

## Hogyan bújhatunk ki a csapdákból?

(Válasz Ertl István hozzászólására)

### I.

Ertl István több jogos észrevételt tesz az infrastruktúra-fejlesztési csapdáról frott cikkem kapcsán.\* Ő maga három kategóriába sorolja megjegyzéseit.

Ezek *első* csoportjához, amelyben az egyes csapdák jelentőségét méri fel, nem szükséges kiegészítést fűznöm.

A *második* megjegyzéscsoportban további — általam nem tárgyalt — csapdákat fedez fel Ertl István. Természetesen lehet, sőt fontos is felfedezni további paradox — tehát a problémákat újratermelő, azokat meg nem szüntető — álmegoldásokat, megoldásnak csak vélt, közhellyé merevedett fejlesztési irányokat. Azt tehát egyáltalán nem vitatom, hogy további csapdák is lehetnek. Cikkemben azonban éppen azt kívántam alátámasztani a felsorolt példákkal, hogy a tüneteket, problematikus jelenségeket bizonyos alapmechanizmusok *párhuzamosan hozzák létre az egyes ágazatokban*. Igaz, hogy az építőipar és a külkereskedelem problémái akadályozzák az infrastruktúrát, és az is igaz, hogy az infrastruktúra hiányai is akadályozzák az építőipart és a külkereskedelmet. Ám, ha itt valami csapda jellegű, az éppen az egymásra mutogatás, vagyis az, hogy a valódi, mélyebb célok helyett a párhuzamos okozatokban keresik a bajok forrását, s ezzel éppen a gyökeres változtatás igényéről terelik el a figyelmet.

Valójában az egyes ágazatok működése megfelel a ma rájuk rótt szerepnek. Az ágazatok rövid távon belátható érdeke *többnyire* az, hogy — *bármelyik* másik ágazat rovására — több erőforráshoz jussanak hozzá. Ez még akkor is így van, ha a megszerzett fejlesztési forrásból végül maguknak kell megteremteniük a saját működésükhöz szükséges infrastruktúrát — amiből azután Ertl következő példája vezethető le, vagyis, hogy a termelő szervezetek és a lakosság mozaikszerűen kezdi kiépíteni a saját gazdálkodása szempontjából végképp nélkülözhetetlen infrastruktúra-elemeket.

Itt két összefüggés rejtőzik egy csokorban.

Ha a helyi, mikroökonómiai hatékonyságot akadályozó szűk keresztmetszetet a termelőüzemnek gazdaságos megszüntetni, ám tegye meg. Én azt érzem nagyobb bajnak, ha *nem* ezt teszi, hanem kiköveteli-kijárja, hogy a *hálózatfejlesztés* keretében oldódjék meg a problémája. Ilyenkor a termelő számára közömbössé válik az, hogy mibe kerül a megoldás; az infrastruktúrát fejlesztő ágazat viszont a szűk keresztmetszetek csődjével fenyegető presszió nyomása alá kerül, és a hálózatfejlesztés egyéb távlati szempontjait mellőzve rákényszerül a számára különösen szorító szűk keresztmetszetek oldására. Ez az út tehát épp az Ertl által is elismert csapda felé vezet.

Ha viszont a termelőszféra részben átveszi az infrastruktúra fejlesztését — fejt ki Ertl a probléma másik oldalát — „...az ilyen fejlesztés (...) általában gyengébb hatékonyságú”.

Kinek a szempontjából értelmezhető ez a kisebb hatékonyság? E gondolkodás szerint, ha a termelőüzem beadná az infrastruktúrára fordított pénzét a „közösbe”, ebből hatékonyabb infrastruktúra-fejlesztést lehetne csinálni — csak éppen másutt. Vagy más megközelítésben: a termelő számára központilag olcsóbban lehetne létrehozni az infrastruktúrát — ha lenne rá központi pénz. De nincs. A központi (ágazati) hatékonysági eszméhez ugyanis szorosan hozzá tartozik a *fontosság* központi megjelölése is. „Ami van, azt koncentrálni kell a legfontosabb főerekre.” A *helyi* hálózatokat az infra-nagyüzemnek nem érdemes fenntartania (lásd a tanyai postakézbetés vagy a MÁV szárnyvonalainak felszámolását). Az ágazat harcol az ellen, hogy más megtörje a monopóliumát, mert „központosítva hatékonyabb”, központosítva viszont nem készül el, mert „nem *elég* hatékony”. Itt én nem tartom jó érvenek, hogy „ha nekem adták volna ezt a pénzt, én hatékonyabban tudtam volna felhasználni”, mert ez alapvetően redisztributív érvelés. Számomra

\* Fleischer Tamás: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 1986. 2. sz.

meggyőzőbb egy másik érvelés (habár tudom, hogy ez is végletes), az ti., hogy „én hatékonyabban gazdálkodtam, így *van* pénzem, hadd döntsem el, hogy mire fordítom”.

Nem szeretném azt, ha úgy tűnnék: mindenáron rá akarom húzni Ertl István példáira a cikkben ismertetett csapdákat. Kétségtelen, hogy az Ertl által idézett fenti jelenségek, sőt a lépcsőkben fejleszthető infrastruktúrára vonatkozó következő tétele is elemezhető más szemléleti síkon is: nevezetesen itt mindig valamilyen párhuzamos kapacitások kiéptetéséről van szó.

A cikk alapjául szolgáló (két évvel ezelőtt készült) tanulmánytól is választ vártak a következő kérdésben is: milyen párhuzamosan, gazdaságtalanul működő infrastruktúra-rendszereket lehetne felszámolni, megszüntetve ezzel gazdaságtalan működésüket? Az elemzés egyik pontján ez a kérdés merült fel: mikor jelent hatékonysági tartalékot a párhuzamosság? (A lazábban idekapcsolódó témát a II. pont járja körül.)

Mindenesetre annak következtében, hogy a gazdaságtalanul működő párhuzamosságok gyökereként mechanizmusbeli (és a fennálló viszonyokat újratermelő) sajátosságokra leltem, a párhuzamosságok *feloldása* sem képzelhető el kizárólag egyedi felismerések és eseti kiigazítások útján. A helyzet megváltozása csak a gazdaságirányítási rendszer *egészét* érintő változásoktól várható, amelyekkel maga a cikk is foglalkozott, és aminek a szükségességét Ertl István sem vitatja.

Végül, Ertl észrevételeinek *harmadik* csoportjában a cikk javaslatait illetően néhány korrekció szükségességére hívja fel a figyelmet.

Ezek a megjegyzések teljesen jogosak, én magam is igényét érzem a javításnak. A cikkben az elemzés tanulságai alapján kíséreltem meg a vizsgálatban feltárt csapdák elkerülését. Ehhez azt a módszert választottam, hogy az egyes csapdamechanizmusok helyére a többé-kevésbé közismert gazdaságkorszerűsítési javaslatok és reformelképzelések közül mintegy szelektálni próbáltam azokat, amelyek révén tovább lehet lépni. Ebben a rendszerben minden elkerülendő mechanizmusnak egy-egy reformmechanizmus felelt meg.

Ertl most észrevételezi, hogy a termeléscentrikusság helyébe értékesítéscentrikusság is állítható lett volna; a ráfordítások iránti érzéketlenséggel szemben pedig hangsúlyozni kellett volna — a takarékosagra ösztönző árstruktúra mellett — a piaci hatásoknak, a vevők piacának a szerepét is (ami egyébként szerepel egy másik sorban).

Én magam azzal lépnék tovább, hogy valószínűleg már az a feltételezésem is elhamarkodott volt, hogy az *egyes* csapdamechanizmusokkal *egyes* reformmechanizmusokat kell szembeállítani. Maga a cikk is rámutatott arra, hogy a jelenségek magyarázatát leíró nyolc mechanizmus (tehát a szűken értelmezett termeléscentrikus fejlesztés, a merev, hierarchikus irányítás, a meglévő kapacitások felélése, a struktúramerevítő hatású, szűk keresztmetszetek értékelésén alapuló hosszú távú tervezés, az ágazati preferenciák túlsúlya, a kooperatív kapcsolatok hiánya, a ráfordítások iránti érzéketlenség, és végül, a fennálló különbségek újratermelése) mind egymásra épül, *egy* szemléleti típus következetes lenyomatai.

Ma már úgy látom, ezzel a *központosított és termelésre orientált* modellel először — ha úgy tetszik: szélsőséges, de önmagukban konzekvens — gazdaságfejlesztési mechanizmusmodelleket kell szembeállítani. Tehát nem csupán a *nem központosított és értékesítésre orientált* vagy fogyasztásra orientált reformmodell, de például *egy központosított és infrastruktúra-orientált* hosszú távú ciklusokat figyelembe vevő modellel, vagy — ha lehetséges ilyet kialakítani — *egy nem központosított és infrastruktúrára orientált* modellel is. Nem szükségszerű, hogy ezeket vagy más modelleket felépítő mechanizmusokat pontról pontra a jelenlegi helyzet elemzéséből származó kategóriák tükrözésével állítsuk elő; a lényeg az, hogy konzisztens megoldások alakuljanak ki.

Minden modell teret ad: felszabadít bizonyos húzóerőket, és elnyom másokat. A cél nem az, hogy valamelyik tiszta modellt jövőképpnek tekintsük, hanem olyan összefüggések feltárására kell törekednünk, amelyek elősegítik egy olyan — most már újra a jelenlegi helyzetből kiinduló — mechanizmuskombináció kialakítását, amely a vitatottnál szélesebb alapokon elindulva, tehát a ma közismert elképzeléseknél szélesebb bázisból merítve jelöli ki a továbblépés útját és az állandóan visszatérő problémák meghaladását.

## II.

A szűk keresztmetszetek, a hiányok szükségképpen magukban hordozzák tartalékok vagy kihasználatlan kapacitások létét is. A szűk keresztmetszet ugyanis éppen azért értelmez-

hető szűknek, mert a folyamat más szakaszain rendelkezésre állnak nagyobb („párhuzamos”) kapacitások, amelyek nem használhatók ki, hiszen a folyamat egészére a legkisebb átbecsülésként a keresztmetszet kapacitása a meghatározó.

A kapacitásfőlölség, kapacitástartalék tehát az az általánosabb jelenség, ahol a („gazdaságtalanul”) párhuzamosan működő hálózati infrastruktúra problémaköre megragadható: annak ellenére, hogy néhány megkülönböztetést is kell tenni. Egyrészt nem minden kapacitásfőlölség jelenik meg párhuzamosságként; másrészt általában nem mondható ki, hogy például a területileg párhuzamos hálózatok ne lennének hatékonyak, hiszen többségükben egymást zavaró funkciók keveredését oldják fel.

Hálózati infrastruktúra esetében a párhuzamosság jelenthet területileg vagy funkcionálisan párhuzamos rendszereket (út- és vasút; közforgalmi telefon és K-vonalhálózat; ipari és lakossági vízellátórendszer; többféle energiarendszer). Ezek közül mindegyik indokolt és szükséges is lehet, vagyis a párhuzamosság jelensége önmagában nem hiba. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy olyan párhuzamosan működő rendszerek esetén, amelyek nem különítenek el funkciókat (tehát feladatuk szempontjából a párhuzamosság nem indokolt), továbbá ha azonos szolgáltatás hatékonyabban teljesíthető egyetlen rendszerben, akkor valóban hatékonyságnövekedést jelenthet a párhuzamosság megszűnése. Ezzel kapcsolatban azonban három kiegészítő megjegyzést kell tenni.

1. *Legalább* az előzőekhez hasonló mértékű hatékonyságcsökkenést okozhat a funkciók túlzott központosítása, tehát az *értelmes párhuzamosság hiánya is*. Itt megemlítjük a távolsági és a helyi (körzeten belüli) tömegközlekedés egy szervezetben belüli összekeveredését (megyei Volán vállalatok), vagy az átmenő és a helyi forgalom keveredését (például egyes átkelési szakaszok vagy a budapesti hidak esetében). Ezekben az esetekben éppen a párhuzamosság létrehozása szolgálja a fejlődést.

2. A párhuzamossággal felérő főlölséges kapacitás kiépülhet *egyetlen rendszeren belül is*, mindaddig, amíg a szabályozási rendszerben nincsenek biztosítékok arra, hogy legalább *egy rendszeren belül* el lehessen dönteni a szükséges kapacitástöbblet reális mértékét. Bizonyos többletkapacitás léte ugyanis semmiképpen sem hiba; ellenkezőleg, a gazdaság normális működéséhez hozzátartozik, hogy a termelésben — így a termelést kiszolgáló infrastruktúrában is — legyenek kapacitástartalékok.

A szolgáltatás létrehozója, a hálózat üzemeltetője részéről ezt szükségessé teszi a biztonságra való törekvés, valamint a gazdaságos kiépítési ütemezés. Az infrastruktúra nagy rendszerei minimálisan 25—50 évre épülnek, ennek következtében az építést követő években szükségképpen kapacitásfőlölség lesz. A fogyasztói ellátás biztonságát szolgálja a területileg szomszédos rendszerekben meglévő tartalék is, amelynek révén átmeneti üzemzavarok idején is fenntartható az ellátás (áramszolgáltatás, vízellátás stb.).

Végül, *vevők piaca* csak akkor alakulhat ki, ha nem kell a szolgáltatásért sorban állni, sőt lehetőség szerint választékot is tartalmaz a kínálat. Ehhez elkerülhetetlen a kapacitástöbblet, esetleg a párhuzamosság *fenntartása*.

3. Van még egy további tartalék, amelyet az infrastrukturális *kapacitások és az igények* összevetése hoz(hat) felszínre.

A kapacitásoknál tapasztalható hiány jelensége a szolgáltatások iránti *igényekhez* képest értelmezhető. Annak eldöntésére azonban, hogy az egyensúly irányában a kapacitások növelésével vagy az *igények közötti párhuzamosságok* felszámolásával vezet-e rövidebb út, a fenti összehasonlítás önmagában nem elegendő. Részben a más országokkal való összehasonlítások, részben a hiányjelenségeket elemző munkák következtetései alapján megállapítható, hogy az egyensúlytalanságban a véltnél nagyobb a szerepe az *igények* tekintetében meglévő párhuzamosságoknak, többleteknek, vagyis a túlkeresletnek.\*

Az infrastruktúra iránti *igények* tekintetében két síkon beszélhetünk túlkeresletről.

Egyrészt párhuzamosságokat vált ki maga a hiány által okozott *sorban állás*: ugyanannak az igénynek a képviselője több helyen áll sorban, több forrásért versenyez, mint amennyi iránt fizetőképese kereslete van. Ez valódi párhuzamosság, de csak látszólagos túlkereslet. Másrészt ténylegesen kitermelődik az erőforrás-korlátos gazdaságban egy — a ráfordítások által nem kellően orientált, a gazdaság egészének hatékony működéséhez képest többletet jelentő — igény, amelynek kielégítését a vásárlók valóban elvárják a szol-

\* Major Iván: Szállítási feszültségek és a közlekedés fejlettségi szintje. Statisztikai Szemle, 1982. 8—9. sz.

gáltatótól (túlzott szállítási igényesség, túlzott ivóvíz-igényesség, energiapazarló iparágak). Ez túlkéréslet, amelynek gyökerei mélyen a gazdaság mechanizmusaiba nyúlnak.

Ez utóbbi párhuzamosságot ugyanaz a hiánygazdálkodási mechanizmus hozza létre (a termelésben), mint az infrastruktúrában fellelhető párhuzamosságokat. Közös gyökereink és a szoros összefüggések miatt indokolt, hogy röviden itt is kitérjek e jelenségekre. Az igények párhuzamosságának folyamatos kitermelődése ismét arra utal vissza, hogy az infrastruktúra iránti szükségleteket helytelen azonosítani a *megfogalmazódó* igényekkel; ehelyett a folyamatokat mozgató mechanizmusokon keresztül ragadható meg az összefüggések lényege.

A hiánygazdálkodást újratermelő mechanizmusokkal már eredeti cikkemben részletebben foglalkoztam. A párhuzamos és a gazdaságtalan kapacitások létrejöttében az ott felsorolt nyolc fő mozgató mechanizmus közül különösen három jelenségnek tulajdonítok szerepet, melyek

- a hierarchikus irányítás merevsége,
- az ágazati és területi preferenciák és diszpreferenciák,
- a ráfordítások iránti érzéketlenség.

A központosított döntések, az ágazatok célhoz kötött beruházásai mellett a helyi, területi szerveknek kevés lehetőségük marad a koordinálásra, ágazatközi eszköz-átcsoportosításra pedig szinte egyáltalán nincs módjuk; viszont érdekükben áll minél több beruházás megszervezése. Ilyen érdekelttségi viszonyok mellett az esetleg párhuzamosan kiépülő rendszerek hatékonyságának kontrolljára nincs automatizmus. Úgy tűnik tehát, hogy csak a központi mutatószámok alapján történő koordináció és mérlegelés képes csökkenteni számukat.

E folyamattal azonos irányban hat a ráfordítások iránti érzéketlenség is; az, hogy *nincs olyan piaci automatizmus*, amely a szolgáltatások igénybe vevőit vagy a hálózatok kiépítőit rászorítaná a ténylegesen hatékony megoldások keresésére.



Végezetül köszönettel tartozom Ertl Istvánnak, mert alapos megjegyzéseivel ötletet és egyben bátorítást ad ahhoz, hogy a felvetett problémákkal egy távolabbi megoldás reményében tovább foglalkozzam.

E válasz sem lezárni igyekszik e kérdéseket, sőt inkább a vitathatóság, a vitanyitás szükségességére hívom fel a figyelmet.

Fleischer Tamás

---

*Fleischer Tamás* a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet munkatársa.

# Közgazdasági Szemle

XXXIII. ÉVFOLYAM

1986. SZEPTEMBER

HU ISSN 0023—4346

**Új irányzatok a nemzetközi ipari munkamegosztásban: magyar szemszögből**  
INOTAI ANDRÁS

**Van-e iparpolitikánk?**  
ROMÁN ZOLTÁN

**Iparpolitika és külgazdaság**  
KÁDÁR BÉLA

**A lakásárak emelkedésének okairól**  
PETSCHNIG MÁRIA

**A kereskedelmi üzem működésének típusai**  
SZABÓ TAMÁS

**Lehetőségek és korlátok a falusi kereskedelemben**  
ÉDES MARIANNA

**Egy (joggal) elfelejtett pénzülméletről**  
ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY

**Egyenlődsdi és differenciálás Kínában**  
JORDÁN GYULA

