

INFRASTRUKTURAVÁLTÁS

Körülbelül 15–20 éve jelenik meg évente egy–két olyan tanulmány, amely elemzi a hazai infrastruktúra helyzetét, a fejlesztés ellentmondásait. Kiindulópontnak tekinthetjük a korábbiak mintegy összefoglalásaként 1975-ben megjelent könyvet (Csernok–Ehrlich–Szilágyi),¹ amely széles körű statisztikai bázison nyugvó nemzetközi összehasonlítás alapján jellegzetes különbséget regisztrált – megfogalmazásában értékmentesen – az infrastruktúra-fejlesztés útjai között: a piacgazdaságokban a termelést megelőző vagy a termeléssel láncszerűen együtthaladó infrastruktúra-fejlesztés alakul ki, míg a szocialista országokat az úgynevezett követő jellegű infrastruktúra-fejlesztés jellemzi.

1. Az infrastrukturális elmaradás tüneteinek leírása

Az azóta eltelt időben talán nincs is olyan, a témával foglalkozó tanulmány, amely ne értékelné károsnak, megváltoztatandónak a hazai infrastrukturális fejlesztésben tapasztalható lemaradást. Ezt a lemaradást a tanulmányok egy része egyszerű evidenciaként észleli, állítja; egy másik hányada bizonyítja is.

A lemaradás értelmezése különböző lehet. Egyrészt nemzetközi összehasonlításban lemaradás tapasztalható az infrastruktúra fejlettségét tekintve a gazdaság általános fejlettségi szintjéhez képest.

Másrészt ugyanennek a jelenségnek egy másik, de nehezebben megragadható vetülete az, hogy lemaradás mutatkozik a gazdaság termelő szektoraihoz képest: vagy ami plasztikusabb, a mindenkori infrastrukturális beruházások lemaradásban vannak a termelő szektorok beruházásaihoz képest, a meglévő állóeszközökhöz viszonyítva.²

Végül a lemaradás kimutatható a mindenkori igényekhez képest (ami természetesen a hiánygazdaság körülményei között minden más ágazatban is megtehető).

Az eddig felsorolt két értelmezéstípus (tehát akik állítják, hogy elhanyagolt, lemaradt az infrastruktúra fejlesztése, illetve akik bizonyítják is ugyanezt) jelentős támogatásra találtak az infrastruktúra egyes ágazatait képviselő főhatóságoknál, minisztériumoknál is, hiszen amellett, hogy az állítás igaz, ráadásul tökéletesen beleillik a központi források elosztásáért folyó versengésbe. Minden ágazat fontos érdeke, hogy bizonyítsa, hogy a neki juttatott pénz túl kevés, és ez az akadálya annak, hogy a feladatait jobban megoldja. Természetesen a valódi harci eszköz a majdnem csőd állapot, a csőddel való fenyegetettség tényei, és nem a tanulmányok: de a folyamatba beleillő tanulmányok is hasznosak, ráadásul igazolják, hogy a csőd-helyzetnek objektív okai vannak, és nem hibás ágazati döntések okozták.

Mint arra utaltunk, az a tény, hogy az infrastruktúrára kevés pénz jutott, igaz. Mégis vitatkozunk azokkal, akik e tüneti diagnózisnál megállnak, és közvetlenül lecsatlakoznak egy megoldási javaslattal (= az infrastruktúrára több pénzt kell juttatni). Ez a megoldási javaslat ugyanis látszólag a változatlan mértékű állami redisztribúció rendszerén belül is megoldást kínál, tehát nem teszi világossá, hogy a struktúrák címzettjei közötti átcsoportosítással nem képzelhető el a válsághelyzet elkerülése. (Félreértés ne essék: azok, akik e

javaslatokat megteszik, sokszor melléteszik a korszerűbb szervezetre vonatkozó elképzeléseiket is. És mégis, ha a hangsúly a pénzelosztás korrekciójára kerül, ha nem szervesen kapcsolódik e kérdéshez az intézményi reform – akkor már úgy lehet érteni, hogy egyelőre elég a kisebb fájdalommal járó lépést külön megtenni.)

A szakmai közgondolkodásban szinte sztereotípiászerű igazságként ugrik be, ha infrastruktúráról van szó, hogy többet kellene ráfordítani. Az az említett tény, hogy az ágazati főhatóságok érdekének ez megfelel, logikussá teszi, hogy maguk is támogatják, felerősítik, a közvéleményben is szívesen terjesztik az ilyen – szimpatikusan kritikai, és amellet igaz – véleményt (oktatás, egészségügy, közlekedés, posta, stb.)

2. Az infrastrukturális elmaradottság strukturális okai

Az infrastruktúrára vonatkozó tanulmányok egy további rétege már azt is állítja, hogy adott irányítási mechanizmusban törvényszerű az infrastruktúra háttérbe szorulása.

Az állítás alapja többnyire empiria. Lackó Mária³ kimutatja, hogy a hazai kommunális beruházásokban is megtalálható beruházási ciklusok együtt mozognak a termelőberuházásokkal, de eltérés mutatkozik a beruházások dekonjunkktúra esetén a kommunális beruházások hátrányára. Major Iván⁴ a közlekedésben is a teljes gazdaságra jellemző jelenségeket tapasztal és elemez: a szállítási hiányokban e szélesebb értelmű újratermelési folyamatnak a termékét és egyben aktív formálóját találja meg. De magam is⁶ úgy találtam, hogy az eredménytelenségük miatt jogosan bírált infrastruktúra-fejlesztési elvek valójában teljes összhangban vannak a termelés vagy a területi folyamatok fejlesztési elveivel: közös mechanizmusok vezérlik (termeléscentrikus és a szűk keresztmetszetek feloldására törekvő, a meglévő struktúrát merevítő fejlesztéspolitika, merev hierarchikus irányítás, ágazati típusú preferenciák, a kooperatív kapcsolatok hiánya, a meglévő kapacitások felélése, a ráfordítások iránt való érzéketlenség), amelyek egy hatalmi struktúra lenyomatai. Az észlelt problémák időről-időre, változatlanul újratermelődnak, és térben az ország különböző megyéiben, sőt a különböző ágazatokban is teljesen hasonlóképpen jelentkeznek, tehát korántsem alkalmi hibák eredményei: teljesen kilátástalan azt remélni, hogy az adott döntési rendszeren belüli változtatással e problémákat ki lehet küszöbölni.

Anélkül, hogy további cikkeket idéznénk az említett csoportból, rámutatunk, hogy mindezek a tanulmányok példák tömegével erősítik állításukat, vagyis azt, hogy az infrastruktúra tapasztalt helyzete törvényszerű, beláttatják, de tulajdonképpen nem bizonyítják, hogy ellenkező fejlődési út az adott irányítási struktúrában nem járható. Jóllehet az a tény, hogy ellenpéldát nem találunk, igen meggyőzőnek tűnik, de az adott esetben mégsem elegendő. Ezeket a felismeréseket ugyanis már korántsem kíséri olyan egyértelmű ágazati támogatás, mint a több pénzért való harcba induláskor közvetlenül citálható összehasonlításokat. Ha ugyanis a problémák gyökerei a teljes gazdasági mechanizmust, és elosztási rendszert kikezdi, akkor nyilvánvalóvá válik, hogy az ágazaton belüli, ugyanerre épülő elosztási rendszeren is alapvetően változtatni kell.

Az infrastrukturális ágazatokban egyébként is még máig konzerválódtak a pénzelosztásnak a tervutasításból örökölt, ellátottsági mutatószámokra épülő formái. De ettől függetlenül is az elemzések felhívják a figyelmet arra, hogy az ágazatokon belüli elosztásokban is törvényszerűen ismétlődik az alsó szintek, a kiszolgáló tevékenység, a horizontális kooperáció háttérbe szorítása, és közben szembetűnő a látványos presztízsdöntésekre való hajlam. Szinte egyforma példaként idézhető a Nemzeti Színház építése (miközben sorra szűnnek meg az általános iskolák) vagy a Vízlépcső építése (miközben 800 községben nincs

egészséges ivóvíz). A rádió és tévé-adók látványos fejlődése közben a megyeszékhelyeken kívül lakó hatmillió állampolgár számára 100 háztartás közül 3-ba sem jut telefon. A közlekedési beruházásoknak rendre több mint 50%-a jut a fővárosra. Nos, az ágazatok, amelyek szeretik műszaki kérdésként, és csak bennfentesek által beláthatónak beállítani döntéseik tartalmát, nyilván kevésbé lelkesen támogatják az ilyen típusú megfontolásokat, mint azokat, amelyekben csak annyi igazolódik, hogy számukra több pénz járna. Ez érthető: ám éppen ezért lényeges, hogy az elemző tanulmányok is tovább jussanak, és bizonyítani tudják mondanivalójukat: vagyis, hogy az infrastruktúrára vonatkozó fejlesztési döntések nem esetlegesen hibásak, hanem az adott döntési rendszer törvényszerű termékei.

Legmesszebbre az érvelésben talán Ságbi Gábor⁷ jutott, aki megfordította a kérdést: nem azt vizsgálta, hogy miért marad le az infrastruktúra a termelés mögött a szocialista országok állami döntései nyomán, hanem azt nézte meg, miért nem marad háttérben a fejlett piacgazdaságokban. Ságbi válasza, hogy ott, ahol a termelésre az állam nagyon kevésbé tud közvetlenül hatni, megnő a közvetett eszközök szerepe. A költségvetésnek azt kell felhasználni, ami rendelkezésére áll. Így ez a sajátos negatívum teszi az infrastruktúrát fontossá: úgy kell az infrastruktúrapolitikát alakítani, hogy az a gazdaság prosperitását segítse, élénkítse.

Ezzel szemben a szocialista államnak módja van a termelésre közvetlenül hatni, ezt meg is teszi – és kialakul az ismert képlet a jelentős állami támogatást felemésztő termelővállalatokkal, amelyeket nem lehet sorsukra hagyni: és amelyek ezáltal a költségvetési források jelentős részét lekötve tartva, nagymértékben korlátozzák annak mozgásterét.

3. A hatékony infrastruktúra-fejlesztés feltételei

A tanulság szembeűnő: már az eddigiek alapján is röviden összefoglalható, hogy mit kell tudnia egy kidolgozandó, infrastruktúra által orientált gazdálkodási modellnek. Adott egy termelési–fogyasztási folyamat, amelynek a belső összefüggéseit – ez ma már világos – a piac törvényszerűségei szabályozzák. Kívülről ebbe a rendszerbe belenyűlni veszélyes, mert minden beavatkozás beláthatatlan fertőzési folyamatokat indít el.

Az infrastruktúra azonban olyan eszköz, ami felhasználható a gazdaság külső vezérlésére: ezzel, mintegy a fertőzés veszélye nélkül megtanulhat az állam banni.

Ez az infrastruktúra-fejlesztés akkor hatékony, ha az infrastruktúra fejlesztésekor nem a piac folyamodványait tartják szem előtt (tehát konkrét piaci résztvevők erre irányuló egyéni igényeit: ez olyan lenne, mint az elkerűlni kívánt közvetlen beavatkozás), hanem globálisan a piaci folyamatok prosperitásának elősegítését. A piaci résztvevőknek feltételként kezelt infrastruktúrával kell szembetalálkozniuk, döntéseiket ez kell, hogy orientálja: nem pedig igényelniük és kijárniuk kell e létesítményeket. A feltételként rendelkezésre álló infrastruktúra akkor képes piaci résztvevőket orientálni, ha a használati értéke azok számára költségtényezőt (illetve ebben elérhető megtakarítást) jelent. Költségtényezőnek akkor van orientációs hatása, ha a termelő, illetve a fogyasztó számára érzékelhető. Egy költségtényező akkor érzékelhető, ha

- az összes költséghez képest észrevehető mértékű;
- a költségviselő számára jelentősége van (nem továbbhárítható) és
- általában szerepük van a költségeknek a gazdálkodásban (nem csak jelzőszámok).

Ezek a feltételek akkor teljesűlnek, ha a résztvevők piacon szereplő aktorok. Ezt a „piaci résztvevő” megnevezést már eddig is előlegeztük nekik: de most konkretizálhatjuk,

hogy költségérzékeny piaci aktorokról van szó, és nem – például – tervalkuk piacának résztvevőiről.

A fentiekkel a hatékony infrastruktúra-rendszer elengedhetetlen kereteit vázoltuk fel. Arra azonban fel kell hívni a figyelmet, hogy miközben az infrastruktúra hatékonysága szempontjából is eljutottunk a piacorientált gazdaság szükségességéhez, ez az igény nem az *infrastruktúra* teljes piacosítását jelenti: ellenkezőleg, eddig éppen az *állam kezében maradó* infrastruktúra-fejlesztési döntésekkel kapcsolatban állapítottuk meg, hogy hatékonyságuk feltétele a megfelelő piaci környezet. E kérdésre, az infrastruktúra és a piac viszonyára később még visszatérünk.

4. A mai gyakorlat legsúlyosabb ellentmondásai

Amikor a piaci prosperitás serkentését igénylő gazdaságpolitika szemszögéből tekintettük át az infrastruktúra-fejlesztés hatékonyságát, azt találtuk, hogy a hazai infrastruktúra-fejlesztés általában *nem hatékony*. Ez a tapasztalat még – a nagyszámú idézhető példa ellenére – esetlegességet is takarhat: nem bizonyítja, hogy nem is várhatunk olyan irányú változást, amikor a hatékonyság létrejön.

Azt állítottuk, hogy a tőkés állam, az általa kiépített infrastruktúra segítségével képes a piaci körülményeket a piaci prosperitás irányában, *tehát érdekei szerint* befolyásolni. Vajon hogyan lehetséges, hogy a szocialista állam erre nem képes?

Nos: a szocialista állam is képes. Nem az a különbség, hogy létezik az érdek, és a szocialista állam nem képes ennek megfelelő irányításra (ez valóban érthetetlen lenne).

A helyzet ezzel szemben az, hogy a szocialista állam apparátusa a központi döntések végrehajtására épült ki: az ennek megfelelő hatalmi szerkezetet hatékonyan tükrözi. Hiába születik meg az a felismerés, hogy serkenteni kellene a piaci tevékenységet, az apparátus nem a felismerés, hanem a beépült érdekhierarchia szerint intézkedik. És ennek a – mindent központilag ellenőrző – érdekstruktúrának igenis hatékonyan megfelelő infrastruktúrát képes kiépíteni: ehhez ugyanis csak a sugaras irányú kommunikációs csatornákra van szükség: az egyoldalú, központból szétsugárzó kommunikációra, a sugárirányú közlekedéshálózatra: egységes tantervet megbízhatóan szétsugárzó iskolarendszerre, könyv- és folyóiratkiadásra stb. Azok a feszültségforrások tehát, amelyeket az egyes infrastruktúra ágazatokon belül tapasztalhattunk – a horizontális viszonylatok hiánya, s így a központrautaltság gerjesztése stb., s amelyekre az előzőekben már utaltunk – nem esetlegesen vagy rövidlátás következtében alakultak ki, hanem nagyon hatékonyan megfelelnek a centralizált hatalmi, intézményi struktúrának. Nem azért nem jut pénz a horizontális kapcsolatok kiépítésére, mert erre kevés pénz van: hanem azért van *erre* kevés pénz, mert a centralizált intézményrendszer érdekei ezt a kapcsolatfajtát nem igénylik: a saját hatékonyságuk éppen ezek nélkül biztosított.

A mai tervezési–döntési gyakorlat fő ellentmondása nem ott feszül, hogy az *infrastruktúra* nem felel meg a működőképes, piacra-orientált, adaptív, kívánatos kapcsolati struktúrának – ez ugyanis csak következmény, tünet. A fő ellentmondás abban rejlik, hogy maga a hatalmi–politikai intézményrendszer nem felel meg e kívánatos struktúrának: s ennek már csak folyománya (éppen, mert ez az intézményrendszer hatékonyan fejlesztette az infrastruktúrát a saját kívánalmaihoz), hogy az infrastruktúra sem felel meg. Ebből a helyzetből tehát – ismételjük – nem jelent kiutat az a változtatás, ha az infrastruktúrára a redisztribúció során több pénz jut. Változatlan intézményi struktúrában a több pénz elköltése árán is a régi szellemben fog tovább épülni az infrastruktúra: ki-

derülhet, hogy a Tiszán is kell még egy vízlépcső vagy sürgőssé válik Budapesten egy újabb közúti átkelés (Dunaalagút) stb.

Az infrastruktúra központfejlesztést igénylő nagyrendszerei csak akkor fognak a gazdasági prosperitás kívánalmainak megfelelően fejlődni, ha maga az ezt létrehozó-tervező politikai intézményrendszer is struktúrájában ennek megfelelően fejlődik tovább: hiszen tulajdonképpen döntéseivel ezen intézményrendszer a saját térbeli lenyomatát hozza létre. Addig csak annyi történhet, hogy egyre több infrastruktúra-fejlesztési döntés kihull a központ kezéből, s így, az állami koordinációt ugyan elveszítve, de legalább a helyi feszültségeket csökkentve létrejön egy nem előrelátó, de legalább az életfolyamatoknak rövid távon megfelelőbb „második infrastruktúra” – hasonlóan a második gazdaság kialakulásához.

A célirányosan érvelő eddigi gondolatmenettel kapcsolatban jogosan merül fel, hogy nem reális minden centralizáló törekvés kiindulását az elmúlt negyven évhez kötni. Valóban, a túlzott fővárosközpontúság gyökerei a múlt századra, a Bécs ellenpólusaként kifejlesztett Budapest időszakára nyúlnak vissza; ekkor alakult ki a közlekedési hálózat szerkezete is. Az aránytalanságot fokozta a trianoni békeszerződésben elveszített városgyűrű és országterület: sőt a főváros relatív növekedése (népességben, iparosításban, forgalomban) folytatódott a két világháború között is.

Az elmúlt negyven év tehát ezzel az örökséggel indult. Azt mondhatjuk azonban, hogy mindazokon a pontokon, ahol ez az örökség jól megfelelt a centralizáló törekvéseknek (a vármegyerendszertől örökölt közigazgatásban, a településhálózati arányokban, a közlekedési–hírközlési hálózat szerkezetében) ott meg is őrződött: ahol viszont nem volt elégé központosított (pl. a kiskereskedelmi hálózatban vagy a szakképzés szakoktatás szerveződésében) ott a régi szerkezet szétverése árán is létrejött egy új.

A továbbiakban a diagnózisnál tovább akarunk lépni, és felvázolni egy kívánatosnak tartott infrastruktúra-politikát. Természetesen nem vállalkozhatunk arra – nem is feladatunk –, hogy előtte felvázoljuk egy kívánatos politikai–intézményi rendszer körvonalait. Azt a gondolatot azonban, hogy az államilag fejlesztett mindenkorai infrastruktúra ezen intézményi rendszer lenyomata, nem téveszthetjük szem elől: azt mondhatjuk, hogy az alább kifejtendő infrastruktúra-fejlesztésekből is annyi valósulhat meg, amennyit az intézményrendszer továbbfejlődése lehetővé fog tenni: annál több sem pénz, sem jóakarát, sem műszaki fejlesztés segítségével nem képzelhető el.

A továbbiakban a szolgáltató-infrastrukturális szféra kívánatos közös fejlesztési elveit keressük. Ehhez azonban szükség van bizonyos szegmentációra.

Egyrészt célszerű kiemelni azt, hogy az infrastruktúra közös fejlesztése, illetve működése milyen koordináció révén épül be a gazdálkodásba. Eszerint megkülönböztetjük a vállalkozások, a piac hatásainak kitett – illetve a közösségi, – (állami, tanácsi) rendelkezésű folyamatokat.

Másrészt, elválasztjuk egymástól azt a két szférát, amely területi hatókörben eltérő hatású. Eszerint megkülönböztetjük a nagytérségi, illetve a helyi kihatású infrastruktúrát.

5. Piacosított infrastruktúra-fejlesztés – közösségi (állami, tanácsi) infrastruktúra-fejlesztés

Azok a reformtörekvések, amelyek a gazdasági szférán belül és itt is legrégebben, már több mint 20 éve a termelővállalatok gazdasági közegének megváltoztatása érdekében kibontakoztak, egyértelműen a tervutasításoktól a piaci kapcsolatok felé irányulnak.

Ami ezen belül az infrastruktúrára vonatkozó mechanizmusban az előrelépés keresését illeti, viszonylag általánossá vált közgazdászok részéről a próbálkozás az infrastruktúrát övező folyamatoknak a termelési folyamatokkal analógiát kereső, vállalkozásként, piacként történő felvázolására: gyakran ezt természetesnek véve, és az árupiac működésének leírását követően csak mintegy odavetve; ilyen alapon kell működnie az infrastruktúra-fejlesztési döntéseknek is. Még ma is meg kell védenie magát a reformellenesség vádjától annak, aki ezt a sommás elintézést tartalmában nem tartja kielégítőnek. Ezért magam is szükségesnek tartom leszögezni: fontos szemléleti váltást jelent, és egyetértek azzal, hogy a kiindulási alap legyen az infrastruktúra igénybevételeinek megfizettetése: nevezetesen nem ezt, hanem azt kelljen indokolni, ha valahol ettől eltérnek.

Az infrastruktúrát illetően két oldalról éri támadás a piacon történő megfizettetést. Az első szempont az „alulról” a lakossági érdekeket védő szociálpolitika felől közelítő intés: sok területen, elsősorban elmaradott térségeken és kis településeken a költségvetés nem vonulhat ki a hálózati feltételek részben éppen egyenlőtlenesség-csökkentő javításából, egyes tarifák támogatásából; de hasonlóképpen általában az alapfokú oktatás és egészségügy igénybevétele ingyenességének feladása sem deklarálnak. Bizonyos alapvető szolgáltatások elérhetőségét társadalmi feladat mindenki számára biztosítani, függetlenül az illető teherviselő képességétől. Néha azonban e szociálpolitikai érv olyan látszatot kelt, mintha vele általában támadható lenne az infrastruktúra és a szolgáltatások piacossíthatóságának az elve: holott ez az „alsó” korlát épp a piac egyes szélsőséges következményeinek tompítását hivatott ellátni, nincs értelme a piac helyetti szabályozásként értelmezni: el kell viszont fogadni, mint a társadalom önvédelmi beavatkozását egyes következmények elhárítása érdekében.

Az infrastruktúra vállalkozásszerű felfogását másrésztől „felülről” fogadja kétkedés: itt azok a nagylétesítmények sorolhatók fel, amelyekkel kapcsolatban nem fogadható el a hagyományos értelemben vett helyi, piaci alapon való döntés (autópályák, vasúti fővonalak, távközlési műhold, vízlépcső és egyetem létesítése stb.).

A „nem fogadható el” kitétel itt két megokolást is takar. Egyrészt, mint korábban arra rámutattunk, e létesítmények kialakítása az állam kezében a maga befolyásának politikai, hatalmi, stratégiai eszköze. Erről az eszközről a piaci gazdaságot vezérlő államapparátusok sem szívesen mondanak le, felesleges is lenne olyan feltételt támasztani a szocialista állammal szemben, hogy tovább haladjon a piacossításban a fejlett piacgazdaságoknál. A fő kérdés, hogy milyen cél érdekében használja fel az állam ezt a kezében levő eszközt, és milyen ennek a társadalmi–szakmai kontrollja. Olyan apparátust kell feltételezni, amely megszabadulva a napi, rövid távú beavatkozások állandó kényszerétől, képes a társadalom bizalmát élvező módon távlatokban gondolkodni, és ennek megfelelő döntéseket hozni. A kezében levő eszköz, a nagyléptékű infrastruktúra (néha ezt szuperstruktúrának is nevezik) fejlesztésére vonatkozó döntések ugyanis éppen ekkor kerülnek a helyükre: nem a szorító rövid távú termelési problémák közvetlen megoldásához jelentenek pótlólagos finanszírozást, hanem a hosszú távú prosperáláshoz biztosítanak kereteket és feltételeket, ezáltal orientációt. Ma nálunk az előbbi történik: a termelés rövid távú érdeke orientálja és alakítja a maga képére a hosszú távú infrastrukturális feltételeket: amelyek így rögzítik és elmerevítik a struktúrát és akadályozzák a struktúraváltás létrejöttét. És ez a második része a megokolásnak: nemcsak el lehet fogadni, hanem támogatni is kell, hogy a szuperstruktúrák fejlesztése előrelátó (és ellenőrzött) tervezés menetében alakuljon ki: önmagában a piaci automatizmusok ugyanis elsősorban egy meglévő struktúra hatékony kitöltését szavatolják, ezzel szemben a struktúrák megváltoztatása bizonyos külső beavatkozást igényel. Ennek a nem közvetlen, és a távlatokra figyelemmel levő beavatkozás-

nak az egyik eszköze kell legyen az állam kezében levő központi infrastruktúra fejlesztése.

Ezzel a „felső” korláttal kapcsolatban is rá kell azonban mutatni arra, hogy helytelen, ha a fenti érvelés leple alatt *általában* támadjuk az infrastruktúra piacosíthatóságának elvét: ez a korlát a prosperáló piac távlatainak biztosítását kell, hogy szolgálja, és nincs értelmese a piac helyetti szabályozásként értelmezni, el kell viszont fogadni, mint a társadalom előrelátó beavatkozását a jövőbeli válsághelyzetek elhárítása, struktúrák módosítása, fejlesztése érdekében.

A „piacosítható” infrastruktúra a koordináció szempontjából azt jelenti, hogy ezekben az esetekben a közvetlen döntési folyamatok a *vállalkozások* rendszerén *belül* játszódnak le, és e játéktérbe külső beavatkozás csak az általános piacfelügyeleti lehetőségek között képzelhető el, tehát közvetett módon. Ezzel szemben mind a vállalkezési szférából alul kiszoruló szociálpolitikai, mind pedig a felül kiszoruló állami koordináció közvetlen beavatkozási döntésekkel jár (a vállalkezési rendszerhez képest *külső* szempontok alapján). Ezekben az esetekben ugyanis a döntési rendszer tere nem a *vállalkozás*, hanem a gazdálkodás másik formája, a *háztartás*. A közösség ezekben az esetekben nem a tevékenység profitszemponjtja, hanem annak *hasznossága* alapján mérlegel, tehát a piaci szempontokhoz képest *externális* hatásokat is tekintetbe véve. Az externalitás azonban csupán a gazdálkodás piaci alrendszeréhez képest *külső*; a feladat éppen az, hogy olyan koordinációs rendszerek jöjjenek létre, amelyek az „externális” hatásokat is képesek belsőként, tehát rendszervisszacsatolás formájában kezelni.

Az állami döntések esetében tehát a valódi feladat a demokratikusan kontrollált, a társadalom bizalmát élvező stratégia döntéshozó fórum kialakítása. Jelenleg, ennek hiányában a társadalom bizalmának hiánya egyedi döntések megkérdőjelezésében fejeződik ki: esetenkénti nyilvánosság követelése és a döntési kompetencia megkérdőjelezése országos szinten a Nemzeti Színház, a Bős–Nagymarosi Vízlépcső, a Lágymányosi híd vagy ehhez hasonló horderejű kérdésekben, illetve hasonló bizalomhiány, például a környezetvédelmet illető lokális döntésekben (hulladéktemető, szemétegetőmű, szemétiimport stb.). Hasonlóképpen közösségi bizalmi összetevői vannak a szociálpolitikai típusú piac alá szorulás esetének is: ma e támogatások jelentős központi része a nagyvállalatok életbentartására irányul, nem egyénien, hanem szervezeti formában próbál segíteni; míg helyileg hasonló célból munkavállalókat és nem állampolgárokat támogat. Ezekben az esetekben a vállalkezés értékmérő fogalmat, a nyereségességet próbálja a külső támogatás növelni: holott a nyereségesség épp a vállalkezési rendszeren belüli megfelelés mérőszáma, mutatója. A közösségi, háztartási szemléletben a profit nem érték, csak eszköz a közösség számára deklarálódó értékek megteremtéséhez.

6. Helyi infrastruktúra-hálózatok – nagytérségi infrastruktúra-hálózatok

A piacosítás kérdése kapcsán már használtuk a „szuperstruktúra” kifejezést. Most ebben az irányban haladunk tovább és áttekintjük az infrastruktúra említett másik szegmentációját: a nagytérségi, illetve a helyi típusú infrastruktúrát. Észre kell venni, hogy az infrastruktúra létesítményei között a társadalom és a gazdaság szempontjából eltérően viselkedő hálózatokat és berendezéseket veszünk egy kalap alá. Az infrastuktúra-hálózatok egy része az úgynevezett kiszolgálópontokon (állomások, csomópontok, beszélőhelyek, víz- és energiacsapok, üzletek, iskolák, rendelők stb.) közvetlen kapcsolatban van a szol-

gáltatás igénybevevőivel. Az ezeket a kiszolgálópontokat hordozó hálózatokat (utak, kisműködésű, illetve alacsonynyomású vezetékek, kiskereskedelmi ellátásszervezés stb.) összefoglalóan helyi hálózatoknak nevezhetjük.

Ugyanakkor ezen hálózatok működéséhez általában szükség van üzemi jellegű (tehát normális feltételek között a szolgáltatás igénybevevőjével közvetlen kapcsolatot nem tartó) betápláló létesítményekre.

Ezek az infrastruktúrák – amelyeket nagytérségi infrastruktúrának vagy „szuperstruktúrának” nevezhetünk – valójában a helyi infrastruktúra-hálózatok infrastruktúráját képezik. Tisztán elkülönül ez a rendszer a nagyfeszültségű, illetve nagynyomású energia-vezetékek, illetve vízellátás esetében, továbbá a nagykereskedelmi hálózatban: de megtalálható a többi ágazatban is: oktatásban ilyen belső infrastruktúra az óvónő-tanító- és tanárképzés is, de általában ilyen valamennyi fenntartó–továbbképző- és ellátó hálózat, ami tehát a szolgáltatókat szolgálja ki.

Közlekedésben, oktatásban és egészségügyben a nagylétesítmények (autópályák, egyetemek, központi kórházak) közvetlenül kiszolgálják ugyan az ügyfelet: de valójában az ide való eljutás is már áttételes, közvetett, hiszen előfeltétele van: a helyi úton, az alsó fokú oktatáson, a körzeti rendelésen keresztül történik. [A Gelkánál és az egészségügyben egyaránt a „helyi fióknál” kell jelentkezni: a különbség, hogy bonyolultabb probléma esetén a Gelka (jó esetben) a készüléket, a javítandó darabot szállítja tovább, ami üzemi ügy, az ügyfélnek nem is kell tudnia róla; míg az egészségügy magát az ügyfelet (de szintén a „javítandó darabot”) küldi feljebb.] Ez az általában specializálódottabb, térbelileg ritkább, a helyi szolgáltatás háttérét jelentő nagytérségi infrastruktúra (szuperstruktúra) végül is az infrastruktúra valamennyi ágazatában megtalálható.

Vajon tükröződik-e ez az eltérő funkció az eltérő tevékenységet végző intézmények–vállalatok külső feltételeiben? Van amikor igen, azonban úgy látjuk, hogy igen sokszor nem.

7. Infrastruktúra-fejlesztés – infrastruktúra üzemeltetés

Ma nálunk az infrastruktúrához sorolható intézmények egy jelentős része (megyei vállalatok, megyei szintű utügyi igazgatás, több megyét átfogó áramszolgáltató, gázszolgáltató, közmű-vállalatok stb.) egyoldalúan az üzemeltetés szempontjait követve: teljes technológiai vertikumokat átfogó módon és területi monopóliumként működik. Azt mondhatnánk, ahhoz, hogy kiszolgáló és üzemi háttérszolgáltatások keverednek egy vállalaton belül, az ügyfélnek nincs köze. De problémává válik ez a keveredés is, és különösen a monopóliumhelyzet, ha az ebből adódó érdekeltségi viszonyok visszahatnak az ügyfélre: netán éppen az ő kárára.

Egy-egy ilyen technológiai vertikum gazdasági rentabilitás szempontjából nem homogén: hatékonysági szempontok keverednek szociális szempontokkal, és a vállalaton hol a hatékonyságot, hol az ellátási felelősséget kéri számon. A Volán utasszállításának például a távolsági járatai nyereségesek, a kis körzeteket ellátó vonalak nem: ezeket a vállalat feladata saját hatékonysági érdekei ellenében dotálni és fenntartani. Logikusnak tűnne e nagyvállalatoktól leválasztva, helyi tanácsai kezelésben működtetni azt a részt, ami körülbelül megfelel az imént helyi infrastruktúráként definiált hálózatnak (városkörnyéken, illetve városkörzeten belüli járatok); kiderülne, hogy e járatok vajon csak az uniformizáló nagyvállalat keretei között nem rentábilisak (pl. az egységes, nagy autóbuszok, a nagy központi rezsik stb. miatt) vagy továbbra is dotálandók. De az utóbbi esetben is, a tanács

jutna a dotáció összege feletti rendelkezéshez, és ezzel e rendelkezési jog közelebb jutna a dotációt igénybevevők köréhez — tudniillik a helyi lakossághoz; sőt: a lakosságnak (a tanácsnak) választási lehetősége is van: például sűrítetheti a járatot: vagy helyette inkább egy új bolt (vagy új munkahelyek) létesítését támogatja és ezzel az utazási igényeket csökkenti.

Azt láttuk e példán, hogy nagytérségi üzemeltetését e vállalat ma is képes piaci alapon fenntartani: míg a helyi hálózatban az üzemeltetés — ma mindenesetre — szociálpolitikai támogatásra szorul. Ha viszont az infrastruktúrák *fejlesztését* nézzük meg, akkor inkább fordított jelenségnek lehetünk tanúi. Elsősorban a *helyi* infrastruktúra létesítésére, fejlesztésére mondható el, hogy ha piaci alapon a rentabilitás kimutatható, akkor nincs akadálya a beruházás megvalósításának (összekötő utak kiépítése közös tsz.-hez tartozó települések között, gáztársulások, telefonkötvények, közműhozzájárulás, stb.). Itt is elmondható, hogy a költséget állók és a beruházás hasznát élvezők köre lényegében azonos. Minél nagyobb térséget érint azonban a beruházás, annál nehezebb hasonló konstrukciót piaci alapon létrehozni. Néhány községet érintő vízmű, közös hulladékgyűjtés vagy ellátóbuszjárat léptékét meghaladva, országos hálózati elemekre már nem található meg az érdekeltek széles köre. De ugyanezen a ponton egyben átléptünk a helyi infrastruktúra-hálózatokról a *nagytérségi* infrastruktúra-hálózatokhoz, amelyekről egyébként is azt feltételeztük, hogy nem piaci alapon, hanem annál hosszabb időhorizontra történő előrelátás alapján célszerű a fejlesztésükről gondoskodni, hogy az ne a rövid távú igényeknek megfelelő struktúrát merevítse, hanem új struktúrákat hozzon létre. Itt tehát egybeesett egy lehetőség, illetve egy elméleti szempont, és mindkettő arra mutat, hogy a nagytérségi infrastruktúra fejlesztésében ne a piac szerepe legyen uralkodó. (Természetesen a pénzforrások bevonásában, az építtetésben stb. már itt is tág tere van a tőkepiac igénybevételének.)

Az elmondottak *lényegét* egy *táblázatban* foglaljuk össze.

A területi hatókör elemzésekor tekintetbe vett nagytérségi és helyi megkülönböztetések párhuzamosan egy funkcionális (üzemi—kiszolgáló) kettőséget is leírtunk. Most csak felhívjuk a figyelmet arra, hogy további elemzést igényelne e két rendszer részletesebb elkülönítése [hiszen vannak helyi, de üzemi típusú rendszerek is, például egy helyi hálózat helyi karbantartó részlege (útmesterség, Gamesz stb.)]

Jelenleg egyrészt a koordináció szempontjából alkalmazott elkülönítést, tehát a vállalkozás típusú (piaci koordináció), illetve a háztartás típusú (állami, tanácsi, tehát közösségi koordináció) gazdálkodási formákat különböztetjük meg, másrészt a területi hatókör szempontjából a nagytérségi, illetve a helyi rendszereket: míg harmadrészt a struktúraalakítás szempontjából megkülönböztetjük az infrastruktúra fejlesztésére, illetve a meglévő rendszerek működtetésére vonatkozó tevékenységet. A táblázat az ezen szegmentációk szerint tapasztalt összefüggéseket teszi szemléletessé.

Tehát, amíg a nagytérségi infrastruktúra esetében az üzemeltetést piacosíthatónak, a fejlesztést pedig költségvetési feladatnak találtuk, addig a helyi infrastruktúra esetében a fejlesztést véljük piacosíthatónak, és az üzemeltetést ítéljük a dotációk szükségessége miatt — legalább részben — közösségi (tanácsi) feladatnak.

Leszögezhetjük továbbá, hogy az infrastruktúra piacosíthatóságának „felső korlátján” elsősorban a nagytérségi szuperstruktúrák fejlesztési kérdései esnek túl, ezek képeznek tehát célszerűen állami tervezési feladatot: míg a piacosíthatóság „alsó”, szociálpolitikai korlátját különösen helyi és üzemeltetéssel összefüggő kérdések között kell keresni, tehát a dotációk elsősorban itt, a helyi tanácsok szintjén jelentkehetnek.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy míg az infrastruktúra térségi szegmentálásának kialakítását az infrastruktúra legkülönbözőbb ágazatainak végiggondolása alapozta meg,

Területi hatókör	Gazdálkodás koordinálása	Háztartás (közösségi, állami, tanácsi)	Vállalkozás (piaci)
nagyteréségi		fejlesztés	üzemeltetés
helyi		üzemeltetés	fejlesztés

addig a piacosíthatóság kritériumai viszonylag kisszámú (de részletesebb ismeretet igénylő) eset általánosításából származnak. Így a piacosíthatóság *határaitra* vonatkozó fenti megállapítások hipotézisnek tekinthetők, amit a különböző ágazatokra vonatkozó konkrét ismeretek alapján kontrollálni kell. A vállalalkozási szférából kimaradó kérdésekről a határok pontosítása előtt is leszögezhető azonban, hogy ezek azok a feladatkörök, tevékenységek, ahol a közösség demokratikus ellenőrzésére épülő döntési rendszer kialakítása nélkül nem képzelhető el az infrastruktúrának a közösség által elfogadott irányítása. Az ide sorolható feladatkörökről tehát nem elegendő azt mondani, hogy az állam kezében maradnak: helyesebb úgy fogalmazni, hogy a vállalalkozási szférából kimaradnak és koordinálásukról a civil társadalom feladata, hogy megfelelő szinten háztartási szemléletben gondoskodjon. A továbbiakban a jelenlegi döntési szisztéma két kiragadott pontját vesszük nagytér alá: az ágazatcentrikus irányítás fennmaradásának problémáját, illetve a műszaki fejlődés kérdéséhez való viszonyt.

8. Ágazati elkülönültség vagy 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 egységekben belül szerkezeti feszültségeket és pazarlást. Ugyanis egy adott ágazat által kínált helyi infrastrukturális beruházást akkor is érdemes elfogadni, ha nem a legégetőbb kérdést oldja meg: mert arra nincs mód, hogy a beruházási összeget más, fontosabb (de más ágazatba tartozó) beruházásra cserélje el a település. Ugyanakkor azt is tapasztaltuk, hogy az ágazati vertikumban egybeépült szolgáltatószervezet nem érzékeny a helyi igényekre, különösen, ha egy vállalatként funkcionáló vertikum számára a helyi érdekek nem fizetőképes keresletként, hanem a vállalatától idegen értékszempontok hangoztatásaként jelennek meg.

Másfelől azt láttuk, hogy az infrastruktúra legkülönbözőbb ágazataira igaz, hogy funkciójában is jellegzetesen elválik a helyi, kiszolgáló tevékenység az ágazat által jobban belátható szuperstruktúráktól. Ugyanakkor a helyi infrastruktúra telepítés érdekeltiségi kérdései kétségkívül jobban kötődnek a kiszolgált (termelési, települési) tevékenységhez, mint saját ágazatának szuperstruktúráihoz.

A településeken összegeződő infrastruktúrák egymásra hasonlító érdekeltisége nem egyszerűen formai kérdés, szorosan kapcsolódik a már tárgyalt háztartási szemlélethez. A település (tanácsa) az ottlakók teljes életfolyamatát képviseli, tehát nem csupán vállalalkozói mivoltukat, de fogyasztói vagy egyéb, nem tőke-fogalmakkal kifejezhető értékpreferenciákat is. A tanács és a lakók között ez az érték-kifejeződés szóban világozzá tehető: és a tele-

pülés tanácsa ennek megfelelően a legkülönbözőbb érdekeket preferálhatja (például a csöndet vagy a gyermekek nyugodt játszóhelyének kiépítését), miközben ugyanezek az értékek uniformizált központi mutatókban vagy ágazati hatékonysági mutatókkal meg sem jeleníthetők, de nem is szükséges, hogy minden település (vagy minden hasonló település) ugyanezeket az értékeket tartsa fontosnak.

A helyi közösség kompetenciájába adott döntésnek feltétele, hogy a tanácsok rendelkezzenek a döntés végrehajtásához szükséges eszközökkel, és hogy ezekkel a helyi közösség felé kelljen elszámolni, így utóbbiak érdekei és értékszempontjai érvényesülhessenek.

Ezek között az értékszempontok között csak egy a gazdasági hatékonyság, ami a településen levő termelő vállalatnak viszont központi kategóriája. Nyilvánvaló, hogy a maga részéről a vállalat akkor tud közös fejlesztést finanszírozni a településsel, ha megtalálják a közös érdekeltiséget: ellenkező esetben a termelőnek külön ki kell építenie a maga számára fontos infrastruktúrát, és a lakosságnak pedig azt, ami az ő értékei szempontjából a legfontosabb. Ez azonban nem pazarlás, mert mindenki a saját pénzét költi, és saját magának joga van eldönteni, hogy mit tekint fontosnak.

Külön kérdés – és csak áttételesen tartozik ide –, hogy egy község milyen eszközrendszer segítségével képes – most már az előbb meghatározott céljai érdekében – hatékonyan gazdálkodni.⁸ Mivel nem arról van szó, hogy vállalkozásszerűen a tőkéjét gyarapítsa (a nyereséget maximálja, ami egy vállalat esetében magától értetődő cél), hanem a község számára az elhatározott céloknak a minimális ráfordításokkal való elérését tűzi ki, tehát háztartás-típusú gazdálkodást folytat, elképzelhetetlen, hogy a településfejlesztés eszközei elkülönült és nyereségorientált ágazati vállalatok kezében maradnak.

Ami az infrastruktúra nagytérségi *hálózatát* illeti, itt kevésbé rendelkezünk kész elvekkel arra vonatkozóan, hogy vajon indokolt-e összevonni az ágazatokat.

Nyilvánvalóan az ágazati elkülönülés mellett szólnak a műszaki érvek: e nagylétesítmények fizikai megtervezésére, karbantartására, építésére és működtetésére továbbra is speciális szervezetekre van szükség.

A jelenlegi gyakorlat ismeretében viszont az ágazati elkülönülés ellen szólnak gazdasági érvek. Ma ugyanis az ágazatok a műszaki szempontokat – az ezek áttekintésében való monopólhelyzetüket – a redisztribúcióban az ágazatok közötti, pénzért folyó harcban fegyverként használják fel. Valójában ezt a lehetőséget kell megszüntetni, korlátozni: ehhez az ágazatok megszüntetése önmagában nem visz közelebb; a kérdés az, hogy milyen megbízható alapokra lehet helyezni a – most már a nagytérségi szuperstruktúrák fejlesztési költségeire redukált – állami pénzek elosztását.

Feltehető, hogy nem ágazati, hanem csak nagyvállalati képviselőként megjelenő műszaki vállalatokkal szemben nagyobb esély van – import verseny, nemzetközi ajánlatok bekérése stb. – segítségével a monopólhelyzet kihasználásának a megakadályozására. A kérdéskör azonban nyilvánvalóan az itt tárgyaltnál mélyebb elemzést kíván, és az egyes ágazatok specifikumainak gondos tanulmányozását.

8. Műszaki haladás és infrastruktúra-fejlesztés

Talán megkockáztatható az az állítás, hogy az infrastruktúra-fejlesztés mechanizmusainak az előbbieken körvonalazott elvekhez igazodása (a helyi önállóság, a kooperatív kapcsolatok, az adaptivitás elősegítése, a piaci prosperitás kibontakozásának szem előtt tartása) a mindezen kívánalmak számára kapcsolati pályákat biztosító rendszereivel sokkal jelentősebb ösztönzést tud adni a műszaki fejlesztés és ennek gyakorlatban való alkalmazása

számára, továbbá általában egyének, vállalatok vagy akár az ágazatok közötti kölcsönhatáshoz, mint amennyit a műszaki fejlesztés hatni tud az infrastruktúra fejlesztésre. Természetesen – mint a termelésben is igaz ez – az infrastruktúra fejlesztésében is fontos szerepe van a korszerű műszaki fejlődés eredményei ismeretének és a hagyományos, illetve az új termékek skálájából történő helyes választásnak. Az eddigiekben érintett, szuperstruktúrákat kialakító, fenntartó vállalatoknak, de a helyi infrastruktúra gazdájaként a tanácsi apparátus keretében működő vállalatoknak is olyan érdekeltségi rendszerben kell dolgozniuk, amely – sok más mellett – ennek a racionális szempontnak sem mond ellent.

Azonban, ahogy eddig is igazolni próbáltuk, az infrastruktúra fejlesztésének fő ellentmondásait, így általános lemaradását, a kívánatos gazdaságfejlődés irányától eltérő struktúráinak kiépülését és megmerevedését, a helyi, kooperatív kapcsolatok mellőzését, stb. nem műszaki problémák okozzák. Igaz ugyan, hogy az egyes ágazatok érvelésükben – és ez is részét képezi a beruházási forrásokért folytatott harcnak – tekintélyes szerepet szánnak annak az érveknek, hogy egy korszerű, fejlett országbeli infrastruktúra technológiai szintje mennyivel magasabb, és hogy csak ezen a szinten szabad ma beruházni. Anélkül, hogy tagadnánk, hogy ennek az érvelésnek lehet igazságtartalma, mégis alá kell húzni, hogy a mindenkori csúcstechnológia hajszolása is az ágazati gigantomania része – miközben a falvakban olyan alapvető feltételek, mint az egészséges ivóvíz vagy az elemi szükségleteket jelentő telefonkapcsolat hiányoznak, amely kérdések megoldására már 50 évvel ezelőtt is volt technológia – hazánkban is.

A műszaki fejlődésből adódó újdonságok nagyon fontosak, ha elősegítik, hogy olcsóbban és gyorsabban hozzuk be az infrastruktúra kiterjedésében, struktúrájában mutatkozó lemaradásunkat. Ha azonban erre nem használhatók, akkor a lemaradást a rendelkezésre álló műszaki eszközökkel kell *behozni*, és majd utána lehet a hálózatot felújítani *korszerűre: mert ez még mindig kisebb pazarlás*, mint leblokkolni a társadalom és a gazdaság fejlődését.

Ezzel szemben ma a legújabb technológiák ígéretével újra megújulnak a sugaras irányú szuperstruktúrák, miközben alapszinten a fejlődés helyi forrásait is elvonják.

A „műszaki fejlődés” vagy a „korszerűbb technológia” – hasonlóan a „több pénzhez” – önmagában semmit nem old meg, ehhez képest azonban igen előkelő helyet foglal el az ágazati igények és magyarázatok között, részét képezi a műszaki (tudás)-monopólium ágazati kamatoztatásának.

9. Infrastruktúra és struktúrális adaptivitás

E tanulmány nagy részében eddig azt igyekeztünk bemutatni, hogy az állam kezében levő nagytársági infrastruktúra-fejlesztés hasznos eszköz ahhoz, hogy a kormányzat a piaci önszabályozás keretei között működő gazdaság hosszabb távú feltételeit biztosítsa. Az infrastruktúra azonban nem önmagában, léténél fogva biztosíték erre a fejlesztésre. Kétségtelen, hogy a 30-as évektől a válságban levő piacgazdaságok kereslethiányból adódó (túltermelési) egyensúlyhiányán a Keynes-i gazdaságpolitikában az állami megrendelésű infrastruktúra önmagában, mint munkaalkalom-teremtő és ezen keresztül keresletet generáló eszköz is segített, része lett az anticiklikus állami gazdaságpolitikának. Szó sincs azonban arról, hogy a 80-as évek Magyarországon ez a tényező – tehát az állami munkaalkalom-teremtés – segítene; nyilvánvaló, hogy a hiánygazdaság körülményei között a kereslet gerjesztése sem nem anticiklikus, sem nem fejlesztő hatású. Itt és ma a kiépítendő infra-

struktúra tartalmának kell olyannak lennie, ami orientációt biztosít a fejlődés számára. Amint azt a korábban már érintettük, a termelést követő infrastruktúra — mivel egy meglévő infrastruktúrára települt termelés felélt infrastruktúrájának megújítási igényei vezérik, mindig a meglévő struktúrát állítja vissza, magasabb szinten, és hosszabb távra. (Példaként idézhető a hazai autópályahálózat épülése, 60-as évek közepe óta: a kapacitásában kimerülő főutak mellé épülve hosszú távra konzerválja egyben azok Budapest-központú sugárhálózatát is). Ezzel szemben éppen az időben a termelés igényei elé lépő infrastruktúra képes struktúrális változást létrehozni, lehetővé tenni: ez tehát szükségessé teszi, hogy ilyen, a rövid távú igényektől nem megbéklyózott, megelőző típusú legyen az infrastruktúra-fejlesztés.

Másrészt, az adaptivitás követelménye a helyi fejlődés, önállóság támogatását, a kezdeményezések életképességét lehetővé tevő kiterjedt, és kapcsolatgazdag infrastruktúrát kíván, önálló kezdeményezésre nevelő (de legalábbis azt nem elfojtó) iskolával, a döntések felelősségét vállaló apparátussal, de mindenekelőtt — mint azt többször hangsúlyoztuk — az ilyen fajta fejlődést pártoló és ennek megfelelően struktúrált politikai intézményrendszerrel. Csak e feltétel megvalósulásának függvényében bontakozhat ki az infrastruktúra gazdasági—társadalmi fejlődést és adaptivitást előmozdító hatása.

10. Összefoglalás

Az utóbbi évek infrastruktúrára vonatkozó írásaiban az az állítás — majd a bizonyítása — régóta teret kapott, hogy a hazai infrastruktúra fejlesztése nemzetközi összehasonlításban, az általános gazdasági fejlettséghez — azaz a termelési szektorhoz képest is — lemaradt. Az írások újabb hulláma állítja és példákkal beláttatja, hogy ez a lemaradás törvényszerűen következik az intézményi—politikai rendszer felépítéséből, annak lenyomataként jött létre, mint ahogy ezt tükrözi a területi egyenlőtlenségi rendszer is, amit fenntart a sugaras infrastruktúra hálózat.

A lemaradást bemutató írásokat az infrastruktúra ágazatai is felkarolják, mert hasznos segítség annak alátámasztására, hogy az ágazatnak, feladatai megoldásához több pénzt kellene kapnia. Kevésbé szívesen idézik azokat az írásokat, amelyek e lemaradást visszavezetik az intézményi szerkezet felépítésére, és világossá teszik, hogy változtatásra csak ennek megváltozásával együtt van esély. A „nyugati” és „keleti” infrastruktúra-politika ugyanis hasonló abban, hogy mindkettő sikeresen leképezi a megfogalmazódó hatalmi érdeket: amaz a piaci prosperitás biztosítását kiterjedt kapcsolati hálózat segítségével, emez pedig a mindenre kiterjedő központi ellenőrzést biztosító sugárrendszert. Az állami fejlesztésű infrastruktúra tehát itt is működik: de csak olyan hatást tud kiváltani, amelyet beletáplál a működtetője; piaci prosperitás serkentőjévé akkor válhat, ha az ennek megfelelő reform politikai—intézményi szférában is végbemegey.

Ebben az esetben az állam a nagytárségi infrastruktúra fejlesztése segítségével képes távlatra tekintő feltételek meghatározójaként orientálni a piaczgazdaság prosperitását. A nagytárségi *infrastruktúra működtetése és a helyi infrastruktúra fejlesztése* 1-épezi az infrastruktúra piacosodó, vállalkozói részét: míg a helyi infrastruktúra működtetése esetenként dotációt igényel, amelynek letéteményese a helyi tanács kell, hogy legyen. A háztartási szemléletű helyi közösségek kezében a helyi infrastruktúra rendszerei területi integrációban kikerülnek a csak formális egységességük vizsgálatára képes (de még ez irányú fejlesztésekben sem igazán érdekelt) ágazatok irányítási és főleg pénzelosztási köréből.

A nagytérségi infrastruktúra esetében kulcskérdés, hogy se a működtetés piacán ne alakulhasson ki monopólium, se a fejlesztési allokáció ne vezethessen a műszaki tudás monopóliumhelyzetével visszaélni képes hatalmi bázisok versengésének kialakulásához. Ezt csak a nyilvános és a demokratikus társadalmi ellenőrzés biztosíthatja, felügyelheti.

Az, hogy a strukturálisan változó és adaptív társadalom milyen infrastruktúrát kíván meg (termelést megelőző típusú, kapcsolatgazdag, stb.) könnyen leírható. Létrehozására azonban csak egy, a maga jövőjét is ilyen berendezéssel összhangban látó és ezért a létrehozásában érdekelt politikai intézményrendszer képes.

Jegyzetek

- ¹ Csernok Attila–Ehrlich Éva–Szilágyi György: Infrastruktúra, korok, országok, Kossuth Kiadó, 1975.
- ² Major Iván: Ez nagyon látványos bizonyítási eszköz, de önmagában sajnos hamis, mert az általában hosszabb élettartamú infrastrukturális állóeszközök évente megújítandó hányada is kisebb (leírása hosszabb idejű): így csak az ezt figyelembevevő és az értékeket ennek megfelelően korrigáló összehasonlításnak van hitele. Tegyük hozzá, hogy ilyen összevetés is készült már az Országos Tervhivatalban és ugyancsak az infrastruktúra lemaradását igazolta.
- ³ Lackó Mária: A hátrány megőrzése. Közgazdasági Szemle, 1984. 3. sz.
- ⁴ Major Iván mutatott rá Szállítási feszültségek és a közlekedés fejlettségi szintje című tanulmányában (Statisztikai Szemle, 1982. 8–9. sz.), hogy külön az igényeket és külön az infrastruktúra-kapacitásokat vetve össze a nemzetközi példákkal, megállapítható, hogy a hazai gazdaság általános fejlettségéhez képest az *igények* meghaladják az átlagosan indokolható, így az igényekhez képest kimutatható infrastrukturális kapacitáshiány egy részét valójában a hibás gazdasági kapcsolatrendszer által kiváltott túlkereslet okozza: – de, tegyük hozzá, korántsem a teljes hiányt!
- ⁵ Major Iván: Közlekedés és gazdaság. Magvető, 1984.
- ⁶ Fleischer Tamás: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 1986. 2. sz.
- ⁷ Mandel Miklós–Papné Gáspár Lujza–Sághi Gábor: Infrastruktúra-politika. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987.
- ⁸ Juhász Pál: Adalékok a gazdasági reform intézményi megalapozásához (lásd e kötetben)

(Megjelent a Közgazdasági Szemle 1988. 6. számában)

Szerkesztette: Szalai Júlia
Lányi András, Miszlivetz Ferenc
Radnóti Sándor, Vajda Ágnes

Felelős kiadó: Cseh - Szombathy László

ISSN 0236 - 9834
Engedélyszám: 56501

Készült a TURBO GM közreműködésével
a Váci ÁFÉSZ Nyomdájában 835 / 88.

ARAT A MAGYAR

A SZOCIÁLPOLITIKAI ÉRTESEÍTŐ
ÉS A FEJLŐDÉS - TANULMÁNYOK SOROZAT KÜLÖNSZÁMA

KIADJA AZ MTA SZOCIOLÓGIAI KUTATÓ INTÉZETE
BUDAPEST 1988.

ARATA MAGYAR

