

# Háttér és húzóerő

## MEGÚJULÓ GAZDASÁG

Írta: Fleischer Tamás  
építő- és gazdasági mérnök

Az infrastruktúra különböző ágazataiban gyakran alakul ki vita akörül, hogy milyen döntések bízhatók a piac koordinációjára, illetve hol elengedhetetlen a közösségi — állami, tanácsi — koordináció. Eközben gyakran homályban marad, hogy mit is értünk az infrastruktúra állami, közösségi irányításán, milyen feltételrendszer övezi ezt a szférát, és milyen célok fogalmazhatók itt meg reálisan?

Látszólag minden egyértelmű. „Több pénzt kellene az infrastruktúra építésére, fejlesztésére fordítani. Egy magas műszaki színvonalú, korszerű infrastruktúra kiépülése a gazdaság fejlődésének húzóereje lehetne.” Ha nem is konkrét idézet ez egyetlen írásból, úgy gondolom, mégis ismerős mottónak tűnik: elterjedt, első látásra talán progresszívnek is vélhető szemléletmódot jellemez. Azt mondhatnánk, jogos igényeknek ad hangot, hiszen tételesen megfelel minden az infrastruktúra mai helyzetét bemutató — és általánosan is elfogadott — elemzések elmarasztaló kritikai hangvételének, amely szerint az elmúlt évtizedekben túl kevés figyelem és pénz jutott az infrastruktúrára, ezért az eszközállomány leromlott, műszakilag elavult, és mindez sok tekintetben a termelést is akadályozza már.

Mi hát a gond a mottó szemléletével? Ezt próbálom az alábbiakban megfogalmazni.

### A hatalomhoz igazodva

Az elemzések többsége bemutatja és igazolja, hogy az infrastruktúra egyes ágazatai nemzetközi összehasonlításban az általános fejlettséghez, illetve a termelő szektor ágazataihoz képest hazánkban — vagy általában a szocialista országokban — elmaradottak. Ha itt megállunk, az elemzés még megenged, lehetővé tesz olyan következtetést, fejlesztési javaslatot is, hogy — korrigálандó az elosztásnál elkövetett hibát — most az elosztási arányokon változtatva, több pénzt kell az infrastrukturális ágazatokra fordítani, s így létrehozhatók a kívánatos ágazati arányok.

Ezzel szemben azokra a helyzetelemző tanulmányokra kívánok támaszkodni, amelyek arra is rámutatnak, hogy az infrastruktúra háttérbe szorulása nem elosztás közben elkövetett alkalmi tévedések véletlen halmozódásának a következménye, hanem szükségszerű velejárója egy centralizált, extenzív növekedésre beállított gazdasági és politikai mechanizmusnak. Nem általában nem jutott pénz az infrastruktúrára. Olyan infrastruktúrára nem jutott, amely a centralizált központ hatalmi érdekei szempontjából fölöslegesnek látszott: kezdeményező, egyéniséget nevelő iskola, horizontális kapcsolatokat lehetővé tevő úthálózat, telefonhálózat, helyi viszonyokra érzékenyen reagáló kereskedelmi hálózat, és így tovább. A központi akarat közvetítésében segítséget jelentő sugaras hálózatok kiépítésére — esetenként a meglévő, de az utóbbi élvnek meg nem felelő hálózat szétverése mellett is — mindig jutott anyagi támogatás.

Mindebből következik, hogy az infrastruktúra fejlődése összhangban volt a létrehozásában érdekelt politikai hatalom akaratával. Nem függetlenedett az ugyancsak létrejött gazdasági mechanizmustól, hanem annak részévé vált. Minden olyan vita, amely valamely termelő ágazat és infrastruktúra-ágazat pénzelosztási vitájára szűkíti le az infrastruktúra háttérbeszorulását, csak a felszínre kapaszkodik bele: valódi előrelépés csak a mindkettőt létrehozó mechanizmusokban előidézhető változásoktól várható. Legjobb bizonyíték erre, hogy bár úgy tűnik, az elosztási megmértésnek az infrastruktúra-ágazatok a vesztesei, valójában a termelő ágazatok sem nyertesek. A redistribúció mechanizmusa úgy működik, hogy minden ágazat vesztesnek érzi magát — és a népgazdaság egésze a helyzete arra mutat, hogy ennek az érzésnek van is alapja.

Egy jövőbeni infrastruktúrára vonatkozó elképzelés a fentiek alapján szoros következménye annak, hogy a jövőben milyen politikai mechanizmusok működnek, és ezek milyen gazdaságpolitikát tesznek lehetővé.

### A hiányzó piac

Természetesen nem lehet feladat az infrastruktúra fejlesztési elképzelései kapcsán sem politikai, sem gazdaságpolitikai alternatívák felvázolása. Az azonban nyilvánvaló, hogy bármely javasolt infrastruktúra-fejlesztési irány csak a vele konform általános gazdaságpolitika keretei között fog valóban létrejönni. Annak ellenében akár több

pénztől, akár élenjáró műszaki megoldásoktól illúzió azt várni, hogy prosperitást teremtsen, struktúrát újítson — egyáltalán, valamiben a gazdaságpolitikával szemben hasson, működjön.

Az infrastruktúra-fejlesztés jövőbeni elveit illetően mindennapos az a tapasztalatom, hogy a hazai, nem működő eszközrendszerrel szemben nyugatról importált elveken alapuló megoldások tervezete készül el, mint jó, hatékony megoldás. Kérdéses azonban, hogy egy, piaci környezetben jónak bizonyult megoldás mikor, hogyan adaptálható a hazai viszonyokra.

„Az infrastruktúra alkalmas arra, hogy a gazdaság húzóerejévé váljon.” Nagyon gyakran találkozunk ezzel az érveléssel is: akár annak alátámasztására, hogy az infrastruktúrát vagy annak egyes ágazatait az elosztásban ki kellene emelni, előnyösebb pozíciókba kellene juttatni, akár érdemi — tehát nem csak az elosztáson belül javasolt — struktúraváltás támogatásaként is. Anélkül, hogy cáfolni kívánám ezt az elképzelést, úgy gondolom, hogy ez is egyike azon kérdéseknek, amelyek részletesebb átgondolást igényelnek.

Mindenekelőtt: sok esettanulmány mutat rá vagy hivatkozik arra, hogy a konkrét termelést hol akadályozza az infrastruktúra hiánya. Azok a fejlesztések, amelyek az ilyen akadályok megszüntetésére irányulnak — helyi „visszahúzó erőket” szüntetnek meg —, legtöbbször nem sorolhatók az infrastruktúra húzóhatásai közé: többnyire még csak nem is makroökonómiai problémák. Még ma is gyakran olcsóbb „kijárni” adott termeléshez az infrastruktúra fejlesztését, mint áttérni egy gazdaságosabb termelésre, ami saját beruházásokat igényel. Létrejön az ismert képlet: a termelés rövidtávú igényeit követő infrastruktúra-fejlesztés, amely mind a termelés, mind a szolgáltatások meglévő struktúráit erősíti, merevíti és lehetővé teszi az abból való kilépést.

A húzóerő, húzóág makroökonómiai fogalom. Most nem az eredeti, leíró értelmezése a fontos, amikor az USA statisztikusai rájöttek, hogy egyes ágazatok a többi megelőzve lendülnek fel

a válság után, hanem az oksági kapcsolat: vannak olyan tevékenységek, amelyek más tevékenységeket, ágazatokat — ezen keresztül a gazdaság jelentős részét — gerjeszteni képesek. Példákat keresve valóban előkelő helyen szerepel az infrastruktúra; a múlt századi vasútépítések hatására gondoljunk — de itt szerepelhet az amerikai autópálya is, amely már húzta maga után az infrastruktúráját, az útépítéseket, és hasonló a helyzet a jelenkor

elektronikai forradalmával is, amely megújítja például a telefonhálózatot.

Ezek a példák azonban minden esetben tökéletes, piaci viszonyok között működtek. A húzóhatást többnyire a felkeltett kereslet közvetítette, és a kereslethez alkalmazkodva indult be a termelés, további keresletet támasztva, részben félkésztermékek iránt, részben a béreken keresztül fogyasztási javak iránt.

Van a prosperitásteremtésnek egy másik útja is. Az út- és vasútépítések régiókat lendítettek fel, és kapcsoltak az ország vérkeringésébe. Ez tehát az infrastruktúra-hálózatok területi hatását példázza — de mi az, ami a fentiek közül az 1980-as évek Magyarországon is hatásos lehet?

Persze létezik a keynes-i modell szerint az infrastruktúra építésének, mint bármely más állami beruháznak egy munkaalkalom-teremtésén, és így a béreken keresztül érvényesülő keresletgerjesztő hatása, amely elsősorban válság idején, anticiklikus beruházásokkal aknázható ki. Ez a hatás azonban a hiánygazdaság körülményei között, ahol amúgy is túlkereslet van, nem jelent húzóerőt. Ha ma egyes térségekben a munkanélküliség általános problémává válik, akkor a munkaalkalom-teremtés persze fontos kérdéssé lép elő, de ez még nem prosperitásteremtés, csak a csődhelyzet elkerülése.

A kérdés tehát kettős. Egyrészt: jövőben a helyi bérkiáramlás képes lesz-e maga köré vonzani, letelepedésre bírni egy mozgékonyabb, nem monopolizált szolgáltatási szférát? Erre már a második gazdaságból kiinduló fejlődéssel is van esély. Másfelől pedig — és ez már az infrastruktúra tartalmával összefüggő kérdés —, ha a bérkiáramlás megteremtése céljából az állam nem termelő üzemet fejleszt, hanem infrastruktúrát, akkor van-e esély arra, hogy a termelés elkezdjen „rátelepülni” a számára nyújtott infrastruktúrára?

Az utóbbi kérdésre adandó válasz ismét szorosan kapcsolódik a teljes gazdaságpolitika egészéhez. Ehhez már nem elég ugyanis, ha a második gazdaságban működő termelő-vállalkozó réteg piacérzékenyebbé válik; különösen akkor nem, ha a teljes termelésnek ez a réteg csupán elenyésző hányadát adja. Az infrastruktúra, mint húzóerő csak akkor fejtheti ki a hatását, ha a vele járó előnyöket — telefonkapcsolat, rövidebb szállítási útvonal, raktárhálózat, energiaforrás közelsége, szakképzés a munkaerő számára — a termelő vállalatok érzékelni és értékelni képesek. Vagyis, ha érdekelték az ilyen módon elérhető előnyökben és kellően rugalmasok ahhoz, hogy ezt ki is aknázzák. Ezekkel a feltételekkel viszont egy autonóm, és valódi piacon működő vállalatot irtunk körül.

## A konzerválás veszélyei

Visszajutottunk tehát ahhoz a feltételhez, amiből kiindultunk. Az állami, közösségi fejlesztésű infrastruktúra kifejthet húzóerőt a gazdaság egészére, a termelés területi alakulására, lényegében ugyanúgy, ahogy a példaként felhozott esetünkben (autógyártás, vasútépítés), akkor, ha a környezetben fennállnak azok a piaci feltételek, amelyek a létrejött körülményekhez való érzékeny alkalmazkodásra serkentik a vállalatokat. Amennyiben a gazdaságpolitika tényleges iránya ilyen autonómiák bátorítása, úgy az infrastruktúra képes kifejteni húzó hatását. Önmagában azonban az infrastruktúra kiépítése nem elegendő a kedvező hatások előidézéséhez!

A politikai intézményrendszer változása nélkül mind az állami infrastruktúra-fejlesztés döntési mechanizmusa, mind a nyomában kiépülő létesítmények hatása kifejezetten az elavult, túlcentralizált struktúra további hosszú időre történő konzerválásának a veszélyét hordozza magában. Ezért egyrészt *nem elegendő a mai elosztási rendszeren belül igényelni a pénzesztáisi arányoknak az infrastruktúra javára történő módosítását: másrészt nem megalapozott az így kiépülő infrastruktúra húzóhatásától várni az elosztási struktúra megváltozását, és a gazdaság fellendítését.*

A szerző a HNF gazdaságpolitikai bizottsága infrastruktúra szakbizottságának soron következő ülésére készített vitaanyag egyik kidolgozója.

(Az eredeti szöveg újra tördelve a két lapon történő megjelenítéshez)

