

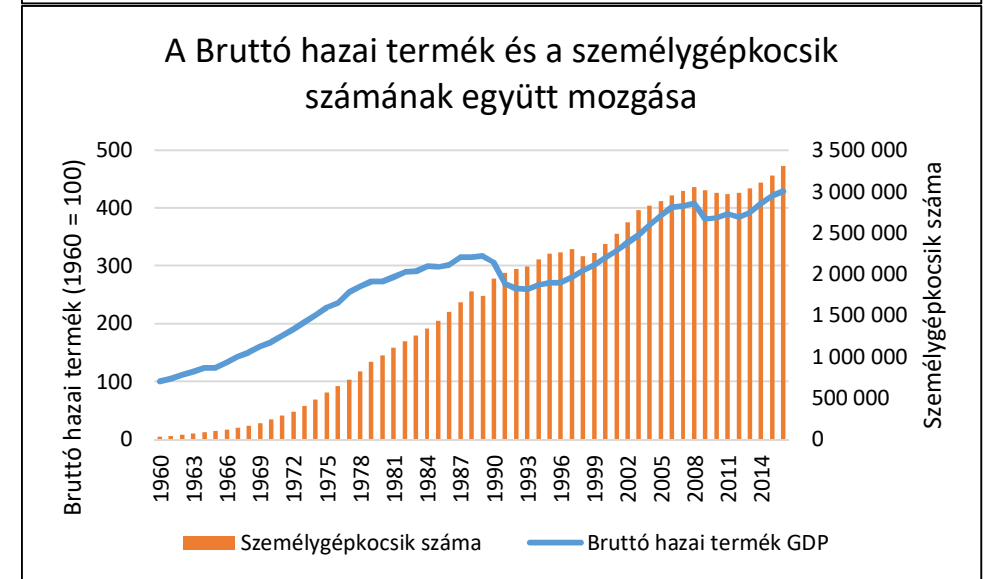
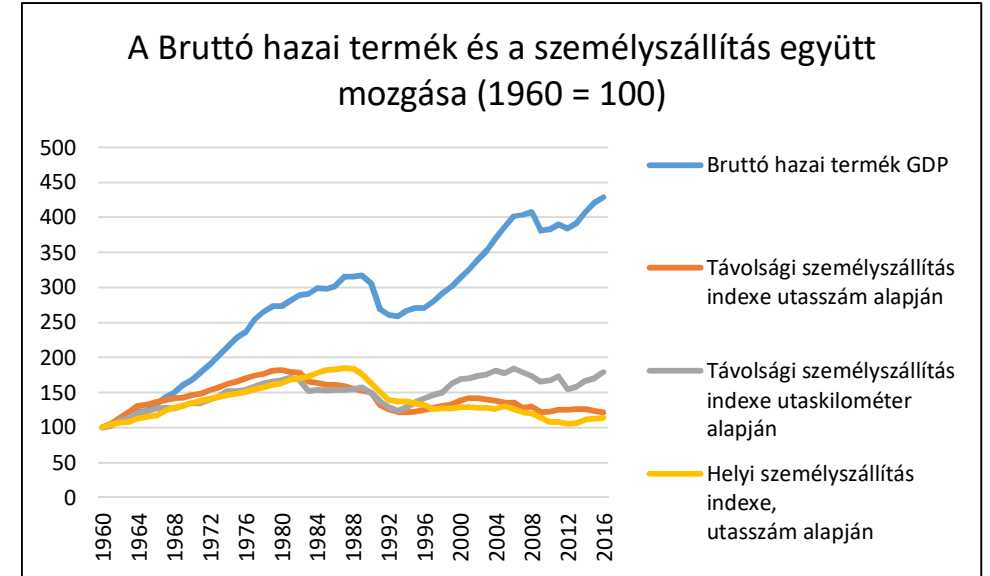
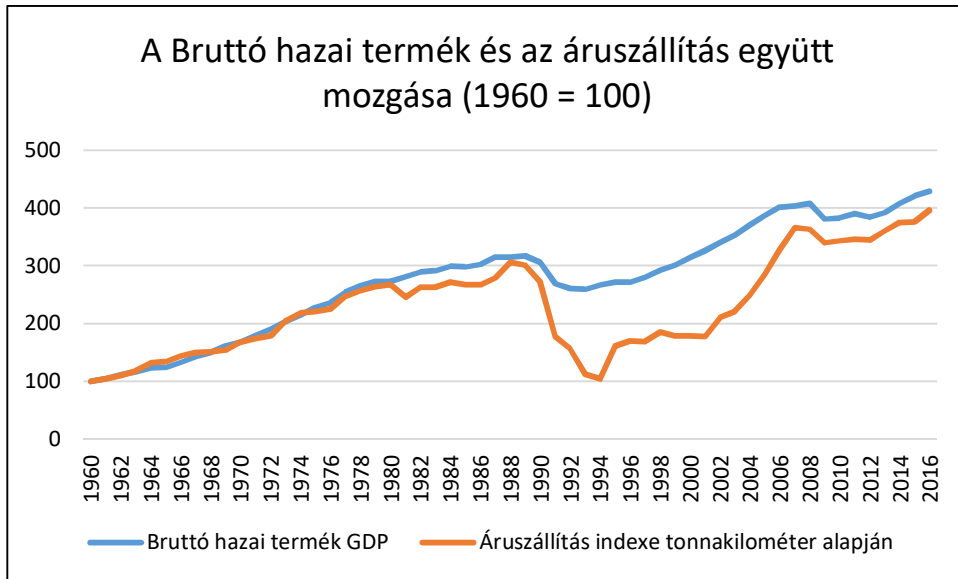
A gazdaság és a közlekedés kölcshatása

A fejlesztések gazdasági vonzatai, összefüggései

Boda György

Budapesti Corvinus Egyetem

A kölcsönhatásra a legjobb példa a GDP és közlekedés volumenindexeinek együttmozgása

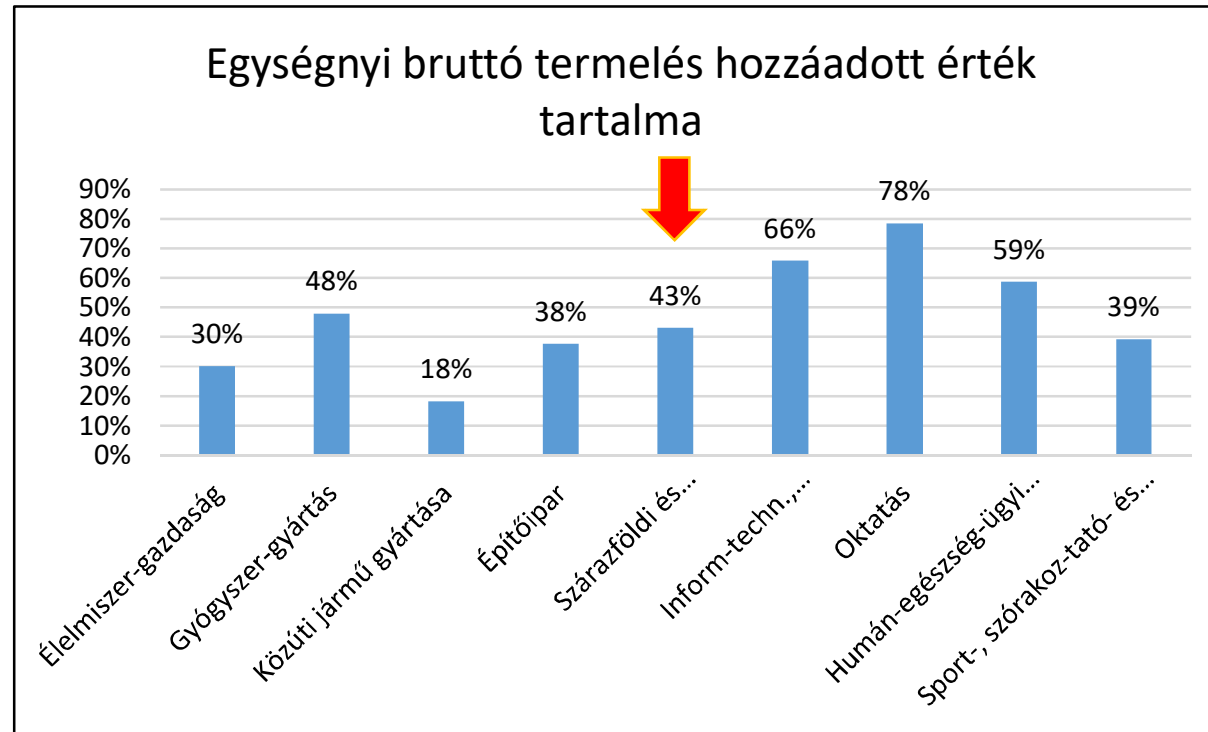


A közlekedés egy nagy ágazat. Bent van az első 10-ben.

A bruttó termelési érték szerkezete		A hozzáadott érték szerkezete		A létszám szerkezete		A Bruttó állóeszköz állomány szerkezete	
	Súly a szerkezetben		Súly a szerkezetben		Súly a szerkezetben		Súly a szerkezetben
1 29: Közúti jármű gyártása	11,4%	1 84: Közigazgatás és védelem;	8,4%	1 84: Közigazgatás és védelem;	9,9%	1 68A: Imputált lakásszolgáltatás	31,6%
2 84: Közigazgatás és védelem;	4,8%	2 68A: Imputált lakásszolgáltatás	5,1%	2 47: Kiskereskedelem	8,1%	2 84: Közigazgatás és védelem;	17,5%
3 41-43: Építőipar	4,6%	3 46: Nagykereskedelem	5,1%	3 41-43: Építőipar	6,2%	3 01: Mezőgazdaság	4,8%
4 10-12: Élelmiszer, ital és dohány	4,6%	4 29: Közúti jármű gyártása	5,0%	4 85: Oktatás	6,2%	4 35: Villamosenergia, gáz, gőz	3,2%
5 46: Nagykereskedelem	4,5%	5 85: Oktatás	4,7%	5 01: Mezőgazdaság	5,9%	5 52: Raktározás	3,1%
6 26: Számítógép, elektronika	4,5%	6 47: Kiskereskedelem	4,2%	6 86: Humán-egészségügyi ellátás	4,2%	6 29: Közúti jármű gyártása	3,1%
7 01: Mezőgazdaság	4,1%	7 41-43: Építőipar	4,1%	7 46: Nagykereskedelem	4,1%	7 49: Szárazföldi, csővez. száll.	2,6%
8 47: Kiskereskedelem	3,4%	8 01: Mezőgazdaság	3,9%	8 55-56: Szálláshely; vendéglátás	3,6%	8 85: Oktatás	2,6%
9 28: Máshová nem sorolt gép	3,3%	9 28: Máshová nem sorolt gép	3,3%	9 49: Szárazföldi, csővez. száll.	3,5%	9 10-12: Élelmiszer, ital és dohány	2,4%
10 49: Szárazföldi, csővez. száll.	3,1%	10 49: Szárazföldi, csővez. száll.	3,2%	10 10-12: Élelmiszer, ital és dohány	2,8%	10 62-63: Inform-tech., információs szolg.	2,0%

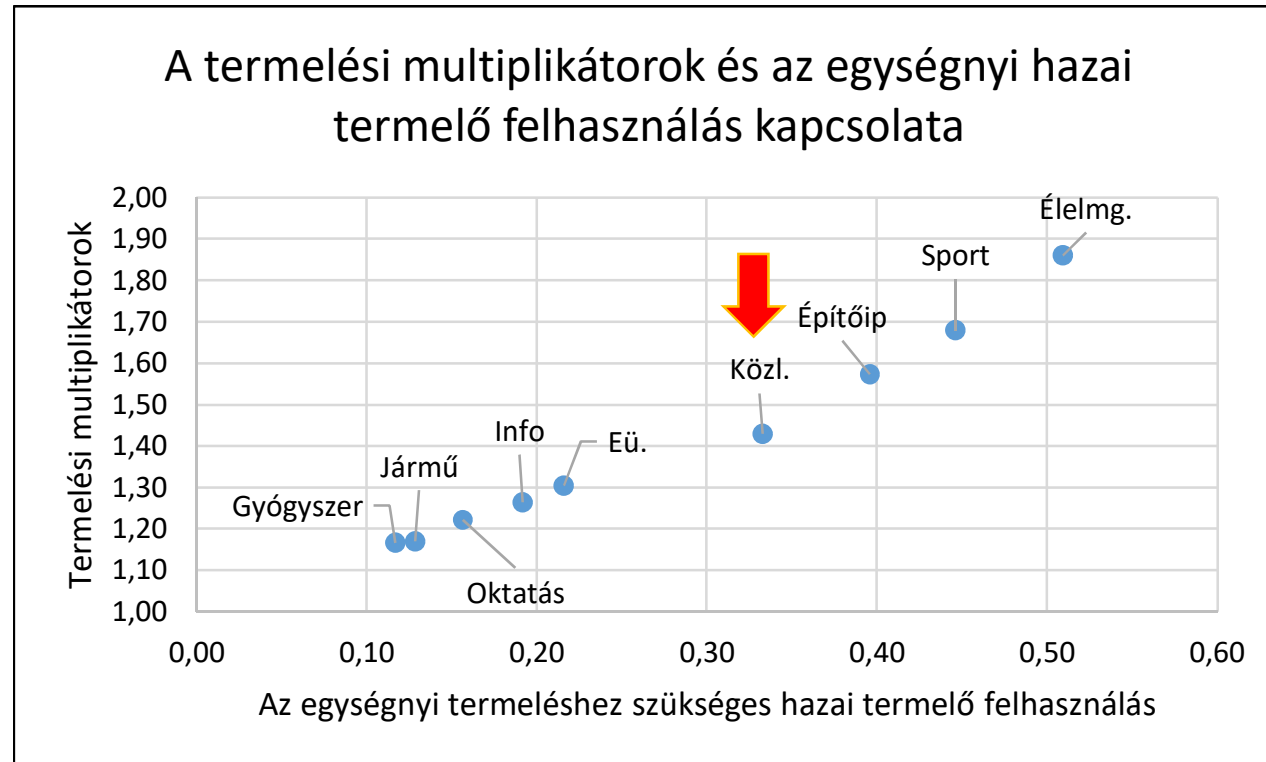
A közlekedés valóságos súlya nagyobb, mint amit táblázatokban látunk, mert itt az adatok csak a szárazföldi és csővezetékes szállításra vonatkoznak. A közlekedés ezen kívül magába foglalja még a vízi és a légi szállítást, valamint a raktározást. Jelen tanulmányban a továbbiakban közlekedés alatt csak a szárazföldi és csővezetékes szállítást fogom érteni.

Nagyon fontos, hogy a hozzáadott érték hányada a termelésében magas!

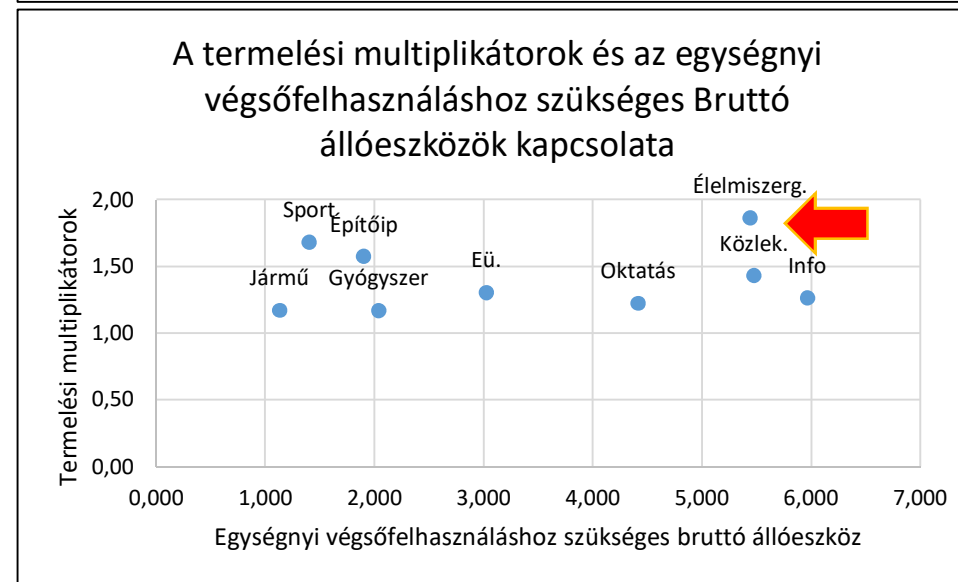
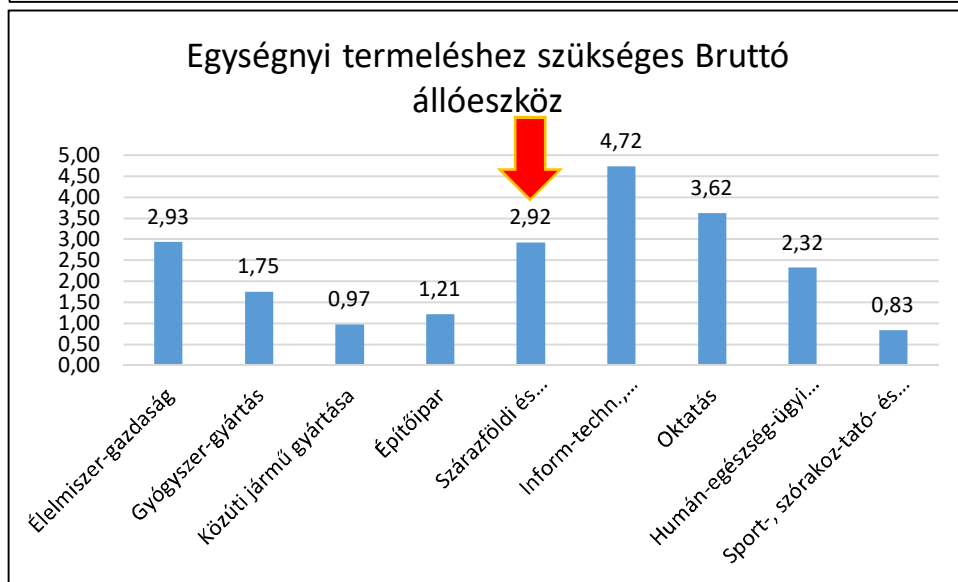
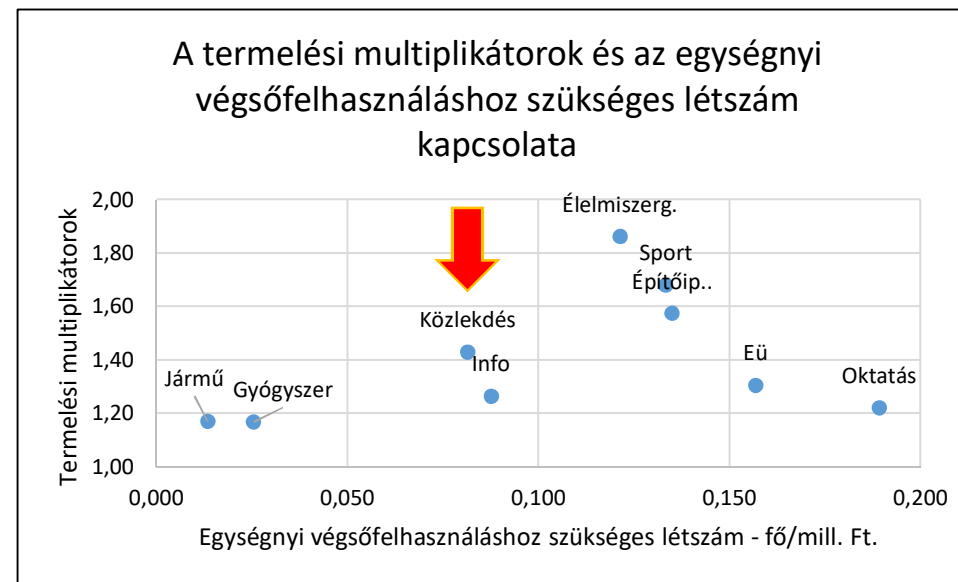
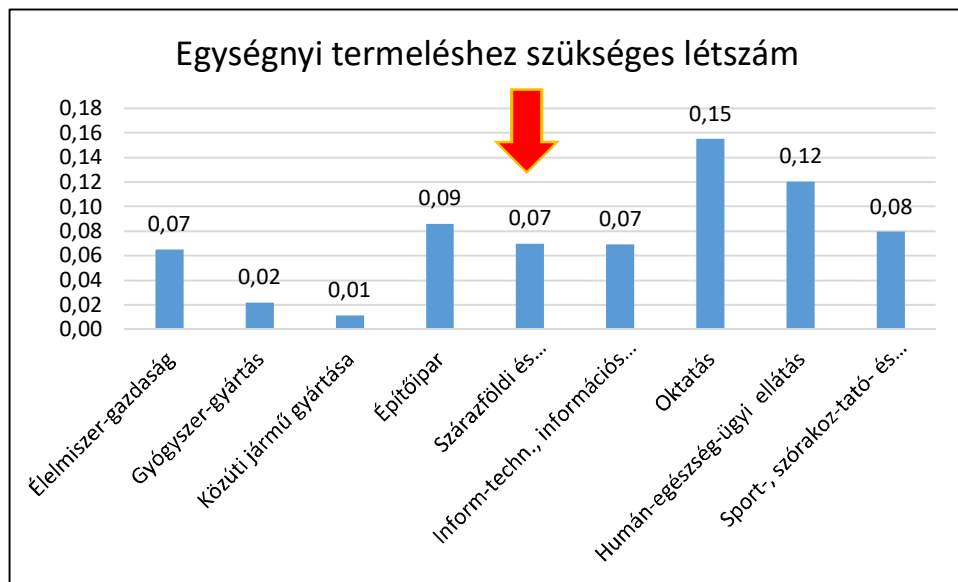


A fejlesztések gazdasági vonzatait leginkább a multiplikátor hatáson keresztül ragadhatjuk meg.

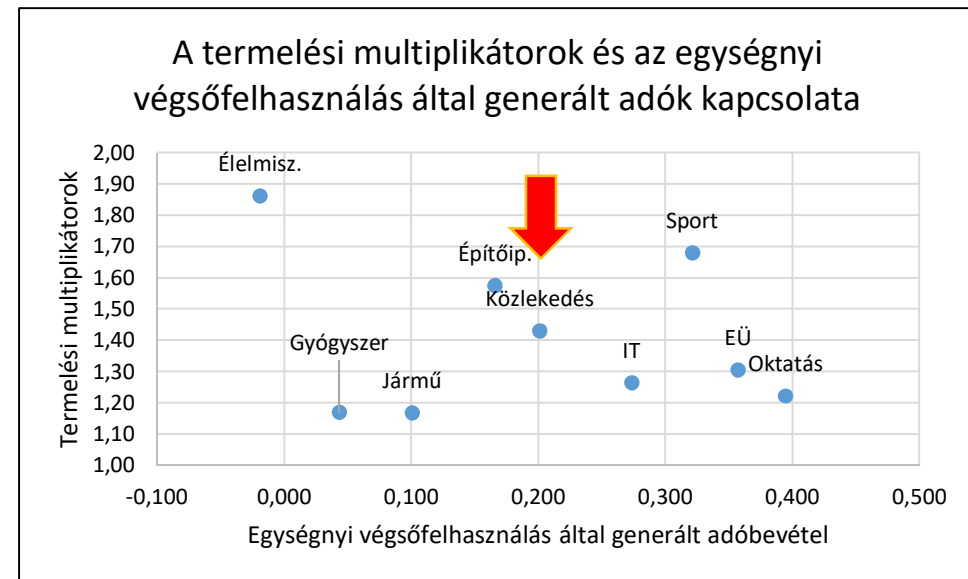
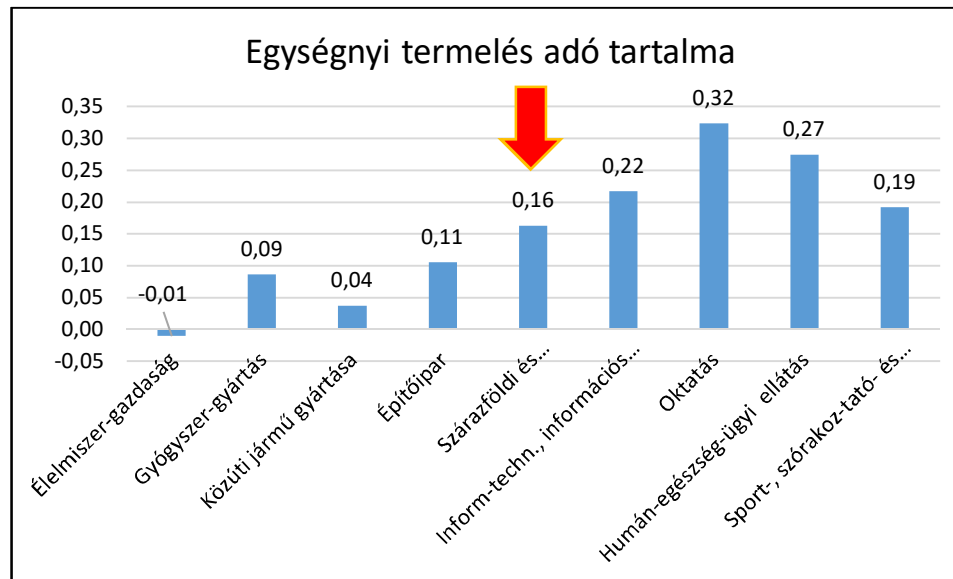
Egységnyi végsőkibocsátás növelése a közlekedésben mekkora hatásokat indukál a közlekedésben és a gazdaság más területein?



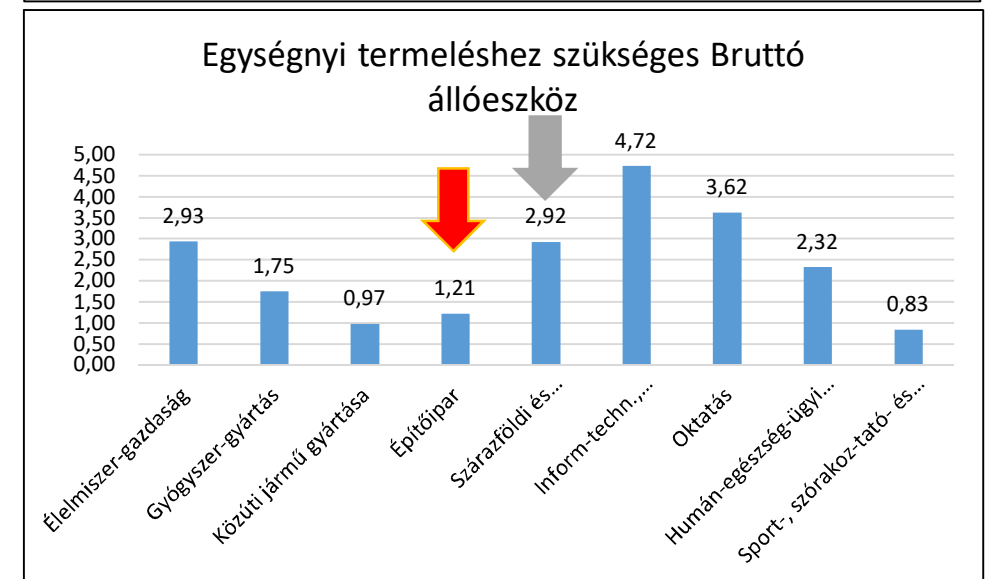
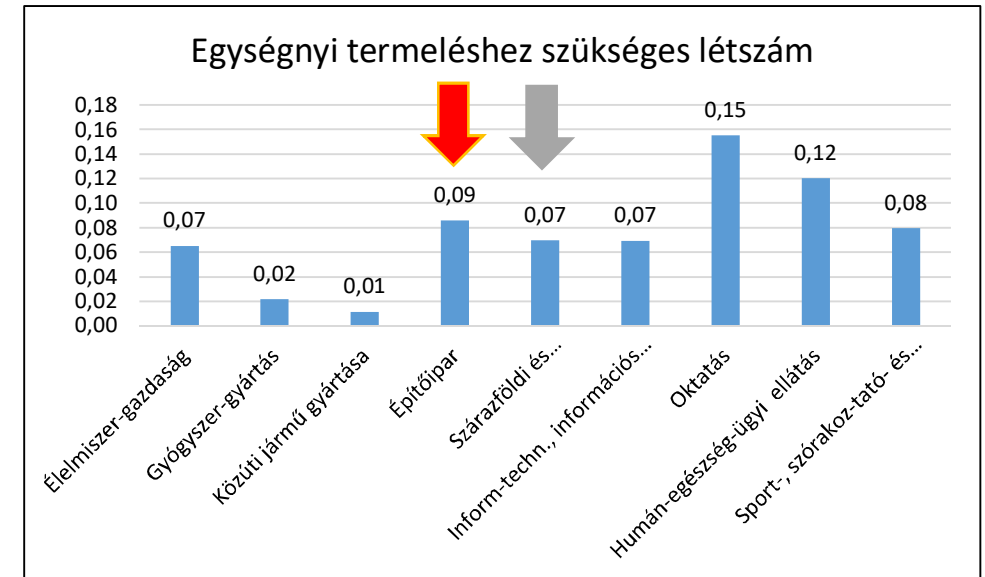
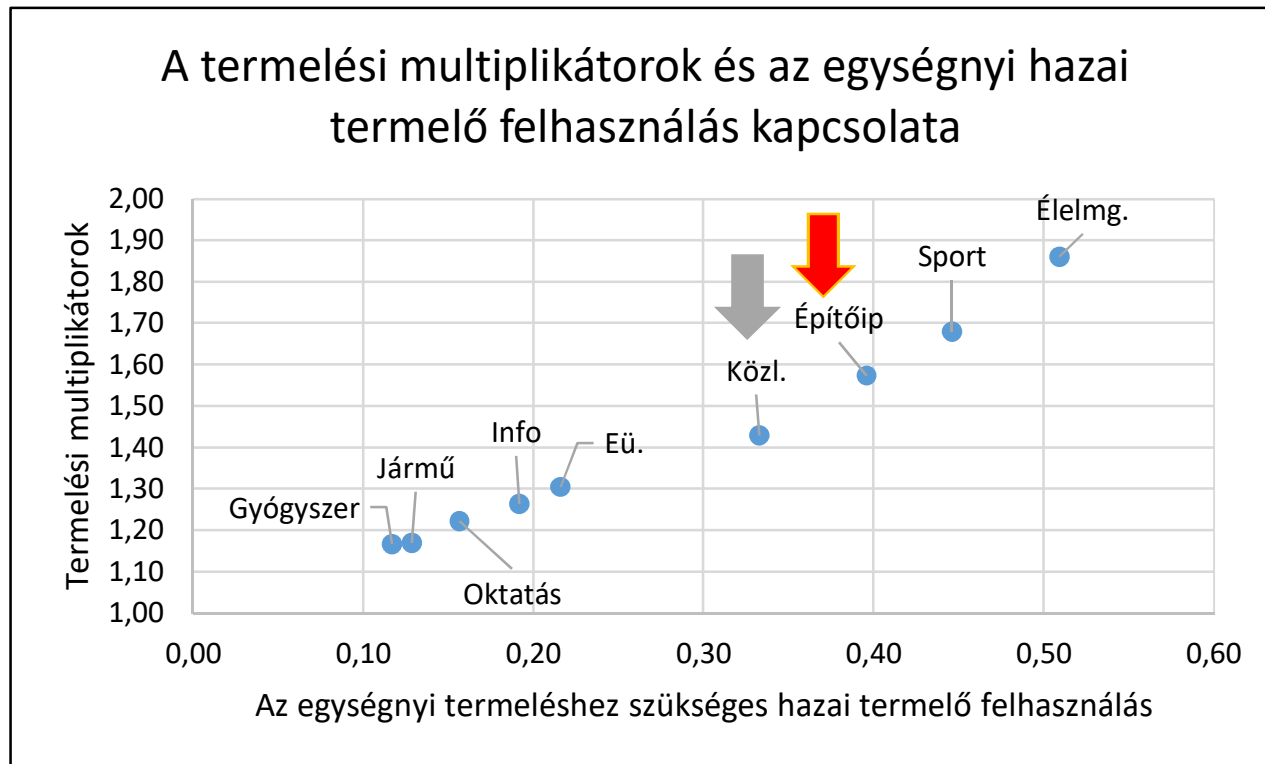
Nagy foglalkoztató és nagy a tőkeigénye!



A közlekedési teljesítmény 20 százaléka visszafolyik a költségvetésbe!



Fejlesztés esetén a közlekedés az építőipart húzza!



Összefoglalás

- A közlekedés egy nagy ágazat.
- Ami különösen fontos, nagy foglalkoztató.
- Teljesítményének nem jelentéktelen része visszafolyik a költségvetésbe.
- Tőkeigényes ágazat, de kevésbé tőkeigényes mint a szoft ágazatok (oktatás, egészségügy).
- Fejlesztés esetén olyan ágazatot húz – az építőipart –, amely szintén húzza a gazdaságot.
- Persze vannak olyan nagy ágazatok, – az úgy nevezet szoft szolgáltatások (oktatás, egészségügy) – amelyek még jobban húznák a gazdaságot, de ezeket a rendszerváltás utáni kormányzatok a magas tőkeigényük miatt nem fejlesztik. Ezért a közlekedési mutatókat leginkább a fejlesztési prioritással kezelt feldolgozóipari ágazatok mutatóihoz kell hasonlítani.
- Így kimondhatjuk, hogy a közlekedés jelenleg a gazdaság egyik legnagyobb húzó ágazata, a feldolgozó iparnál nagyobb mértékben húzza meg a többi ágazat termelését és ezen keresztül a foglalkoztatást.