

KITEKINTŐ

Könyvismertetés

Győrffy Ildikó:

Tóth Géza: Az elérhetőség és alkalmazása a regionális vizsgálatokban

A gazdaság térbeliségének előtérbe kerülésével a fekvés, elérhetőség regionális fejlődésre gyakorolt hatásának elemzése egyre gyakoribb kutatási téma. A vonatkozó hazai és nemzetközi vizsgálatok kiindulópontja leginkább annak a kérdésnek a vizsgálata, hogy azok a térségek, amelyek kedvező elérhetőségűek, egyértelműen fejlettebbek-e, azonban az erre irányuló módszertani és elméleti háttér, a kutatások kiindulópontja igen különböző.

Tóth Géza figyelemfelkeltő, rendkívül aktuális és multidiszciplináris kérdéseket vizsgáló tanulmánya a Központi Statisztikai Hivatal gondozásában, 2013-ban került kiadásra. A hiánypótló tanulmánnyal a Szerző célja az volt, hogy a napjainkban, társadalmi-gazdasági kontextusban is sokat tárgyalt elérhetőségi hatásokat rendszerezze, rámutasson az elérhetőség mérhetőségének többirányú megközelítésére és a különböző analógiákon alapuló módszerek közötti különbségekre. A bemutatott modellek elengedhetetlen részét képezi az elméleti háttér, amelyről részletgazdag ismereteket szerezhet az Olvasó.

Mind az elérhetőségnek, mind a hozzá fűződő kiszolgáló infrastruktúrának a fogalmát a különböző megközelítések más-más módon definiálják. A könyv első fejezeteiben rendkívül átfogó összeggést kapunk az elérhetőséggel foglalkozó kutatók eltérő, és esetenként ellentmondásos megközelítéseiről. A releváns szakirodalomban jól ismert fogalmaktól a kevésbé elterjedt meghatározásokon keresztül a Szerző számos szempontból értékeli az összefüggéseket, koncentrálna többek között az időbeli elérhetőség, területhasználat, közlekedési rendszer, egyéni mobilitás területeire. A Szerzővel egyetértésben, az egyik legrelevánsabb megközelítés Fürst-Schürmann-Spiekermann-Wegener definíciója: az elérhetőséget a közlekedési rendszer fő termékeként említi, amely csupán helyzeti előnyt vagy hátrányt mutat más térségekhez viszonyítva, nem konkrét gazdasági előnyt. Szintén figyelemre méltók a földrajzi és gazdasági periferialitás kölcsönhatását tárgyaló megközelítések, amelyekre a Szerző a későbbiekben a gyakorlati példákon keresztül is visszatul.

A gyakorlatban a közlekedési hálózatok tervezése során nem érvényesül bizonyíthatóan több releváns elérhetőségi szempont, amelyhez az is hozzájárul, hogy – bár az elérhetőség többféle módon és tartalommal mérhető – nem létezik általános szabály, a gyakorlatban komplex, minden elemre kiterjedő elérhetőségi mutató. Ezt a problémát ellensúlyozva a tanulmány számos javaslatot ismertet az indikátorok csoportosítására, kialakítási rendszerére vonatkozóan, az Olvasó átfogó képet kap az elérhetőségi (infrastruktúra, személy- és haszon alapú, elhelyezkedésen alapuló) mutatókról. A Szerző emellett kiemelt szerepet szánt az ezt követő fejezetekben a mérhetőség igazolására, hasznos adalékot adva a közlekedésfejlesztés gyakorlati kérdéseire.

Az elérhetőségi modelleket részletesen bemutató fejezetek rendkívül értékes részét képezik azok a képletek melletti magyarázatok, ill. a konstansok meghatározásának menetéről szóló alpontok, amelyek segítségével a téma iránt érdeklődők könnyebben rekonstruálhatják a számításokat. Bár a Szerző leszögezi – pl. a modellek és az ellenállási tényezők megválasztásánál –, hogy csupán ajánlásokat fogalmaz meg, a bemutatott modellekben szereplő konstansok számításának magyarázata, a megfelelő eszköztár meghatározásának módja, vagy az egyes lépések szükségességének miéртje rendkívül logikus és érthető, kiváló alapot adva a témában kutatni szándékozó Olvasóknak. A vonatkozó hazai és nemzetközi szakirodalomban a számítási háttér ilyen alapos bemutatására – ismereteim szerint – nincs konkrét példa.

Az elméleti vonal mellett „Az elérhetőségi modellek és a valóság” c. fejezetben már gyakorlati példákat láthatunk a modellek alkalmazhatóságára, konkrétan a közúti forgalom leírására, kiindulva a Szerző kérdéséből: „lehet-e a modellekből megállapított következtetéseket a valós társadalmi térre alkalmazni?”. A példák egységes tartalmi felépítése biztosítja a modellek sajátosságainak összehasonlíthatóságát, a gyakorlatban történő alkalmazhatóságot. A magam részéről legszimpatikusabbnak tartott gravitációs analógián alapuló modell mellett többek között az infrastruktúra alapú, vagy az elhelyezkedésen alapuló modellek bemutatásán keresztül jó példákat láthatunk és választ kapunk a tanulmányban arra vonatkozóan, hogy egy adott területi beosztás (jelen esetben kistérségi szint) mellett mely számítások eredményezik a legjobb megközelítést. A számításokat részletező alfejezeteket kötelező olvasmányként ajánlom azon kutatóknak, akik egy-egy térség vonatkozásában a várható forgalom előrejelzésére tesznek kísérletet.

A forgalom modellezésén túl az Olvasó egyre izgalmasabb összefüggésekre kap választ: nevezetesen, hogy milyen módszerek segítségével mutathatjuk ki az elérhetőség és a gazdasági teljesítmény igen komplex, leginkább indirekt kapcsolatát.

Az erre irányuló, elérhetőséggel kapcsolatos hazai és nemzetközi kutatások elsősorban a térbeli távolságok gazdasági-társadalmi folyamatokra irányuló hatásával, a gazdaság térszerkezetéből adódó kérdésekkel foglalkoznak. A közgazdaságtanban különösen elterjedt a térszerkezet és a növekedés kapcsolatának vizsgálata; a modern növekedésméletek már előtérbe helyezik a gazdaság térszerkezetéből adódó hatásokat. Kétségtelen, hogy a jobb elérhetőségi feltételek fejlesztő hatása érvényesülhet a kereskedelem, szolgáltatások területén, előnyt hozhatnak a helyi vállalatoknak a szállítási költségek megtakarítása, piacbővítés által, javíthatják a lakóhely minőségét is, azonban a közlekedési infrastruktúra-fejlesztések egyértelmű hatásait nehéz kimutatni. A közúti infrastruktúra kiépültsége és az egyes, fejlettséget jelző indikátorok közötti ok-okozati viszonyok tisztázatlanok, ahogy az sem igazolt, hogy a fejlesztési politikák által kezdeményezett infrastruktúra bővítés csökkentené a regionális különbségeket; azaz az infrastruktúrabefektetések hasznossága a területi fejlődés szempontjából nem kizárólagos.

Az elérhetőség és a fejlettség közötti összefüggéseket a Szerző hazai példán keresztül több vonatkozásban vizsgálja, fejlettségi indikátorként kezelve az elérhetőségi mutatókat. A shift-share elemzést bemutató fejezetben a strukturális és lokális hatásokat különválasztva az Olvasó választ kap arra, mennyiben felelős az elérhetőség a területi különbségek (jelen vizsgálatban a jövedelmi előny vagy hátrány) kialakulásában, egy térség kedvezőtlen helyi adottságait vajon képes-e mérsékelni a kedvező elérhetőségi helyzet?

Az útelemzést 14 elérhetőségi, társadalmi és gazdasági indikátor bevonásával mutatja be a Szerző. Az ok-okozati kapcsolatokat feltáró útmodell többek között azért is kedvelt eljárás, mert a közvetett hatásokra is rámutathatunk. Azon indikátorok hatását is figyelembe vehetjük a vizsgálat során, amelyek önmagukban nem hatnak pl. a fejlettségi viszonyokra, de egyéb magyarázó változókon keresztül igen. A tanulmányban részletes értelmezésre kerültek a regressziós eredmények; érdekes összefüggéseket olvashatunk például az elérhetőség-pénzügyi vállalkozások aránya-fajlagos öregségi nyugdíj indikátorok kapcsolatáról, vagy arról, mivel magyarázza a Szerző a 2004-hez képest több szempontból eltulodást mutató 2008-as állapotot.

A tér és a tömegek kapcsolatát, potenciál szétválasztását tárgyaló fejezet a szakirodalomban jelen ismereteim szerint egyedülálló és szintén rendkívül értékes része a tanulmánynak. A Szerző abból a problémából indul ki, hogy „egy adott potenciálértékről nem állapítható meg közvetlenül, hogy az a struktúrának, vagy pedig a tömegek elhelyezkedésének, illetve a térszerkezetnek, vagy pedig a saját tömeg hatásának következménye-e”. Az eredményeket jól szemléltetik, megértésüket nagy mértékben segítik a tanulmányban szereplő térképek; felhívják az Olvasó figyelmét a térszerkezet formáló elemekre, a térszerkezetet hozzávetőlegesen követő tömegeloszlás szerepére, illetve a népességtömeget reprezentáló saját potenciál részesezésére az összpotenciálon belül. A Szerző ezt követően arra is kitér, hogy ezen összetevőktől mennyiben függ a közúti forgalom volumene.

A tanulmány záró fejezetében a Szerző további példákkal támasztja alá az elérhetőségi vizsgálatok gyakorlati alkalmazásának fontosságát. Magam részéről a várossá nyilvánítás problémakörében vizsgált önálló elérhetőségi térségek lehatárolását, valamint az elérhetőség és a belföldi vándorlás kapcsolatának elemzését tartottam a legérdekesebb felvetéseknek, de az érdeklődő Olvasó számára a budapesti agglomeráció kiterjedésének számszerűsítése, valamint az elérhetőség és az idegenforgalmi bevételek modellezése is igen hasznos adalékokat nyújt. A Szerző által ajánlott jövőbeni kutatási irányok hasonlóan érdekes és egyedülálló elemzéseket helyeznek kilátásba.

A rendkívül igényes megjelenésű tanulmánykötet, mely a Kiadót is dicséri, nagyon hasznos útmutató a szakterület kutatói számára. Bár, a Szerzőt idézve a tanulmánykötet elsősorban társadalomföldrajzi indíttatású, a téma megközelítése és feldolgozásának módja egyaránt ajánlható más társadalomtudományi tématerülettel foglalkozó elméleti és gyakorlati szakembereknek, hallgatóknak, érdeklődő Olvasóknak.

Benedek József:

Kuttor Dániel: Kelet-Közép-Európa változó gazdasági térszerkezetének modellezése

Jelentős nemzetközi szakirodalom foglalkozik a regionális fejlődés és a gazdasági térszerkezet vizsgálatával, ezért az olvasó érdeklődéssel veszi kézbe Kuttor Dániel könyvét és jogosan fogalmazza meg az alapvető kérdést: mit ad hozzá az ismert tényekhez, folyamatokhoz az új munka? A választ már a recenzió elején megelőlegezhetjük, hisz a Szerző átfogóan és komplex módon tárgyalja a gazdasági és politikai átmenet területi hatásait, szakmailag megalapozott és meggyőző válaszokat adva a Visegrádi Négyek térszerkezetében bekövetkezett változásokkal kapcsolatos kérdésekre.

A bevezető részben néhány apró, de fontos pontosítás történik a megvizsgált terület (Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország) nagytérségi besorolását és megnevezést illetően, valamint a térinformatika területi elemzésekben betöltött szerepére vonatkozóan. Ezt követi az empirikus vizsgálatok elméleti háttérének átfogó rendszerezése, ahol a telephely- és növekedésemlékek szintézisének kiemelkedő szerep jut, feltételezhetően abból a nem minden alapot nélkülöző megfontolásból, hogy ezen két nagy elméletcsoport kínálja a legmegfelelőbb fogalmi kereteket a kiválasztott jelenség eredményes vizsgálatára.

A következő fejezetben átfogó képet kapunk a területi egyenlőtlenségek hazai és nemzetközi szakirodalmáról, elsősorban különböző statisztikai és térökonometriai elemzések és egyes területegységek konvergencia-vizsgálatai alkotják a további, egyéni elemzések módszertani-fogalmi bázisát. Érdemes lett volna talán részletesebben kifejteni Martin Ravallion differenciált egyenlőtlenség fogalmát (abszolút és relatív) és ezt az empirikus elemzési részben is valamilyen módon operacionalizálni, tekintettel azokra az aktuális kísérletkerekre, amelyek célja az, hogy a GDP-alapú egyenlőtlenség- és polarizáció mérésekre megfelelő, a regionális politikában is alkalmazható alternatívát találjanak.

Az empirikus vizsgálat a régiók közötti fejlettségi szintben fennálló területi egyenlőtlenségek idősoros, NUTS 2-es szintű vizsgálatával kezdődik. Kiemeljük több statisztikai alkalmazás használatát: szóródás terjedelme, duál mutató, szórás, relatív szórás, Hoover-index, logaritmusos szórás, egy komplex egyenlőtlenségi mutató. Valamennyi egyértelműen igazolja a Williamson-féle hipotézist, azaz a diszparitások gyors növekedését, párhuzamosan a gazdasági fejlődéssel. A regionális konvergencia vizsgálata hasonló gazdasági szerkezetű és fejlettségű régiók által alkotott konvergencia klubok létét igazolja. Kiemelkedik a fővárosi régiók csoportja, magas jövedelemszinttel és gyors növekedéssel, egy, eredetileg közepes jövedelmi helyzettel rendelkező, de pozíciót veszítő csoport (Nyugat-Pomeránia, Északnyugat-Csehország és Nyugat-Dunántúl), illetve egy pozícióját javítani tudó csoport (Nagy-Lengyelország, Közép-Csehország, Közép-