



## Infrastruktúra-fejlesztés és gazdasági növekedés

*Fleischer Tamás*

*Képes-e az infrastruktúra fejlesztése fellendíteni a gazdaságot?*

Egy új kormány vagy új miniszter néha óriási elánnal próbál látványosan és gyorsan lendíteni a gazdaság helyzetén. Most már nem először fordul elő, hogy az infrastruktúra fejlesztése kerül elő olyan csodaszerként, amelyik képes elvégezni ezt a lendítő munkát.

Egyáltalán nem kívánjuk vitatni az infrastruktúra-hálózatok jelentőségét a modern gazdaságok működésében, sőt éppen ennek tükrében kell rámutatni arra, hogy a *gyors változtatás* igénye ezen a területen rendszerint irracionális és elhamarkodott. Az infrastruktúra-rendszerek lényeges tulajdonsága, hogy a hálózatok hosszú időn keresztül alakulnak ki, viszonylag hosszú periódus gazdasági folyamatait tükrözik vissza, s éppen ezáltal tartoznak a *gazdaság stabilitását biztosító* tényezők közé. Ez nem jelenti azt, hogy ne volna indokolt elemezni a hálózatok működését, és ne kellene törekedni a hibás fejlődés korrigálására. A hálózati működés módszeres elemzése nyomán azonban annak mindenképpen világossá kell válnia, hogy az infrastruktúra korrekciójával lassú és hosszú távon kiható stratégiai változások indíthatók be, nincs helyük a kapkodó és közvetlen sikerekre kihegyezett akcióknak; sőt, az ilyen célzatú nekirugaszkodások szükségképpen (főként) számos káros és torzító hatással járnak.

Ezen túlmenően, a hosszú távon kialakítható hatásokat illetően is túlzottan tűnő várakozások tapadnak az infrastruktúra révén előidézhető gazdaságfejlesztés mértékéhez. Kétségtelenül léteznek olyan, az infrastruktúra *megépítésében* (azaz a közvetlen beruházásokban) résztvevő érdekcsoportok, amelyek előnyösnek tekintik az infrastruktúra iránti felfokozott várakozások fenntartását, és ennek megfelelően tudományos tényként hivatkoznak minden érvre, ami a hálózatkiépítés fokozását támasztja alá, miközben megalapozatlannak nevezik mindazt, ami ezt megkérdőjelezi. Ezzel szemben körülbelül annyit lehet ma állítani, hogy bár valóban nincsenek minden próbát kiálló bizonyítékok, amelyek tagadnák a gazdaság fellendítésének az infrastruktúra fejlesztésén keresztül történő beindíthatóságát, de *semmivel sincs alaposabban alátámasztva azaz érvrendszer sem, amelyik viszont az*

*infrastruktúra-építés irányába indított rohamokat indokolná.*

A félreértések elkerülése érdekében le kell szögezni, hogy magának az infrastruktúra-építésnek mint beruházásnak a megindítása természetesen lendít a gazdaságon – pontosan ugyanannyit, mintha hasonló mennyiségű pénz, nyersanyag és munkaerőigény akármely más területen jelenne meg. Ez a közvetlen hatás tehát nem vitatható, de nem is érv önmagában amellet, hogy az erőfeszítéseket éppen az infrastruktúra fejlesztésére kellene koncentrálni. Ez utóbbi alátámasztására az indoklást mindig ki kell egészíteni az infrastrukturális létesítmények hosszú távú gazdaságfejlesztő hatására vonatkozó érveléssel. És ez az a pont, ahol nagyon árnyaltan szükséges fogalmazni.

Nem elegendő ugyanis megválaszolni azt a kérdést, hogy vajon az infrastruktúra hálózatok *fejtenek-e ki pozitív hatást* a gazdaságra. Nyilvánvalóan kifejtene. A kérdés az, hogy érvényes-e, és milyen mértékig érvényes az az összefüggés, hogy a gazdaság fejlődését éppen az infrastruktúra beruházások serkentésével lehet hatékonyan elősegíteni. Továbbá az a kérdés, hogy abból a statisztikai megállapításból, hogy a jobb gazdasági helyzet és a fejlettebb infrastruktúra-hálózatok jelenléte jó korrelációt mutat egymással, vajon következik-e az, hogy az infrastruktúra fejlesztése *magával húzza* a gazdaság egészét, vagy pedig ez nem következik belőle.

A válaszadáshoz a „magával húzza” kifejezést mindenekelőtt le kell fordítani közgazdasági értelemben kezelhető formára. Egy infrastruktúra-beruházás akkor húz magával további fejlesztéseket, ha következményeként pozitív externális hatások keletkeznek a környezetében, amelyek a korábbinál kedvezőbbé teszik az adott térséget mások, például magánbefektetők számára. Ám nem csak az infrastruktúra-hálózatok esetén, de a hagyományos termelői-szolgáltatói fejlesztések esetében is létezik ilyen fajta „húzóhatás” (agglomerációs hatás), azaz akkor is létrejön pozitív externália.

*A beágyazottság, a kapcsolatok szerepének megértése fontosabb, mint az infrastruktúra erőltetett fejlesztése!*

Friss nemzetközi áttekintések számszerűsítve is alátámasztják azt a következtetést, hogy az infrastruktúra fejlesztése és a magánberuházások alakulása között *nem csak egy irányban működik az externális kapcsolat*, vagyis hogy nem csak az infrastruktúra fejlesztése javítja a magánberuházások körülményeit; hanem a kapcsolat fordítva is fennáll. Sőt, a távolkeleti országok elmúlt húsz évi tapasztalatainak modellezése alapján Eric Wang kifejezetten arra a megállapításra jutott, hogy *a kétirányú kapcsolaton belül nagyobb volt a privát szektor gazdasági fejlődésének a hatása az infrastruktúra fejlesztésére, mint fordítva!*

A lényeg azonban mindenképpen az, hogy a kapcsolat mind a két irányban fennáll, ezért félreértés azt hinni, hogy bármelyik tényező erőteljes egyoldalú befolyásoló lenne a prosperitás lehetséges leghatékonyabb serkentése. Ellenkezőleg, éppen a többirányú és kiegyensúlyozott megközelítés fontosságára kell felhívni a figyelmet, mégpedig több különböző síkon is. Ezek szerint a tartós gazdasági fejlődéshez egyaránt nélkülözhetetlen *az infrastruktúrának a gazdaság egészéhez képesti kiegyensúlyozott fejlesztése, az infrastruktúra-fejlesztés és -fenntartás megfelelő egyensúlya, az infrastruktúra hálózati vertikum egészének összehangolt kezelése, valamint a magántőke és az állami beruházások e területen is stabil alapokon nyugvó együttműködése.*

*Az infrastruktúra és a gazdaság egészének kiegyensúlyozott fejlesztése.* Az infrastruktúra működésének és a privát szektor termelésének a fentiek szerint is kétségtelenül jelentős az egymás irányában kifejtett externális serkentő hatása. A pozitív hatások fenntartásához az állam, a kormányzat számára ebből az a feladat körvonalazódik, hogy őrizze a kiegyensúlyozottságot és az egyensúlyt a két szektor fejlődése között, hiszen csak ebben az esetben lehet a kölcsönhatás *viszonzott és tartós*. Ha ehelyett túlzott hangsúlyt kap az egyik szektor fejlesztése, akkor a visszafelé irányuló pozitív externális hatások előbb-utóbb elmaradnak, és a fejlesztéseket csak újabb és újabb külső töketámogatásokkal lehet mozgasztani tartani.

*A fejlesztés és a fenntartás egyensúlya.* A gazdasági prosperitás perspektívájában az infrastruktúra megfelelő *működése* a lényeges tényező: azaz nem az a fő kérdés, hogy mennyi új infrastruktúra épül, hanem az, hogy *mennyire működik összességében a hálózat*. Ennek fontos és alapvető összetevője az, hogy mennyire hatékonyan képes egy kormány *menedzselni a meglévő, megörökölt infrastruktúrát*. Ha a meglévő létesítmények nem üzemelnek hatékonyan, akkor az új beruházások kevésbé képesek stimulálni a gazdaság fejlődését. Sőt, ha a rendelkezésre álló szűkös erőforrásokat a meglévő infrastruktúra fenntartása és működtetése kárára is elvonja a kormányzat, annak összességében kifejezetten hátrányos hatása mutatkozhat a gazdaság fejlődésében – az új létesítmények elkészülése ellenére!

*Az infrastruktúra hálózati vertikum egészének összehangolt kezelése.* Biztos jele az infrastruktúra-hiányok hibás kezelésének az, amikor a célkitűzések elsősorban pénzügyi mértékekben jelennek meg: hogy ti. mennyivel kellene az infrastruktúrára fordítandó kiadásokat növelni. Ha ez a hivatkozás képezi a fő érvet, az

mindig a strukturális összefüggések figyelmen kívül hagyását tükrözi, a problémák lényegének mellőzését. Ráadásul a finanszírozási érvek alátámasztásának igyekezete belekergeti az ágazatot a nagyszabású fejlesztések előtérbe tolásába, túlhangsúlyozásába. Ezzel szemben olyan intézmények felállítására és működtetésére van szükség, amelyek strukturális összefüggések áttekintése alapján képesek az állami kezelésű infrastruktúra optimális mennyiségének felbecsülésére. Ezen az úton válik lehetővé, hogy a kormány érdemben legyen képes felülvizsgálni infrastruktúra-finanszírozási módszereit.

*A magántőke és az állami beruházások megalapozott együttműködése.* A kilencvenes években átfogó tanulmányok elemezték az infrastruktúra-fejlesztések szer- vi problémáit, az állam monopolpozícióját, a piac és a verseny hiányát, a torz érdekeltségi viszonyokat és a felhasználók számára nem közvetített költségviszonyokat. Ennek nyomán illúziók is fűződtek a piaci viszonyok mindenre megoldást kínáló szerepéhez (támogatások megszűnése, önálló infrastruktúra-gazdálkodás, több forrás a fejlesztésre, olcsóbb árak a felhasználónál). Kétségtelen, hogy a potenciális infrastruktúra-használók érdekeinek, a fejlesztésben érdekelt vállalkozóknak és a kormányzati-önkormányzati szinten jelentkező szociális, környezeti és makrogazdasági szempontoknak az együttes kezeléséhez a *public-privat-partnership* kialakult esz- közrendszere lehetséges megoldásokat kínál. Ugyanakkor azt is világosan kell látni, hogy ezeket az együttműködé- seket nem szabad önmagukban célként kezelni. A ma- gánbefektető költségeinek és hasznának számbavételével képes arra, hogy gazdasági szempontból megítélje a léte- sítmény gazdasági realitását. Néha ezek a realitások ép- pen arra kell, hogy ráébresszék a kormányt, hogy túlzott várakozásokat fűzött az infrastruktúrális fejlesztések gaz- dasági megtérüléséhez, és vissza kell vennie a diktált tempóból, nem pedig minden áron rentábilissá tenni a magánvállalkozó számára az elméletben kidolgozott konst- rukciót. Ilyen mérlegelésre képes közösségi intézmények nélkül az infrastruktúra-fejlesztések és -működtetés ma- gánalapokra fektetése egyáltalán nem kockázat nélkül való lépés a közösség számára.

\* \* \* \* \*

**Eddig megjelent számaink megtekinthetők és letölthetők a [www.vki.hu](http://www.vki.hu) weboldalról.**