

Vélemény az Új Széchenyi Terv vitairatáról

„Azt tartják, a pénz teszi az angolt. Nos, vedd el a pénzt az angoltól, hagyd meg az eszét. Add oda a pénzt a magyarnak, de hagyd meg oly butának – és mind marad a régiben. Bizony a pénz mintegy a látható instrumentuma a fejlődésnek (...) mélyebben és láthatatlanul az ész működik.”

Gróf Széchenyi István

A vélemény összefoglalása

A vitairat helyesen fogalmazza meg a fő célkitűzést: „Az Új Széchenyi Terv középpontjában egyetlen nagy cél áll: a foglalkoztatás bővítése.” Ezt a célt javasoljuk kiegészíteni: „**Az új munkahelyek egyúttal jó munkahelyek legyenek mind az ott dolgozók, mind a társadalom részére.**” Olyan munkahelyekre van ugyanis szükség, ahol az emberek értelmét látják a tisztességes munkavégzésnek, valamint erős a visszacsatolás a teljesítmények és az erkölcsi-anyagi elismerés között. Továbbá a munkahelyeknek fenntarthatóaknak kell lenniük gazdasági, környezeti és szociális szempontból egyaránt.

Annak érdekében, hogy ezek a célkitűzések megvalósuljanak, a Levegő Munkacsoport álláspontja szerint a fejlesztési forrásokat döntő mértékben a következő területekre kell felhasználni:

- (1) az **oktatásra**, beleértve annak minden szintjét a bölcsődétől és óvodától kezdve a szakképzésen keresztül a felsőoktatásig és a felnőttképzésig;
- (2) az **egészségügyre**, súlyt helyezve az utóbbi években megfakult hazai adottságokra (pl. a korábban kiváló felső- és középszintű személyi feltételekre), a megelőzésre;
- (3) az **energiahatékonyság** javítására – elsősorban az épületek terén, a közlekedésben (beleértve a hazai tömegközlekedési, illetve vasúti járműipar fejlesztését a hazai jelentős műszaki hagyományok folytatásaként), valamint a vidékfejlesztésben;
- (4) a **K+F, az innováció** előmozdítására, különösen az előző pontokhoz kapcsolódóan.

Részletes vélemény az egyes fejezetekről

AZ ÚJ SZÉCHENYI TERV

A vitairat helyesen fogalmazza meg a fő célkitűzést: „Az Új Széchenyi Terv középpontjában egyetlen nagy cél áll: a foglalkoztatás bővítése.” Ezt a célt javasoljuk kiegészíteni: „**Az új munkahelyek egyúttal jó munkahelyek legyenek mind az ott dolgozók, mind a társadalom részére.**” Olyan munkahelyekre van ugyanis szükség, ahol az emberek értelmét látják a tisztességes munkavégzésnek, valamint erős a visszacsatolás a teljesítmények és az erkölcsi-anyagi elismerés között. Továbbá a munkahelyeknek fenntarthatóaknak kell lenniük gazdasági, környezeti és szociális szempontból egyaránt (egyebek mellett ide tartozik a gazdaság kifehéritése is).¹

Egyetértünk a vitairat azon megállapításával, hogy az Új Magyarország Fejlesztési Terv számos tekintetben elhibázott volt. Az UMFT céljait és gyakorlatát a Levegő Munkacsoport – más környezetvédelmi civil szervezetekkel együtt – már több alkalommal bírálta.² Így például azt a gyakorlatot, hogy rengeteg olyan infrastruktúrafejlesztést valósítottak meg, amelyeknél nem fordítottak elég figyelmet arra, hogy a hazai lakosság jövedelemviszonyai, illetve az önkormányzatok várható pénzügyi helyzete mellett mekkora terheket fog jelenteni az üzemeltetésük. Ennek egyik következménye a közüzemi díjak gyors emelkedése, ami egyre több vásárlóerőt szívott el a hazai kkv-k fogyasztói köréből. Ez növelte a munkanélküliséget, visszafogta a kkv-k fejlődését.

Teljes mértékben egyetértünk azzal is, hogy arányosabbá, igazságosabbá kell tenni a közteherviselést. Rögtön hozzátennénk azonban, hogy ezt egyebek mellett az adórendszer olyan átalakításával lehet megvalósítani, hogy az élőmunka (túl)terhelése helyett a környezetileg (és nemegyszer gazdasági szempontból is) káros tevékenységekre rójanak ki nagyobb adókat.

Egyértelműen helyeslendő a vitairat azon megállapítása is, hogy sokkal több adózó munkahely megteremtésére van szükség. Ugyanakkor ennek a tervnek helyes számokon kell alapulnia. A vitairat viszont hibásan írja, hogy két és fél millió adózó polgár van, számuk valójában 3,8 millió fő.³ Ezzel együtt teljesen igaz, hogy ez a szám igen alacsony, és egyetértünk a vitairat azon álláspontjával, hogy „egymillió új és adózó munkahelyre van szükség”.

Egyetértünk azzal a megállapítással is, hogy „dinamikus, fenntartható gazdasági növekedés kell, aminek hozadékból mindenki részesedik – igaz nem egyformán, mint ahogyan a növekedésért viselt kockázat is eltérő a vállalkozó, a munkás vagy az állami alkalmazott esetében”. Véleményünk szerint a legnagyobb a kockázat az államigazgatásban található. Ha ugyanis egy vállalat vezetése, illetve vezetőinek munkatársai hibás terveket készítenek, rosszul döntenek, akkor a vállalat csődbe megy, és a helyét a piacon betölti a jobban működő versenytársa. Ha azonban az államigazgatásban rosszul készítenek elő egy törvényt, akkor az az egész ország helyzetét ronthatja. Szintén óriási a kockázat az oktatásban és az egészségügyben. Országunk ugyanis csak jól képzett, magas munka- és

¹ Az Európai Unió szintén a jó munkahelyek megteremtésének fontosságát hangsúlyozza, így többek között az EU 2020 Stratégia (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:HU:PDF>) is a **minőségi** munkahelyek megteremtését irányozza elő.

² Ld. például: Környezet- és természetvédő társadalmi szervezetek fejlesztéspolitikai munkacsoportja véleménye az Új Magyarország Fejlesztési Tervről, http://levegő.hu/sites/default/files/kiadvany/nft/umft_korny_velemenyo0609.pdf

³ 2008-ban ennyien fizettek személy jövedelemadót, ld.

http://www.apeh.hu/data/cms137949/szja_igazgatosagi_2003_2008.xls



viselkedéskultúrájú, széles látókörű és egészséges emberekkel lehet versenyképes. Ennek megfelelően az államigazgatás döntéshozói, döntés-előkészítői, valamint az emberek tudásáért, képzettségéért és egészségéért felelős dolgozók megbecsülését tartósan biztosítani kell, és nekik kell a legnagyobb mértékben részesedniük „a hozadékból”. (Természetesen közülük csak azoknak, akik minőségi munkát végeznek. Akik erre nem képesek, azoknak más munkahelyet kelljen keresniük.)

Egyetértünk azzal, hogy az elmúlt időszakban a kormány *„sohasem merte felvállalni a vállalkozók érdekeinek képviseletét”*. Különösen vonatkozik ez a tisztességesen működő, magas hozzáadott értékű termékeket és szolgáltatásokat előállító, társadalmilag felelős, munkahelyeket biztosító és a nyereséget itthon felhasználó vállalkozásokra. Megjegyezzük azonban, hogy a vállalkozók érdekei nem feltétlenül esnek egybe azzal, amit a munkaadói érdekképviseletek egyes vezetői állítanak (részletesebben ld. lejjebb).

A vitairat kimondja, hogy *„az Új Széchenyi Terv keretében radikális lépéseket teszünk az üzleti környezet és a versenyképesség javítása érdekében”*. Az ezt követő pontokat véleményünk szerint ki kell egészíteni. Az első helyre a következőt szükséges tenni:

➤ **„A munkaerő képzettségének, munka- és viselkedéskultúrájának, egészségének jelentős javítása.”**

Ezt a kiegészítést az indokolja, hogy a hazai foglalkoztatottság rendkívül alacsony szintjének fő oka a lakosság nagy részének alacsony képzettsége, hiányos viselkedési és munkakultúrája, valamint rossz lelki és testi egészsége. Megdöbbentő, hogy a vitairat csak a 169. oldalon tér ki röviden erre a problémára, megállapítva, hogy *„mára a külföldi nagyvállalatok, de a hazai kis- és középvállalkozások fejlődésének is egyik legfőbb gátjává a jól képzett szakemberek hiánya vált.”* Ezt néhány általános kijelentés követi, amiből egyáltalán nem derül ki, hogy miként fog ez a helyzet megváltozni. Bár a vitairat már a korábbi pontokban is megemlíti az oktatás, képzés szükségességét, ott sem találunk konkrétabb fejlesztési terveket.

A vitairat ezen részén az első pont az adócsökkentés szükségességéről szól. A vitairatban megfogalmazott fő célnak az felel meg, ha mindenekelőtt a foglalkoztatást terhelő adókat, járulékokat csökkentjük, ezért ezt kell első helyre tenni. Azonban bármilyen adócsökkentést nyilvánvalóan csak úgy szabad megtenni, hogy az ne veszélyeztesse a közszféra hatékonyságát, a szükséges közfeladatok sikeres elvégzését, és ne okozzon nagy szociális feszültségeket. (Erről a témáról az alábbiakban még részletesebben írunk.)

Helyes a vitairat azon megállapítása, hogy azoknak a tevékenységeknek kell központi szerepet kapniuk, ahol magas a hazai hozzáadott érték. A vitairat azonban nem következetes. Több olyan területet kiemelt támogatásra tart érdemesnek, amely nem felel meg ezeknek a követelményeknek. (Részletesebben ld. alább.)

AZ ÚJ SZÉCHENYI TERV PROGRAMJAI

I. Gyógyító Magyarország – Egészségipar

Régóta hangoztatja a Levegő Munkacsoport, hogy az egészségügyben előre kellene menekülnünk. Jó hírű oktatást, lelkiismeretes, jó szakembereket, elismert gyógy- és műszergyártást örököltünk az előző rendszerből. Nem használtuk ki megfelelően a gyógyvizekkel, gyógynövénytermesztéssel, a természetes gyógymódokkal kapcsolatban öröklött szakmai kultúrát, illetve az alacsonyabb bérszínvonalban rejlő lehetőségeket sem.



Az elmúlt években viszont az egészségügyben a legnagyobb gondot az okozta és okozza a mai napig, hogy éppen a gyógyítás legfontosabb elemét, a szakképzett személyzetet nem fizették meg és nem fizetik meg. Pedig az egészségügy humánerő-problémáinak megoldása a továbbiakban már nem tűr halasztást. A szakma átlagéletkora magas. Mintegy 3000 szakorvos és számos szakdolgozó már egzisztenciális menekültként távozott az országból. Az utánpótlás helyzete tragikus, mert a frissen végzett orvosok, azaz szakorvos-jelöltek közötti felmérés szerint több mint 70 százalékuk – már aki bevallotta – a szakvizsga megszerzését követően külföldre kíván menni, mivel semmilyen motivációjuk nincs az itthon maradáshoz. Szinte egyetlen motiváló tényezője maradt az egészségügyi pálya választásának: az Unióban azonnal konvertálható diploma! Nem jobb a helyzet az ápoló(nő)k tekintetében sem. **Amennyiben nem történik azonnali változás, a pálya elnéptelenedése fékezhetetlenné válik**, és az állam egyik legfontosabb közszolgáltatásának, az egészségügynek még a maradványai is szétesnek. Miközben történtek fejlesztések az egészségügyben – nagyrészt uniós forrásokból –, az eredményeinek hasznosítását (például a korszerű műszerek alkalmazását) nemcsak a szűkös tb-kassza, de a megfelelő személyzet hiánya is gátolja. A fejlesztéseknél tehát a feltételek támogatásának helyes arányára sokkal jobban oda kell figyelni.

Közismert, hogy a testi és lelki egészség csak egyötöd részben függ a betegségek gyógyításának színvonalától, ugyanannyira fontos a környezet minősége (levegőtisztaság, zajmentesség stb.) és kétszeresen fontos az életmód, a lelki és testi bajok megelőzése a megfelelő viselkedési kultúrával, étkezési kultúrával, fizikai tevékenységgel és egyéb módokon.

Egészségiparunkat ezek figyelembevételével kellene fejleszteni. A megelőzésre, a szakemberek képzésére, a hazai nagyközönség és az ide látogatók szemléletformálására, a megfelelő körülmények biztosítására (sport, rekreáció, egészséges környezet, egészséges ételmiszer) kell a hangsúlyt helyezni. Ezáltal sokkal szélesebb vállalkozói kört is be tudunk vonni az egészségiparba.

A fejezetet célszerű kiegészíteni azzal is, hogy az egészségügyet általánosan fejleszteni kell, a mindenkire kiterjedő egészségügyi ellátásban is minőségi javulást kell elérni. Nem fogadható el ugyanis, hogy egy szűk réteg a legkorszerűbb ellátásban részesüljön, míg a lakosság döntő többsége egy olyan egészségügyi rendszerbe kényszerüljön, ahonnan menekülnek az orvosok és az ápolók. Másrészt az egészségügy általános fejlesztése húzóhatással van azokra a gazdasági területekre (orvosi műszeripar, gyógyszeripar stb.), amelyek fontosságát a vitairat is hangsúlyozza.

Az egészségügy terén csakúgy, mint a többi területen, az államnak a vevőket, a felhasználókat kell támogatnia, nem pedig az egyes gyártó, illetve kereskedő vállalatokat. Ne állami hivatalnokok próbálják kitalálni, hogy melyik milyen terméke vagy szolgáltatása a legjobb; ezt döntse el a piac!

A vitairat szerint támogatni szükséges új szállodák építését. Erről az az eset jut eszünkbe, amelyet egy ciprusi kollégánk mondott el: a városában uniós támogatással építettek egy új szállodát, amely azután nyereségesen működött – ugyanakkor a közelében már korábban meglévő két szálloda tönkrement... Félő, hogy Magyarországon is hasonló történne: az állami (uniós) támogatással épülő új szállodák tulajdonképpen tisztességtelen konkurenciát teremtenének a már meglévő szállodáknak. Magyarországon a szállodák kihasználtsága még csúcsideszakban is átlagosan 70 százalékos, tehát nem a szállodák hiánya jelenti a turizmus fejlődésének legfőbb akadályát. A színvonalas, kulturált kiszolgálás hiánya, a lepusztult településrészek, az elhanyagolt, szemetes közterületek, a bűzös levegő, a zaj sokkal inkább elriasztják a turistákat. (Ezek a viszonyok sajnos még Budapest turisták által leginkább látogatott részeire is jellemzőek: gondoljunk például a Várbazárra vagy a Belvárost kettészelő Kossuth Lajos utcára.) Tehát a rendelkezésre álló forrásokat a szállodaépítések támogatása



helyett inkább azokra a feladatokra kellene összpontosítani, amelyek az állam (önkormányzat) tényleges felelősségi körébe tartoznak.

Alacsony hozzáadott értékű tevékenység az ásványvíz-termelés, amelyet a vitaanyag kiemelten támogatandónak tart. Az ásványvíz-termelés támogatása egyébként is megkérdőjelezhető, mivel rengeteg szállítással jár, továbbá a csapvíz fogyasztása Magyarországon ugyanolyan egészséges (sok esetben még inkább), mint az ásványvízé.⁴ Továbbá az ásványvíz-palackok óriási környezetszennyezést okoznak. Tehát az erre fordított összegeket a vállalkozások, illetve az állampolgárok sokkal hasznosabb célokra költhetnék el.

II. Megújuló Magyarország – Zöld gazdaságfejlesztés

A fejezet szűken értelmezi a zöld gazdaságfejlesztést, amikor azt csak az energiapolitikára érti. Azonban célszerűen a teljes gazdaságot kell zölden fejleszteni, vagyis az egész ipart és építőipart, a közlekedést, a mezőgazdaságot, kereskedelmet és az egyéb szolgáltatásokat. Erre vonatkozóan már számos részletes koncepció, terv, stratégia született, amelyeket a kormány, illetve az országgyűlés jóváhagyott. Ilyen például a III. Nemzeti Környezetvédelmi Program⁵, a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia⁶ és a Nemzeti Éghajlatvédelmi Stratégia⁷. Ezeknek az elemeit célszerű beépíteni az Új Széchenyi Tervbe.

Külön hangsúlyozzuk, hogy a zöld gazdaság szerves része az integrált hulladékkezelés is. Hatékony lépéseket kell tenni a hulladékkezelés csökkentésére, továbbá el kell érni, hogy a keletkező hulladék egyre inkább ne is hulladék legyen, hanem másodnyersanyag. Ezzel is sok, részben alacsonyabb képzettséget igénylő munkahely hozható létre. Magyarország egyre több településének, vállalkozásának kellene csatlakoznia a világszerte kibontakozó Nulla Hulladék Programhoz.⁸

III. Otthonteremtés – Lakásprogram

Az Európai Unióban a lakások és közintézmények egyre szigorúbb energiahatékonysági követelményeknek megfelelő felújítása és építése általában együttes cél. Az EU hangsúlyozza, hogy a közsférának példát kell mutatnia, élen kell járnia az energiahatékony épületek kialakításában.

A vitairat kijelenti: „A lakástámogatásokat döntően építések és újlakás-vásárlások, felújítások támogatásán keresztül kell nyújtani.” Ezek szerint e területen mindent támogatni kell. Nyilvánvalóan ennek még a töredékére sem lesz forrás. Ezért azt kell támogatni, ami a leghatékonyabb. Magyarországon nem mennyiségi, hanem minőségi és strukturális lakáshiány van. Ezért főként az épület-felújításokat kell támogatni.

Elsősorban a **közintézmények** (iskolák, egészségügyi intézmények, sportlétesítmények, kollégiumok, hivatalok stb.) felújítása terén nagyok a lemaradások. Nemzedékek nőttek fel rosszul karbantartott, energiapazarló épületeket látva maguk körül. Ezt a legsürgősebb megváltoztatni. Az EU Strukturális és Kohéziós Alapjait köztulajdonú épületek felújítására

⁴ Ld. például: <http://index.hu/tudomany/2010/08/31/asvanyviz/>

⁵ http://www.complex.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A09H0096.OGY

⁶ http://www.nfu.hu/ormany_altal_elfogadott_nemzeti_fenntarthato_fejlodesi_strategia

⁷ http://klima.kvvm.hu/documents/14/nes_080219.pdf

⁸ Ld. például: http://hvg.hu/hvgfriss/2010.33/201033_a_nulla_hulladek_mozgalma_kimert_magatartas.

Magyarországon a Nulla Hulladék Program legfontosabb civil képviselője a Hulladék Munkaszövetség, ld. www.nullahulladek.hu



megszorítások nélkül lehet(ne) átcsoportosítani. Ezzel választ adnánk arra a jogos felvetésre is, hogy az uniós projektek sokszor túlméretezettek, ugyanakkor gyakran nincs fedezet az üzemeltetésre. Az energiahatékonyság növelésével, a korszerűsítéssel olcsóbban fenntartható épületállományt tudnánk létrehozni. A vállalkozások szempontjából egy ilyen kiszámítható piac jelentené a legnagyobb támogatást. Ha tudni lehetne, hogy 2020-ig milyen ütemezésben, milyen forrásokat tudnak biztosítani korszerűsítésre, akkor a vállalkozások felkészülhetnének egy alacsonyabb kockázatú, ám tiszta versenykörülményeket szavatoló piacra.

A **magántulajdonban levő lakások felújítása** ugyancsak fontos nemzetgazdasági érdek. Az eddigi tapasztalatok alapján a legnagyobb segítséget az állam azzal adná a lakosságnak, ha biztosítaná a megfelelő színvonalú és reális költségen dolgozó kivitelezői háttérrel, a tisztességes verseny feltételeit. Ehhez a következő feladatokat kellene felvállalni:

- szakemberképzés (együttműködve a vállalkozásokkal);
- K+F, mintaépületek, innovatív műszaki megoldások támogatása (erre még az 5. fejezetben visszatérünk);
- non-profit Zöld Bank létrehozása;
- információs hálózat kiépítése, amely a tervezéshez, kalkulációhoz, minőségellenőrzéshez nyújt támogatást a lakosságnak.

A felújításokkal energiafüggőségünk csökkenthető, olcsóbbá válhat a lakhatás és a közintézmények működtetése, és ez teremti a legtöbb munkahelyet az építőiparban és a kapcsolódó iparágakban. A lakásfelújítás forrásigénye ezermilliárd forint nagyságrendű, tehát az építőipari kereslet sok évre biztosítható. A magánlakások felújítását azonban vissza nem térítendő támogatás helyett egy szakmai és költség szempontjából is tisztességes kivitelezői háttérrel, valamint a műszaki előkészítés (felmérés, tervezés, kalkuláció, ellenőrzés) költségeinek részleges átvállalásával (mentorhálózat felállításával) kellene támogatni. Ahogy az EU előírásaiban is szerepel, csak a hatékony, energetikailag és költség szempontjából optimalizált munkákat érdemes elvégezni. Biztosítani kell a feltételeit annak, hogy az energiahatékonysággal járó beruházásokat az energia-megtakarításból eredő pénzügyi megtakarításból lehessen visszafizetni.

Nagyok a lemaradások a **bérlakások, illetve speciális otthonok** területén. Megfelelő bérlakás-, illetve otthonhálózat nemcsak egyes szociális problémákat old meg, de segíti a munkaerő mobilitását, és részben a hiányszakmák, betöltetlen állások problémájára is választ ad. Ehhez szükséges egy olyan lakáspolitikai stratégiai cselekvési terv, amely a lakások, illetve speciális otthonok térbeli elhelyezését és mennyiségét is meghatározza. A globális válság, az ingatlanbuborékok kipukkanása bizonyítja, hogy az ingatlanfejlesztést a piac egyedül nem oldja meg. Skandináv kollegáink gyakran figyelmeztetnek, hogy a tervezés éppenséggel nem volt az előző rendszer hibája. Tervezni mindenképpen szükséges, különösen, ha közpénzekről, közérdekű szolgáltatásokról van szó. Fontos az is, hogy az új lakások támogatását szigorú környezetvédelmi és funkcionális szempontokhoz kössék. Csak olyan lakásokat, otthonok építését támogassák, amelyek mérete, elrendezése stb. biztosítani tudják a használók megfelelő, gazdaságos életvezetését.

Kétséges a vitairatnak az az állítása, hogy a lakástámogatások eredményeként többlet költségvetési bevétel keletkezik. Bármilyen tevékenységet támogat az állam, abból közvetve vagy közvetlenül is bevétel származik adók formájában. Ugyanakkor a támogatási összeget máshonnan kell elvonni, így ezeken a területeken csökken az állami bevétel.

Az Állami Számvevőszék 2009-ben készült jelentése⁹ azt mutatja, hogy a lakástámogatásokat az elmúlt évtizedben jórészt alacsony hatékonysággal és nem a szociális feszültségek enyhítésére használták fel. Ha a támogatásokkal a lakáspolitikai terv szerinti,

⁹ ÁSZ Jelentés a lakástámogatási rendszer hatékonyságának ellenőrzéséről. 2009. április, 0908. sz.



szigorú településüzemeltetési, környezetvédelmi, funkcionális, energetikai stb. követelményeknek megfelelő bérlakások, otthonok épülnek, akkor a szociális és munkaerő-ellátottsági problémák enyhítése ellensúlyozza a mérsékelt adóbevételeket, és nemzetgazdasági szempontból helyes döntés születhet.

IV. Vállalkozásfejlesztés – Üzleti környezet fejlesztése

Bürokráciacsökkentés – Támogatandó az adminisztrációs terhek csökkentése. Ugyanakkor ügyelni kell arra, hogy ne lazuljanak a tisztességes vállalkozókat, valamint a fogyasztókat védő szabályok, és ne romoljon, hanem javuljon az ellenőrzés színvonala. Ehhez egyebek mellett a hatóságok, ellenőrző szervek személyi és anyagi feltételeinek erősítése szükséges. Ez utóbbi egyúttal gyorsítja és szakszerűbbé teszi az adminisztrációt, ami sokkal több hasznot jelent a gazdaság számára, mint amennyi többletráfordítást igényel az állam részéről.¹⁰

Vállalkozásbarát önkormányzatok – Aggályosnak tartjuk azt az elképzelést, hogy az állam a helyben keletkező adók nagyobb hányadát hagyja az önkormányzatoknál. Az önkormányzatoknak mindenképp az Alkotmányban és egyéb törvényekben előírt kötelezettségeiket kell teljesíteniük. A legfontosabb ezek közül mindenki alkotmányos joga, hogy a lehető legmagasabb szintű oktatásban, egészségügyi ellátásban stb. részesüljön. Ezek a jogok minden állampolgárt egyformán megilletnek függetlenül attól, hogy milyen településen él. Tehát ezen szolgáltatások minőségét nem szabad függővé tenni attól, hogy az adott településen mennyi és milyen vállalkozás működik. Ebből az következik, hogy az önkormányzatok törvényileg előírt kötelezettségeinek teljesítéséhez az államnak kell biztosítania a forrásokat, és nem szabad a bevételeiket a helyi önkormányzatok gazdasági teljesítményétől függővé tenni. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy az adóbevételeket olyan mértékben kell központosítani, hogy az említett feladatokhoz megfelelő források álljanak mindenütt rendelkezésre.

Az iparüzési adó elosztása területén azonban változtatásra van szükség. Az adóbevétel több településre terjedően kell elosztani, annak alapján, hogy a tevékenységnek (pl. bevásárlóközpont, olajfinomító) mekkora a környezeti és gazdasági hatásterülete. Megfontolandó az iparüzési adó mielőbbi eltörlése és helyette a környezetterhelés fokozottabb megadóztatása. Ez jelentősen egyszerűsítene az adórendszert, hiszen az iparüzési adó a legbonyolultabb adónem a társasági adót követően. Azért is érdemes eltörleni az iparüzési adót, mert az elsősorban az élők munkáját sújtja (az anyagköltségek levonhatóak az adóalapból).

Adócsökkentés – A vitairat bevezető részében megfogalmazott fő célnak (a munkahelyteremtésnek) az felel meg, ha mindenképp a foglalkoztatást terhelő adókat, járulékokat csökkentjük, ezért teljes mértékben támogatandó a munkabért terhelő adók és járulékok csökkentése. Azonban bármilyen adócsökkentést nyilvánvalóan csak úgy szabad megtenni, hogy ne romoljon a közfeladatok színvonalának ellátása, és ne okozzon túlságosan nagy szociális feszültségeket. Ennek egyik fő indoka az, hogy az ilyen megszorítások esetén csökken a kereslet a hazai vállalkozások, különösen a kis- és középvállalkozások (kkv-k) termékei, szolgáltatásai iránt, ami legalább olyan mértékben sújtja őket, mintha jelentősen

¹⁰ A Levegő Munkacsoport az elmúlt években részletes szakmai indoklással többször tiltakozott a hatóságok leépítése ellen (ld. például <http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/hatosagok-Gyurcsany061204.pdf>) – sajnos sikertelenül.



megemelnék az adóikat.¹¹ Egy ilyen adócsökkentés legfeljebb azokat a – főleg külföldi tulajdonú – nagyvállalatokat segítené, amelyek lényegében nem függenek a hazai kereslettől, mivel elsősorban exportra termelnek. Tehát még tovább növekedne a hazai kkv-k hátránya.

További indok, hogy a válságból történő kilábalásnak és a gazdasági versenyképesség javításának alapfeltétele a közszféra megerősítése. Egy ország vagyonának túlnyomó részét ugyanis az eszmei tőke teszi ki, és minél fejlettebb egy ország, annál nagyobb az eszmei tőke aránya.¹² Az eszmei tőkét a munkaerő képzettsége és egészségi állapota, a jobbiztonság, az elszámoltathatóság, a politikai stabilitás, az erőszakmentesség, a hatékony kormányzati működés, a szabályozás és ellenőrzés minősége, valamint a korrupciómentesség alkotja. Mindezt pedig elsősorban a közszféra tudja megteremteni. (Természetesen a közszférában is növelni kell a hatékonyságot, biztosítani a teljesítmények mérését, az ellenőrzést és a számonkérhetőséget.) A közszférán belül is kiemelten kell kezelni az oktatást, a képzést, mivel az e célra fordított összegek jelentik a leghatékonyabb befektetést társadalmunk és gazdaságunk számára.¹³

Annak érdekében, hogy javuljon az államháztartás helyzete, illetve a közfeladatokra megfelelő forrás jusson, a munkabért terhelő adók és járulékok feltétlenül szükséges csökkentését az adócsalások, adóelkerülések visszaszorításával¹⁴, az adórendszer igazságtalanságainak csökkentésével, az arányosabb közteherviselés megteremtésével kell ellensúlyozni. Ez utóbbiaknak a legfontosabb eleme kell, hogy legyen a súlyosan környezetszennyező, nagy energia- és nyersanyagigényű termékek, tevékenységek

¹¹ „Ha csökkentik a szociális juttatásokat, akkor csökken azoknak a vásárlóereje, akik juttatásait csökkentik. Ha vásárlóerejük csökken, csökkennek vásárlásaik is, és ha vásárlásaik csökkennek, akkor csökken a forgalom és csökkennek azok eladásai is, akik termékeit eddig megvásárolták. Ha a munkanélküli vagy különösképpen a tartós munkanélküli nem kap segítyt, nem vásárol kenyeret, és a pék forgalma és keresete is csökken, de ha a pék keresete csökken, ő is kevesebbet vásárol és így tovább. A költségvetés hiányának és a szociális juttatásoknak a csökkentése tehát csökkenti a nemzeti jövedelmet is. Ezt az összefüggést Keynes írta le először, és ezért ezt keynesi hatásnak nevezik.

A jóléti kiadások csökkentése azonban nagyobb mértékben csökkenti a nemzeti jövedelmet, mint ahogy a jóléti kiadások csökkennek. Hogy az előbbi, igencsak leegyszerűsített, több évszázados példát folytassuk, a munkanélküli nem vesz kenyeret, a pék nem vesz bort, a vincellér nem vesz csizmát és így tovább. Azt, hogy a nemzeti jövedelem hányszor nagyobb mértékben csökken, mint amennyivel a jóléti kiadások csökkennek, a multiplikátor mutatja meg, és minthogy ezt a fogalmat ugyancsak Keynes vezette be, ez a keynesi multiplikátor. Ennek az összefüggésnek messzemenő politika következményei vannak. Ha ugyanis, a költségvetési hiány csökkentése érdekében, csökkentik a jóléti kiadásokat, ez az intézkedés nemcsak az általa közvetlenül érintett szegényeket sújtja, hanem mindenkit.”

Szakolczai György: **A magyar gazdaság alapvető problémái a szakirodalom tükrében.** Valóság, 2008. december, 89-107. o.

¹² A nemzeti vagyon ilyen összetevőit részletesen elemezte és kimutatta a következő tanulmány: **Where is the wealth of nations? Measuring Capital for the 21st Century**, © 2006 The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

Ezt

<http://siteresources.worldbank.org/INTEEI/214578-1110886258964/20748034/All.pdf>. Magyar nyelvű rövid ismertetése: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf

¹³ A Gazdasági és Szociális Tanács **egyhangúan** elfogadott állásfoglalása megállapítja: „A legfontosabb feladat az oktatás minőségének javítása, amelynek előfeltétele a pedagógusképzés megújítása, a tanári pálya presztízsének helyreállítása, anyagi elismertségének érzékelhető növelése. (...) Az oktatási kiadások még a pénzügyi-gazdasági válság közepette sem csökkenthetők, mert ezzel saját jövőnket élnénk föl.” **Fejlődésünket az oktatás minősége határozza meg** (A GSZT határozata, 2008. december 2.),

http://www.mgszt.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=117&Itemid=5

Mindezzel szemben ma már szinte csak azok mennek pedagógusnak, akik a középiskolában a leggyengébb tanulmányi eredményeket érték el. (Ld. Csapó Benő: **A magyar közoktatás új pályára állítása**, <http://oktatás.magyarorszagholnap.hu/images/CsB.pdf>)

¹⁴ Erre a Levegő Munkacsoport már több konkrét javaslatot tett, amelyek megvalósításával ezermilliárd forint nagyságrendű adócsalást lehetne felszámolni, ld. Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel, <http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/adocsalas.pdf>



fokozottabb megadóztatása, illetve ezek adó- és egyéb kedvezményeinek felszámolása. Egy ilyen átalakítás elősegítené a foglalkoztatottság növekedését, a hazai gazdaság versenyképességének javítását az importtal szemben, továbbá visszaszorítaná a környezetszennyező, egészségkárosító tevékenységeket. Az adórendszer ilyen jellegű módosítására a Levegő Munkacsoport már számos konkrét javaslatot tett az Európai Unió és az OECD ajánlásai alapján.¹⁵

A kis adók megszüntetése terén óvatosság javaslandó. Minden ilyen adónál nem csak az vizsgálendő, hogy mekkora az ilyen módon beszedett bevétel és ez milyen adminisztrációs költségeket igényel, hanem az is, hogy összességében milyen nemzetgazdasági, társadalmi, környezeti hatásokkal jár az alkalmazása, illetve járna a megszüntetése. Előfordulhat, hogy az adó megszüntetése sokkal nagyobb kárt eredményez, mint az adminisztráció megszűnése révén létrejövő megtakarítás. (Például a kenőolajok termékdíjának megszűnése ismételt az olajmaffiók feléledését idézheti elő annak minden társadalmi, nemzetgazdasági és környezeti hátrányaival együtt.)

Az uniós források hasznos, gyors és egyszerű felhasználása – Az uniós forrásokat közfeladatokra kell fordítani, nem pedig a korábbi politikai rendszer „fosztogatásból osztogatás” módszerét feleleveníteni. A vállalatoknak történő pénzosztogatás ugyanis súlyos zavarokat okoz a gazdaságban, és általában több kárt okoz, mint amennyi hasznot hajt. Ez utóbbiról már több elemzés¹⁶ is megjelent, ezért itt eltekintünk a további részletezéstől. Jelen anyag végén pedig konkrét javaslatokat teszünk az uniós források felhasználására.

Stabil forgótőke-finanszírozás és tőke a fejlesztésekhez – A fentebb részletezett okok miatt célszerűtlennek tartjuk a vissza nem térítendő támogatásokat a kkv-k részére. Ez ugyanis sok esetben felesleges, egyébként piacképtelen beruházásokhoz, piactorzításhoz, pazarláshoz vezet. A vissza nem térítendő (általában egyedi) támogatások helyett általános adókedvezményt kell adni a kkv-nak. Természetesen elő kell segíteni a minél egyszerűbb és kedvezőbb hitelezési feltételeket is a kkv-k részére.

Javaslat az uniós fejlesztési források felhasználására – Örömteli és támogatandó, hogy a vitairat a fejlesztéspolitika kialakításában egyaránt partnernek tekinti „a vállalkozókat, az önkormányzatokat, az egyházakat és a civil szereplőket” (véltetően ez utóbbiba a társadalmi szervezetek mellett a tudományos élet képviselőit is beleérti). Azért fontos a társadalom lehető legszélesebb körének a bevonása, mert önmagában a vállalkozók nem mindig képviselik megfelelően a nemzetgazdaság érdekeit, sőt lobbizásukkal esetenként komoly nemzetgazdasági károkat okozhatnak és okoznak is. Ezzel kapcsolatban az egyik tekintélyes magyar közgazdász nemrég a következőket fogalmazta meg: „*az üzleti szféra nemhogy megmentője nem volt a magyar gazdaságnak, de hervadhatatlan érdemeket szerzett az*

¹⁵ Ezek a javaslatok egyebek mellett itt találhatóak:

Az államháztartás ökoszociális reformja, http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/zoldkolts_tan_2008.pdf;

Ökoszociális államháztartási reform: kiút a válságból,

http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/nemzeti-erdek_0812.pdf

Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel,

<http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/adocsalas.pdf>

Az államháztartás ökoszociális reformja,

http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/zoldkolts_tan_2008.pdf

¹⁶ **Recept a magyar gazdaság tönkretételére.** Index, 2010. május 4.,

http://index.hu/velemen/olvir/2010/05/04/recept_a_magyar_gazdasag_tonkretetelere/



egyensúlyi problémák kiéleződésében, a gazdasági, pénzügyi krízis elmélyítésében”.¹⁷ Erre számos példát tudunk felsorolni:

- A gazdasági szféra befolyásos képviselői általában küzdenek az állami támogatásokért, igen sok esetben sikerrel. Azonban ez a „fosztogatásból osztogatás” – amint fentebb már kifejtettük – súlyos zavarokat okoz a gazdaság egészében.
- A gazdasági szférán belül vannak különösen befolyásos szereplők, akik az átlagosnál sokkal nagyobb állami támogatásokat tudnak kilobbizni, aminek végső soron az egész nemzetgazdaság látja kárát. Ezen lobbizás eredményét és kárait jól lehet szemléltetni az építőipar¹⁸ vagy a közúti fuvarozók¹⁹ példáján. Említhetjük azonban a bankokat is, amelyek – egyéb visszaéléseik mellett – olyan szabályokat lobbiztak ki, amelyek lehetővé teszi, hogy Magyarországon szerzett jövedelmük egyre nagyobb hányadát vigyék külföldre.
- Sok esetben az egyes cégek (és ennek megfelelően az érdekképviselőik is) abban érdekeltek, hogy bebetonozzák a mindenkori helyzetet, így őrizve meg a már elavult termékeik piacát. Tehát gyakran a gazdaság szereplői gátolják a korszerű, versenyképesebb megoldások elterjedését. E tekintetben mindennél beszédesebb az a tény, hogy egyetlen jelentős gazdasági érdekképviselő sem emelte fel a szavát az Innovációs Alap 28 milliárd forintjának zárolása ellen, miközben nyilvánvaló volt, hogy ez súlyosan veszélyezteti országunk versenyképességét.²⁰
- Bár a vállalkozói érdekképviselők nagy ritkán elmondják, hogy vissza kell szorítani az adócsalást, azonban – tudomásunk szerint – egyetlen életképes, konkrét javaslatot sem tettek annak érdekében, hogy ez megvalósuljon. (A „csökkenteni kell az adókat” nem tekinthető ilyen javaslatnak.) Ezzel kapcsolatban a Levegő Munkacsoportnak igen elkésztő tapasztalatai vannak. Részletes javaslatokat dolgozott ki egyes adócsalások visszaszorítására, és azokat eljuttatta néhány jelentős gazdasági érdekképviselő vezetőjének. Érdemi választ azonban nem kapott. Voltak, akik négy szemközt elismerték a javaslatok megalapozottságát, de ennél tovább nem léptek se saját köreikben, se azon kívül. Különösen emlékezetes maradt számunkra egy súlyosan környezetszennyező tevékenységet folytató szakma egyik érdekképviselői szervezetének vezetőjével folytatott megbeszélésünk. Teljesen elismerte a környezetszennyezés tényét, és hogy az ágazat nem fizeti meg ezek költségeit. „Csupán” arra kért bennünket, hogy ne hangoztassuk tovább, mekkora adócsalás folyik az adott ágazatban, mivel „csak így lehet megélni a piacon”. Az eszébe se jutott, hogy talán össze kellene fogni, és minden ágazatra vonatkozóan kellene javaslatokat együttesen kidolgozni és képviselni az egész gazdaság fehéritésére. (Ráadásul a szóban forgó ágazat teljesítményének növekedése az utóbbi években többszörösen meghaladta a nemzetgazdasági átlagot...) Az adócsalásokkal kapcsolatos vállalkozói hozzáállást jól jellemzi a következő idézet: „Aligha tett jót Wáberer megítélésének, hogy deklarálta: célja a fuvarozói szakma mind teljesebb kifehéritése.”²¹ (A cikk arról

¹⁷ Hegedűs Miklós, a GKI Energiakutató és Tanácsadó Kft. ügyvezető igazgatója: **Az üzleti szféra csak mélyítette a válságot Magyarországon**. Világgazdaság, 2010.03.24., <http://www.vg.hu/velemenypublicisztika/hegedus-az-uzleti-szferacsak-melyitette-a-valsagot-magyarorszagon-310357>

¹⁸ Ld. például: Hegedűs Miklós: **A nyúl vinné a puskát**. Világgazdaság, 2010.01.27., <http://www.vg.hu/velemenypublicisztika/a-nyul-vinne-a-puskat-303843>.

¹⁹ Ld. például: **A sínek tovább bírják**, <http://levegohu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>; **Dijazzuk a kamionokat?** http://levegohu/kamionstop/kamion_2010.pdf

²⁰ A Levegő Munkacsoport volt az egyike azon kevés szervezeteknek, amelyek felszólaltak az Innovációs Alap védelmében: <http://levegohu/hirek/2010/06/elvonasok-az-innovaciotol-zarjuk-be-az-oroszagot>

²¹ **Hatalmi harc a közúti fuvarozóknál – Wáberer György határozottsága nem mindenkinek tetszett**. Népszabadság, 2010.06.14., <http://nol.hu/archivum/20100614-hatalmi-harc-a-kozuti-fuvarozoknal>



szól, miért nem választották újra Wáberer Györgyöt a Magyar Közúti Fuvarozók elnökének.)

- Az adócsaláshoz hasonló a helyzet a korrupcióval. Bár a gazdasági szféra vezetői gyakorlatilag mind tisztában vannak²² azzal, hogy ezen a téren rendkívül súlyos a helyzet, és ez nagymértékben rontja országunk versenyképességét, épkézláb javaslataik, kezdeményezéseik – tudomásunk szerint – gyakorlatilag nem voltak, a civil szervezetek (például a Transparency International vagy a Levegő Munkacsoport) kezdeményezéseit közömbösen figyelték.
- A gazdasági szféra egyes jeles képviselői évek óta folyamatosan ostromozzák a közszférát, hogy az pazarló, és a leépítését követelik. Nem kis részben ennek eredményeként Magyarország azon országok közé tartozik, ahol messze a legkevesebben dolgoznak a közszférában a lakosság számához viszonyítva (ld. az alábbi ábrát²³). Mindez igencsak hozzájárult az oktatás és az egészségügy leépítéséhez, vagyis ahhoz, hogy a megfelelően képzett, magas munka- és viselkedéskultúrájú, egészséges munkaerő immár hiánycikké vált Magyarországon, és hogy ez gazdaságunk fejlődésének legkomolyabb akadályává vált. E téren is hasonló jelenségnek lehetünk tanúi, mint az adócsalás esetén: miközben egyes gazdasági érdekképviselők általános állásfoglalásaikban hangsúlyozzák az oktatás jelentőségét²⁴, ezek az érdekképviselők és a tagvállalataik is mélyen hallgatnak, amikor konkrétan tiltakozni kellene például az oktatásra fordított költségvetési kiadások csökkentése vagy a pedagógusok tömeges elbocsátása ellen.
- Szintén ugyanazok az államigazgatást is pazarlónak tekintve, annak a leépítését is követelik évek óta. Ez részben meg is történt, és sok állami szerv (ÁNTSZ, növényvédelmi szolgálat, építési felügyelet, környezetvédelmi hatóságok stb.) már a jogszabályokban rögzített alapfeladataikat sem tudják ellátni. Ez a visszaélések megszorodásához, kiszámíthatatlan viszonyokhoz vezetett, ami leginkább alkalmas a tisztességes vállalkozások elriasztására, az ország versenyképességének lerontására.

²² Ld. **Korrump az egész világ – Körkép a hazai korrupciós fertőzöttségről a DGS Global Research kutatása alapján.** Budapest, 2010. március,

<http://www.dsglobal.hu/sites/default/files/KORRUP%20AZ%20EGESZ%20VILAG.pdf>

²³ Az ábra forrása: **A modern állam feladatai.** Magyar Közgazdasági Társaság és Gazdasági és Szociális Tanács, Budapest, 2009, http://www.beszgelgetnikell.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=-letoltes_modern_allam.pdf Idézet a tanulmánykötetből: „A mai 720 ezer (2004-ben még 839 ezer) magyar közszolgálati dolgozóhoz képest a velünk közel azonos népességű portugálok 2004-ben 951 ezer, a belgák 905 ezer, a hollandok 1,756 ezer, a nálunk kisebb népességű dánok 931 ezer közszolgálati dolgozót foglalkoztattak. A felsorolt országokban azóta nem volt számottevő közszolgálati létszámcsökkentés.”

²⁴ Például a Magyar Európai Üzleti Tanács (HEBC) mindegyik éves jelentésében kiemelt jelentőségűnek tartja az oktatást.

„...azoknak kell a legfelkészültebbnek lenniük, akikre a gyermekeinket, a jövő generációját rábízunk. Versenyképtelen fizetéssel azonban ez nem várható el.” (**Az egyetlen út a fejlődés.** A Magyar Európai Üzleti Tanács éves jelentése, 2008,

[http://www02.abb.com/global/huabb/huabb008.nsf/0/9ff9691da04cba44c12575fc00425c9e/\\$file/HEBC_Report_2008_EN-HU.pdf](http://www02.abb.com/global/huabb/huabb008.nsf/0/9ff9691da04cba44c12575fc00425c9e/$file/HEBC_Report_2008_EN-HU.pdf))

„Az oktatás befektetés a jövőbe, az emberi erőforrás fejlesztése alapfeltétele minden ország jövőbeni versenyképességének.” (**Kiút a válságból.** A Magyar Európai Üzleti Tanács éves jelentése, 2009,

[http://www02.abb.com/global/huabb/huabb008.nsf/0/66d95ff1add766f3c12575fc004226f9/\\$file/HEBC_report_2009_EN-HU.pdf](http://www02.abb.com/global/huabb/huabb008.nsf/0/66d95ff1add766f3c12575fc004226f9/$file/HEBC_report_2009_EN-HU.pdf))

„...a termelékenység hajtóereje, Európa legértékesebb erőforrása az emberekben, az oktatásban és a kultúrában rejlik. Magyarország az Európai Unió sikeréhez leginkább állampolgárai tudásával, tapasztalatával, szorgalmával és elkötelezettségével járulhat hozzá.” (**Fenntartható versenyképesség.** A Magyar Európai Üzleti Tanács éves jelentése, 2010,

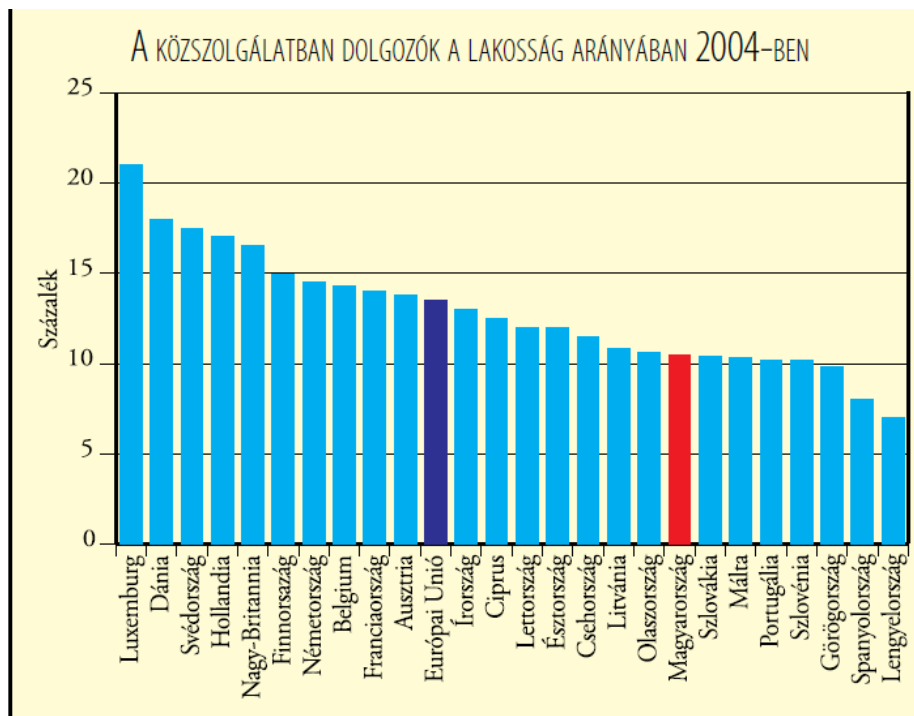
[http://www02.abb.com/global/huabb/huabb008.nsf/0/4a0c975eee91437bc125776c00248d1b/\\$file/HEBC_Report_2010_EN-HU.pdf](http://www02.abb.com/global/huabb/huabb008.nsf/0/4a0c975eee91437bc125776c00248d1b/$file/HEBC_Report_2010_EN-HU.pdf))



Természetesen nem minden vállalkozóra jellemző a fent részletezett hozzáállás. Azonban ők ritkán adnak szélesebb körben hangot véleményüknek, és ha meg is teszik, ezek a vélemények sajnos nem kapnak kellő nyilvánosságot.

A vállalkozók többsége pedig azért viselkedik a fent részletezett módon, mert pillanatnyilag így tűnik számukra a leginkább kifizetődőnek. A vállalkozók különböző érdekképviselőiteinek vezetői pedig nem tehetnek mást (ha a helyükön akarnak maradni), mint hogy képviselik – esetleg még saját jobb meggyőződésük ellenére is – azok akaratát, akik őket megválasztották. Itt tehát a „közlegelők tragédiája” elnevezésű társadalmi csapda jellegzetes esetével állunk szemben: mindenki igyekszik a saját érdekeinek megfelelően cselekedni, de közben az ország megy tönkre.

A tanulság az, hogy gazdaságpolitikájának kialakításakor a kormánynak meg kell hallgatnia a vállalkozók érdekképviselőiteinek álláspontját, de azokat nem szabad mindig fenntartások nélkül elfogadnia. Érdemes mások véleményére is odafigyelni.



V. Tudomány – Innováció – Növekedés

Teljes mértékben egyetértünk a vitairat azon álláspontjával, hogy a tudomány, a K+F és az innováció kiemelt támogatásban részesítendő. Ugyanakkor nem tartjuk elégségesnek a vitairat azon célkitűzését, hogy a K+F-ráfordítások az évtized közepére ériék el a GDP 1,5 százalékát. Véleményünk szerint ennél jóval nagyobb, legalább 2 százalékos mértéket kell elérnünk. Sajnos azonban még az 1,5 százalékos cél elérését is megkérdőjelezi az a tény, hogy a kormány zárta az Innovációs Alap 28 milliárd forintját.²⁵ Amennyiben ez nem változik meg, tönkremennek azok a tudományos műhelyek, szétszélednek azok a szakemberek, amelyek,

²⁵ Ld. **Tudomány a mélyhűtőben**, http://nol.hu/velemen/20100906-tudomany_a_melyhutoben



illetve akik a kitűzött növekedési célt megvalósíthatnák. Ez pedig azt eredményezi, hogy néhány év múlva Magyarország versenyképességi mutatója a jelenleginél is lényegesen rosszabb helyezést ér el a világ országai között.

A vitairat által az innováció tekintetében támogatásra kiválasztott, illetve kiválasztandó területek további komoly vizsgálatot igényelnek.

Az egészségipar 12. alpontjában az szerepel, hogy néhány speciális tervezőiroda és kivitelező cég olyan magas színvonalú munkát tudna végezni az egészségügyi létesítmények területén, amelyekkel egész Közép-Európa igényeit el tudná látni. Magyarországnak az egységes európai piacon vezető szerepet kellene játszani. Véleményünk szerint egy ilyen vezető szerep eléréséhez szinte a gazdaság és az oktatás minden területén hatalmasat kellene fejlődünk. Néhány példa arra, hogy az elmúlt évtizedekben nem ebbe az irányba haladtunk: megszűnt az Építéstudományi Intézet, most szerelik szét a Műegyetem építési laboratóriumait, kevés új egészségügyi létesítmény épül (inkább bezárják a meglévőket), és azokban is a berendezések nagy többségben import eredetűek. Gyakorlatilag megszűnt a hazai kísérleti szerkezetek, mintaépületek, berendezések fejlesztésének támogatása.²⁶ Hol fogunk a közeljövőben olyan referenciákkal rendelkezni, amelyek az említett vezető szerep elnyeréséhez szükségesek lennének?

Egyetértünk a járműipar támogatásának szükségességével, azonban ez semmiképp nem vonatkoztatható a személygépkocsi-gyártásra. Az autógyártásra semmilyen támogatást nem szabad adni. Magyarországon jelenleg nincs is autógyártás, csak összeszerelő üzemek vannak (még „a mi autónk” is csaknem 90 százalékban import részegységekből áll). Ezen a téren jelentős hazai hozzáadott értéket aligha lehet elérni. Ennél azonban sokkal nagyobb gond, hogy – amint a mostani válság is bebizonyította – az autógyártás rendkívül kockázatos, hiszen egy esetleges gazdasági visszaesés során ez a tevékenység egyike azoknak, amely a legnagyobb visszaesést szenved el. A gépkocsikhoz út- és üzemanyag szükséges, még hozzá óriási mennyiségben, amelyekre egyáltalán nem a hazai magas hozzáadott érték és nem az élőmunka-igényesség, hanem éppen ellenkezőleg, az alacsony hozzáadott értékű import és a tőkeigényesség jellemző, ami már most is hatalmas összegeket szivattyúz ki az országból. A környezeti és energiaválság is arra int bennünket, hogy az autógyártás és a gépkocsi-használat visszaszorítása kívánatos, és hogy az így felszabaduló összegeket más területeken használjuk fel. Ezt a vitairat korábbi fejezetében már elismerte: *„A globális felmelegedés, a világszerte növekvő energiaigények, a fosszilis energiahordozók árainak növekedése mielőbbi cselekvésre készíti a világot, az európai tagországokat és ezzel párhuzamosan Magyarországot is.”* (Idézet a Megújuló Magyarország fejezet bevezetőjéből.)

A járműipar terén ugyanakkor kiemelten támogatandó a közösségi közlekedési járművek, illetve a vasúti járművek gyártása. Ezeknek Magyarországon jelentős hagyománya van, rendelkezésre áll a szaktudás, évek óta folyik e téren a hazai innováció (bár a korábbi kormányok politikája következtében messze nem olyan mértékben, ami szükséges és lehetséges). Az EU éghajlatvédelmi és energiapolitikájának végrehajtása pedig egyenesen megköveteli a közösségi közlekedés, illetve a vasúti szállítás nagymértékű fejlesztését. A közösségi közlekedési járműállomány korszerűsítésére uniós forrásokat is igénybe lehet venni.

²⁶ Korábban ilyen volt pl. a rétegelt-ragasztott faszerkezet, a nagy fesztávú sátorszerkezet, egyes vasbeton- és könnyűszerkezetes rendszerek, ipari csarnokok fejlesztése. Hasonló módon a hazai készülékgyártás visszaszorult és az építőanyaggyárak is külföldi kézbe kerültek, megszüntetve ezáltal a hazai K+F zömét.



VI. Foglalkoztatás

Az Új Széchenyi Terv fő célja a foglalkoztatás növelése. Ennek megfelelően ennek a fejezetnek nem a **Tudomány – Innováció – Növekedés** és a **Közlekedés – Tranzitgazdaság** fejezetek között lenne a helye, hanem a vitairat elején, megalapozva a teljes koncepciót. Itt jegyezzük meg, hogy az egész vitairatra ráfért volna egy alapos, átgondolt szerkesztői munka a közzététel előtt.

Nem fogadható el a vitairat azon leszűkítő megállapítása, hogy „*minden teljesítmény csakis versenyben ... születik*”. A verseny mellett ugyanis legalább ilyen fontos az együttműködés. Ez utóbbinak pedig sajnos igen alacsony a kultúrája Magyarországon. Egy felmérés szerint hatvankét ország összehasonlításában Magyarország az utolsó előtti helyre került ezen a téren.²⁷ A gazdasági teljesítmény növeléséhez elengedhetetlenül szükséges tehát az emberek együttműködési kultúrájának jelentős javítása.

Rendkívül aggályos a vitairat azon elképzelése, hogy támogatni kell a „*munkahelyteremtő beruházásokat*” – amennyiben ezt közvetlen állami támogatásokkal képzelik el. Amint fentebb már kifejtettük, az ilyen támogatások piaci zavart okoznak, és sokszor a kívánttal ellentétes hatást érnek el. Az ilyen támogatások nyújtása esetén ugyanis nem vizsgálják (és valószínűleg lehetetlen is megvizsgálni), hogy az adott helyen létrehozott új munkahely másutt mennyi munkahelyet szüntet meg. Ennek egyik oka, hogy a támogatással tisztességtelen (állami segítséget élvező) konkurenciát teremtenek a már működő vállalkozásoknak. (Ennek jellegzetes példája: miközben bevásárlóközpontok létesítésénél „munkahelyteremtő támogatást” adtak, nem vették figyelembe, hogy jóval több munkahely szűnik majd meg a kis üzletekben, mint amennyi az új bevásárlóközpontban keletkezik.) A másik ok, hogy a támogatási összeget valahonnan el kell venni (például adóemeléssel), ami szintén munkahelyek megszűnéséhez vezethet.

Különösen aggályosnak tartjuk az engedélyező hatóságok, önkormányzatok olyan magatartását, amely abszolutizálja a szabad versenyt. Ezt fentebb a ciprusi új szálloda példáján mutattunk be, de sok hazai hasonló eset is előfordul. Számos esetben a helyi kereskedelmi és iparkamara megkérdezése nélkül engedélyeznek egy területen olyan új vállalkozásokat, amelyek nagyságuknál, valamint – nemegyszer diszkriminatív – adókedvezményeiknél fogva tönkreteszik a korábban már ott működő hasonló vállalkozásokat. A tisztességes versenyfeltételek biztosítása, illetve a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés megakadályozása nagyobb támogatást jelentenek a kkv-knak, mint a közvetlen pénzügyi támogatások.

VII. Közlekedés – Tranzitgazdaság

A vitairat VII. fejezete három nagy részből áll, ezek az „*1. Helyzetelemzés*”, „*2. Közlekedési jövőkép*” és „*3. Horizontális elemek akciótervei*” címet viselik. Megjegyzéseinket a második és a harmadik részhez kapcsolódókkal kezdjük. Általános véleményünk, hogy egy jó közlekedési jövőképet – beleértve a horizontális elemeket és a rájuk vonatkozó akciótervet is – csak egy konzisztens hazai és (legalább) európai általános társadalmi-gazdasági-környezeti jövőképből lehetne és kellene levezetni. A vitairat viszont, miután röviden utal arra, hogy a közlekedés nem önmagában létezik („*A közlekedési jövőkép makrogazdasági keretrendszere*” cím alatti „kihívás” listában), a Közlekedési jövőkép részben egy „elvárás” és egy „trend” listát, valamint „*Magyar közlekedési jövőkép – 2030*” címmel egy kívánságlistát ad, egymás mellé dobálva eltérő jelentőségű és eltérő természetű feltételeket, körülményeket és

²⁷ **Viruljon a másik tehene!** Népszabadság, 2008. december 23. <http://nol.hu/lap/karrier/lap-20081223-20081223-27>



vágyálmokat, majd megismétli ugyanezt a harmadik részben, ahol a horizontális elemek akcióterveit mutatja be. Mindeközben a nézőpont váltakozva hol társadalmi, hol nemzetgazdasági, hol európai, hol pedig belső, közlekedési ágazati. Az inkonzisztenciák kigyomlálására nem vállalkozhatunk, ezért az alábbiakban csak egy-egy konkrét állításról, célról, eszközről, stratégiai elemről, cselekvési javaslatról mondjuk el a véleményünket.

Semmi sem támasztja alá azt az állítást a 186. lapon, hogy „*A tagországok közötti és a tagországokon belüli mobilitási igények tovább növekednek;*” Ez az állítás azért fontos, mert rá támaszkodva súlyos, megalapozatlan fejlesztési igényeket lehet támasztani. A kérdés azonban nem az, hogy a mobilitási igények növekednek-e vagy csökkennek, hanem az, hogy miként lehet olyan gazdaságpolitikát és azon belül közlekedéspolitikát kialakítani, melyben a mobilitási igények igazodnak a környezeti fenntarthatósághoz, illetve a közlekedés társadalmi költségeihez. Ebben a fejezetben ennek a közlekedéspolitikai részével kellene foglalkozni, feltételezve, hogy az általános gazdaságpolitikai elemeket a vitairat más részei tárgyalják. Hasonlóképpen megalapozatlan – mert a trend a gazdaság- és közlekedéspolitika függvénye – az, hogy „*A települési környezetben felértékelődnek az egyéni közlekedési módok;*”.

Az „elvárások” valóban adhatnak választ a „kihívásokra” (a 186-187. lapon), de az is előfordulhat, hogy nem adnak. Az anyag ezt nyitva hagyja. Ráadásul az „elvárások” túlnyomó része kívül esik a közlekedéspolitika hatósugarán, tehát egy SWOT-elemzésben (erőségek–gyengeségek–lehetőségek–veszélyek) a külső feltételek közé kell kerülnie. Itt teljesen összekeverednek a belső (babakocsibarát közlekedés) és a külső („Az EU műszaki innovációs területen betöltött vezető szerepének megtartása”) elvárások.

A vitairat következő kijelentése szintén lebecsüli a gazdaság- és közlekedéspolitika befolyását: „*Az egyéni és a társadalmi szintű mobilitás alapvető, továbbra is döntő jelentőségű (az információs társadalom fejlődése ellenére).*” Azért emeljük ezt ki, mert pontosan ez az a pont, ahol a politikának alapvető szerepe van. Bevásárlóközpontok építésének ösztönzésével, a lakásmobilitás alacsony szinten tartásával, a távmunka tessék-lássék ösztönzésével, a közúti közlekedési infrastruktúra fenntartási és fejlesztési költségeinek a használóktól való átvállalásával és számos más eszközzel növelte mesterségesen a közlekedési forgalmat a mindenkori magyar kormány az utóbbi évtizedekben. Éppen az lenne egy jövőkép felvázolásának a feladata, hogy meghatározza, milyen általános gazdaságpolitikai és közlekedéspolitikai eszközökkel lehet leválasztani az „*egyéni és a társadalmi szintű mobilitás*”-ról a gazdasági szempontból fölösleges, viszont ösztársadalmi és környezetvédelmi szempontból egyaránt káros és fölösleges növekményt. Ilyen növekmény például az agglomerációs beutazások, a mezőgazdasági termények fölösleges utaztatása a budapesti nagybani piacra majd vissza a fogyasztás helyére, a már említett bevásárlóközpontos centralizáció és a percre kész (just in time) szállítás, vagyis a mozgó raktárak használata az ellátási láncban.

Az utóbbi években igen sokszor hangsúlyozott állítás, hogy „*A földrajzi elhelyezkedés előnyei csak akkor érvényesíthetők, ha a tranzitforgalom egy részét megfelelő közlekedési és szállítási hálózat, csomópontok, valamint azokra telepített intermodális és multifunkcionális logisztikai központok, illetve kapcsolódó ipari parkok birtokában képesek vagyunk megállítani és hozzáadott értéket biztosítani.*” Szerencsére a szentkirályszabadjai helikopter-repülőtér ilyen logisztikai központtá alakítását sikerült megakadályozniuk azoknak, akiknek a balatoni lakóhelyét, illetve üdülését tönkretette volna, ez azonban nem teszi fölöslegessé ennek az állításnak az elemzését. Miután – és ez a vitairat közlekedési fejezetének általunk is vallott számos állításából is kiolvasható – az emberiségnek és Magyarországnak is választania kell a globális környezeti katasztrófa (mindenekelőtt a klímakatasztrófa) és az áruszállítás minden határon túli növekedése között, Magyarországnak már rövid távon sem arra kell törekednie, hogy a földrajzi helyzetéből adódó tranzitszállítások széttöredezzenek, hanem arra, hogy azok



a lehető legkisebb környezeti terhelés mellett haladjanak át az országon (nyilván elsősorban vasúton). Semmiféle átsomagolásból eredő haszon nem mérhető ahhoz a kárhoz képest, amit a fent idézett megállítást okoz. Közép és hosszú távon pedig a cél csak a nagy távolságú szállítások visszaszorítása lehet. Ez nagymértékben elősegíthető a fuvarozás társadalmi költségeinek a fuvar költségbe való beépülésével. Ezáltal egyúttal jelentősen javulna a munkaerő-igényes európai ágazatok versenyképessége, amivel sok új munkahely jöhet létre.

A vitairat helyesen állapítja meg a következőket: „*A jelenlegi adatok alapján a prognosztizált áruszállítási és motorizációs tendenciák fenntarthatatlanok.*” Sajnos azonban részben ezúttal is az történik, mint amit már számos közlekedéspolitikai dokumentumban láthattunk: az elvek helyesek, azonban a konkrét célkitűzések szöges ellentétben állnak az elvekkel. A vitairat ugyanis kijelenti:

„*A megfelelő szabályozás alkalmazásával elérhetőnek tartott modal split 2030-ban:*

Áruszállítás: 60% – 25% – 10% – 5% (közút–vasút–belvíz–csővezeték);

Személyszállítás: 65% – 15% – 15% – 5% (egyéni–busz–vasút–légi);

Személyszállítás Budapest: 50% – 50% (közforgalmú–egyéni); (189. lapon)

Ezek az arányok – bár az első két esetben kedvezőbbek, mint a jelenlegi helyzet – nyilvánvalóan nem felelnek meg a fenntarthatósági követelményeknek. Ez a budapesti személyközlekedés esetén különösen szembeűnő: a közösségi közlekedés mostani, közel 60 százalékos arányát 50-re tervezi csökkenteni. Ez a jelenleginél sokkal nagyobb dugókat, közlekedési káoszt eredményezne annak minden káros hatásával együtt.

A belvízi szállítás tervezett aránya pedig csak olyan állami beruházásokkal – áldozatokkal – érhető el, amelyek sosem térülnek meg. Ráadásul a legújabb jelentések szerint Nyugat-Európában, a Duna-Majna-Rajna csatornán egy év alatt 30 százalékkal esett vissza a vízi szállítás. A Duna és a Tisza olyan fontos – és az éghajlatváltozás miatt egyre fontosabb – ivóvíz- és öntözővíz-tartalék, hogy minimálisra kell csökkenteni minden olyan beruházást, amely ezeket veszélyezteti. A vasúti áruszállításban viszont óriási tartalékok vannak, de ezek kiaknázásához mindenképp megfelelő árviszonyokat kell teremteni és egyéb – a vitairatban is említett – intézkedéseket meghozni. Ezt követheti több scenárió kidolgozása a várható fejlődésre, majd az optimális beavatkozási pontok meghatározása. Megfelelő modellek birtokában már lehet számokról beszélni, addig nyugodt lelkiismerettel nem.

Egy másik lehetséges megközelítés kiindulni az Európai Unióban az éghajlatváltozás lassítása végett elhatározott kibocsátáscsökkentési tervekből és meghatározni, hogy azok végrehajtásához milyen közlekedési munkamegosztás (modal split) beállítása szükséges, majd megkeresni hozzá az eszközöket (kilométer-arányos útdíj az externáliák figyelembevételével kialakított tarifával, kombinált szállítás elősegítése, a pályavasút állapotának javítása stb.).

A harmadik rész a „*Horizontális elemek akciótervei*” címet viseli.

Teljesen egyetértünk azzal a gondolatmenettel, miszerint „Általános alapelveként megfogalmazható, hogy a közlekedéstervezésben el kell jönnie az évtizedes távlatokban történő gondolkodásnak. Nem fogadható el az elmúlt évtizedek hazai közlekedésfejlesztési gyakorlata, ami általában a jelen állapot megállapításán és tudomásulvételén, és nem a hosszú távon kívánatos célok eléréséhez szükséges fejlesztési tervek kialakításán és megvalósításán alapul. Tartósan nem maradhat fenn a jelenleg alkalmazott napi-kézi vezérlésű magyar közlekedéspolitikai, ezt kell felváltania a stratégiai rendszerszemléletnek.” Csak sajnáljuk, hogy a szerzők nem stratégiai rendszerszemléletben dolgozták ki a vitaanyag közlekedési fejezetét.

A 190-192. lapon olvasható „*Célmeghatározás*” és „*Stratégia*” mutatja, hogy még mindig messze vagyunk attól az állapottól, hogy a tervezés alapja a hálózati infrastruktúra egységes szemlélete legyen, és abból vezettessenek le a fejlesztési célok. Mert a felsorolt célokkal egyetértve is meg kell kérdeznünk, hogy egy ilyen anyagban nem inkább azokat az



alapelveket kellene-e leszögezni, melyek alapján később elfogadni vagy elvetni és rangsorolni lehet konkrét fejlesztési javaslatokat. Vonatkozzanak azok bár a – bizonyos megkötésekkel – általunk is támogatott elkerülő útra, ITS fejlesztésre vagy vasúti vágányok építésére.

Teljes mértékben támogatandó a vitairatnak az a megállapítása, hogy „*A fejlesztések súlypontját a főutak elkerülő szakaszainak építésére, valamint a meglévő úthálózat fenntartási munkáira kell áthelyezni.*” Nem csak a közlekedés terén, de általában is elfogadhatatlan a korábbi kormányoknak az a gyakorlata, hogy a szűkösen rendelkezésre álló forrásokat elsősorban néhány új nagyberuházásra fordította, miközben a meglévő nemzeti vagyonegyre rohamosabban pusztult.

Az elkerülő utak építését is át kell gondolni, mert az eddigi tapasztalatok az mutatják, hogy ezek esetenként legalább annyi gondot okoztak, mint amennyit megoldottak. Ezért ilyen utakat a jövőben az alábbi feltételekkel szabad megépíteni:

1. Az elkerülő utak megépítése esetén a településeken belül általában nem javul a közlekedésbiztonság, sőt gyakran romlik.²⁸ Ez azt jelenti, hogy a kedvező hatás elérése érdekében minden elkerülő út építése esetén megfelelő forrásokat szükséges biztosítani a településen belüli utak forgalmának csillapítására. Ezen túlmenően utólag is célszerű külön forrásokat biztosítani a forgalomcsillapításra azon települések részére is, ahol már megépült az elkerülő út.
2. Az elkerülő utak mentén gyakran telepítenek nagy forgalmat vonzó létesítményeket (raktárbázisok, bevásárlóközpontok stb.). Ezek újabb jelentős forgalmat gerjesztenek a településen belül is, gyakran semlegesítve az elkerülő út kedvező hatását. Ezért az elkerülő út megépítésének feltétele kell hogy legyen a megfelelő területrendezési szabályozás. Tudjuk, hogy ez az önkormányzatok hatásköre, azonban az állam szabhat olyan feltételt, hogy csak akkor finanszírozza az utépítést, ha a település önkormányzata meghozza a szükséges szabályozást. és biztosítja hosszú távon annak érvényesülését. Amennyiben ezt a szabályozást az önkormányzat a későbbiekben feloldja, akkor kötelezően meg kelljen térítenie az állam felé az utépítés költségét.
3. További gond, hogy az út megépülésével az említett létesítmények számára felértékelődnek az út menti területek. Ez azt jelenti, hogy a közpénzekből megépült utak túlzott mértékben gyarapítanak magánvagyonokat. (Értesüléseink szerint ezzel kapcsolatban már az Európai Bizottságnál is merültek fel aggályok.) Tehát amennyiben mégis megépülnek ilyen létesítmények, azok tulajdonosait a terület értéknövekedésének megfelelő adóval kell terhelni – amint azt számos országban meg is teszik.
4. Az elkerülő utak sok esetben a település körüli értékes zöldterületeket foglalják el, illetve szabdalják fel. A települések alapvetően szép természeti környezetben létesültek valamikor, azonban mostanra sok esetben csak a település szélén maradt viszonylag összefüggő zöldterület. Ezért törekedni kell arra, hogy az elkerülő utak lehetőleg minél kevesebb területet vegyenek igénybe (pl. lehetőleg csak kétszer egy sávosak legyenek), és minél kevésbé károsítsák a települések körüli természeti értékeket – még akkor is, ha ez esetleg többletköltségekkel jár.

A 192. lapon „*Cselekvési terv*” alcím alatti elképzeléseket a vitairat korábbi részében leírtak nélkül is fontosnak tartjuk, mondhatnák, hogy elég lett volna ezeket – és még másokat – leírni. De hiányoljuk a rangsorolást, és hiányolunk feladatokat is. Egyetértünk azzal, hogy „*A közlekedéspolitika hatékony irányításához a hazai, rendkívül összetett, ugyanakkor helyenként mégis hiányosan és törvénysértő (pl. légiforgalmi irányítás visszasságai) módon működő szervezetrendszer azonnali átvilágítására és újraszervezésére van szükség.*”, de úgy látjuk, hogy az újraszervezést a feladatok meghatározása és egy korszerű jogi háttér

²⁸ Ld. Az elkerülő utak közlekedésbiztonsági hatásai, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/03/2976.hpp>



kialakítása után lehet hatékonyan végrehajtani, ez a feladat viszont nem szerepel a cselekvési terv pontjai között.

Az UMFT Közlekedési Operatív Programjának (KözOP) szerintünk sok hibája van.²⁹ Tehát lehet és kell is ésszerűsíteni az EU-s forrásokból finanszírozott közlekedési fejlesztéseket.

Unió forrásból egyáltalán nem szabad pénzt fordítani közúti és légi közlekedési fejlesztésekre. Amennyiben szükségesek ilyen fejlesztések, azokat teljes egészében a használóknak kell megfizetniük – a piacgazdaság elveinek és kívánatos gyakorlatának megfelelően. Abszurd lenne, ha továbbra is uniós forrásból támogatnánk azokat a közlekedési módokat, amelyeknek a vitairat szerint is jelentős negatív externáliái vannak, és amelyeket a vitairat szerint is be kellene építeni az árakba. Ez utóbbi a célt soha nem fogjuk elérni, ha ezeket a közlekedési módokat – ráadásul közpénzekből – támogatjuk is.

A közlekedés terén uniós forrásból kizárólag a közösségi közlekedést, a vasúti áruszállítást, valamint a kerékpáros és gyalogos közlekedést szabad támogatni.

A közösségi közlekedés egyrészt közszolgáltatás, amelynek igen kedvező környezeti, társadalmi, gazdasági hatásai vannak. (Példaként említjük, hogy amennyiben tovább csökkenne a fővárosi közösségi közlekedés támogatása, az a közlekedés összeomlásához vezetne az egész budapesti agglomerációban, vagyis azon a területen, amely a GDP 40 százalékát állítja elő. Ennek társadalmi, gazdasági és környezeti következményei beláthatatlanok lennének. Vidéken is a munkanélküliség és a szociális feszültségek növekedését, illetve a tanulási lehetőségek beszűkülését eredményezné a közösségi közlekedés további leépítése.)

A vasúti áruszállítás támogatását különösen az indokolja, hogy ennek az ágazatnak a versenyképessége azért romlott jelentős mértékben, mert az állam a piacgazdasági elvekkel ellentétes módon elvonta a forrásait, miközben jelentős mértékben támogatta a konkurens közlekedési módot.

A kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítását azért szükséges támogatni, mert ez többszörösen megtérül a pozitív externáliák révén. Ezek egyes elemei viszonylag könnyen, más elemei csak nehezen „forintosíthatóak”, azonban az alábbiakban felsorolt minden eleme nyilvánvaló nemzetgazdasági előnyökkel jár:³⁰

- a környezet állapotának javulása, vagy legalább a romlásának lassulása,
- a hatékonyabb, ésszerűbb területfelhasználás,
- az emberek egészségi állapotának javulása, illetve az egészség megőrzése,
- az életminőség és az életszínvonal javulása a városokban,
- mobilitás javulása a településeken belül,
- utazási költségek csökkenése,
- az akadályozási költségek csökkenése,
- a bizonytalanságból eredő költségek csökkenése,
- a termékek és szolgáltatások jobb helyi elérhetősége,

²⁹ A Levegő Munkacsoport álláspontja a KözOP-ról:

http://levego.hu/sites/default/files/kiadvany/nft/kozopvelemen_y_061108.pdf

³⁰ Ld. **The Economic Significance of Cycling** – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation. VNG uitgeverij, The Hague, 2000
Walking- and cycling track networks in Norwegian cities – Cost- benefit analyses including health effects and external costs of road traffic. Kjartan Sælensminde. 567/2002. sz. TØI jelentés. Todd Alexander Litman: Economic Value of Walkability. Victoria Transport Policy Institute. Magyar nyelvű összefoglalók a http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_alt/kegazd.pdf és a http://www.levezet.hu/archivum/2003/08/2841_hpp címen található.



- jelentős idő- és költségmegtakarítás (a közlekedési infrastruktúrára és a gépjármű-használatra fordított összegek úgy csökkenthetők, hogy egyúttal javul a gazdasági versenyképesség),
- a helyi gazdaság erősödése (a fogyasztás nagyobb mértékben történik helyben),
- a társadalmi igazságosság erősödése, a szociális feszültségek mérséklődése,
- az emberi kapcsolatok javulása, a közösségi szellem és tevékenység erősödése.

Örülünk annak, hogy a vitaanyagban önálló rész jutott a közlekedés környezetvédelmi és energiafelhasználási vonatkozásainak mint horizontális elemeknek, mert úgy látjuk, hogy a közúti és légi közlekedés visszaszorítása nélkül megvalósíthatatlanok az éghajlatváltozás lassítása érdekében tett vállalások.

Az agroüzemanyagokkal kapcsolatban igen komoly óvatosságra van szükség annak kedvezőtlen környezeti és gazdasági hatásai miatt. (Egyebek mellett az élelmiszer-ellátást veszélyezteti. Ezt jól példázza, hogy az agroüzemanyagok termesztése miatt több országban jelentősen emelkedtek az élelmiszerárak.)³¹ A megújuló energiák fejlesztését természetesen szükségesnek tartjuk, ezt azonban minden esetben alapos környezeti, gazdasági és társadalmi elemzés kell, hogy megelőzze. Azonban még a megújuló energiáknál is sokkal fontosabb a közlekedési kereslet csökkentése a közúti és légi szállítás terén, és ezzel egyidejűleg a környezetkímélőbb közlekedési módok versenyképességének fokozása. Örülünk, hogy a vitairatnak is ez az álláspontja: „A pozitívumok ellenére meg kell állapítani, hogy a bio-tüzelőanyagok előállítására, ha minden egyéb szempontot figyelmen kívül hagyunk, akkor sem tud lépést tartani a közlekedés egyre növekvő energiaigényével, tehát elengedhetetlen, hogy magát a közlekedési rendszert racionalizáljuk.” Ezt az álláspontot szemléletesen alátámasztják a vitaanyag számadatai. A 179. lapon olvasható, hogy „Magyarország megközelítőleg 60 millió tonna CO₂-t bocsát ki évente, aminek 23 százaléka (13 millió tonna) köthető a közlekedéshez, ezen belül több mint 90 százalék a közúthoz, kb. 5 százalék a polgári légi közlekedéshez, 1-2 százalék a vasúthoz és ehhez képest kimutathatatlan mértékben a belvízi hajózáshoz.”. Tehát a vasúthoz képest mintegy negyvenötszörös(!) CO₂-kibocsátással (nem tudni, a vitairat adata melyik évre vonatkozik) sikerült a közúton 2008-ban 3,62-szeres szállítási teljesítményt elérni (tonnakilométerben), ami jelzi, hogy a közlekedési munkamegosztás vasút felé való eltolása komoly CO₂-kibocsátáscsökkenést hozhat.

Egyetértünk azzal, hogy a közlekedésre visszavezethető környezetterhelés kezelésében igen hatékony szabályozási eszköz a terheléshez kapcsolódó díjak kivetése, és reméljük, ez hamarosan meg is valósul, mégpedig minden alágazatban. Ezt is elősegítheti a magyar kormányának a vitairatból is kitetsző elkötelezettsége a tehergépkocsik útdíjáról szóló, ún. Euromatrica-irányelv folyamatban lévő, ezt megengedő változtatása mellett. Ha egy egységes közlekedési hálózat (infrastruktúra) fenntartását tekintjük a közlekedésben az állam elsődleges feladatának, akkor e feladatnak értelmes és hasznos, azaz a társadalmi költségeket minimalizáló megvalósítása csak „az infrastruktúra-használati díjak megfelelő kialakítása” útján teljesíthető.

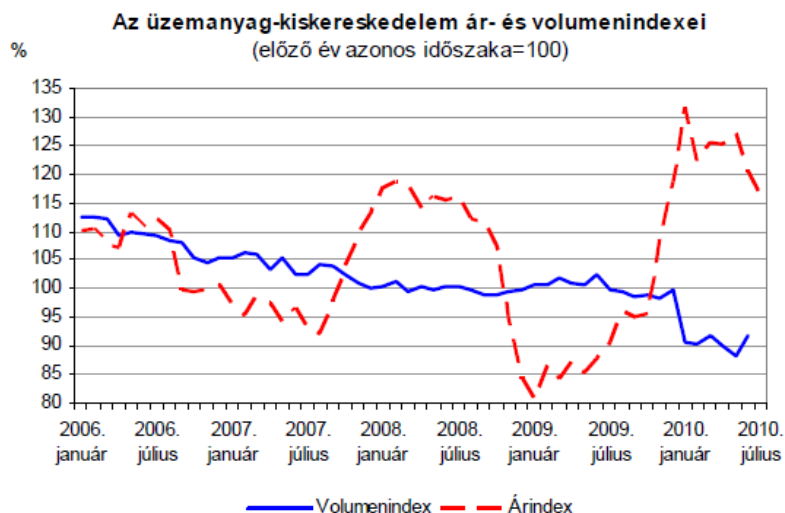
A „Helyzetelemzés” blokkban sok olyan megállapítást találtunk, amellyel egyetértünk, de úgy látjuk, hogy hiányzik a felsorolt problémák közötti összefüggések megvilágításával a – szerintünk is szükséges – változtatások rendszerszemléletű megalapozása. Egy problémafa sokat segítené nemcsak ennek a blokknak a megértésében, de a többi blokkban felsorolt támadáspontoknak, a célfa elemeinek a felismerésében is.

Motorizált nem csak az egyéni személyközlekedés lehet, mint azt a vitairat sugallja, a vonat és a villamos például ugyanúgy motorizált. Szakítani kell végre az évtizedes

³¹ A Levegő Munkacsoport részletes álláspontja az agroüzemanyagokról:
http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/zoldauto-kvvm_0708.pdf



közlekedésirányítási taktikával, hogy a személygépkocsik szaporodását, az egyéni közlekedés súlyának növekedését önmagától való folyamatnak tekintjük, és rá való hivatkozással csikarunk ki fejlesztési pénzeket a költségvetésből. 2008-ban és 2009-ben az Európai Unió szinte minden országában és 2010-ben már Magyarországon is jelentősen visszaesett az üzemanyag-fogyasztás, ami jelzi, hogy igenis vannak külső – szabályozási és piaci – tényezők, amelyek alakítják az emberek autózási hajlandóságát.



Forrás: A KSH Jelenti, Gazdaság és Társadalom, 2010/6

A vitairat állításával ellentétben – véleményünk szerint – a közforgalmú közlekedési vonalhálózaton a szolgáltatás színvonala az elővárosi forgalomban sem stagnál, hanem mindenütt zuhan. Példa erre a személyszállító vasúti szerelvények nemrég végrehajtott drasztikus megkurtítása, ahogy például egy friss cikkben olvasható: „A mostani férőhely-csökkenést azzal magyarázza a vasút, hogy az átlagosan 20-30 perces utat az utasok állva is kibírják, hiszen a metróon vagy a villamoson is állnak.”³² „Jó” indikátor az is, hogy megváltozott a visszatérítés rendje és ma már nem kapja vissza az IC pótgjegy árát az utas akkor, ha a vonat negyedórát késik.

Fontos megállapítás, hogy az eddigi közlekedéspolitikai koncepciók az egyes ágazatok külön-külön megírt kívánságlistái voltak, amelyek végrehajtása során az ágazatok torzított konkurenciaharcot folytattak egymással. Az viszont már egyoldalú elfogultságot mutat a hajózás (vagy éppen a vízügyi beruházások) irányába, hogy ennek a „teljes egészében privatizált hajózási ágazat” lett volna a kárvallottja. A vitairat adatai szerint ugyanis a vízi szállítás Magyarországon több évtizedes csúcson van.

Tévesnek tartjuk a vitairat következő megállapítását: „A fenntartási jellegű ráfordításokat egyértelműen az infrastruktúra-használati díjakban kell megjeleníteni, míg a fejlesztési jellegű költségelemeket állami beruházás keretében tervezni.” Természetesen egyetértünk azzal, hogy a fejlesztések állami beruházásként valósuljanak meg, hiszen az eddigi példák azt mutatják, hogy a magánberuházásokban megvalósult ilyen beruházások – amint a vitairat is utal rá – rendkívül hátrányosak voltak az államra nézve, a közpénzek súlyos pazarlását eredményezve. Ugyanakkor nem csak a fenntartási, hanem a fejlesztési költségeket is felhasználóknak kell fizetniük. A vasút terén ez már gyakorlatilag megvalósult. A közút terén pedig ezt irányozza elő (bár egyelőre sajnos nem teszi kötelezővé) a már említett Euromatrica-irányelv is.

³² Rövidülnek a vonatok, Indóház online, 2010. szeptember 3., http://www.iho.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=3156&catid=1&Itemid=3



Javaslataink a fejlesztési támogatásokra

Számos javaslatunkat már kifejtettük a fentiekben, így itt csak a hazai és – főleg – uniós fejlesztési források felhasználására teszünk javaslatot. Véleményünk szerint ezeket a forrásokat döntő mértékben a következő területekre kell felhasználni:

- (1) az oktatásra, beleértve annak minden szintjét a bölcsődétől és óvodától kezdve a szakképzésen keresztül a felsőoktatásig és a felnőttképzésig;
- (2) az egészségügyre, súlyt helyezve az utóbbi években megfakult hazai adottságokra (pl. a korábban kiváló felső- és középszintű személyi feltételekre), a megelőzésre;
- (3) az energiahatékonyság javítására – elsősorban az épületek terén, a közlekedésben (beleértve a hazai tömegközlekedési, illetve vasúti járműipar fejlesztését a hazai jelentős műszaki hagyományok folytatásaként), valamint a vidékfejlesztésben;
- (4) a K+F, az innováció előmozdítására, különösen az előző pontokhoz kapcsolódóan.

(1) Oktatás

Az elmúlt évtizedekben az oktatásra fordított összegek növelését az illetékes döntéshozók rendszeresen azzal az indokkal odázták el, hogy először a gazdaságot kell rendbe tenni, utána jöhet az oktatás fejlesztése. Ez meglehetősen álságos indok, hiszen az oktatás is a gazdaság része. Továbbá ezek a döntéshozók soha nem fejtették ki, hogy milyen gazdasági fejlettséget kellene elérnünk ahhoz, hogy az oktatásra több forrás jusson. 1998 és 2008 között a bruttó hazai termék, a GDP 42%-kal nőtt, ugyanakkor az oktatásból jelentős forráskivonás történt! Ezzel párhuzamosan az oktatás elégtelen szintje immár a gazdasági fejlődésünk legfőbb akadályává vált.

Közismert, hogy az oktatási befektetések hosszabb távon (15-20 év elteltével) hozzák a legnagyobb eredményt. Ha azonban ma nem fektetünk be, akkor 15-20 év múlva teljesen leszakadunk a fejlett világtól.

Ugyanakkor kevésbé közismert, hogy az oktatásba történő befektetésnek léteznek igen komoly azonnali, illetve rövid távú hatásai is:

- Sok közgazdász, illetve gazdaságpolitikus óriási hibát követ el, amikor az oktatást csupán szociális, jóléti kiadásnak tekinti, nem pedig befektetésnek. Theodore W. Schultz amerikai közgazdász már 1979-ben Nobel-díjat kapott azon munkásságáért, amivel bebizonyította, hogy az oktatást (egyebek mellett az egészségügyhöz hasonlóan) ténylegesen befektetésként kell számon tartani. Azóta számos olyan tudományos munka született, amely ezt számszerűen is kimutatta.
- Az előző pontban említett hibásan gondolkodók tévedése abból is nyilvánvaló, hogy akik így gondolkodnak, azok a piacon igénybe vehető oktatási szolgáltatásokat (például nyelvoktatást) vállalkozásnak tekintik, ami támogatandó és része a piacgazdaságnak, az állam által finanszírozott oktatást pedig „szociális juttatásként” tartják számon. Teszik ezt annak ellenére, hogy a két, különböző formában végzett tevékenység végeredménye ugyanaz (a példánál maradva: a nyelvtudás). Egy másik Nobel-díjas közgazdász, Paul Samuelson erről a következőket írja: „A középületekre fordított kiadásoknak ugyanaz a makrogazdasági hatása, mint a magánépületekre fordított kiadásoknak, és a közkönyvtárak fenntartására fordított közösségi fogyasztási ráfordítások ugyanolyan hatást gyakorolnak a munkalehetőségekre, mint a filmekre vagy könyvekre fordított magánfogyasztási ráfordítások.”³³

³³ Paul A. Samuelson – William D. Nordhaus: **Közgazdaságtan**. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1997.



- Az oktatásra fordított kiadások azonnal megjelennek a gazdaságban, keresletet gerjesztve a termékek és szolgáltatások iránt.³⁴
- Az ilyen módon támasztott kereslet elsősorban a jobb minőségű hazai termékek és szolgáltatások előállításához járul hozzá. Ugyanis egyrészt az oktatásban dolgozók a jövedelmüket döntő részben itthon költik el, másrészt az átlagosnál tudatosabb vásárlói réteghez tartoznak. Ez jelentősen javítja a hazai vállalkozások versenyképességét. Ahelyett, hogy az állam közvetlenül osztogatna a vállalkozásoknak, bízva a jól képzett munkaerőre, hogy vásárlásaikkal döntsék el, melyik vállalkozás nyújtja a legjobb termékeket és szolgáltatásokat!
- Az előző pontban említettekben belül kiemelnénk a színvonalas oktatáshoz szükséges termékeket és szolgáltatásokat, amelyek további munkahelyeket teremtenek többek között az építőiparban, a számítástechnikában, a könyvkiadásban és más területeken.
- Az oktatási ráfordítások közvetlenül is a GDP számottevő részét adják. (Az elmúlt években az oktatás a bruttó hazai termék 4-5 százalékát adta.)
- A szakképzésre történő ráfordítások már 1-2 év elteltével megjelennek a munkaerő mennyiségi és minőségi javulásában. A versenyképesebb munkaerő megjelenése (különösen a hiányszakmákban) jelentősen növeli vállalkozásaink versenyképességét is. (Mindez azonban nem jelenti azt, hogy elég csupán a szakképzésre fordítandó összegeket növelni, hiszen minél jobb az alapfokú nevelés-oktatás, annál jobb eredményt érhet el a szakképzés is.)
- A kevesebb kiesett tanuló komoly megtakarítást jelent, mivel csökkennek az egészségügyi kiadások, valamint a deviáns viselkedések miatti kiadások.
- Az oktatásban dolgozó 180 ezer ember egészségi állapota, hangulata azonnal javul, ami kedvezően hat a családjaikra, környezetükre is. A tanulókat és családjaikat is számításba véve, ez több millió embert jelent!
- A családok elégedettsége, hangulata jelentősen javul. Ma ugyanis sok családban az egyik legfontosabb frusztráló tényező az iskolával való elégedetlenség. Számos család szinte tragédiaként éli meg, hogy gyermeke nem jut megfelelő színvonalú oktatáshoz-neveléshez az iskolában. Mindez a nemzetgazdaság szinte minden ágában kihat a dolgozók teljesítményére.
- A jó oktatási rendszer jelentős szerepet játszik a magas színvonalú munkaerő megtartásában az országban, illetve ide vonzásában. A szülőknek – és mindenekelőtt a jól képzett szülőknek – ugyanis lakóhelyük kiválasztásánál az egyik legfontosabb szempont, hogy gyermekeiket minél jobb iskolába járathassák.
- A javuló közoktatás eredményeképpen növekszik a bizalom a közszolgáltatások iránt, és így az állam iránt is. Az pedig számos kutatásból ismert (de sajnos nem eléggé közismert), hogy a bizalom a versenyképes gazdaság egyik meghatározó tényezője.
- Mindenki számára nyilvánvalóvá válik, hogy a kormány nem csak választási ciklusokban gondolkodik, hanem hosszú távra tervez, biztonságos jövőt készít elő.

Az Európai Unió alapjaiból fejlesztésekre lehet pénzt igényelni, mégpedig az additionalitás elvének megfelelően (vagyis olyan fejlesztésekre, amelyek az uniós források nélkül nem valósulhatnak meg). A közoktatás területén ilyen fejlesztés a pedagógus életpálya szakmai és illetmény-előmeneteli rendszerének megvalósítása. Ennek egy részét képezi a minőségi bérfejlesztés, azaz olyan többletbér biztosítása, amely kizárólag a pedagógusi munka minőségétől függ. Ez a bérelem tehát külön díjazza a minőségi munkát, a jelentős hozzáadott pedagógiai értéket minden szinten (így a kiemelkedő képességű és a hátrányos helyzetű tanulók esetében is). Mindez Magyarországon komoly szakmai fejlesztésnek és innovációnak

³⁴ Ld. a 11. lábjegyzetet!



felel meg. A bérfelvezetés szakmai minőséghez kötött részével kapcsolatos módszertant, előírásokat az oktatási kormányzatnak kell előkészítenie a pedagógusok és oktatáskutatók bevonásával (ehhez – és ettől függetlenül is – az oktatáskutatást is jelentősen fejleszteni szükséges). Szintén az oktatási kormányzat felelőssége az alkalmazás ellenőrzése, értékelése, és a rendszer folyamatos továbbfejlesztése.

(2) Egészségügy

Az oktatással kapcsolatban az előző pontban kifejtett érvek nagyrészt az egészségügyre is érvényesek. Itt csak néhány további szempontot említenénk meg.³⁵

- Magyarországon például a korai halálozás miatt évente a GDP 2,0%-ának megfelelő bruttó hazai termék előállítását nem történik meg. Amennyiben Magyarországon is hasonló lenne a halálozási minta, mint mondjuk Csehország esetében, úgy az aktív korú lakosságból közel 100 ezer halmozott életévvel kevesebb veszteséggel kellene számolni, amely 1,17%-os GDP arányos veszteségnek felel meg, szemben a jelenlegi 2%-kal.
- A betegségek, melyek hosszú távon gátolják az egyént abban, hogy munkát tudjon vállalni még ennél is tekintélyesebb mértékben rontják a gazdasági teljesítményt. 2007-es magyarországi rokkantsági adatokon számolva a GDP mintegy 3,41%-a esett ki a termelésből. Amennyiben a magyarországi népesség a cseh mintához hasonló egészségi állapotban volna, akkor 1,2 százalékponttal alacsonyabb GDP veszteséggel kellene számolnunk. Tehát a cseh egészségi állapot elérésével a tartós betegségek következtében kiesett termelés már csak a GDP 2,24%-a lenne.
- A rövid távú megbetegedések 2,15%-os GDP-arányos termelékenységszűnési veszteséget okoznak.
- Összefoglalva megállapítható, hogy az egészségügyi mutatókat nemzetközi mércével mérve a Magyarországgal egy csoportba sorolt Csehország eredményeinek az elérése is már önmagában 2% GDP veszteség elkerülését tenné lehetővé.
- Az egészségipar ágazatainál halmozott bruttó hozzáadott érték hatás mutatható ki, azaz az ágazat oly mértékben beágyazódott a gazdaság szerkezetébe, hogy az ágazatai végső kibocsátásához más ágazatokban 1,47-szer (2000), illetve 1,35-ször (2005) annyi bruttó hozzáadott értéket generált, tehát az egészségipar ágazatainak termelési kapcsolatokon keresztül realizálódó hatásával együttes bruttó hozzáadott érték aránya 8,3%.
- Az egészségmutatók javulása a foglalkoztatás bővítésének lehetőségét biztosítja, a csehországi mutatók elérése esetén például 230 ezer fő többletfoglalkoztatása válna lehetővé, amely természetesen a gazdaság munkaerő felszívó képességén, annak szerkezeti sajátosságain is múlik.

(3) Energiahatékonyság

A vitairat is megállapítja, hogy az energiahatékonyság javítása országunk számára létkérdés, és egyúttal komoly mértékben járulhat hozzá a foglalkoztatás bővítéséhez. Az energiahatékonysági beruházásokat elsősorban ott kell elvégezni, ahol ezek a legkedvezőbb költség/haszon aránnyal járnak. Különösen kiemelendő az épületek korszerűsítése, a környezetkímélő közlekedési módok fejlesztése, valamint a vidékfejlesztésben rejlő energiahatékonysági lehetőségek kihasználása.

A környezetkímélő közlekedéssel kapcsolatban hangsúlyozandó, hogy újra megindult a hazai autóbusszgyártás, és még élnek a műszaki hagyományai a vasúti, illetve villamosgyártásnak is. Erre az alapra biztonsággal lehet támaszkodni!

³⁵ Az itt közölt adatok forrása: **Az egészség és egészségügyi rendszer fejlesztésének makrogazdasági szempontjai.** Kató és Társa 2003. Tanácsadó Kft., 2010



A vidékfejlesztéssel kapcsolatban kiemeljük, hogy egyes leszakadó vidéki területek felzárkóztatását elősegítheti olyan technológiák kifejlesztése, amely alkalmazkodik az ottani lakosság jövedelemtermelő képességéhez, figyelembe veszi az éghajlatváltozás kihívásait, ugyanakkor megfelel a XXI. század elvárásainak is. Egyes természetközeli technológiák a szennyvízkezelésben, a megújuló energiák decentralizált termelése, az alacsony energiájú, helyi anyagokból készült, tájba illő épületek olyan fejlesztések, amelyek nemcsak munkát adnak a helyieknek, de a harmadik világba is exportálhatók lennének. Ugyanide soroljuk az organikus mezőgazdaságot és az energiahatékony élelmiszerfeldolgozást is.

(4) Innováció

Az innováció a fejlődés alapja. A fejlett országok gazdasági növekedésének 70 százaléka köszönhető a kutatás-fejlesztésnek és az innovációnak, Magyarországon pedig ez az arány közel 50 százalékosra tehető. A világ legversenyképesebb országai kivétel nélkül kiemelt állami támogatásban részesítik az innovációt. Jelentőségét fokozza, hogy a jelenlegi környezeti válság és az előre látható energiaválság megoldásához elengedhetetlen az innovációs ráfordítások számottevő növelése.

