

FLEISCHER TAMÁS

Infra-struktúraváltás

Körülbelül 15—20 évre visszamenőleg jól nyomon követhetően évente legalább egy-két olyan tanulmány jelenik meg a hazai szaksajtóban, amelyik az infrastruktúra helyzetét, fejlődésének ellentmondásait elemzi.* E tanulmányok sorában kiűntetett helyet foglal el az a több éves munka eredményeit összefoglaló, 1975-ben megjelent Csernok—Ehrlich—Szilágyi [1] könyv, amely széles nemzetközi statisztikai bázison az infrastruktúra-fejlesztés jellegzetesen különböző útjait azonosította. A könyv szerzői kimutatták, hogy amíg a piacgazdaságokban a termelést megelőző vagy a termeléssel láncszerűen összekapcsolódó, együttthaladó infrastruktúra-fejlesztés a jellemző, addig a szocialista országokban az infrastruktúra fejlesztése követő jellegű.

Azóta talán nem is született a témában olyan tanulmány, amelyik ne minősítené károsnak a hazai infrastrukturális fejlesztésben tapasztalható elmaradást. Magát az elmaradást pedig a tanulmányok egy része bizonyításra nem szoruló *evidenciaként* kezeli, míg egy másik részük bizonyítja is.

1. Változatok infrastrukturális elmaradottságunk értelmezésére és magyarázatára

Infrastruktúránk elmaradottságáról többféle értelemben beszélhetünk. Felfogható az elmaradás úgy, mint az infrastruktúra nemzetközi mércével mérve alacsony fejlettsége a gazdaság általános fejlettségi szintjéhez képest. Tekintható úgy, mint az infrastrukturális ágazatoknak a mindenkori állóeszköz-állományukhoz képest alacsony részesedése az adott időszak összes beruházásából.** Végül, elmaradásról a mindenkori igényekhez képest is beszélhetünk. E tekintetben figyelmet érdemelnek Major Iván [5] vizsgálatának eredményei, aki a hazai igényeket és az infrastruktúra-kapacitásokat külön-külön összevetve a nemzetközi tapasztalatokkal, a közlekedés példáján kimutatta, hogy az infrastrukturális kapacitáshiány nálunk *részben* a hibás gazdasági kapcsolatrendszer által felfokozott igényekkel magyarázható.

Az infrastrukturális elmaradásunkat hangoztató felfogások természetesen találkoznak az infrastruktúra egyes ágazatait képviselő főhatóságok, minisztériumok helyeslésével. Mégpedig nyilvánvalóan nem pusztán azért, mert igazak, hanem

* A cikk alapjául szolgáló tanulmány a VÁTI megbízásából készült az OMFB számára

** Megjegyezzük, hogy mivel az infrastrukturális állóeszközök a termelő szektor állóeszközeinél általában hosszabb élettartamúak, s így az évente megújítandó hányaduk kisebb, ezért csak az ezt figyelembe vevő egybevetések lehetnek hitelesek.

Készült már ilyen összevetés is az Országos Tervhivatalban, és ez is az infrastruktúra elmaradását támasztotta alá.

mert ráadásul kapóra jönnek a központi források elosztásáért folyó ágazatközi versengésben.

Miközben kétségtelen, hogy az infrastruktúrára kevés pénz jutott, sokkalal együtt úgy vélem, hiba volna e tüneti diagnózisnál megállva egy olyan javaslatral beérni, miszerint növelni kell az erre fordított kiadásokat. Egy ilyen elgondolás ugyanis azt sugallja, mintha pusztán az elosztás címzettjei közötti forrásátcsopor-tosítások útján, tehát az állami redisztribúció adott mértékének és rendszerének megőrzése mellett kínálkozna megoldás. Ezért is érdemelnek figyelmet azok az újabb tanulmányok, amelyek azt is kimutatják, hogy az adott irányítási mechanizmusban szükségképpen szorul háttérbe az infrastruktúra fejlesztése.

E következtetések többnyire empirikus alapokon nyugszanak. Lackó Mária [4] például kimutatja, hogy a hazai kommunális beruházások együtt ingadoznak a termelő beruházások ciklikus hullámozásával, s hogy ez a ciklikusság mind felledüléskor, mind a dekonjunkttúra időszakában a kommunális beruházások hátrányára érvényesül. Major Iván [6] is az újratermelési folyamat egészét jellemző feszültségek megnyilvánulására — s egyben egyik előidézőjére — bukkan a közlekedésben: a szállítási hiányokban. De magam is úgy találtam [2], hogy az eredménytelenségük miatt jogosan bírált infrastruktúra-fejlesztési elvek valójában teljes összhangban vannak az újratermelés egészében érvényesülő, a kialakult hatalmi struktúra lenyomataiként értékelendő fejlesztési elvekkel (termelészközpontú és a szűk keresztmetszetek feloldására összpontosító, a gazdasági szerkezetet merevítő fejlesztéspolitikai; rugalmatlan hierarchikus irányítás; ágazati típusú preferenciák; a kooperatív kapcsolatok hiánya; a rendelkezésre álló kapacitások felélése; a ráfordítások iránti érzéketlenség). Mindezeket a felismeréseket persze már korántsem kíséri olyan egyértelmű ágazati támogatás, mint a több pénzért folyó harcban ütőkártyaként felhasználható összehasonlításokat.

Ráadásul az infrastrukturális ágazatokon belül máig megőrződtek a pénzelosztásnak a tervutasításos rendszerből örökölt, ellátottsági mutatószámokra épülő formái. Az elemzések felhívják továbbá a figyelmet az alsó szintek, a kiszolgáló tevékenység hátrányos megkülönböztetésére is az ágazatokon belüli elosztásban, a horizontális kooperáció háttérbe szorulására, a presztízsberuházásokra való hajlamra. (Új nemzeti színház építése — miközben sorra szűnnek meg általános iskolák; vízellépcső építése — miközben 800 községben nincs egészségügyi ivóvíz; a rádió és tévéadók látványos fejlődése — miközben a megyeszékhelyeken kívül lakó hatmillió állampolgár háztartásainak három százalékába sem jutott el a telefon; a közlekedési beruházások több mint 50 százalékának a fővárosra koncentrálása stb.) Az ágazatok irányítása igyekszik döntéseinek tartalmát egyoldalúan műszaki kérdésként, csak bennfentesek által átláthatónak beállítani, és tagadja az ilyen típusú felvetések jogosultságát. Ezért is lényeges annak gondos bizonyítása, hogy az infrastruktúrára vonatkozó fejlesztési döntések nem esetlegesek, hanem az adott döntési rendszer törvényszerű következményei.

Az okfejtésben legmesszebbre talán Sági Gábor [7] jutott, aki annak vizsgálata helyett, hogy a szocialista országokban miért marad le az infrastruktúra a termelés mögött, azt igyekezett tisztázni, miért *nem* marad le a fejlett piacgazdaságokban. Válaszának lényege: minthogy a tőkés állam kevéssé tud közvetlenül hatni a termelésre, megnő a közvetett eszközöknek, ezen belül a gazdaság prosperálását segítő infrastruktúra-fejlesztésnek a szerepe. Ezzel szemben a szocialista rendszerben, ahol az államnak módja van közvetlenül beavatkozni a termelési folyamatokba, kialakul az ismert képlet: támogatások formájában jelentős költségvetési forrásokat felemésztő termelővállalatok — akiket nem lehet sorsukra hagyni.

2. A hatékony infrastruktúra-fejlesztés általános feltételeiről

Általánosságban szólva, a hatékony infrastruktúra-fejlesztés olyan jellegű állami beavatkozást feltételez, amely a gazdasági prosperitás elősegítését tartja szem előtt ahelyett, hogy közvetlenül az egyes gazdasági szereplők konkrét infrastruktúráis igényeinek kielégítését állítaná maga elé célként. Ehhez nyilvánvalóan olyan általános gazdálkodási viszonyok kialakítására van szükség, amelyben a gazdasági szereplők döntéseikben a rendelkezésükre álló infrastruktúráis feltételekre mint a költségeikre kiható adottságra tekintenek. Ez viszont azt feltételezi, hogy az infrastruktúráis adottságok:

- észrevehető mértékben hatnak a gazdálkodó szervezetek költségeire;
- azok e költségeket nem háríthatják tovább; végül
- a költségek számukra nem pusztá jelzőszámok. Más szóval: a gazdaság szereplői költségérzékeny, piaci aktorok.

Miközben — eszerint — az infrastruktúra-fejlesztések hatékonysága (is) a piaci mechanizmusok gazdaságsszabályozó szerepének dominanciáját igényelné, szó sincs arról, mintha magának az infrastruktúra-fejlesztésnek teljes egészében a piaci automatizmusok hatókörébe utalása mellett kardoskodnánk. Ellenkezőleg: eddig éppen a továbbra is *állami kézben maradó* infrastruktúra-fejlesztési döntésekkel kapcsolatban kívántuk leszögezni, hogy hatékonyságuk elengedhetetlen feltétele: a piaci környezet. Az infrastruktúra és a piac viszonyára alább még visszatérünk.

3. A mai gyakorlatról — a hatékony infrastruktúra-fejlesztés feltételeinek tükrében

Az előbbiekben azt állítottuk, hogy a tőkés állam képes a közreműködésével épült infrastruktúra révén elősegíteni a piaci prosperitást. Ugyanakkor azt is láttuk, hogy nálunk az állami infrastruktúra-fejlesztés nem képes erre. Hogyan lehetséges ez — merül fel a kérdés —, s vajon arra a következtetésre kell-e jutnunk, hogy a szocialista állam nem képes az infrastruktúra-fejlesztésben érvényre juttatni az érdekeit?

E kérdés tisztázásához abból kell kiindulnunk, hogy a szocialista állam apparátusa központilag hozott döntések végrehajtására épült ki. Az ennek megfelelő hatalmi struktúra érdekei jutnak azután kifejezésre — tegyük mindjárt hozzá: igen hatékonyan — az infrastruktúrában: a kommunikációs, a közlekedési stb. hálózatok egyoldalúan sugaras szerkezetében, az egységes tantervet közvetítő iskola-rendszerben, hasonló szerkezetű könyvkiadásban. Az infrastruktúrának ez a szerkezete természetszerűen ellentmondásba kerül egy piaci orientációjú, adaptív kapcsolati struktúra követelményeivel. Ez az ellentmondás azonban már csak következmény; annak következménye, hogy valójában maga a kialakult *hatalmi-politikai intézményrendszer* (amely az infrastruktúra szerkezetében is leképződik) nem felel meg a piaci orientáció kívánalmainak. Ebből a helyzetből pedig önmagában nyilvánvalóan nem jelentene kiutat, ha a redisztribúció adott rendszerben több pénz jutna az infrastruktúra fejlesztésére. Változatlan intézményi struktúrában legfeljebb csak arra számíthatunk, hogy — a második gazdasághoz sok tekintetben hasonlóan — létrejön egy olyan „második infrastruktúra”, amelyik átmenetileg képes lehet enyhíteni némely helyi feszültségeket.

E diagnózisból kiindulva a továbbiakban egy kívánatosnak tartott infrastruktúra-politika fővázolására teszünk kísérletet.

Noha elgondolásaink ismeretében a szolgáltató, infrastruktúráis szféra kívánatos *közös* fejlesztési elveit igyekszünk a középpontba állítani, elengedhetetlenek

látszik a különbségtétel egyrészt piaci hatásoknak kitett és közösségi (állami, tanácsai) rendelkezésű folyamatok, másrészt „nagyteréségi” és helyi kihatású infrastruktúra között.

4. „Piacosított” versus közösségi infrastruktúra-fejlesztés

A nyolcvanas években a hazai közgazdászok körében meglehetősen általános fel-fogás, hogy az infrastruktúra-fejlesztések döntési mechanizmusainak is az árupiac-cok működési logikáját kellene követniük. Miközben alább árnyalni próbálom a kérdés e túl sommás elintézését, szükségesnek tartom leszögezni: magam is fontosnak tartanék egy olyan szemléleti váltást, amelyben az infrastruktúra *reális térítési díjak ellenében* történő igénybevétele számítana alapelvnek, s indokolni nem ezt, hanem az ettől az alapelvtől való *eltérést* kellene.

Az infrastrukturális szolgáltatások „piacosításának” gondolatát két oldalról érik támadások. Ellenzői *egyfelől szociálpolitikai szempontokra hivatkoznak*. Attól tartanak, hogy a költségvetés kivonulása az infrastruktúra fejlesztésének és fenntartásának finanszírozásából lemondást jelentene az ellátottság területi, szociális stb. egyenlőtlenségeinek csökkentéséről, némely alapvető szolgáltatás (oktatás, egészségügy stb.) általános hozzáférhetőségéről. Noha ezek az aggályok nem alap-talanok, helytelen volna ilyen megfontolásokból a „piacosítást” mint *alapelvet* elutasítani. A szociálpolitikai szempontok érvényesítése valójában nem zárja ki a „piacosítást”; úgy fogható fel, mint az infrastruktúra piacosításának „alsó korlát-ja”; a társadalom önvédelmi reakciója a piaci szabályozással járó egyes szélsőséges következmények tompítására.

Az infrastruktúra piacosítását ellenzők *másfelől a hatékony infrastruktúra-fejlesztés* tudatos és hosszú távú előrelátást feltételező, *stratégiai jellegét emelik ki*. Ilyen megközelítésből minősítik elfogadhatatlannak, hogy az infrastrukturális fej-lesztésekről — különösen némely országos jelentőségű, nagy infrastrukturális lé-tesítményről (autópályák, vasúti fővonalak, távközlési műholdak, vízlépcsők, egyetemek stb. létesítése) — helyi, piaci alapon születhessenek a döntések.

Ám az a tény, hogy nálunk az infrastruktúra fejlesztése sokkal inkább a ter-melés rövid távú érdekeihez igazodik, semmint a hosszú távú fejlődés követelmé-nyeihez, óvatosságra int az effajta érveléssel szemben. Arra figyelmeztet, hogy az infrastruktúra-fejlesztési döntésekben illetékes állami irányítószervek piacosítást elutasító magatartásában *önvédelmi reakciót*, a hatalmukhoz, befolyásukhoz való ragaszkodás megnyilvánulását lássuk. A valódi feladat itt a demokratikusan kont-rollált, a társadalom bizalmát élvező, stratégiai, döntéseket hozó fórum kialakít-ása, és ez valóban nem azonos a piaccal. De megítélésem szerint ahogyan hiba volna tagadni a távlati szemléletű, tudatos beavatkozások fontosságát a nagylépté-kű infrastruktúra („szuperstruktúra”) fejlesztésében, ugyanígy hiba volna a pia-cosítás e „felső korlátjára” hivatkozva *általában* elvetni az infrastruktúra piacosí-tásának elvét. Ráadásul a nagyléptékű infrastruktúra fejlesztésekor is a *piaci* pros-peritás távlati biztosítását kell szem előtt tartani; ennyiben reá vonatkozóan sincs értelme piac *helyetti* szabályozásról beszélni. Helyesebb úgy értelmeznünk, mint a társadalom előrelátó beavatkozását jövőbeli válsághelyzetek megelőzésére, távlatilag szükséges struktúraváltozások előmozdítására.

A piacosítás kérdése kapcsán már használtuk a „szuperstruktúra” kifejezést; most ebben az irányban haladunk tovább, és áttérünk az infrastruktúra-hálózato-k tagolódásának már említett másik fő dimenziójára: hatókörük kiterjedtségére.

5. Helyi versus nagy térségeket átfogó infrastruktúra-hálózatok

Az infrastruktúra-hálózatok egy része az ún. kiszolgálópontokon (állomások, csomópontok, távbeszélőhelyek, víz- és energiacsapok, üzletek, iskolák, rendelők stb.) közvetlen kapcsolatban van a szolgáltatás igénybevevőivel. Az ezeket a kiszolgálópontokat hordozó hálózatokat (utak, kis feszültségű, illetve alacsony nyomású vezetékek, kiskereskedelmi ellátásszervezés stb.) összefoglalóan helyi hálózatoknak nevezhetjük.

E helyi hálózatok működéséhez ugyanakkor általában üzemi jellegű — a szolgáltatások végső igénybevevőivel közvetlen kapcsolatot rendszerint nem tartó — „betápláló” létesítményekre is szükség van. Az ezek alkotta infrastruktúrák — amelyeket „nagyterségi” infrastruktúrának vagy „szuperstruktúrának” nevezhetünk — voltaképpen a helyi infrastruktúra-hálózatok infrastruktúrájaként foghatók fel. A nagyterségi infrastruktúra tisztán elkülönül a helyi infrastruktúrától például a nagy feszültségű, illetőleg a nagy nyomású energiavezetékek és a vízellátás vagy a nagykereskedelmi hálózat esetében. De megtalálható a többi ágazatban is — az oktatásban például az óvónő-, a tanító- és a tanárképzés formájában; más infrastrukturális ágakban különféle olyan fenntartó, továbbképző és ellátó hálózatok alakjában, amelyek a helyi infrastruktúra szolgáltatóit szolgálják ki. Ezzel szemben a közlekedés, az oktatás és az egészségügy esetében a nagy létesítmények (autópályák, egyetemek, központi kórházak) közvetlenül szolgálják ki az ügyfelet, aki azonban — szemben a helyi infrastruktúra kiszolgálóhelyeivel — közbülső infrastrukturális intézményeket (helyi utat, alsó fokú oktatást, körzeti rendelést) megjárva, tehát áttételeken keresztül lép velük kapcsolatba. Ez az általában specializálódottabb és térbelileg ritkább, a helyi szolgáltatások háttérét képező nagyterségi infrastruktúra (szuperstruktúra) végül is az infrastruktúra valamennyi ágazatában megtalálható.

Felmerül a kérdés: Vajon kellően tükröződnek-e a kétféle infrastruktúra eltérő funkciói az egyes intézmények-vállalatok működési feltételeiben? Megítélésem szerint a funkciók és a működési feltételek megfelelése gyakorta hiányzik.

Ma nálunk az infrastruktúrához sorolható intézmények jelentős része (megyei Volán-vállalatok, megyei szintű útügyi igazgatás, több megyét átfogó áramszolgáltató, gázszolgáltató, közművállalatok stb.) egyoldalúan az üzemeltetés szempontjait követve: teljes technológiai vertikumokat átfogó módon és területi monopóliumként működik. A kiszolgáló és az üzemi háttérszolgáltatások egybeolvadása egy-egy vállalaton belül azonban az igénybevevőkre hátrányos következmények forrásává válhat. Egy-egy ilyen technológiai vertikum a gazdasági rentabilitás szempontjából heterogén (a Volán utasszállításnak például a távolsági járatai nyereségesek, a kis körzeteket ellátó vonalai nem), s az érintett vállalatokon hol a hatékonyságot, hol az ellátási felelősséget kéri számon. Nyilvánvalóan logikusabb lenne a nagyvállalatoktól leválasztva, helyi tanácsi kezelésben működtetni a helyi infrastrukturális hálózatokat (például a városkörnyéki és városkörnyeten belüli járatokat). Így vagy az derülne ki, hogy e szolgáltatások csak az uniformizáló nagyvállalat keretei között nem rentábilisak (például az egységesen nagy befogadóképességű autóbuszok, a magas központi rezszi stb. miatt), vagy az, hogy továbbra is dotációra szorulnak. De az utóbbi esetben is az látszana célszerűnek, ha a helyi tanács rendelkezhetne a dotációról, vagyis ha a dotáció feletti rendelkezés joga közelebb jutna a dotációt igénybe vevőkhöz: a helyi lakossághoz. A helyi lakosság képviselője (a tanács) így azt is mérlegelhetné, hogy fenntartson-e egy veszteséges járatot, vagy — mondjuk — egy új bolt vagy új munkahely létesítését támogassa inkább, a járatsűrűség csökkentése árán.

A Volán esete jó példa arra, amikor a nagytérségi *üzemeltetés* piaci alapon rentábilis, míg a helyi hálózat üzemeltetése támogatásra szorul. A *fejlesztés* tekintetében ugyanakkor ennek inkább a fordítottja a jellemző. A helyi infrastruktúrát kiépítő-fejlesztő beruházás esetében, ahol a költséget állók és a beruházás hasznát élvezők köre lényegében azonos, ha piaci alapon a beruházás rentábilisnak ígérkezik, akkor nincs akadálya a megvalósításának (összekötő utak egyazon tsz-hez tartozó települések között, gáztársulások, telefonkötvények, közmű-hozzájárulás stb.). Viszont minél nagyobb térséget érint, nyilván annál nehezebb egy infrastrukturális beruházást piaci alapon megvalósítani. Eszerint a hosszabb időhorizontú előrelátás szükségessége mellett a költségviselésben való gyenge közvetlen érdekelttség is az ellen szól, hogy a nagytérségi infrastruktúra fejlesztésében is a piac szerepe váljék uralkodóvá. (Természetesen a pénzforrások bevonásában, az építésben stb. itt is tág tere van a tőkepiac igénybevételének.)

Az elmondottak lényegét összefoglaló táblázatunk szerint tehát amíg a nagytérségi infrastruktúra esetében az üzemeltetést piacosíthatónak, a fejlesztést pedig költségvetési feladatnak tekintjük, addig a helyi infrastruktúra esetében a fejlesztést véljük piacosíthatónak, s az üzemeltetést ítéljük legalább is részben közösségi (tanácsai) feladatnak. Leszögezhetjük továbbá, hogy az infrastruktúra piacosíthatóságának „felső korlátján” elsősorban a *nagytérségi* infrastruktúra (szuperstruktúrák) *fejlesztési* kérdései esnek kívül, s képeznek ezáltal állami tervezési feladatot; a piacosíthatóság „alsó”, szociálpolitikai korlátján kívül eső feladatokat pedig elsősorban a *helyi és üzemeltetéssel* összefüggő teendők között kell keresni. Az ehhez szükséges dotációk felett a rendelkezés jogát célszerű ezért a helyi tanácsok hatáskörébe utalni.

Az infrastruktúra-hálózat hatóköre és a gazdasági koordináció célszerű módja

	Koordináció	Közösségi (állami, ill. tanácsai)	Piaci
Hatókör			
Nagytérségi (Szuperstruktúra)		fejlesztés	üzemeltetés
Helyi		üzemeltetés	fejlesztés

6. Ágazati elkülönültség versus területi szerveződés

A redisztributív forráselosztás logikájának megfelelően a mai infrastruktúra-fejlesztésre a „gazdag ágazat — szegény tanács” kettőssége s ennek következtében az elkülönülő ágazati érdekeknek a területi érdekek feletti túlsúlya nyomja rá a bélyegét. Ez az elkülönülő ágazati érdekek vezérelte infrastruktúra-fejlesztés szükségképpen vált ki a területi egységeken belül szerkezeti feszültségeket és pazarlást.

Egy adott ágazat által kínált *helyi* infrastrukturális beruházástugyanis — mint-hogy az nem váltható át más ágazatba tartozó beruházásra — érdemes elfogadni akkor is, ha az nem a térség legegésőbb gondjain segít. Továbbá az ágazati vertikumban egybeépült szolgáltatószervezet meglehetősen érzéketlen a helyi igények iránt — különösen ha ezek az igények nem fizetőképes keresletként jelennek meg, hanem értékszempontokra hivatkozó, a nyereséges vállalati gazdálkodást keresztező külső nyomásként. Emellett adott térség lakóinak preferenciáiban kitüntetett helyet foglalhatnak el olyan értékek (például a csönd vagy nyugodt játszóhely a gyermekeknek), amelyek az uniformizált központi vagy az ágazati vállalati haté-

konszági mutatókban meg sem jeleníthetők.* Mindez egyértelműen a tanácsok helyi infrastruktúrára fordítható forrásainak bővítése, az elkülönült ágazati érdekeken alapuló, egyoldalúan nyereségorientált infrastruktúra-fejlesztés túlsúlyának visszaszorítása mellett szól.

Az infrastruktúra *nagyterségi* hálózatát illetően kevésbé tudunk egyértelmű elveket leszögezni. A *műszaki* érvek kétségkívül az ágazati elkülönülés mellett szólnak annyiban, amennyiben e nagy létesítmények fizikai megtervezéséhez, karbantartásához, építéséhez és működtetéséhez továbbra is speciális szervezetek szükségesek. Ellene szólnak viszont bizonyos *gazdasági* érvek. Ma ugyanis az ágazatok a műszaki szempontok feletti áttekintésük monopóliumát a redisztribúcióban fegyverként használják fel. A kérdés az, vajon miképpen lehetne ennek lehetőségét megszüntetni, de legalábbis korlátozni.

Nem egész ágazatok nevében fellépő nagyvállalatokkal szemben alighanem nagyobb esély volna — importverseny, nemzetközi ajánlatok bekérése stb. segítségével — a monopolhelyzettel való visszaélés megakadályozására. Az említett kérdésre határozott és konkrét választ azonban nyilvánvalóan csak mélyebb elemzés segítségével és az egyes ágazatok specifikumainak gondos tanulmányozása alapján lehetne adni.

7. Műszaki haladás és infrastruktúra-fejlesztés

Talán megkockáztatható az az állítás, hogy az infrastruktúra-fejlesztés mechanizmusainak az előbbieken körvonalazott elvekhez (helyi önállóság, a kooperatív kapcsolatok, az adaptivitás elősegítése, a piaci prosperitás kibontakoztatásának szem előtt tartása) igazodó átalakítása sokkal jelentősebb ösztönzést adhat a műszaki fejlesztés eredményeinek gyors és széles körű gyakorlati alkalmazásához, mint amekkora szerepet a műszaki fejlesztés játszhat az infrastrukturális feszültségek enyhítésében.

Ezzel természetesen nem kívánjuk kétségbe vonni a korszerű műszaki eredmények ismeretének s ennek alapján a hagyományos és az új megoldások közötti célszerű választásnak a jelentőségét. Nyilvánvaló, hogy a szuperstruktúrákat kialakító és fenntartó nagyvállalatainknak különösen, de a tanácsi kézben lévő helyi infrastrukturális vállalatoknak is olyan érdekeltségi rendszerben kell működniük, amely — egyebek között — erre ösztönöz. Látnunk kell ugyanakkor, hogy infrastruktúránk fejlesztésének fő ellentmondásait: általános elmaradottságát, a gazdaságfejlődés kívánatos irányától eltérő szerkezetét és szerkezeti merevségét, a helyi érdekek és a horizontális, kooperatív kapcsolatok mellőzését stb. alapvetően nem műszaki természetű problémák okozzák. A beruházási forrásokért folytatott harcukban az egyes ágazatok előszeretettel hivatkoznak ugyan a fejlett országok infrastruktúrájának műszaki fölényére, s az effajta érvelésekben kétségkívül van igazság; a mindenkori csúcstechnológia hajszolása azonban az adott körülmények között többnyire az ágazati gigantomania megnyilvánulása inkább. Hiszen falvaink jó részében — mint rámutattunk — olyan alapvető feltételek hiányoznak, mint az egészséges ivóvíz vagy az elemi szükségleteket jelentő telefonkapcsolat, amelyek megteremtéséhez már ötven évvel ezelőtt is rendelkezünk megfelelő technológiákkal.

A műszaki fejlődésből adódó újdonságok elsősorban ott és annyiban valóban fontosak, ahol és amennyiben azt segíthetik elő, hogy olcsóbban és gyorsabban hozzuk be az infrastruktúra kiterjedésében és szerkezetében mutatkozó elmaradásunkat. Ellenkező esetben az ebben a vonatkozásban fennálló elmaradottságunkat

* Csak áttételesen ide kapcsolódó kérdés, hogy adott település milyen eszközrendszer segítségével képes sajátos céljai által sarkallva hatékonyan gazdálkodni [3], [8].

a rendelkezésre álló műszaki eszközökkel kell felszámolni, későbbre halasztva az így kiépített hálózatok korszerűbbre cserélését. Még mindig kisebb pazarlás ez, mint leblokkolni a társadalom és a gazdaság fejlődését.

Ehelyett viszont továbbra is a helyi fejlesztési források alapszintű infrastrukturális ellátást is meghiúsító mértékű központosításának s — a legújabb technológiák jelszavával — a sugaras irányú szuperstruktúrák megújulásának vagyunk tanúi. Késik annak a felismerésnek a tudatosítása, hogy a „korszerűbb technológia” — amelynek fontosságára való hivatkozás oly előkelő helyet foglal el az ágazati igények indokolásában és a magyarázzkodásokban —, akár csak a „több pénz”, önmagában nem oldhatja meg súlyosbodó gondjainkat.

8. Infrastruktúra és strukturális adaptivitás

A nagytérségi infrastruktúra-fejlesztés állami koordinációjára e tanulmányban mindvégig úgy tekintettünk, mint amelynek révén a kormányzat a piaci önszabályozás keretei között működő gazdaság prosperitásának hosszabb távú feltételeit hivatott biztosítani. Azt is láttuk ugyanakkor, hogy ennek megvalósulására az állami koordináció érvényesülése önmagában nem garancia.

Aligha vitatható, hogy az 1930-as évektől a piacgazdaságok elégtelen kereslet okozta megtorpanásainak orvoslásában, a keynesi gazdaságpolitika részeként, nem lebecsülhető szerep jutott az állami megrendelésű infrastruktúra-fejlesztésnek mint munkaalkalom-teremtő és ezen keresztül is keresletet generáló eszköznek. Az 1980-as évek Magyarországon azonban, a hiánygazdaság körülményei között az efféle keresletgerjesztés nyilvánvalóan nem fejthet ki anticiklikus gazdaságélénkítő hatást. Az infrastruktúra állami fejlesztésével szemben nálunk ma elsősorban az a követelmény támasztható, hogy a termelés pillanatnyi igényeihez való passzív igazodás helyett a fejlődést orientáló, a gazdaság egészének adaptivitását előmozdító tényezővé váljék.

Az adaptivitás feltételezi a helyi önállóság támogatását, az önálló kezdeményezésre nevelő — de legalábbis azt nem elfojtó — iskolát, az életképes kezdeményezések megvalósulását lehetővé tevő, kapcsolatgazdag infrastruktúrát, a döntéseikért felelősséget viselő apparátusokat, az ilyen típusú fejlődést pártoló, a maihoz képest a követelményeknek megfelelően átstrukturált politikai intézményrendszert. E feltételek megvalósulásának függvényében bontakozhat ki az infrastruktúra gazdasági-társadalmi fejlődést és adaptivitást előmozdító hatása.

9. Összefoglalás

A szakirodalom régóta állítja, hogy a hazai infrastruktúra nemzetközi összehasonlításban a gazdaság fejlettségéhez képest lemaradt. Az újabb írások egész sora bizonyítja példákkal azt is, hogy e lemaradás törvényszerűen következik az intézményi-politikai rendszer felépítéséből, annak éppúgy lenyomata, mint az a területi egyenlőtlenségi rendszer, amelyet a sugaras szerkezetű infrastruktúra-hálózat fenntart.

A lemaradást bizonyító írásokat az infrastruktúra ágazatainak irányítói is felkarolják, mert felhasználhatják annak alátámasztására, hogy az adott ágazatnak feladatai megoldásához több pénzt kellene kapnia. Kevésbé idézettek viszont azok az írások, amelyek világossá teszik, hogy változtatásra csak az intézményrendszer megváltozásával együtt van esély. A „nyugati” és „keleti” infrastruktúra-politika hasonlít abban, hogy mindkettő *sikeresen* leképezi a megfogalmazódó hatalmi érdekeket: amaz a kapcsolatok kiterjedt hálózatának segítségével biztosítja a piaci pros-

peritást, emez pedig sugaras szerkezetével a mindenre kiterjedő központi ellenőrzést. Az infrastruktúra tehát itt, nálunk is *működik*, de csak olyan hatást tud kiváltani környezetében, amelyet működtetője beletáplál. Akkor válhat piaci prosperitás serkentőjévé, ha az ennek megfelelő reform a politikai-intézményi szférában is végbemegegy.

E reform elvei szerint az állam hosszú távon a *nagytérségi infrastruktúra fejlesztése* segítségével orientálja és serkenti a piacgazdaság fejlődését. Az állami fejlesztő tevékenység kulcskérdése, hogy a fejlesztési célú allokáció ne vezethessen a műszaki tudás monopolhelyzetével visszaélő hatalmi bázisok versengéséhez. A nagytérségi infrastruktúra *működtetése* és a *helyi infrastruktúra fejlesztése* ugyanakkor piaci folyamattá válhat, míg a *helyi infrastruktúra működtetése* esetenként dotációt igényel. A helyi infrastruktúrát a helyi tanácsnak kell működtetnie, s ezzel annak ki kell kerülnie a fejlesztésében nem igazán érdekelt ágazatok irányítási és főleg pénzelosztási hatásköréből.

Az, hogy a strukturálisan változó, adaptív társadalom milyen infrastruktúrát igényel, könnyen leírható. Létrehozására azonban csak egy, a maga jövőjét is ilyen berendezkedéssel összhangban látó és ezért a létrehozásában érdekelt politikai intézményrendszer képes.

Hivatkozások

- [1] *Csernok Attila—Ehrlich Éva—Szilágyi György*: Infrastruktúra, korok, országok. Kossuth Kiadó, 1975.
- [2] *Fleischer Tamás*: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 1986. 2. sz.
- [3] *Gulácsi Gábor—Juhász Pál*: Településfejlődés, decentralizálás, községgazdálkodás. Tervgazdasági Fórum, 1986. 2. sz.
- [4] *Lackó Mária*: A hátrány megőrzése. Közgazdasági Szemle, 1984. 3. sz.
- [5] *Major Iván*: Szállítási feszültségek és a közlekedés fejlettségi szintjei. Statisztikai Szemle, 1982. 8—9. sz.
- [6] *Major Iván*: Közlekedés és gazdaság. Magvető, 1984.
- [7] *Mandel Miklós, Papné Gáspár Lujza—Sághi Gábor*: Infrastruktúra-politika. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987.
- [8] *Simán Miklós*: A szolgáltatások irányításának továbbfejlesztéséről. Közgazdasági Szemle, 1983. 2. sz.

Nívódíj felajánlása

A Magyar Gazdasági Kamara Ügyvezetősége nívódíjat ajánl fel a Közgazdasági Szemle 1988. évi számaiban megjelenő tanulmányok szerzői számára. A 15 000 Ft összegű díjat 1989 januárjában ítéli oda egy, a Kamara által felkért bíráló bizottság annak a szerzőnek, akinek tanulmánya a legszínvonalasabban mutatta be a vállalati gazdálkodás eredményeit, problémáit, a közgazdasági feltételrendszer hatásait, illetve az ebből eredő gondok kiküszöbölésének lehetőségét.

A Magyar Gazdasági Kamara Ügyvezetősége

разом, понятия динамичности бюджетного ограничения и нетвердости не отличаются друг от друга таким коренным образом, как это утверждает Гомулка в полемике с Корнай Яношем.

Замена структуры и инфраструктуры

Тамаш Фляйшер

Под воздействием исследований, касающихся инфраструктуры, а также сравнений, сделанных в международном плане, в Венгрии настало время признать факт отставания инфраструктуры по отношению к развитости венгерской экономики, а также производственных секторов. Новейшие исследования показывают, что это отставание — закономерное следствие сформировавшейся учрежденческой системы хозяйственного управления.

Согласно точке зрения автора, было бы желательно, если бы развитие инфраструктуры в государственном масштабе могло бы превратиться в рыночный стимул расцвета, в двигатель системы экономики. Автор намечает способы, связанные с системой условий определенного сдвига такого типа, делая акцент на том, что осуществление на практике указанных способов предполагает глубокую перестройку всей учрежденческой политической системы и системы хозяйственного управления.

Спрос на наёмные квартиры, дефицит и неопределённое положение потребителей: результаты обследования выборочным методом в Будапеште

Жужа Даниэл

Статья изучает спрос на государственные наёмные квартиры. На рынке, регулируемом государством с фиксированными квартплатами и хроническим дефицитом (на рынке продавцов), сталкиваемся со специальными проблемами при измерении спроса. С одной стороны, измерение нельзя сделать методом, применяемым при измерении рынка покупателей, потому что намерения спроса (national demand) не совпадают, безусловно, с фактическим потреблением квартир именно вследствие дефицита. В довершение всего, нельзя знать, каким было бы поведение домохозяйства при более высоких квартплатах. С другой стороны, предполагается, что не только предложение исказилось по сравнению со спросом, но и прочное дефицитное положение могло повлиять на формирование спроса, поведение потребителя.

На основе обследования выборочным методом исследование делает попытку показать спрос на наёмные квартиры, факторы, влияющие на спрос, включая зависимости между уровнем квартплат и спросом. Обследование — теоретическая и методологическая попытка — устанавливает, что т. н. универсальные влияния спроса (доход, цена, состав семьи, возраст, образование) тождественно ощущаются на рынках продавцов и покупателей. В противовес этому влияние рыночного соотношения сил вынуждает к различному поведению тех, которые довольны оригинальными квартирными обстоятельствами и тех, которые непосредственно страдают от дефицита. Само неопределённое положение потребителей, возникшее вследствие дефицита, — на измерении которого статья делает ставку — становится фактором, образующим спрос.

Условия совершенствования товарных и денежных отношений в жилищном хозяйстве

Лайош Бокрош

Исходя из рассмотрения практики жилищного хозяйства в Венгрии (в рамках всей страны), можно сказать, что главные проблемы возникают из-за т. н. системы глубокой субвенции, когда предоставление субсидий соотносится не с человеком, нуждающимся в жилье, а с формами жилья и конструкциями кредитов. Действующая система финансирования предоставляемых квартир возлагает почти непосильное бремя на молодые семьи, получающие первое жилье; в то же время реальную стоимость долгов для тех, у кого уже есть жилье, быстро снижает инфляция; причем их доходы возрастают в еще более быстром темпе. Между тем государство вкладывает в жилищное хозяйство почти 40 миллионов форинтов в год, однако это не создает достаточного предложения. Значительная часть доходов населения, которая реализуется в жилищной сфере, исходит из нее, не содействуя при этом в достаточной степени росту жилищного предложения. Освобождающаяся поку-

Közgazdasági Szemle

XXXV. ÉVFOLYAM

1988. JÚNIUS

HU ISSN 0023—4346

RÉVÉSZ GÁBOR

A gazdasági reform eltorzulásának folyamata

SCITOVSKY TIBOR

Az ár, a piac és a verseny kérdőjelei

SZABÓ JUDIT

A költségvetési korlát előzetes és folyamatos puhasága

FLEISCHER TAMÁS

Infra-struktúraváltás

DÁNIEL ZSUZSA

Bérlakáskereslet, hiány és fogyasztói frusztráció

BOKROS LAJOS

Az áru- és pénzviszonyok fejlesztésének feltételei a lakásgazdálkodásban

ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY

Javaslat a lakásgazdálkodás átalakítására

