



Matolcsy György: Miért ne vegyük meg a budapesti repülőtér?

2021 december 07. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

• [0](#)

3

Átlag: 3 (1 szavazat)

Mérték

Érveim a következők:

Több fontos érv szól amellett, hogy miért ne vegyük meg a budapesti repülőtérét, hiszen minden fontos gazdaságfejlesztési döntésünknel törekednünk kell a főváros gazdasági, demográfiai és térszerkezeti túlsúlyának csökkentésére.

Magyarország ma a fejlődő és fejlett országok határán halad előre a fejlett gazdaságok csoportja felé. Keressük a fenntartható felzárkózás magyar receptjét, ehhez pedig a 2030-ig érvényes jövőképünket. Abban biztosak lehetünk, hogy a felzárkózási folyamat fenntartásához, sőt gyorsításához helyre kell állítanunk a koronavírus által felfüggesztett „egyensúlyi növekedés” képletünket, amely megalapozta a 2010-19 közötti évtized sikereit. Azt is kezdjük belátni, hogy a fenntartható felzárkózáshoz egyszerre van szükségünk fenntartható egyensúlyokra a pénz, a gazdaság, a természet, a társadalmi egyenlőségek, a demográfia és a térszerkezet területein is.

Kiemelve a pénz területét azt látjuk, hogy a pénzügyi rendszerben egyszerre van szükség egyensúlyi állapotra, illetve egyensúly felé tartó folyamatokra az államadósság, a devizában fennálló államadósság, a költségvetés, a folyó fizetési mérleg és a bankrendszer terén. Ugyan a mostani válság kivételt képez, de az eddigi válságok többsége vagy a pénzügyi rendszerből eredt /1929-33, 2008-09, a 2010-es görög válság, a 2011-12-es euroválság/, vagy áttért a pénzügyi rendszerre és váltott ki még mélyebb válságot /világháborúk, birodalmak felbomlása/.

A pénz területén fellépő válságok nyíltak és gyorsak, ám a felzárkózás nem minden területe ilyen. A felzárkózás leállításához, végül válsághoz vezető folyamatok többségében lassúak és rejtettek. Ilyen a demográfia, a környezeti egyensúly megbomlása, a társadalmi egyenlőségek fokozódása vagy a térszerkezeti aránytalanságok. Nálunk utóbbi területen látjuk talán a legnagyobb egyensúlyi megbillenést, mert Budapesten él a 9.7 milliós hazai népesség közel ötöde, míg a GDP, üzleti és családi vagyonok, jövedelmek mintegy 40% itt jön létre. Az utóbbi 50 év világgazdasági sikerei azt mutatják, hogy egy felzárkózó gazdaságban a főváros átlagosan 5-10%-kal részesedik a népességből és a második város a főváros felével. Magyarország fenntartható felzárkózásának egyik legnagyobb, de rejtett korlátja a főváros túlsúlya, ezért minden fontos gazdaságfejlesztési döntésünknel törekednünk kell e túlsúly csökkentésére.

Ezzel meg is érkeztünk a budapesti repülőtérhez. Magyarországnak szüksége van egy központi repülőtérre, de nem Budapesten. A budapesti repülőtér visszavásárlása mind a pénzügyi egyensúly, mind a térszerkezeti egyensúly szempontjából hibás döntés lenne. Legalább 3+1 fontos érv szól amellett, hogy most se vegyük meg a budapesti repülőtérét, és később se. Helyette építsünk egy új központi repülőtérét és hozzuk létre a légiközlekedési kikötők regionális hálózatát Magyarországon, miközben stratégiai hálót alakítunk ki a Kárpát-medence többi regionális repülési központjával. Érveim a következők:

Kedvezőtlen az időzítés

Első pillantásra a koronavírus-válság okozta „repülési szünet” a legjobb pillanat a budapesti repülőtér visszavásárlására. Az időzítés azonban mégsem jó, mert a koronavírus-válság gazdasági válságot okozott, amelyet ugyan eredményesen kezeltünk, de ennek ára az elszálló költségvetési hiány, az elfutó államadósság, az újból növekvő deviza államadósság, a romló folyó fizetési mérleg, a megugró infláció és a kényszerű jegybanki fordulat volt. Jelentősen nőtt a pénzügyi sérülékenységek, mert a pénzügyi egyensúly terén mára a magyar adatok a legkedvezőtlenebbek a régióban. A devizahitelből tervezett repülőtér-visszavásárlás ezért súlyos pénzügyi kockázatot jelent, amit nem érdemes vállalni.

Túl magas a vételi ár

Befektetési arany szabály, hogy „vegyél olcsón, adj el drágán”. Éppen fordítva járnánk el, mert nagyon drágán vennénk vissza, amit meglehetősen olcsón adtunk el, és ahol nem is az ár volt a legnagyobb baj. A budapesti repülőtér eladása nemzetstratégiai bűn és gazdaságstratégiai hiba volt. Az ügylet igen hasonlít az egy évtizeddel korábbi - szintén a balliberális politikai vezetés által végrehajtott- energiaszektor érintő privatizációkhoz.

Kövessünk helyette egy másik befektetési arany szabályt: „Ne dobj jó pénzt a rossz után”.

Hozzuk el?re a közlekedés és a repülés jöv?jét

Évtizedünk technológiai forradalmi az 500 évvel ezel?tti nagy földrajzi felfedezésekhez hasonló forradalmi átalakulást hoznak a gazdaság és az élet minden területén. Ez várható a térbeli mobilitás, tehát a közlekedés, ezen belül pedig a repülés terén is. A világgazdaság mintegy 64 globális központba koncentrálna a befektetések és a K+F tevékenység kétharmadát /Csizmadia nyomán/, így a globális közlekedési infrastruktúra beruházásai ezeknek a megavárosoknak és városállamoknak az összekötését célozzák. Különösen érvényes ez a légiközlekedésre, mind a személyek, mind a termékek terén. Minden egyre gyorsabb lesz, és miközben a légiközlekedés már ma is a leggyorsabb térbeli mobilitási eszköz, a következ? évtizedekben még tovább gyorsul.

Új nagy- és közepes méret? régiók alakulnak ki a világgazdaságban. Európában a V4 és a hozzá kés?bb csatlakozó társai haladnak ebbe az irányba, megteremtve egy 100 milliós népesség? fejlett nagyrégiót. Új középrégiók emelkednek ki, amelyek ugyan nem rendelkeznek globális központtal, de már elérik azt a méretet /25-30 millió f?/ és fejlettséget /17 ezer dollár egy f?re jutó fejlettség/, hogy érdemes és szükséges a világszínvonalú repülési infrastruktúra megteremtése.

A Kárpát-medence nem lesz megaváros vagy nagyrégió, de jól halad egy közepes méret? régió felépítése felé. Így globális központi repülőtér nem igényel, de fejlett repülési hálózatot igen. Ehhez szükséges egy közép méret? központi repülőtér és több kisebb, regionális „okos” reptér, amelyek az áruszállítás /cargo/, drón-alapú szállítás, légitaxi és más új szolgáltatások régiós központjai lesznek.

A légiközlekedés jöv?je jól tükrözi a világgazdaság változásait, ahol minden nagyobb lesz és még nagyobb központokba rendez?dik, minden gyorsabb lesz, minden „okos” és digitális lesz, fúziók jönnek létre a technológiák és az áruterelés területén, a szolgáltatások platformokba rendez?dnek és minden hálózatossá válik. Miután minden hálózattá alakul, így egyszerre lesznek központi és decentralizált csomópontok, tehát központi és regionális légiköt?k.

A felbillent magyar térszerkezet kiegyensúlyozása

Ez a plusz 1 érv: semmiképpen ne er?sítsük Budapest központi gazdasági szerepét a budapesti repülőtér visszavásárlásával, majd kés?bbi fejlesztésével. Helyette a „patkóvárosok” által kijelölt, a mai f?város körüli mintegy 100 kilométeres térben /Esztergom, Gy?r, Székesfehérvár, Veszprém, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok és Eger/ építsünk egy vadonatúj központi repülőtér, kötelez?en gyorsvasúttal a f?város központjába. Mellette építsük ki, ahogy tervezzük, a regionális légiközpontok hálózatát legalább Debrecen, Miskolc, Pécs, Kecskemét/Szeged kiköt?kkel, cargo-hálózattal és a Kárpát-medence többi repülési központjaival stratégiai együttm?ködésben.

P.S.

„Amikor egy ország lázongó, több uralkodója van” – Biblia,

A példabeszédek könyve, 28:2.

Matolcsy György, a Magyar Nemzeti Bank elnöke

A Magyar Nemzeti Bank elnökének összes írása a magyarnemzet.hu/rovat/PC19 oldalon olvasható.

www.magyarnemzet.hu

Tisztelt olvasók!

Legyenek olyan kedvesek és támogassák "lájkkukkal" a **Flag Polgári Magazin** Twitter oldalát a következ? címen: <https://twitter.com/syracuse73>. illetve a Facebook oldalát pedig az alábbi címen: <https://www.facebook.com/flagmagazin>

- Minden "lajk számít, segíti a magazin m?ködését!

Köszönettel és barátsággal!

www.flagmagazin.hu

DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD A trianoni gyaláztatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló