

Giday András

Állami adósság és állami vagyon

ÖSSZEFOGLALÓ: A szerző az államadósság és az állami vagyon közötti helyettesítési lehetőségeket vizsgálja. Megállapítása szerint helyettesítési lehetőség áll fenn 2–4 éves időhorizonton belül. Ha kevesebbet költenek a vagyoni eszközök felújítására, akkor rövid távon csökkenthető az eladósodottság, de ez megbosszulja magát később. A szerző javasolja az önkormányzatok mellett a központi állam szintjén is előírni vagyoni mérleg készítését. A vagyontörvény cégeket sorol be az állami tulajdon aránya szerint, a túlzott magánosítási törekvésekkel szemben ennél nagyobb biztosítékokat jelentene a nemzeti törzsvagyon kategóriájának a megalkotása. Az idesorolt vagyonelemknél célszerű lenne előírni a vagyon állagának megfelelő fenntartást, időszakonkénti beszámoltatással, akkor is, ha az adott eszköz magántulajdonban áll. A szerző javasolja: több évre szóló stratégiai szerződéseket kellene megkötni az állam és a nemzeti törzsvagyon egyes fontosabb elemeit kezelő cégek között.

A tíz új kelet-európai EU-tagállamban a több ország számára fontos létesítmények jelentős hányadát közösen kellene megépíteni, majd működtetni (energetikai alaphálózatok, a legfontosabb nemzetközi vasúti vonalak, az autópálya-alaphálózat, nagyobb kikötők stb.) A régiós tulajdon és a közös üzemeltetés mintául szolgálhatna később az EU egésze számára is.

KULCSSZAVAK: közlekedés és közmű – általában, privatizáció, állami cégek, költségvetés – adósság

JEL-KÓD: L90, L33, L32, H63

Az államadósság megemelkedésének pénzügyi gondjai rávilágítottak arra, hogy a túlzott eladósodás az ország egészének a leértékelődéséhez, vagyonának zsugorodásához vezet. Az egyes szervezetek szintjén fontos szempont az elszámoltathatóság, például annak vizsgálata, hogy az egyes vagyonelemek nem kerültek-e ki előnytelen feltételekkel az állami vagyon köréből. Ezek mellett a vagyonnal való gazdálkodásnak van egy harmadik aspektusa is: jól sáfárltak-e a rájuk bízott vagyonnal az érintettek.

ÁLLAMI FINANSZÍROZÁS – SZÁMOLJUNK A VAGYONNAL IS!

Ha elemezzük az állami gazdálkodás és finanszírozás kapcsolatát, akkor 2–4 éves időho-

zinton belül a vagyon fenntartása és az államadósság között helyettesítési lehetőség áll fenn bizonyos mértékig. Ha a hitelek visszafizetése miatt a szükségesnél kevesebbet költenek a vagyoni eszközök karbantartására, felújítására, akkor rövid távon csökkenthető az eladósodottság. De ez megbosszulja magát később, ha fajlagosan drágább lesz az immár elengedhetlenné váló felújítás vagy a régi kapacitások újjakal való cseréje. Arról nem is beszélve, hogy például az úthálózatnál a kátyúk miatt az autók javítása, a lassúbb haladás sok veszteséget, többletkiadást okozhat.

Ha a reális igényekhez képest kicsi az állami vagyon, annak az eredménye az lehet, hogy relatíve drágábbá válik az élet. Akár úgy, hogy a nem kellő erősségű gátak miatt árvizek pusztítanak, de akár úgy, hogy külföldiek kezében vannak az energetika egyes stratégiai elemei, amelyek révén ők relatíve magas (akár még mo-

Levelezési e-cím: andras.giday@gmail.com

nopoljáradékokat is tartalmazó) díjakat számolnak fel a fogyasztóknak.

A beruházások finanszírozásának a fontosságát jeleníti meg például a német szabályozás az állami finanszírozásról. A deficitre adott korlát átélhető akkor, ha jelentős állami beruházásokra kerül(t) sor az adott időszakban.

Az önkormányzatok jelentős hányada ugyan nyilvánartartást vezet a tulajdonukban vagy kezelésükben levő vagyontárgyakról, de általában nincs kimutatás arról, hogy az egyes közfeladatokhoz milyen vagyontárgy áll rendelkezésre, illetve annak az állapota lehetővé teszi-e az adott feladat ellátását (Halmosi, 2010, 104. oldal). Kíváncsinos lenne, ha expliciten be kellene számolni arról, hogy milyen a főbb vagyoni elemek állaga, van-e jelentős felújítási elmaradás stb.

Az utak példájánál maradva: az úgynevezett kopóréteget (az aszfaltburkolat felső 6–10 cm vastag része) mikor cserélték, és az utak mekkora hányada tekinthető erősebben vagy gyengébben kátyúsnak.

Ma a közösségi finanszírozásban két elem kap domináns szerepet. Az egyik a béreknek, a másik a folyó úgynevezett dologi kiadásoknak a finanszírozása. Ehhez képes alárendelt a szerepe a kezelt (tulajdonolt) vagyontárgyak felújításainak, helyettesítő jellegű beruházásainak. Az állam háza táján 4–5 évtizedes hagyomány, hogy az úgynevezett bázisfinanszírozásra alapozva a bért és a minimálisan szükséges dologi keretet biztosítja vagy az állam (kölségvetés, tb) vagy az attól forrást kapó önkormányzat. Így elkerüli azt, hogy vitatkozni kelljen kis tételek indokoltságán (például melyik dolgozónak mekkora a bére, a bérkeret miért nem nőtt stb.). Viszont más csatornán a tulajdonos vagy az állami hatóság forrást oszt arra, hogy elvégezzenek felújítási munkákat vagy beruházásokat. Ez utóbbi elosztás során ők is közvetlenül

gyakorolhatják a befolyásukat, elképzeléseiket a pályázatok kiírásakor, befogadásakor, elbírálásakor.

Ennek a rendszernek a gyengéje, hogy rendszer jelleggel csak minimális forrás jut felújításokra. Sok esetben eseti tényezőkön múlik egy már rég szükséges felújítás elvégzése. Az állami feladatokat ellátó intézményeknél nincs amortizáció, amely egyfajta biztosítékot jelentene az állóeszközök folyamatos cseréjére, nagyobb felújításaira. Szakmai szempontból indokolt lenne automatizmus jelleggel a mainál lényegesen több forrást biztosítani felújítási, illetve pótló jellegű beruházási feladatokra. Más kérdés, hogy ennek a felhasználását kellőképpen ellenőrizni kellene. Akár a ma ezen a területen érvényesülő rendszer szerint.

Mindezek miatt megfontolandó ezért az állam szintjén előírni vagyoni mérleg készítését a központi állam által kezelt vagyona, illetve vagyontárgyakra. Bizonyos, hogy a mérleg többéves aprólékos munkát igényel az érintett szervezetek részéről. És csak akkor segítheti igazán a megfelelő helyzetértékelést, ha emellett 3–4 évente sort kerítenek a kezelt (tulajdonolt) vagyon állapotáról szóló beszámolóval. Nem leltárral, mert ez nem könyvelői, de még csak nem is ingatlanbecslési feladat. A rábízott vagyonnal való gazdálkodásnál a döntő kérdés az, hogy az adott feladat ellátásához elegendő-e az adott kapacitás. A másik kérdés pedig az, hogy milyen a vagyon állapota, milyen felújítási munkálatok esedékesek rajta.

A jövedelmek és a vagyon kapcsolata tekintetében bizonyos analógia állítható fel a magán-személyek és az állam között. A személyi jövedelemadóztatásnál időről időre felvetődik, hogy szakmai szempontok miatt szükség lenne a vagyonevállásra sort keríteni meghatározott időszakonként (például 3–5 évenként). Szakmai szempontból ugyanis a vagyonosodás ismeretében lehet csak teljes képet alkotni a jövedelmek valós szintjéről. Ehhez hasonlóan az állam, illetve az egyes feladatellátási területek szintjén a

folyó kiadások mellett a vagyont is ismerni kell a reális értékeléshez. Ekkor lehet feltárni például azt, hogy nem a vagyon felélése tette-e lehetővé a jövedelmeket meghaladó költségeket.

NEMZETI TÖRZSVAGYON – TÖRVÉNYI VÉDELME!

A vagyontörvénynek 1992 óta az a központi eleme, hogy mely cégek kerülnek a 100 százalékos, 51 százalékos, 25 százalékos állami tulajdonú cégek közé. Ha ezen a létrán lejjebb csúsznak, akkor részlegesen (vagy akár teljesen) privatizálhatóvá válnak.

A közmű cégek, illetve közszolgáltatási feladatokat ellátó szervezetek privatizációjának sok vadhajtása ismert. Ezért az eddigieknél nagyobb biztosítékokat kellene beleépíteni a rendszerbe az ilyen törekvésekkel szemben. Ilyen lehetne, ha a cégek mellett az egyes vagyonelemeknél is definiálnának egy olyan kört, amelyet a nemzeti törzsvagyonba sorolnának. A besorolási kritériumok között szerepelhetne a stratégiai jelentőség (például energetika, informatika), a közszolgáltatásokkal való ellátásban betöltött fontos szerep stb. A törzsvagyon lehetséges elemei között lehetnének például a villamosenergia-iparban az alapvető fontosságú erőművek, villamosenergia-átviteli hálózat, a földgáztárolók és -gerinchálózat, a nagyobb kikötők, a nagyobb logisztikai központok. Ebbe a körbe tartozhatnának az infrastrukturális hálózatok kulcsfontosságú elemei, mint a nemzetközi vasútvonalak, a fontosabb autópályák.

A nemzeti törzsvagyon körébe kerülő, fizikai minőségében is definiált eszközöknél célszerű lenne előírni a vagyon állagának megfelelő fenntartást, annak érdekében, hogy az adott feladat ellátására tartósan képes legyen. Megfontolandó, hogy szükség van-e meghatározott időszakonként (például 3–4 évenként) beszámoltatást előírni a vagyon fenntartását, rendeltetésének megfelelő használatát illetően.

A törzsvagyonnal való gazdálkodás legfontosabb szabálya a „gondos gazda” elve lehetne. Amennyiben az adott vagyonelem állami tulajdonban van, akkor törekedni kellene ennek a pozíciónak a fenntartására. Ha az azt kezelő céget esetleg privatizálhatóvá tennék egy átsorolással, attól még az általa használt vagyontárgy állami tulajdonban maradna. Emellett figyelemmel kellene kísérni azt, hogy az ilyen köztulajdonban álló vagyontárgyak kezelésekor nem számolnak-e fel indokolatlanul magas díjakat egyes szolgáltatásokért (lásd például a Fővárosi Vízművek évi 2 milliárd forint kiadást okozó úgynevezett menedzsmentszerződését egy külföldi féllel).

A törzsvagyonba bekerülhetnének nem állami tulajdonban álló eszközök is, ráadásul nem is kellene mindegyiknél törekedni az államosításra. Nem csupán amiatt, mert erre nincsen kellő forrás jelenleg, hanem azért, mert a rendszer központi eleme nem a tulajdon lenne, hanem az, hogy elő van írva direkt módon az adott vagyoni elem gondos kezelése és az arról való időszakonkénti beszámoltatás.

Fontos a prioritások helyes lefektetése is. Ha például az a feladat, hogy jó minőségben és alacsony költséggel épüljön meg valamilyen nagyobb autópálya-szakasz, akkor az esetleges felesleges völgyhídépítési vagy alagútúrású ötleteket elutasító, a horvátokhoz hasonlóan alacsony költséggel megépített autópályákért a beruházás vezetőit akkor is dicséret illetné meg, ha közben egy fizető kapu megépítőjének a fővállalkozója esetleg 10–20 millió forint összeget jelentős késéssel utal át a munkát rendben elvégző alvállalkozóinak.

STRATÉGIAI SZERZŐDÉSEKET!

Az állam és a nemzeti törzsvagyon egyes fontosabb elemeit kezelő cégek között célszerű lenne több évre szóló stratégiai szerződéseket kötni. Ezek főbb elemei lehetnének:

- a vagyon megfelelő fenntartása az adott szolgáltatás folyamatos biztosítása végett,
- a kölcsönösen kívánatosnak tartott, a valós igények kielégítésére hivatott nagyobb fejlesztések megvalósítása,
- együttműködés a kutatás-fejlesztésben,
- megfelelő egyetemi képzés, a szakképzésnek az igényekhez való igazítása.

Az együttműködés napi gazdálkodási kérdésekkel nem foglalkozna, hiszen azt a piaci folyamatok vezérlik.

Ilyen stratégiai szerződésekre lenne szükség a gáz- és a villamosenergia-szolgáltatásban, a vasutaknál, az autópálya-kezelő(k)nél. Azt, hogy kivel kellene ilyen szerződést kötni, részben abból adódna, hogy kinek a kezelésében vannak a nemzeti törzsvagyon elemei. Idetartozhatna például az MVM, a MOL, a MÁV, a GYSEV, Bábolna stb., de idesorolhatnának még 1–1 vállalatot pusztán a mérete folytán akkor is, ha nincs kiemelt törzsvagyon eleme. Ilyen lehet például a Richter, vagy akár az adott térség gazdaságában betöltött szerepe miatt fontos MAL is. Egyébként ilyen stratégiai szerződésekre más országokban van példa. Franciaországban például ez adja meg a keretet az állam és az EDF közötti együttműködésnek.

A stratégiai szerződések eredményességét erősítené, ha kiépülne egy 3–5 éves időhorizontú nemzetgazdasági tervezési rendszer (Báger, 2010) előbb indikatív jellegű tervezésként, de később a hosszú távú elkötelezettséget igénylő területeken (mint a nagy infrastrukturális hálózatok és az energetika jelentős hányada) akár ezen túlmutató javaslatokkal.

RÉGIÓS VAGYON ÉS TULAJDON

Az EU egyik gondja az, hogy évi 140 milliárd eurós (a GDP egy százalékát kitevő) költségvetése folytán sem a bevételi, sem a kiadási oldalon nincs erőteljesebb ráhatása a gazdasági folyamatokra. Ezért kényszerül arra, hogy szigo-

rú szabályok felállításával próbálja rávenni a tagállamokat az összehangolt cselekvésre. Pedig lehetne olyan feladatokat, ágazatokat találni, amelyekre kiterjedhetne az EU tevékenysége, ahol közösen sokkal hatékonyabban lehetne működtetni a meglévő vagyont és kevesebb pénzből jobb ellátást lehetne biztosítani. Korábban (és részben ma is) ilyen közösen ellátott feladat volt a közös agrárpolitika. Most ide lehetne sorolni a nagyobb infrastrukturális hálózatok létrehozását és működtetését.

Az elmondottak még inkább érvényesek a kisebb országokra. A határok szabad átjárhatósága miatt ma már a cégek tevékenységüket, telephelyeik kiválasztását a határon való szabad közlekedést feltételezve alakítják ki. Emiatt a határtól 50–80 km távolságban egy autópálya, vasúti szakasz megépítésekor vagy korszerűsítésekor nem 1–1 ország, hanem a környező országok igényeivel kell(ene) mindenek előtt számolni. A külső forrásból érkező (tengeren, csővezetéken szállított) energiahordozók szárazföldi továbbszállítási útvonalát és annak kapacitását is úgy kell(ene) megtervezni, hogy azzal elvileg biztosítani tudják 1–1 nagyobb térség több országának (országrészenek) ellátását is.

A környező országokra, az EU 10 új tagállamára ez fokozottan igaz. Egyrészt amiatt, mert (Lengyelország kivételével) kisebb területű országokról van szó, (egyesek még tengerparttal sem rendelkeznek) és még nem épült ki kellően sűrű közlekedési, energiaszállítási hálózat az országok közötti kapcsolatokban. Másrészt a határon átívelő kapcsolatok az elmúlt 70–80 év tanúsága szerint sokszor nagyrészt egy relációban épülnek (illetve épültek) meg kellő mértékben. Ez túlzott függőséget eredményezhet, energetikailag, közlekedésileg, gazdaságilag, sőt sok szempontból kulturálisan is. Korábban kényszerű módon a keleti irány kapott prioritást (esetenként kizárólagosságot). Most úgy tűnik egy másik irányba, nyugat felé épülnek meg először a kapcsolatok. Ezzel az

érintett országok egy vagy akár két évtizedre is lemondhatnak azokról a lehetőségekről és ellátási biztonságról, amelyet az egymás közötti intenzív energetikai, közlekedési stb. kapcsolatok kiépítése adhat.

Megoldás lehetne erre az, ha a több ország számára fontos létesítmények jelentős hányadát közösen építenék meg az érintett országok, majd közösen működtetnék azokat. Milyen vagyonelemeknél jöhetne ez szóba? Mindenek előtt az energetikai alaphálózatok, a legfontosabb nemzetközi vasúti vonalak, az autópálya-alaphálózat, nagyobb kikötők (például LNG-terminál) jöhetnek számításba. De akár a közös vasúti járműparkot is létre lehetne hozni (a határon megszakított, időigényes mozdonycsere helyett). Megfontolandó ezen túl a nagy repülőterek közös tulajdonlása is, de legalábbis a stratégiai együttműködés abban, hogy hol milyen nagyobb repülőtéri fejlesztésekre kerül sor.

A 10 új EU-tagországban nem fér meg együtt 10 nagy repülőtér. A budapesti Liszt Ferenc repülőtér például egy 25–35 milliós körzet számára az A nagy forgalmat lebonyolító repülőtér, ahova érdemes kisebb repülővel, vonattal, autóval eljutni, ha valaki távolabbra kíván utazni.

Mindez elvezethet ahhoz is, hogy az érintett országokban a stratégiai cégek feladatainak az ellátásához szükséges források egy részét közösen teremtenék elő, majd osztanak el. Például az üzemanyagokra kivetett adó harmadát-felét összeadhatnák azért, hogy abból egyrészt a környezetet kevésbé szennyező vasúti fejlesztéseket finanszírozzák, másrészt pedig közösen építsék meg az autópálya-hálózatukat. Úgy, hogy abban a nyugat-keleti relációk mellett legalább egyenrangú szerepet szánanak az észak-déli (azaz az egymás közötti) kapcsolatok kiépítésének is.

Mindeközben gondot fordíthatnának akár arra is, hogy az EU keleti szomszédai EU-források-

ból csak akkor részesülhessenek, ha a határtól 200-300 km-re elterülő zónában az EU-s jövőkéiadó-minimumnak legalább a felét-kétharmadát ők is beszedik a fogyasztóktól. Megelőzendő a kiterjedt üzemanyag-csempészetet.

Az újabb projekteknél általában célszerű a közös tulajdon elvének az érvényesítése. De sok esetben az eredményezhetne egy adott vagyonelemmel való felelős gazdálkodást, ha az érintett kapacitás egésze közös tulajdonba kerülne.

Példaképpen: a Varsó–Kassa–Miskolc jövőbeli autópályánál található két határtól 30-40 km-re fekvő szakaszok közös megvalósítása, majd üzemeltetése magától értetődő. De igazán hatékony – a későbbiekre nézve is – az lenne, ha Miskolc és Varsó között a teljes szakasz az adott régió (jelen esetben például az érintett 3 ország) közös tulajdonába kerülne.

A régiós tulajdonlás alkalmazása a következő többleteket eredményezhetné:

- rég indokolt alaphálózati fejlesztések megtervezését majd megvalósítását,
- az egymás közötti kapcsolatok megerősítését,
- a valós igényeknek megfelelő kapacitások kiépítését,
- Magyarország geográfiai fekvésének a jobb kihasználását,
- valódi versengést az infrastrukturális hálózatokat kivitelező cégek között (például autópálya, vasút, alagutak, hidak építésénél).

A PPP-projektek elemzése kapcsán az angol számvevőszék megállapította (Nao, 1999, 31. oldal): a visszasságok jelentős része abból fakadt, hogy kevés számú cég birtokában volt olyan szaktudás, amely a nagyobb építési projektek menedzseléséhez szükséges. Ezért kiemelt fontosságúnak tartották, hogy az állami beruházások kiírásakor, a céges megbízások odaítélésénél szempont legyen az úgynevezett „piacépítés”.

Azaz olyan, az állami megrendelések felé orientálódó közepes vagy nagyobb méretű építőipari cégek létrejöttének az elősegítése, amelyek egymással versengő pozícióban vannak és mindegyikük végzett már akkora nagyságú vagy bonyolultságú projektet, amely kellő referenciát jelent ahhoz, hogy valamely közepes vagy nagyobb állami beruházás kivitelezését rá lehet bízni.

A régiós tulajdon és a közös üzemeltetés mintát adhatna az EU egésze számára is. Ha ezt az unió is alkalmazná, akkor a közös fejlesztések, közösen működtetett kapacitások és a GDP-nek mondjuk a 3–4 százaléka feletti közös rendelkezés esetén jobban kézben lehetne tartani az EU-ban a gazdasági és pénzügyi folyamatokat. Emellett a mainál sokkal jobb lenne az energetikai biztonság, a vonatkozó előnyben részesítése pedig nem üres szólam lenne csupán.

A kelet-európai országok és benne hazánk cégeinek jó része a múltbeli örökség folytán tőkehiányos állapotban van. Nyugat-Európa há-

ború utáni Marshall-segélyével az ottani cégek regenerálódni tudtak. Ezzel szemben a jaltai vonal innenső oldalán a tervgazdálkodás nem engedte meg a vállalati szférában az érdemi tőkeakkumulálást. Hogy a függésük teljes legyen, pénzügyileg igen rövid pórásra voltak fogva. Hiába voltak esetleg állami beruházási forrásokból állóeszközeik, akut forgóeszközhiány volt a jellemző: bért fizetni, anyagot vásárolni csak akkor tudtak, ha 1–2 nappal előtte ehhez forgóeszközhitelt kaptak a „terv szerint” irányított bankoktól. A tőkehiány még nagyobbá vált az 1990-évek elején, a cégek nagy része jelentős vagyronvesztéssel tudta csak átvészelni a KGST összeomlását kísérő keresletcsökkenést és az inflációs kamatokat. A tőkejuttatásra kiéhezett cégeknél csábítónak tűnt a privatizáció révén csökkenthető hitelállomány.

Magyarország azonban megszenvedte egyes közszolgáltatások, illetve stratégiai cégek eladását (nálunk például az energiaiparban a külföldi tőke jelenléte az Európában szokásos mértéket jóval meghaladja, lásd 1. táblázat). A magas pro-

1. táblázat

VILLAMOSENERGIA-, GÁZ-, HŐSZOLGÁLTATÁS, 2008

	Hozzáadott érték			Foglalkoztatottak		
	Külföldi tulajdonú cégek, Mrd euró	Összes Mrd euró	Arány %	Külföldi tulajdonú cégek, ezer fő	Összes ezer fő	Arány %
Néhány régi EU-tagország						
Spanyolország	1 450	17 320	8	2,4	36,5	7
Portugália	340	3 550	10	0,3	9,8	3
Olaszország	1 500	18 860	8	6,6	84,2	8
Svédország	2 892	7 506	39	2,0	16,6	12
Ausztria	45	5 342	1	0,2	27,3	1
Franciaország	580	29 960	2	n.a	n.a	n.a
Németország	6 320	90 900	7	n.a	n.a	n.a
7 ország összesen	13 127	173 438	8	11,36	174,43	7
Néhány új EU-tagország						
Lengyelország	969	9 402	10	9,8	150,2	7
Magyarország	1,3	2,5	52	14,1	27,4	51
Észtország	n.a	n.a	n.a	4	11,4	35
3 új tagállam összesen	970	9 405	10	28	189	15

Forrás: oecd dataset, <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DatasetCode=HS1988&lang=en>

IPARI ÁRAMÁR, 2010. II. FÉLÉV

(USA dollárcent/kilowattóra)

	2006	2007	2008	2009	2010
Csehország	94	115	151	148	144
Magyarország	105	134	170	160	171
Lengyelország	70	73	82	119	120
Szlovákia	86	98	137	174	195
<i>Visegrádi országok átlaga</i>	<i>82</i>	<i>94</i>	<i>117</i>	<i>139</i>	<i>142</i>

Forrás: IEA Energy Prices 2010 II.

IPARI GÁZÁR, 2010. II. FÉLÉV

(USA dollár/10 millió kcal)

	2006	2007	2008	2009	2010
Csehország	402	392	614	528	530
Magyarország	451	584	753	611	678
Lengyelország	294	375	532	433	454
Szlovákia	379	420	622	517	535
<i>Visegrádi országok átlaga</i>	<i>364</i>	<i>420</i>	<i>605</i>	<i>502</i>	<i>525</i>

Forrás: IEA Energy Prices 2010 II.

fitigény miatt ugyanis drágák lettek a tarifák nálunk. Az elmúlt években az áram és a földgáz úgynevezett ipari ára 15–20 százalékkal haladta meg a visegrádi országok átlagértékét (lásd 2., 3. táblázat). Ez megterheli a fizetési mérleget csökkentve az ország külső hitelképességét, aminek magasabb kamatfelár (is) az eredménye. Arról nem is beszélve, hogy emiatt gyengébb a magyar telephelyű cégek versenyképessége a külhoni vállalatokkal szemben.

Valószínűsíthető, hogy az energetikai cégek eladásánál olcsóbb megoldás lett volna hitelt felvennie az országnak. A kamatok értéke alacsonyabb lett volna ugyanis, mint a külföldiek által kapott profit. Annál is inkább, mert ők nem kockáztattak semmit, hiszen 8 százalékos eszközarányos nyereséget eleve garantáltak számukra, és valójában ennél általában magasabb volt a profitszintjük.

Ellentétes megoldásra jó példa a CEZ. A cseh kuponos privatizáció bizonyos védelmet adott az ellenséges külföldi kivásárlással szemben. A cég azóta megerősödött, a cseh állam vagyonaiban egy jelentős pozitív tételt jelent, hiszen a CEZ Holding osztókéje 9 milliárd euró (CEZ Group Annual Report, 2010, 18. oldal). Ráadásul jelentős hozamot biztosít az állam számára.

Kezdeményezni kellene, hogy a környező országokban is definiálják a nemzeti törzsvagyont, illetve az azokat működtető cégeket. Amennyiben erre máshol is sor kerülne, akkor a stratégiai cégekbeli tulajdoni arányok tekintetében megfontolandó, hogy a nemzeti tulajdonnal közel hasonló lehetőségeket adjanak a környező országok cégeinek. De csak akkor, ha azokban a meghatározó tulajdoni hányad a környező országokból kikerülő tulajdonosok ke-

zében van. Például: amennyiben a törvényi előírás szerint legalább 51 százaléknak állami tulajdonban kell lennie, ott lehetővé kellene tenni, hogy a többi 49 százalékból vagy 20–25 százalék a környező országok tulajdonában legyen. Ennek indoka az, hogy a tulajdonszerzés tekintetében nem célszerű a tőkehiányos országok cégeit versenyeztetni a nyugati cégekkel. Ők ugyanis olyan térségekből jönnek, amelyek a korábbi Marshall-segély és a 45 évi szabad piaccgazdálkodás miatt jobban vannak tőkével ellátva és emiatt félő, hogy olcsón fel kívánják vásárolni az említett országok vagyont. Rádásul volt rá példa, amikor a megszerzett tulajdont olyan félnek értékesítették, amelynek már egyébként is (a jelentős importunk miatt) éppen elég nagy szerepe volt a magyar energiaellátásban.

VÁROSI TÉRSÉGEK VAGYONA

A nemzeti törzsvagyon mintájára lehetne megfogalmazni a városi körzetek vagyont, az adott városi térség vagyónaként.

A szabályozás alapegysége ma maga az önkormányzat, legyen az falu, város, kerület vagy akár megye. Az önkormányzatoknál a törzsvagyon a szerint van meghatározva, hogy mi szükséges olyan alapfeladatok ellátásához, mint az oktatás, hivatali ügyintézés, egészségügy. A vagyon azonban a józan paraszti gondolkodás szerint nem feltétlenül csak ehhez kötődik. A fővárosban például az önkormányzati tulajdonú gazdasági társaságok releváns adatait nem építették eddig bele a gazdasági tervezésbe. (Fehér Könyv, 2011) Másik példa: ha egy nagyobb város melletti falu felparcellázza a szántóját és ott családi házakat építenek anélkül, hogy a közeli városba jó tömegközlekedési hálózat vinne, akkor igencsak megnövekszik majd a befelé igyekvő autók száma. Emellett zsúfolttá válnak egyes városi iskolák, rendelők stb. Mindez meg-

előzhető lenne ésszerű szabályozással. Például azzal, hogy agglomerációs övezetekben építési engedélyt csak akkor adnának, ha az építő előre megvásárol lakásonként egy vagy két személy részére 5–6 évre kombinált bérletet az elővárosi buszjáratra és a városi tömegközlekedésre. Így ugyanis azok fognának itt építkezésbe, akik használják is majd később a tömegközlekedést.

Még többet jelentene a távlatos gondolkodás elvárása a vagyoni gazdálkodásban. Például akképpen, hogy az ingatlanfejlesztésre rendelkezésre álló területek nagysága és megközelíthetősége is szempont legyen a városi vagyon értékelésekor. Ezzel ösztökélni lehetne a várost, hogy 5–10–15 éves távlatban is kellő zöldövezeti területet kínáljon a gyerekes családok építkezéseikhez. Ha ők a városban maradnak, akkor megelőzhető az előregedés és a városi vagyon leértékelődése.

ZÁRSZÓ

Az állami, a helyi vagyon újradefiniálása esetén az egyes ágazatok összehangolt fejlesztésében és működtetésében rejlő úgynevezett szinergikus lehetőségek kiaknázása lehetővé válna (például gáz- és áram-, távhőellátás és hulladékgyűjtés). Igény lenne kellő forrás biztosítására a vagyonelemek kellő kezeléséhez, karbantartásához. Szemléletváltás következhetne, amennyiben ráébrednének arra, hogy a folyó gazdálkodás mellett legalább olyan fontos a stabil gazdálkodási keretfeltételek biztosítása.

Nem utolsó sorban lehetőség adódna arra, hogy válságok idején a folyamatos foglalkoztatás eszközeként a korábbinál több energiát, forrást fordítsanak az elmaradt felújítási munkák elvégzésére, munkát adva 1–2–3 évre az ennek hiányában szélnek eresztett háttérszervezetek, vállalkozások dolgozói számára.

IRODALOM

BÁGER G.: A nemzetgazdasági tervezés megújításának a koncepciója. *Pénzügyi Szemle*. 2010/3

HALMOSI P.: Az önkormányzati rendszer kockázatai a stakeholderek nézőpontjából. *Pénzügyi Szemle*, 2009/1

CEZ Group Annual Report 2010, 310. oldal,
<http://www.cez.cz/edee/content/file/investors/2010-annual-report/VZ2010 aj.pdf>

Fehér Könyv: Az 50 legsúlyosabb probléma Budapest Örökségéből. Budapest Főváros Önkormányzata. 2011, p. 20

Examining the value for money of deals under Private Finance Initiative. Nao. 1999, London, p. 66