális, nemzeti, nemzetközi, sőt esetlegesen az interkontinentális hálózatok összekapcsolását;
- * és egy, a két platformot összekötő kapcsolatból, mely korábban szinte kizárólag autópálya-kapcsolat volt, de manapság egyre inkább vasúti összeköttetés, mely változás mögött az autópályákon tapasztalható egyre nagyobb zsúfoltság, illetve a repülőtereknek a városközpontoktól való fokozatos távolodása áll.

matokról megállapította, hogy a beruházások általában csökkentek, a „megauzletek” számában egyértelmű visszaesés tapasztalható. Érdekes viszont, hogy a világ egyetlen olyan régiója, amely ezzel a tendenciával ellentétben az elmúlt évben több tőkét tudott vonzani, az éppen Közép-Kelet-Európa, azon belül is Csehország és Szlovákia, míg Magyarország és Lengyelország eredményessége e téren romlott. Kiemelkedő viszont Kína teljesítménye: 53 milliárd USD összegű tőkevonásával megelőzte az Amerikai Egyesült Államokat is. Általában tovább nőtt a beruházások tekintetében a fejlődő országok jelentősége. Arra is érdemes figyelni, hogyan reagálnak az egyes országok a lanyhulásra? Megfigyelések szerint tőkeliberalizációval, bilaterális megállapodásokkal, illetve „egy új regionalizmusra” való törekvéssel. Magyarországnak nem elég liberalizálnia, hanem olyan tőkevonási stratégiát kell létrehoznia, ami összhangban van nemzeti céljaival.

A témához szorosan kapcsolódott *Lednitzky Péter*, az ITD Hungary vezérigazgatójának előadása, aki a cég saját – operatív – szemszögéből mutatott rá a tőkevonás és a versenyképesség néhány fontos aspektusára. Magyarország jövőbeni tőkevonó képessége szempontjából sürgős feladatként jelölte meg a szakképzés minőségének javítását, az infrastruktúra fejlesztését és az ipari parkok létrehozását.

Az előadásokat követő hozzászólások nyomán igen élénk szakmai eszmecsere bontakozott ki, többek között, a magyar tennivalókat és a statisztikai háttér-információkat érintő kérdésekben is.

Szeptember 19-én Regis Bonelli, a braziliai Alkalmazott Közgazdasági Kutatóintézet (Institute of Applied Economic Research, Rio de Janeiro) munkatársa tartott előadást a VKI-ban „Brazília növekedési tapasztalatai: a múlt és a jövő kilátásai” címmel.

Szeptember 25. és 27. között került sor a lassan hagyományosá váló *Budapester Gespräche* című szakmai konferenciára. A hamburgi egyetem és az Europa Kolleg, valamint az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének együttműködése talaján az Európai Unióval kapcsolatos gazdasági és jogi kérdések megvitatására létrejött szakmai klub egy évben két alkalommal – egyszer Budapesten és egyszer Hamburgban – rendez találkozót. Eddig két könyv fémjelzi a közös munka eredményeit.

A 2003-as budapesti konferencia egy 2004 első felében megjelenő könyv téziseinek megvitatását szolgálta. A konferencia értékelt az Európai Konvent eredményeit, magyar és német szemszögből. Megvitatta továbbá az unió közös költségvetésének kérdéseit. Itt a hangsúly a 2007 és 2013 közti költségvetési időszak szabályain volt, ahol élesen elkülönült a német és a magyar álláspont. Németország mint a közös költségvetés legnagyobb finanszírozója szeretné befizetéseit korlátozni, és a kifizetési elveket megváltoztatni. Magyarország mint a közös költségvetés nettó haszonélvezője pedig szeretne, a korábbi gyakorlatnak megfelelően, a gyorsabb felzárkózás érdekében jelentős pótlólagos forrásokhoz, de legalább azonos elbánáshoz jutni. A felek megegyezni nem tudtak ugyan a lehetséges kompromisszumról, de a vélemények legalább tisztázódtak. A vita novemberben Hamburgban folytatódik. A könyvet német nyelven a Nomos Kiadó fogja megjelentetni, de nagy valószínűsége van annak is, hogy a KJK-Kerszöv kiadásában magyarul is napvilágot lát majd.

Október 1-én intézetünk Japán, Kelet- és Délkelet-Ázsia Kutató Központja és a Magyar–Japán Baráti Társaság (MJBT) közös szervezésében zajlott le a Magyar Japanológusok 5. Tanácskozása a japán nagykövetségen. Szokás szerint több tudományterület képviselői tartottak Japánnal kapcsolatos előadásokat. A rendezvényt *Vihar Judit*, az MJBT elnöke

nyitotta meg, és a résztvevőket köszöntötte *Matsumoto Kazuo*, Japán magyarországi nagykövete. A délelőtti folyamán a japán identitás és külpolitika összefüggéseiről volt szó (Gergely Attila), majd a japán gazdaság elveszettnek hitt elmúlt egy évtizedéről (Hernádi András). A magyar–japán gazdasági kapcsolatokat egyrészt az EU-csatlakozás tükrében (Bassa Zoltán), másrészt a magyar fél befektetésösztönző politikája szempontjából (Kiss Sándor) elemezték az előadók. A nap délutánján először Japán múltbeli és jelenlegi oktatási reformtörekvései (Gordon Györi János), illetve a szigetország esztétikai oktatása, művészeti nevelése került terítékre (Varrók Ilona). Ezt követően a mai japán irodalmi művek magyarországi megjelenéseiről, a fordítások problémáiról (Vihar Judit), majd a japán nyelvi kommunikáció új jelenségeiről (Székács Anna) hangzott el egy-egy előadás. Végül a japán kertművészet filozófiájával és szakmai titkaival (Bíró Tamás) ismerkedhetett meg a hallgatóság. A kérdésekben és hozzászólásokban is bővelkedő nap *Abe Hiroshi*, kulturális attasé és *Hernádi András* zárszavával ért véget.

Október 8-án a Regensburgi Egyetem Kelet-Nyugat Központjának (Europeum. Ost-West-Zentrum der Universität Regensburg) diákjait fogadta egy beszélgetésre a VKI. A diákok egy hatnapos magyarországi tanulmányút egyik állomásként látogatták meg intézetünket, ahol a magyar–német kapcsolatok történelmi háttéréről, jelenéről és jövőjéről hallgatták meg *Kőrösi István* előadását. A program második felében kötetlen beszélgetést folytattak intézetünk képviselőivel, kérdéseket tettek fel Magyarország közelgő EU-s belépésével, annak várható hatásaival, következményeivel kapcsolatban, illetve adatokat, információkat kértek Magyarország politikai, gazdasági, társadalmi helyzetéről. A látogatás a kölcsönös kapcsolatépítési szándék első megnyilvánulása is volt. A regensburgi egyetem keleti kapcsolatokat támogató központjának egyik törekvése ugyanis, hogy egyre több diákot fogadjon a közép- és délkelet-európai régióból keleti–nyugati tanulmányok szakirányon, amely *masterképzést* nyújt.

Október 16–17-én került sor, ezúttal Ljubljanában, a szokásos évi bilaterális találkozóra, amelyet a VKI és partnerintézete, a szlovén Gazdaságkutató Intézet évek óta rendszeresen szervez. Az idei összejöveteleken országaink jelenlegi helyzetéről, kilátásairól, a küszöbön álló EU-tagságból adódó feladatokról esett szó.

A bevezető előadások a makrogazdasági folyamatok 2003-as alakulásáról és a 2004-es előrejelzésekről szóltak. Magyar részről *Székely-Doby András* mutatta be Magyarország jelenlegi makrogazdasági állapotát. Elhangzott, hogy Magyarország a jelentős, a termelékenység meghaladó bérkiáramlással, a fogyasztás felpörgésével és a megtakarítások csökkenésével egyrészt veszít versenyképességi pozíciójából, másrészt letér a fenntartható növekedési pályáról. A magyar gazdaságról festett borús képet enyhíti, hogy az utóbbi időben nőtt a beruházási hajlandóság.

Szlovén részről *Marijana Bednaš* vázolta a jelenlegi szlovén gazdasági helyzetet. Az előadásból kitűnt, hogy a szlovén gazdaság egészségesebb és versenyképesebb állapotban van, mint a magyar. Ez egyrészt köszönhető a termelékenység bérkiáramlást meghaladó emelkedésének, másrészt a fogyasztás és beruházás viszonylagos egyensúlyának. Ennek ellenére a privatizáció terén vannak még elmaradások, és a relatíve magas infláció leküzdése is további erőfeszítéseket igényel.

A következő két előadás az Európai Unió reformjához való magyar és szlovén hozzáállásról szólt. *Inotai András* a magyar szempontokat elemezve alapvetően három megvalósítandó feladatot jelölt ki Magyarország számára: (1) 2006-ig látvá-

nyos projektek megvalósítása EU-forrásokból, amelyek megfelelően demonstrálják a lakosságnak az unió pozitív hatását. (2) Érdekléte kell tenni a vállalkozásokat, önkormányzatokat stb. az uniós pályázatokat való részvételben, hogy minél nagyobb összegeket tudjunk majd lehívni Brüsszelből. (3) Minden egyes közös politika vonatkozásában meg kell határozni a magyar stratégiai érdekeket, és ennek megfelelően manőverezni az uniós politika alakításában. *Mojmir Mark*, a Ljubljana-i Egyetem Közgazdasági Karának professzora a szlovén szempontokat ismertette. Elsősorban a szlovén nemzeti költségvetésnek a csatlakozásra és az uniós támogatás fogadására való felkészítéséről beszélt, illetve kitért a szlovén tárgyaló delegáció EU-támogatások struktúrájára vonatkozó stratégiájára is.

A mezőgazdaságnak az uniós szabályokhoz és politikákhoz való igazítása is napirendi pontként szerepelt. *Emil Erjavec* főként a mezőgazdasági politika költségvetési hatásairól beszélt szlovén szemszögből, míg *Kiss Judit* a költségvetési folyamatokon kívül kitért a gazdálkodók jövedelmi helyzetének alakulására is.

A két ország technológiai fejlődése, a magyar, illetve a szlovén K+F-szektor állapota, finanszírozási problémái szintén felmerültek egy-egy előadás erejéig (Bakács András, Peter Stanovnik), de a kutatók szóltak a csatlakozás előtt megvalósítandó gazdasági és szociális feladatokról (Lakatos Gábor, Boris Majcen), illetve az euró bevezetésének lehetőségeiről, ennek szempontjairól, hatásairól is (Vladimir Lavrac, Dezséri Kálmán). *Novák Tamás* a délkelet-európai régióval kapcsolatos stratégiákat mutatta be. Hangsúlyozta, hogy Szlovénia és Magyarország a térség integrációjában érintett országok kulcspartnereivé válhatnak. Szó volt még a régióba irányuló magyar tőkeexportról is.

Október 20-án rendeztük meg a régóta tervezett első bilaterális magyar–bulgár konferenciát, amelyen a VKI a szófiai Economic Policy Institute fiatal kutatóit látta vendégül. Ez a rendezvény a hosszú távú szakmai együttműködést volt hivatott előkészíteni, mivel az intézet szakmai célkitűzései között kiemelt helyen szerepel az együttműködés a délkelet-európai régió „második körös” – az EU-s belépést 2007-re tervező – országaival. A résztvevők áttekintették országaik jelenlegi gazdasági helyzetét és Bulgária előrehaladását az uniós tárgyalások során. A magyar kutatók helyzetükből adódóan immár a belépés utáni periódusban jelentkező stratégiai feladatokat, a sikeres tagság feltételeit elemezték. Szóba került az európai integráció, valamint a regionális együttműködés lehetősége is. Mindkét fél kitért a kulcsfontosságú külföldi működőtőke-beruházások helyzetére és kilátásaira is.

Október 21–22-én Pécsen rendeztük meg azt a nagyszabású nemzetközi konferenciát, amelyet a VKI, a szófiai Economic Policy Institute és a Hanns Seidel Alapítvány közösen szervezett „Európa az első keleti bővítés után” címmel. A rendezvény célja az volt, hogy egy asztalhoz ültesse le néhány EU-tagországnak (Németország és Ausztria), egy belépés előtt álló közép-európai országnak (Magyarország), valamint a délkelet-európai régió bővítésre váró országainak (Románia, Bulgária és Horvátország) képviselőit. Célszerűnek tűnt, hogy egy ilyen földrajzilag és tematikáját tekintve is átfogó összetételű szakértői gárda vitassa meg a címben jelzett helyzetből adódó stratégiai feladatokat, mivel a délkelet-európai régió bevonása az európai együtt gondolkodásba, a jövőkép kialakításába elengedhetetlenül szükséges. A konferencia résztvevői – politikusok, a gazdasági és a tudományos szféra, a magyar közélet neves képviselői – ebből a keletet-nyugatot európai összhátáisaiban érzékelő stratégiai nézőpontból elemezték az első keleti

bővítés lehetséges hatásait az Európai Unióra, valamint a délkelet-európai régióra a politikai-biztonsági, gazdasági-pénzügyi, szociális és kulturális panelbeszélgetések keretében.

A konferencia bevezetéseként *Inotai András* rámutatott arra, hogy ugyan Brüsszel új szomszédsági politikát alakított ki a Földközi-tenger déli országaival, de a küszöbönálló első keleti bővítés ellenére ebbe nem vonták be Délkelet-Európa országait, holott természetes partnerek, és jelentős fejlődési potenciállal rendelkeznek. Az aktuális magyar helyzetről szólván az első témakör (Mennyire felkészültek az országok a bővítésre/a belépésre?) magyar előadójaként a sikeres magyar tagsághoz szükséges legfontosabb feltételeket és teendőket elemezte, utalván arra is, hogy a sikeres bővítés közös európai felelősségünk is. A tagországok képviselőiben *Theo Abenstein*, bajor politikus az európai közös értékek hangsúlyozása mellett szólt arról is, hogy Európának több jelentős kérdésben meg kell újulnia. A keleti bővítés Európa, Németország érdeke is, de ennek össze kell kapcsolódnia az unió belüli feladatmegosztások és a finanszírozás reformjával. *Manfred Scheich*, Ausztria volt EU-s nagykövete többek között azt emelte ki hozzászólásában, hogy a kis országok számára nincs jobb alternatíva, mint az integráció. A kibővült unió működőképességét, felkészültségét, hatékonyságát és versenyképességét illetően viszont a német felszólalóval egyetemben szükségesnek lát bizonyos változtatásokat. Nyilvánvaló, hogy a régi tagországok – az integrációs folyamat igenlése mellett – jól látják az unió működésének, struktúrájának kritikus pontjait is. Az ebből eredő felvetések, reformigények, az Európai Unió jövőképe és jövőbeli feladatainak elemzése az előadások során összekapcsolódott a keleti bővítésből adódó alapkérdésekkel.

Az első keleti bővítés azonban nem csak a tagoknak és a „majdnem tagoknak” okoz fejtörést hanem a délkelet-európai régió számára is jelentős kihívásokat, feladatokat hordoz magában, amelyeket négy tematikus panelban tárgyalták meg a résztvevők. (i) A politikai-biztonsági témakörben minden résztvevő kiemelte az együttműködés fontosságát, mivel várható, hogy a bűnözés sajátos formái jelennek meg az új schengeni határok mentén. *Deák Péter* biztonságpolitikai szakértő külön kiemelte, hogy a biztonságpolitika szempontjából nem lehet elválasztani egymástól az érintett országok NATO-, illetve EU-csatlakozását. (ii) A gazdasági-pénzügyi szempontokat elemző panel résztvevői is azt nyomatékosították, hogy a felkészülés és a tagság jelentős feladatokat és kötelezettségeket ró minden részvevőre, s itt folyamatos tanulás és együttműködés szükséges. (iii) A bővítés társadalmi, történelmi és kulturális aspektusai elválaszthatatlanok a folyamatól. Többen hangsúlyozták, hogy a társadalmi-kulturális tradíciók nem elhanyagolható (pozitív, illetve negatív, visszahúzó) tényezők a politikai-gazdasági változások során. A kultúrát, az oktatást közvetítő közegként értelmezték az előadók, amelynek sokszínűsége Európa egyik értékét képviseli. (iv) Két további téma, a regionális együttműködés lehetősége, valamint az első bővítés után létrejövő új Európa és Délkelet-Európa jövője szintén panelbeszélgetések keretében került napirendre.

A konferencia zárszavában a társszervező bajor székhelyű Hanns Seidel Alapítvány budapesti irodájának képviselője, *Hans-Friedrich von Solemacher* hangsúlyozta a német–bajor–osztrák–magyar összefogás jelentőségét, amellyel a délkelet-európai régió három országának, Horvátország, Bulgária és Románia felkészülését, illetve csatlakozását támogatják. A konferencián elhangzottakat a szervezők kötet formájában is publikálni szeretnék.

*

Magyar–oroszk kerekasztal

November 3-4-én a megújulási szándék jegyében, a Magyar Tudományos Akadémia és az Orosz Tudományos Akadémia nemrégiben kötött együttműködési megállapodása alapján került sor a magyar–oroszk társadalomtudományi konferenciára. A Történettudományi Intézet által szervezett rendezvényen a fő hangsúlyt a rendszerváltás utáni politikai, gazdasági és kulturális kapcsolatrendszernek, valamint a kelet-európai átalakulási folyamat általános tapasztalatainak vizsgálata kapta, de felmerültek a szovjet időkig visszanyúló kérdések is. Az orosz vendégek többsége az Orosz Tudományos Akadémia Nemzetközi Politikai és Gazdasági Kutatások Intézetéből érkezett. Magyar részről elsősorban a Társadalomtudományi Központ különböző intézetei képviseltették magukat, köztük intézetünk, a Világgazdasági Kutatóintézet is. A rendezvényt újabb, vélhetően szűkebb szakmai körű események követik majd. A közös kutatások témáinak egyeztetése megkezdődött.

ÚJDONSÁGAINK

Vélemények, Kommentárok, Információk

- No.62 Mészáros Klára: Hongkong a demokráciára szavaz
- No.63 Rác Margit: A magyar GMU-csatlakozás időpontja
- No.64 Meisel Sándor: Mi is történt Cancúnban?
- No.65 Wisniewski Anna: Az európai alkotmánytervezet lengyel szemmel
- No.66 Somai Miklós: Hogyan tehető hatékonyabbá és vonzóbbá a tömegközlekedés?
- No.67 Szemlér Tamás: Egy év haladék Párizsnak – és ami mögötte van
- No.68 Vida Krisztina: Az Európai Bizottság monitoring-jelentése Magyarországról

Kihívások

- No.165 Kiss Judit: A CAP legújabb reformja
- No.166 Ludvig Zsuzsa: Ukrajna európai ambíciói és a realitások
- No.167 Somai Miklós: A közvetlen kifizetések és az unió bővítése
- No.168 Vida Krisztina: Az európai konvent alkotmánytervezete

Műhelytanulmányok

- No.45 Szabó Barnabás: Hogyan készítsük fel vállalkozásunkat az uniós piacra?

- No.46 Szalavetz Andrea: A hagyományos és a gyorsan növekvő ágazatok támogatására alkalmazott iparstratégiai eszközök
- No.47 Somai Miklós: A közvetlen kifizetések és az EU keleti bővülése
- No.48 Szemlér Tamás: Franciaország gazdasági helyzete és a francia gazdaságpolitika előtt álló kihívások
- No.49 Artner Annamária: A magyar telephelyű multinacionális cégek érdekei és ellenérdekei az EU-csatlakozással kapcsolatban
- No.50 Novák Csaba: A külföldi működőtőke és a technológiai tovaggyűzés Magyarországon

Working Papers

- No.137 Éva Ehrlich and Tamás Szigetvári: Transformation and Hungarian Regional Development: Facts, Trends, Dilemmas and Objectives
- No.138 Annamária Artner, Zoltán Bassa, András Hernádi, Klára Mészáros and András Székely-Doby: Far Eastern Responses to Globalization
- No.139 Tamás Fleischer: Infrastructure Networks in Central Europe and EU Enlargement
- No.140 Klára Fóti: Migration potential from Hungary to Austria after the accession and its possible impacts

Amennyiben felkeltettük érdeklődését kiadványaink iránt, forduljon intézetünk munkatársához:

Varga Istvánné

telefon: 224-6707, fax: 224-6765

e-mail: vyorgyi@vki.hu

illetve publikációink megtalálhatók, letölthetők a

www.vki.hu veboldalon

