

A személygépkocsi-ellátottság területi különbségeinek alakulása Magyarországon

TINER TIBOR

A hazai személygépkocsi közlekedés fejlődésének elmúlt évtizedeit, az állomány összetételét és változásának jellemzőit döntően meghatározta, hogy a motorizáció a központosított tervgazdálkodás körülményei között ment végbe. E folyamat főbb sajátosságai:

– az egyéni motorizáció a piactól való elzártságot folytató fejlett nyugati országokhoz képest későn indult meg és lényegében csak a 60-as évek második felében bontakozhatott ki (a szocialista ideológia a magán személygépkocsit évtizedekig luxus fogyasztási cikknek minősítette);

– a szocialista országok közötti, a világpiactól hosszú ideig távolmaradó munkamegosztás kényszerű következményeként Magyarországon nem jöhetett létre hazai személygépkocsi-gyártás (bár tapasztalati tény, hogy a saját gépkocsi-iparral rendelkező országok az 1 főre jutó GDP alacsonyabb szintjén érik el ugyanazt a fajlagos ellátottságot, mint a vele nem rendelkezők);

– a hazai vásárlóközönség csak a KGST-együtműködés során megkötött államközi szerződések által meghatározott mennyiségű és típusú autózhoz juthatott hozzá (a behozatal függvényében);

– a tervgazdálkodással szükségszerűen együttjáró krónikus hiányállapot és a műszaki fejlődés lassú üteme rányomta a bélyegét a gépkocsibeszerzés idejére (sorbanállás), a járművek műszaki és üzemelési színvonalára, valamint használati idejére (lassú állománycsere);

– a kínálat által folyamatosan korlátozott ún. szocialista autópiacon egy központosított elosztási monopóliumra degradálódott, ahol a gazdasági-politikai vezetés a lakosság személygépkocsihoz való jutását felülről szabályozta, s a gépkocsi-értékesítést és -fenntartást a lakossági jövedelemelvonás egyik fontos eszközének tekintette (hatósági előírások a gépkocsi, az alkatrészek és az üzemanyag árára, a biztosításra, az adó mértékére stb. vonatkozóan) (KAPITÁNY ZS.–KORNAI J.–SZABÓ J. 1982).

A lakossági jövedelmek növekedése és a személygépkocsi vásárlási igények kielégítetlensége (új gépkocsi vásárlások központi korlátozása) közötti diszharmonia a 70-es évek hazai autópiacon mennyiségi hiányt okozott, ami a 80-as évekre nagyrészt minőségi hiánnyá alakult át (a szocialista gyártmányok típusválasztékának szűkössége miatt), miközben magas maradt a használt autók iránti kereslet (és így azok piaci ára is), alacsony a forgalomból kivont elhasznált járművek aránya. A kínálatkorlátozás és beszűkült választékú autópiacon tartós meglétének következménye az állomány fokozatos elöregedése, és mindaz, ami azzal együttjár (fajlagos üzemanyag fogyasztás növekedése, nagyobb környezetszennyezés, gyakoribb javítási és alkatrészutánpótlási igény, sűrűbb kötelező műszaki vizsgáztatás stb.) (KAPITÁNY ZS.–KORNAI J.–SZABÓ J. 1982).

A KGST országokból való gépkocsi behozatal kvótái évente változtak, s ennek függvényében változott (az előjegyzett típusra vonatkozó) sorbanállás idejének hossza. Ugyanakkor a szocialista autópiacon védelmét szolgálta a nyugati típusú autók behozatalának erős adminisztratív és pénzügyi korlátozása (vámtarifa, időkorlátozás stb.), amely csak a behozatal 1989-es liberalizálásával enyhült számottevően. Így a korszerűbb típusú nyugati autók aránya a teljes lakossági állományon belül jelenleg sem éri el a 10%-ot (KAPITÁNY ZS. 1989).

A fentiekben ismertetett folyamatok a hazai személygépkocsi-állomány változására és területi eloszlásának ismérveire is erősen hatottak (pl. típus- és korösszetételt tekintve), s lényegében ma is meghatározóak motorizációnk színvonalára vonatkozóan.

A hazai személygépkocsi-állomány növekedésének jellemzői

Az 1965-ben mintegy 98 ezer darabot kitevő lakossági személyautó-állomány komolyabb növekedése 1965 és 1970 között indult meg (évi 18–20 ezer db-os gépkocsi behozatal) (CZÉRE B. 1975), majd a KGST tagországok autógyártási

kapacitásának bővülésével a személyautó import évi mennyisége 1978–80-ra elérte a 95–100 ezer db-ot. A 80-as évtized első éveinek visszaesése (évi 82–93 ezres import) után a szocialista behozatal 1987-re megközelítette a 129 ezer db-os csúcsmennyiséget s az import mértéke még 1989-ben is 120 ezer feletti volt, miközben a rendelésállomány meghaladta a 300 ezret.

Az évi 6–17% közötti átlagos állománynövekedési ütemmel Magyarország 1987-ben az 1000 főre jutó személygépkocsi-ellátottságot tekintve a tervgazdálkodást folytató országok között közepes helyet foglalt el, ami kelet-közép-európai viszonylatban nem rossz eredmény.

Az állomány gyarapodás abszolút értéke 1965 és 1970 között a legnagyobb mértékű a fővárosban volt (46 ezer személygépkocsi, az öt év alatti teljes növekmény 32%-a), de jelentős volumenű gépkocsiszám-emelkedést regisztrálhattak a nagy népességszámú megyék (Pest, Somogy, Bács-Kiskun), az ipari régiók (Borsod-Abaúj-Zemplén, Baranya, Veszprém, Fejér) valamint a városiasodott Csongrád megye is.

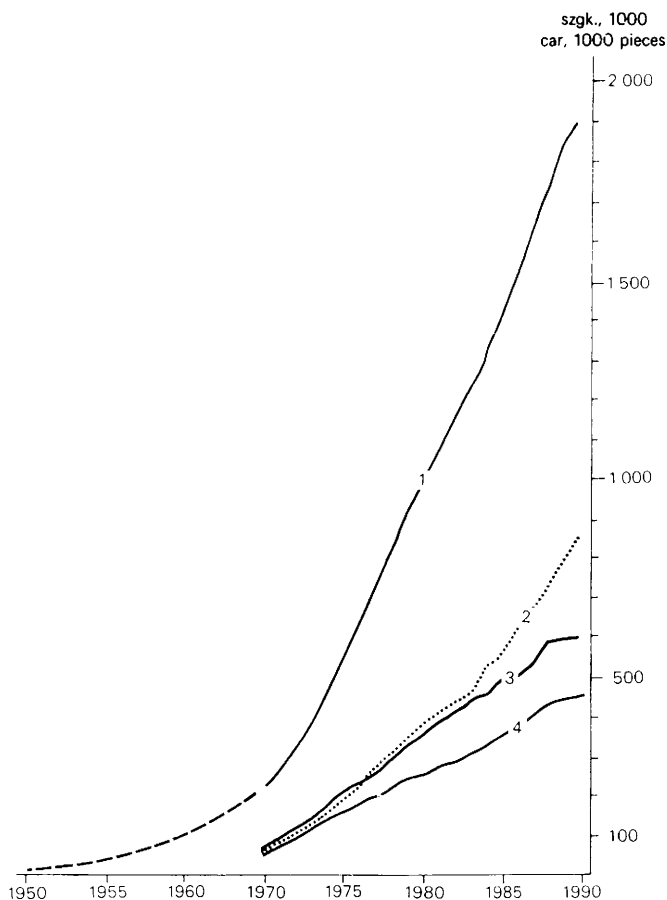
A magángépkocsik volumenének robbanásszerű növekedése – a lakossági jövedelmek gyors és tartós emelkedésének köszönhetően – csak 1970 után indult meg. Bár az 1970 és 1990 közötti időszak magyarországi gazdaság fejlődése két ellentétes időszakra bontható (70-es évek: népességnövekedés, gazdasági prosperitás, gyorsan növekvő városi népesség és ingázás, ipari régiók fejlesztése, zökkenőmentes életszínvonal-emelkedés; 80-as évek: népességfogyás, gazdasági fejlődés stagnálása, majd visszaesés, a városi népesség növekedésének erős lelassulása, fejletlen számító régiók megrekedése, majd válságövezetté válása, életszínvonal csökkenés), mindez a 80-as évek személygépkocsi-állományának változatlan növekedési ütemén alig vehető észre (1. ábra).

Mivel az állomány növekedésének területi jellemzői nem a természetes piaci viszonyok között alakultak ki, hanem a bevezetőben említett elosztási mechanizmus termékei voltak, ezért az „elosztásos piac” működtetése folytán egyszerre érvényesült a) a megyék és az azonos hierarchia-szinten álló városok esetében a nivellálódás és b) a településhierarchia különböző lépcsőfokain helyet foglaló települések között pedig a differenciálódás.

A lakossági személygépkocsi-állomány területi változásai 1970–1980 között

A lakossági tulajdonú gépkocsik összvolumene 1970 és 1980 között megnégyszereződött, és 1980-ra csaknem elérte az 1 milliót. A növekmény településkategóriák (Budapest, városok, községek) közötti megoszlására jellemző, hogy annak 23,2%-a a fővárosra, 39,9%-a a többi városra, 36,9%-a pedig a községekre jutott. Különösen kedvező a megyeszékhelyeknek a személygépkocsi-növekményből való részesedése (21,8%), míg eközben lakosságuk az ország népességének csak 16,7%-át tette ki. A fentiek alapján az alábbi következtetésekre lehet jutni:

1. Az országos átlagnál kedvezőbb jövedelmi viszonyok eredőjeként 1970 és 1980 között a fővárosban lényegesen magasabb volt a gépkocsira befizetők aránya, mint vidéken.



1. ábra. A lakossági tulajdonú személygépkocsi-állomány változása 1950–1990 között. – 1 = ország összesen; 2 = városok (Budapest nélkül); 3 = községek; 4 = Budapest

Changing of car coverage of the population between 1950–1990. – 1 = entire country; 2 = towns not including Budapest; 3 = villages; 4 = Budapest

2. A centralizált gazdasági és adminisztratív funkciók Budapestre való koncentrációja következtében valószínűsíthető, hogy a különféle jogcímenen történő soron kívüli gépkocsi-kiutalások aránya is meghaladta a megyeszékhelyek vagy a többi város megfelelő mutatóját.

3. A megyeszékhelyek ugyanakkor a többi várossal és a községekkel szemben szintén rendelkeztek a leírt privilégiumokkal, amelyeket viszonylag nagy népességnövekedésük ellenére is képesek voltak megőrizni.

1. táblázat. Az egyes megyék és a főváros részesedése az ország lakónépességéből és lakossági tulajdonú személygépkocsi-állományából*

Megye	1970**		1980**		1990**	
	Népesség %	Szvk. %	Népesség %	Szvk. %	Népesség %	Szvk. %
Pest	8,5	6,6	9,1	8,6	9,2	8,7
Bács-Kiskun	5,5	5,6	5,3	6,0	5,3	5,5
B.-A.-Z.	7,6	5,0	7,6	5,3	7,3	5,6
Baranya	4,1	5,2	4,0	4,8	4,0	4,6
Győr-Sopron	3,9	3,2	4,0	4,2	4,1	4,5
Csongrád	4,3	4,4	4,3	4,3	4,2	4,2
Fejér	3,8	3,4	3,9	3,9	4,1	4,0
Hajdú-Bihar	5,1	3,1	5,1	3,7	5,3	4,0
Szabolcs-Sz.-B.	5,6	2,7	5,5	3,6	5,5	3,8
Veszprém	3,5	3,9	3,6	4,2	3,7	3,9
Somogy	3,5	3,1	3,5	3,4	3,3	3,5
Békés	4,3	3,0	4,1	3,2	4,0	3,4
Zala	2,9	2,2	3,0	2,7	3,0	3,2
Komárom-E.	2,9	2,9	3,0	3,2	3,0	3,2
-Heves	3,3	2,8	3,3	3,1	3,2	3,1
Jász-N.-Sz.	4,3	4,1	2,9	3,1	4,1	3,1
Vas	2,7	1,9	2,7	2,6	2,7	2,7
Tolna	2,5	2,3	2,5	2,5	2,4	2,6
Nógrád	2,3	1,6	2,2	1,9	2,2	2,1
Budapest	19,4	34,3	19,2	25,9	19,4	24,1
Összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

*Az 1990-es személygépkocsi-részarány sorrendjében

**Év eleji adatok

Forrás: 1970, 1980. évi népszámlálás. Stat. K., Bp.

1990. évi népszámlálás. Előzetes adatok. Stat. K., Bp.

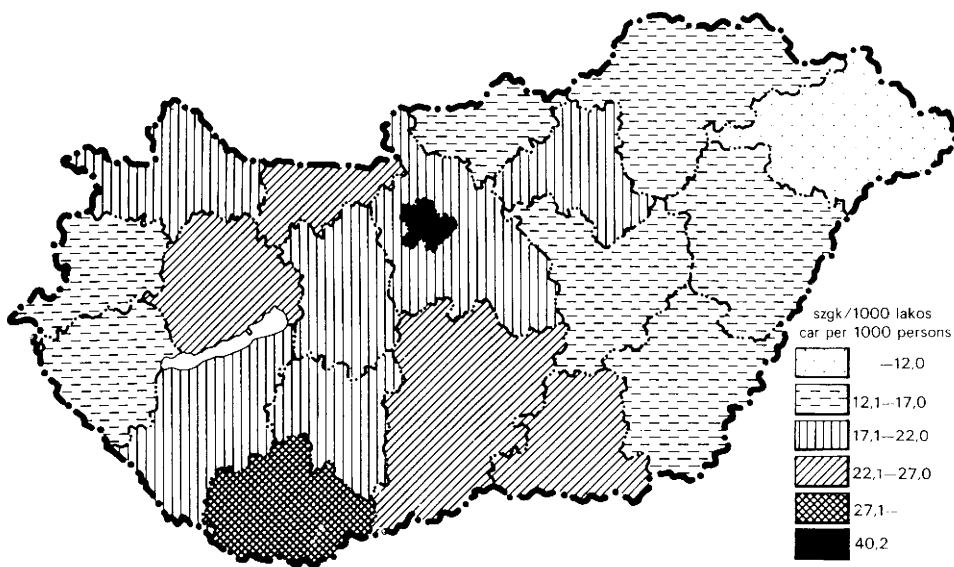
Közlekedési Statisztikai Évkönyv 1970, 1980, 1989. Stat. K., Bp.

1970-ben Budapesten koncentrált a teljes hazai személygépkocsi-állomány több mint egyharmada (34,3%), a 19 megyére az összes mennyiségnek így a kétharmada sem jutott (1. táblázat). A fajlagos értékek ugyanakkor az egyes megyék között háromszoros ellátottságbeli különbséget is jeleztek, miközben az alacsony fajlagos ellátottságnál érzékelhető a kelet-magyarországi megyék elmaradása a Dunántúltól és a középső országrésztől (2. ábra).

Miközben az ellátottsági értékek alapján az ország egy ÉNY–DK irányú tengely mentén oszlott ketté, a főváros ebből mintegy szigetként emelkedett ki 126,3 szvk/1000 lakos értékével. A budapesti mutatószám értékét több dunántúli megyeszékhely felülmúlta, ami jelzi, hogy a megyék közötti anomáliákat székhelyük eltérő paraméterértékei is jól tükrözik.

Az egyes megyéken belüli ellátottsági különbségeket egyrészt a megyeszékhely–többi város, másrészt a városok és a községek értékeinek összevetésével célszerű vizsgálni. Megyénként összevetve a megyeszékhely és a többi város fajlagos ellátottsági értékeit, a következők figyelhetők meg (2. táblázat):

– 1970-ben a vidéki motorizáció alacsony szintjén e két városkategória között a különbségek kicsik voltak.



2. ábra. A megyék fajlagos személygépkocsi-ellátottsága, 1970
The specific car coverage of counties, 1970

– 1970–1980 között a városiasodás (várossá válás) és a motorizációs robbanás a megyeszékhelyeken hevesebben játszódtott le, mint a hazai városhálózat egészében. Megugrik néhány megyeszékhely szgk/1000 lakos értéke. A folyamat párhuzamosan zajlik a megyék centrumainak tekintélyes vándorlási nyereség-képződésével és aktív korú népességének növekedésével.

A városok és a községek személygépkocsi-ellátottsága terén fennálló differenciákat ugyanakkor az jellemzi, hogy

– a falu–város különbségek már 1970-ben is nagyobbak voltak, mint a megyeszékhely–többi város anomália;

– az egyes megyéken belüli differenciák hasonló területi szerkezete 1970-ben még „közelebb tartotta” egymáshoz a megyéket. Ekkor még főként a dunántúli megyék és Pest megye mutatták fel azokat az eltéréseket, amelyek 10 év elteltével már az Alföld jelentős részén jelentkeztek, lényegesen élesebb formában (3. táblázat).

A hazai személygépkocsi-ellátottság területi és települési különbségeinek alakulásában a következő tényezők játszották a fő szerepet:

1. a lakosság jövedelmi viszonyainak területi eltérései;
2. a lakáshoz jutás eltérő területi-települési feltételei;
3. a gazdaságilag aktív, ill. inaktív és eltartott népesség arányaiban tapasztalható területi különbségek;
4. a lakosság képzettségében és életmódjában fellelhető területi-települési differenciák.

2. táblázat. Fajlagos személygépkocsi-ellátottsági különbségek az egyes megyeszékhelyek és a megye többi városa között megyénként

1970		1980	
Megye	Különbség (d)	Megye	Különbség (d)
Szabolcs-Szatmár	32,1	Szolnok	29,6
Győr-Sopron	9,5	Tolna	27,0
Bács-Kiskun	7,4	Békés	25,8
Hajdú-Bihar	6,7	Hajdú-Bihar	24,8
Fejér	6,5	Pest	24,0
Heves	5,5	Fejér	21,1
Baranya	4,7	Zala	21,0
Vas	4,4	Szabolcs-Szatmár	20,0
B.-A.-Z.	3,8	Győr-Sopron	16,9
Pest	2,8	Veszprém	16,3
Zala	2,4	Bács-Kiskun	14,6
Somogy	1,4	B.-A.-Z.	11,7
Veszprém	0,9	Vas	11,0
Komárom	0,4	Baranya	8,5
Tolna	0,0	Heves	7,1
Szolnok	-0,1	Csongrád	7,0
Nógrád	-2,3	Nógrád	4,1
Békés	-4,6	Somogy	3,0
Csongrád	-4,8	Komárom	-1,2

d = Megyeszékhely értéke mínusz a megye összes többi városának átlaga (szgk/1000 lakos)

3. táblázat. Fajlagos személygépkocsi-ellátottsági különbségek a városok és községek között, megyénként

1970		1980	
Megye	Különbség (d)	Megye	Különbség (d)
Tolna	42,1	Szolnok	53,2
Pest*	37,5	Szabolcs-Szatmár	47,2
Fejér	33,3	Fejér	46,1
Zala	27,7	Zala	45,6
Baranya	26,8	Somogy	41,7
Heves	26,6	Hajdú-Bihar	41,1
Győr-Sopron	25,3	Heves	40,1
Somogy	24,4	Tolna	36,4
Hajdú-Bihar	23,0	Győr-Sopron	35,9
Vas	22,1	Baranya	35,6
B.-A.-Z.	21,9	B.-A.-Z.	34,0
Békés	20,1	Veszprém	31,1
Szolnok	20,0	Nógrád	29,1
Bács-Kiskun	16,2	Békés	28,4
Nógrád	15,0	Vas	25,2
Komárom	14,8	Komárom	24,3
Szabolcs-Szatmár	8,8	Bács-Kiskun	20,2
Csongrád	8,6	Pest*	19,5
Veszprém	8,4	Csongrád	6,8

d = A megye összes városának átlaga mínusz a községek átlaga (szgk/1000 lakos)

* = Budapest nélkül számítva

A képzettség, a gazdasági aktivitás, a végzett munka jellege és az ehhez kapcsolódó jövedelmi viszonyok magyarázzák azt, hogy a gépkocsi először a viszonylag magas jövedelmű városi szellemi foglalkozású lakossági csoportoknál jelenik meg, majd az innováció területi terjedési törvényszerűségeinek megfelelően szivárog lefelé a kevésbé kvalifikált társadalmi rétegek irányába, a városoktól a községek felé.

Ha a nagy társadalmi csoportokra (szellemi foglalkozásúak, munkások, mezőgazdasági dolgozók) vonatkozóan vizsgáljuk a gépkocsi-ellátottság településtípus szerinti megoszlását (KSH vizsgálat, 1985), akkor

– a szellemi foglalkozásúak között a legnagyobb ellátottsági értékeket a községekben élőknel találjuk, majd a kis- és középvárosok, a megyeszékhelyek (végül Budapest) következnek. (A rangsor tehát pontosan az inverze az egész népességre vonatkozó mutatószámoknak, ahol a településhálózati hierarchia lépcsőfokain felfelé haladva növekedik a mutató számértéke);

– a munkásságon belül a Budapesten élők rendelkeznek fajlagosan a legtöbb autóval, majd a sorrend: megyeszékhelyek, egyéb városok, községek – annak ellenére, hogy a községek munkásságának jelentős hányada ingázó.

– a mezőgazdaságban foglalkoztatott fizikai dolgozók között a legalacsonyabb mértékű a gépkocsi térhódítása. Ebben nem csak az előregedés és a jövedelmi viszonyoknak a többi társadalmi csoporthoz képest kedvezőtlen alakulása, hanem az alacsony mobilitásigény is fontos szerepet játszik.

A személygépkocsi-ellátottságban tapasztalható területi-települési egyenlőtlenségek tükrözik azokat az anomáliákat is, amelyek a hazai lakáselosztási rendszer mechanizmusában is fellelhetők voltak. Vagyis a gépkocsi-elosztásban is hátrányt szenvednek a különféle társadalmi-gazdasági pozíciók birtoklásából kiszorult alacsonyabb iskolai végzettségű csoportok. Nagymértékben befolyásolja a gépkocsihoz való jutást az is, hogy minél lejjebb haladunk a település-hierarchia lépcsőfokain, annál inkább csökken az onnan korábban elvont jövedelmek visszajuttatásának mértéke. A nagy települések lakossága előnyös helyzetét a gépkocsira való befizetés terén is tartósan megőrizte.

A személygépkocsi-állomány változása 1980–1990 között

Az 1980–1990-es időszakban a lakossági tulajdonú személyautók száma több mint 900 ezer db-bal nőtt Magyarországon, vagyis az állomány 1980-hoz képest közel megduplázódott (*1. ábra*). A növekmény volumene 22%-kal nagyobb volt a korábbi évtizedhez képest. A járműszám nagyfokú emelkedése az előzőekben leírt gazdasági feltételek között ment végbe, s területi-települési eloszlásukban is alapvető szerepet játszottak a korábban jellemzett hatótényezők.

A növekménynek a településkategóriák közötti megoszlására jellemző, hogy annak 21,9%-a jutott Budapestre (ahol a népesség 19,4%-a koncentráldott 1990-ben), 46,5%-a a többi városra (lakossági arányuk 42,4%) és 31,6%-a a 38,2% lakosságárányú községekbe.

Mérséklődése ellenére fennmaradt viszont a községek elmaradása a fenti mutatót illetően, amiben nagy szerepe volt a 80-as évek második felében felerősödő és 1989-ben tetőző várossá nyilvánítási hullámnak. (1980–1990 között 71 új várost avattak, s többségük motorizációs színvonala rendre meghaladta a községek átlagát.)

A személygépkocsik abszolút számát tekintve 1990-ben még mindig Budapest birtokolta az összes autó csaknem negyedét (24,2%), a többi város a 45,4%-át és a községeknek 30,4% jutott. Fennmaradt tehát a város–község egyenlőtlenség, amely – csekély mérséklődése ellenére – jelzi, hogy a 80-as évtizedben is kedvezőbb a városlakók gépkocsihoz való jutásának esélye a falvakénál.

Miközben tehát a motorizáció térhódítása egyaránt erős volt mindhárom településkategóriában, aközben az 1000 lakosra jutó gépkocsiszám-értékek ollója – a megyeszékhely – egyéb város relációt kivéve – még egyre nyílik (4. táblázat). A tömegközlekedési ellátottság (vasúti közlekedés, helyközi és helyi menetrendszerű autóbuszforgalom) alapján lényeges előnyökkel rendelkező városhálózat helyzete az egyéni közlekedés terén is egyre kedvezőbbé válik. E folyamat erősíti a városfejlődést és – néha már szükségtelenül erős mértékben – ösztönzi a városba való migrációt, rontja a "falusi Magyarország" motorizációs felzárkózásának esélyeit, s ezen keresztül tekintélyes nagyságú rurális térségek népességmegtartó erejét gyöngíti.

4. táblázat. A fajlagos személygépkocsi-ellátottság településkategóriánkénti értékeinek különbségmátrixai

		1970			
		Budapest	Msz	V	K
Bp		0			
Msz		4,4	0		
V		9,6	5,2	0	
K		25,4	21,0	15,8	0

		1980			
		Budapest	Msz	V	K
Bp		0			
Msz		7,4	0		
V		25,2	17,8	0	
K		55,6	48,2	30,4	0

		1990			
		Budapest	Msz	V	K
Bp		0			
Msz		17,2	0		
V		31,7	14,5	0	
K		78,5	61,3	46,8	0

Bp = Budapest, Msz = megyeszékhelyek, V = összes város (Budapest nélkül), K = községek

1980–1990 között megyei szinten a korábbiakban fennálló ellátottsági differenciák egyrészt csökkentek – azaz jobban igazodtak a lakosságszám arányaihoz, másrészt a fajlagos mutatók terén növekedés volt tapasztalható (GACS I. 1990). E fajlagos értékeket külön városi és külön községi vonatkozásban megvizsgálva az alábbiak figyelhetők meg (5. táblázat):

5. táblázat. A megyék sorrendjének változása a városok, ill. a községek fajlagos személygépkocsi-ellátottsága alapján*

Rangsor	Városok átlaga alapján		Községek átlaga alapján	
	1980	1990	1980	1990
1.	Baranya	Tolna	Bács-Kiskun	Bács-Kiskun
2.	Zala	Somogy	Baranya	Komárom-Esztergom
3.	Somogy	Zala	Csongrád	Baranya
4.	Bács-Kiskun	Bács-Kiskun	Pest	Győr-Sopron
5.	Fejér	Baranya	Komárom	Veszprém
6.	Győr-Sopron	Győr-Sopron	Veszprém	Csongrád
7.	Tolna	Fejér	Győr-Sopron	Pest
8.	Veszprém	Veszprém	Tolna	Vas
9.	Heves	Heves	Somogy	Zala
10.	Komárom	Vas	Vas	Tolna
11.	Pest**	Komárom-Esztergom	Zala	Somogy
12.	Vas	Pest**	Fejér	Nógrád
13.	Csongrád	Nógrád	Heves	Heves
14.	Nógrád	Csongrád	Nógrád	Fejér
15.	Szabolcs-Sz.	Szabolcs-Szatmár-B.	Békés	Békés
16.	Békés	Békés	Szolnok	Jász-Nagykun-Sz.
17.	Borsod-A.-Z.	Borsod-A.-Z.	Borsod-A.-Z.	Borsod-A.-Z.
18.	Hajdú-Bihar	Hajdú-Bihar	Szabolcs-Sz.	Hajdú-Bihar
19.	Szolnok	Jász-Nagykun-Sz.	Hajdú-Bihar	Szabolcs-Sz.-B.

* A nyilak a rangsorbeli változás irányát mutatják

** Budapest nélkül

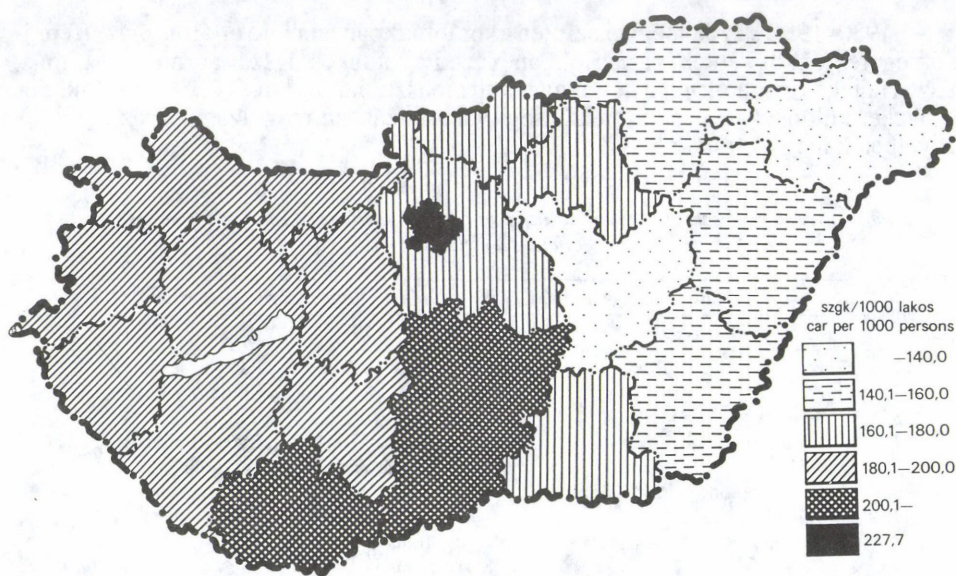
– a városok motorizációs értékeinek sorrendjét tekintve a megyék közötti rangsor – Tolnát és Baranyát kivéve – 1980–1990 között nem változott számottevően az előző évtizedhez képest;

– a falusi motorizációt tekintve viszont markáns területi változások történtek a 80-as években. Ennek jelei: 1. Bács-Kiskun megye községei – elsősorban a tanyákon élő népesség személygépkocsi-használatra való erős ráutaltsága miatt – megőrizték a korábban is fennálló vezető helyüket; 2. az észak- és nyugat-dunántúli megyék községeinek ellátottsági helyzete a többi megyéhez képest számottevően javult; 3. visszaesett Pest, Csongrád és Fejér megyék korábban kedvező helyezési száma.

A megyei szinten jelentkező különbségekhez vezető okok:

– a hazai motorizáció mint innováció területi terjedése még 1990-ben is abban a fázisban van, amikor a területi differenciák nőnek (3., 4. ábra);

– a lassú területi átrendeződés a Dunántúl lakosságánál a motorizációs fejlődés lehetőségeit tekintve jobb feltételeket teremtett, mint az ország többi részén, de különösen a hátrányos helyzetű Észak-Alföldön;



3. ábra. A megyék fajlagos személygépkocsi-ellátottsága, 1990
The specific car coverage of counties, 1990

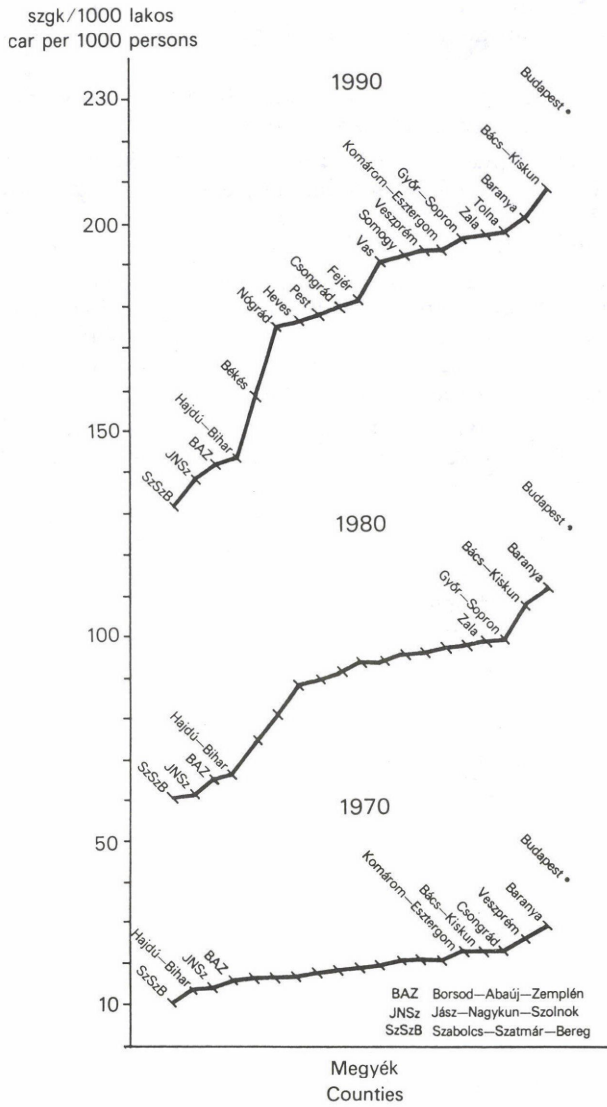
– a 80-as évtized gépkocsiszám-növekedési sorrendjei azt is jelzik, hogy még nincsenek jelei egyetlen térségben sem – de még a fővárosban sem! – a telítettségi állapot megközelítésének. Amíg egy ehhez közeli helyzet be nem következik, számolni kell a megyék közötti ellátottsági differenciák növekedésével.

1980 és 1990 között a települési ellátottságbeli differenciák a megyéken belül a következők szerint alakultak:

– a megyeszékhelyek és az adott megyén belüli városok fajlagos személygépkocsi-ellátottsági különbségei a megyék többségében tovább nőttek;

– növekedett a falu–város differenciálódás, amely nem csak országos szinten mutatható ki, hanem az egyes megyéken belül is, bizonyítva az e téren fennálló különbségek területi erősödésének folytatódását.

A hazai motorizáció dinamizmusának leghűbb kifejezője a városok növekvő gépkocsiszáma, amely különösen a 80-as évek elejétől vált látványossá. Jellemző módon alakult e folyamatban az ország legjobb személygépkocsi-ellátottságú városainak rangsora. 1980-ban az első 15 város között még számos megyeszékhely szerepelt, 1990-ben már csak Székesfehérvár és Szekszárd volt képes az élenjárók között maradni. Ugyanekkor komoly mértékben előretörték a Balaton parti üdülőhelyek, ami a területi jövedelem-átrendeződésre figyelmeztet. A másik pólust döntő részben az észak-alföldi megyék, valamint Borsod–Abaúj–Zemplén városai alkotják, jelezve az e téren is megmutatkozó regionális leszakadás tartós tendenciáját.



4. ábra. A fajlagos személygépkocsi-ellátottsági különbségek alakulása a megyék sorrendjében, 1970, 1980, 1990

The difference of specific car coverage according to the order of counties, 1970, 1980 and 1990

Összegzés

A hazai egyéni motorizáció alappilléret alkotó személygépkocsi-közlekedés elmúlt 20 évi fejlődésének áttekintése során bebizonyosodtak a következő sajátosságok:

– A valódi gépkocsi piac helyett működtetett adminisztratív elosztási rendszer mindvégig preferálta a fővárost, majd a megyeszékhelyeket.

– Az „elosztásos piac” működtetése folytán a településhálózati hierarchia azonos szintjén álló városok között nivellálódás, a különböző szinteken lévők között differenciálódás érvényesült. Ezt az elvet elősegítette a sorbanállásos rendszer által kitermelt soronkívüliség területi-települési egyenlőtlenséget fokozó szerepe.

– A fajlagos személygépkocsi-ellátottság tekintetében a különböző településkategória csoportok közötti anomáliákat növelték a lakosság jövedelem- és lakásszerzési esélyeinek, iskolázottságának, életkor-összetételének, aktív-inaktív keresői stb. arányának területi-települési eltérései, amik a megyék közötti különbségek növekedéséhez is jelentékeny mértékben hozzájárultak.

– A településhierarchiából fakadó anomáliák a megyéken belüli személygépkocsi-ellátottsági értékek alakulását is nagyban befolyásolták (a falu-város különbségek e téren többnyire növekedtek).

– Egyértelmű területi súlypont-eltolódás ment végbe Magyarországon az egyéni motorizáció terén: a főváros mellett egyre inkább Északnyugat-Dunántúl válik hazai viszonyok között a leginnovatívabb térséggé, ahol lassan megindul a falu-város közötti ellátottságbeli különbségek csökkenése is.

– Dinamikusan növekvő szgk/1000 lakos értékei ellenére az Alföld északi része marad a hazai motorizáció legelmaradottabb térsége, ahol a város-falu differenciák növekedése is folytatódik.

– Települési szinten a hosszú távon piacképes, gazdasági növekedési forrásokkal rendelkező városok motorizációs szintje éri el a legmagasabb értékeket. E téren egyre inkább a szolgáltató jellegű centrumok jutnak vezető szerephez, s az ipari fejlődésre alapozó, valamint az agrár jellegű térségek és települések helyzete valószínűleg megnehezül.

IRODALOM

- CZÉRE B. 1975. Közlekedésünk az ezredfordulón. – Műszaki Kiadó, Bp. 426 p.
Foglalkoztatottsági és kereseti arányok 1982, 1983, 1984. – Stat. Kiadó, Bp. 1985.
GACS I. 1990. A lakosság személygépkocsi-ellátottságának területi alakulása a 80-as évtizedben. – Kézirat. Bp. KTI. 44 p.
Gépkocsi és életmód. 1988. Életszínvonal füzetek 8., Stat. Kiadó, Bp. 46 p.
KAPITÁNY ZS.–KORNAI J.–SZABÓ J. 1982. A hiány újratermelése a magyar autópiacon. – Közg. Szemle 29. 3. pp. 300–324.
KAPITÁNY ZS. 1989. Kereslet és kínálat a 80-as évek magyar autópiacon. – Közg. Szemle 36. 6. pp. 592–611.

Közlekedési és hírközlési évkönyvek 1970–1989. – Stat. Kiadó, Bp.

SIKOS T.T. (szerk.) 1984. Matematikai és statisztikai módszerek alkalmazása a területi kutatásban. – Földr. Tanulmányok 19. Akad. Kiadó, Bp. 304 p.

Területi Statisztikai Évkönyvek 1975–1988. – Stat. Kiadó, Bp.

1990. évi népszámlálás. 1. Előzetes adatok. – Stat. Kiadó, Bp. 1991.

REGIONAL DISTRIBUTION OF MOTOR CAR COVERAGE IN HUNGARY

by *T. Tiner*

S u m m a r y

The following characteristics can be proved through surveying the development of car transportation – the base of private motorization in Hungary – over the past 20 years.

1. The administrative new-car distribution system, which was operated instead of a real car market, has always given preference to the capital and after to county towns.

2. While the 'distribution market' aimed certain levelling on towns of the same level of settlement hierarchy, while those on different levels were characterized by differentiation according to car coverage.

3. The anomaly among different settlement categories was increased by the regional and settlement differences including earning income and getting a flat, educational level, age structure of the population, and the proportion of active and inactive wage earners. These index numbers increased the differences among counties.

4. The anomaly originating from settlement hierarchy, also effected the car coverage within counties (increasing difference between towns and villages).

5. A clear regional displacement of main towns has taken place in personal motorization in Hungary. Disregarding the outstanding car coverage of the capital, North Western Transdanubia is becoming the most innovative region, even a slowing decrease of differences between towns and villages has been noticed.

6. Despite the fact that the rate of cars per 1,000 people is increasing dynamically, the northern part of the Great Plain is one of the least developed regions for motorization. In the Great Plain region the differences between towns and villages continue to increase.

7. In the settlement hierarchy, the motorization rate of those towns which have longstanding marketable resources are of the highest degree. Centres of services and trade are also gaining in importance, while regions and settlements based on industry and agriculture are likely to experience declining conditions.

Translated by É. DUDÁS