

KTI TUDOMÁNY A GYAKORLATBAN

A közutak ráfordításainak (üzemeltetés, fenntartás, fejlesztés) időbeli változásai a közúti közlekedés költségvetési mérlegének függvényében

DR. HEINCZINGER MÁRIA–BÉKEFI MIHÁLY–VAS ISTVÁN–KÖVESDI ISTVÁN–KISS ÁGNES ORSOLYA
TANULMÁNYA

Az elmúlt időszakban a közlekedésben végrehajtott fejlesztések és egyéb intézkedések ellenére számos olyan feszültségócot nem sikerült felszámolni, amelyek ismertek, sőt némelyikük megszüntetését már a korábbi közlekedéspolitikák is célul tűzték ki.

A közúti infrastruktúrára fordított összegek nagysága évtizedekre visszamenőleg a szükséges szint alatt maradt. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése, fenntartása, üzemeltetése hosszú időtávra visszatekintve az úgynevezett „maradék elv” alapján történt, amit gyakorlatilag máig sem sikerült megszüntetni.

Kutatásunkban azokat a megoldásokat kerestük, amelyek bemutatásával a figyelem ráirányítható ezen helyzet feloldásának lehetőségeire. Bár leginkább a kvantitatív módszerekre támaszkodtunk, a vállalkozó piac megismeréséhez fontosnak tartottuk a kvalitatív módszer alkalmazását is. Jelen cikk a kutatás fontosabb megfigyeléseinek és következtetéseinek összefoglalása.

A tapasztalati értékek azt mutatják, hogy a közutak rendszeres fejlesztésének, karbantartásának elmaradása, illetve az ezáltal okozott kár és veszteség, a rövid távon megtakarításnak tűnő összegnél jelentősen magasabb újjáépítési költséget, nemzetgazdasági veszteséget indukál. A veszteségek az externális költségöbletben, a járművek üzemeltetési költségében, az időveszteségek növekedésében és – természetesen – a gazdasági fejlesztő hatás elmaradásában is jelentkeznek.

A közútépítés, és a közúti üzemvitel finanszírozása és hazai piaci környezetének elemzése

Az országos közutak üzemeltetésének, fenntartásának, fejlesztésének finanszírozási gyakorlata szerint a források mértéke és azok felhasználása évenként jelentős eltérést mutat.

A gazdaság működőképessége, a lakosság életminősége szempontjából fontos közutak megfelelő állapotának biztosítása, a nemzeti vagyon megőrzése, a nemzetgazdasági összköltség minimalizálása szükségessé teszi a ráfordítások optimalizálását.

A közúti infrastruktúra optimá-

lis szintjének fenntartásához – nemzetközi számítások szerint – éves szinten az útvagyon értékének mintegy 2,0-2,5%-át kell ráfordítani, beleértve az általános és téli útüzemeltetési munkákat, a külső munkákat és a burkolat helyreállítását illetve javítását.

A helyesen végrehajtott útfenntartás az utak élettartamának megnövelésével a közúti infrastruktúraköltségek optimalizálását jelenti, aminek eredményeképpen:

- közép- és hosszú távon csökken a leromlott úthálózat okozta járműüzemeltetési költséggráfordítás,

- javul a közúti áruszállítási szolgáltatás és így közvetve a gazdaság versenyképessége,

- javul az ország lakosságának életminősége.

Amennyiben az útfenntartásra szánt források mértéke kisebb-nagyobb kilengéseket mutat, tehát nem egyenletesen növekvő vagy reálértékben legalább változatlan, akkor a fenntartási munkák évenkénti nagysága is változó, hullámozó. A ciklikus ütemű fenntartás pedig újabb ciklusokat generál, hiszen a nagyobb összegű fenntartási forrás sem ad lehetőséget javulásra, ha az azt követő években a források összege ismét csökken. Olyan ördögi kör alakul ki, amelyből kijutni csak nagy anyagi áldozatok árán lehetséges,

mert „forrásmaximum” esetén azoknak az elmaradt fenntartási munkáknak a „pótlása” folyik, amelyek azért merültek fel, mert az előzőekben a „forrásminimum” évében a szükséges fenntartási tevékenységeket el kellett halasztani [4], [5].

A hazai piaci környezet

A piaci helyzet megismerése céljából a kutatás keretében interjúk készültek az útépítéssel és útfenntartással foglalkozó egyes vállalkozások vezetőivel, amelyek eredményeit röviden a következőkben ismertetjük.

Az úttalapotra gyakorolt kedvezőtlen hatás mellett a véletlenszerűen változó források jelentős és kedvezőtlen hatást gyakorolnak a hazai útépítő vállalkozó piacra. A piaci résztvevők a változó piacra úgy reagálnak, hogy a vállalkozások átlagos létszáma csökken, néhány évre visszatekintve¹.

Mára Magyarországon is kínálati piac alakult ki az útépítés területén, egyre növekvő számú hazai és – a nyugati piac telítettsége miatt – egyre több külföldi tulajdonú szervezet van versenyben a megbízások elnyeréséért. E verseny kedvezőtlen következménye, hogy a cégek működési feltételei nem érték-, hanem versenyalapúak lettek, miközben a minőség mint elvárás hátterbe szorult. Az interjúalanyok véleménye szerint a jobb minő-

ség elérése érdekében a meglévő szabályok és szabványok szigorúbb betartatása és a finanszírozás optimális ütemezése szükséges.

- A vizsgált piacon a kereslet „hullámozása” a kapacitások gyors változtatásának igényét indukálja. Mivel a személyi- és eszközkapacitások esetében is könnyebb a leépítés, mint a fejlesztés, ezért e változások a piaci folyamatokat időben instabillá teszik.

- Az elégtelen finanszírozás következtében az elmaradt felújítások, illetve karbantartási munkák a későbbi (elkésztett) beavatkozások szükséges ráfordításait progresszív módon növelik.

- A tartós alulfinanszírozottság e piacon a munkaerőt a kívánatosnál folyamatosan alacsonyabb számban foglalkoztatja, ami teljes mértékben ellentmond a kormányzati célkitűzéseknek, a célkitűzésekkel ellentétben a feketemunka elterjedését eredményezi.

- Az országos közutak működtetésének alulfinanszírozottsága következtében a közutak állapota nem kielégítő, így a társadalmi költségek (balesetek, környezetszennyezés, torlódások stb.) az elvárhatóknál sokkal magasabbak.

Alkalmazkodási stratégiák a hektikusan változó piacon, a piaci résztvevőkkel készített interjúk alapján

Az interjúk során a megkérdezett cégvezetők egybehangzó véleménye:

- A nagy létszámú vállalkozások a hektikus állami megrendelések miatt létszámcsökkentéssel és ez által a bérköltségeik csökkentésével próbálják stabilizálni helyzetüket. A stabil fizikai állomány egy részét ideiglenes bér munkásokkal vagy alvállalkozókkal helyettesítik. Jellemző, hogy az al-

¹ W. Pichler: How to present Maintenance Budgets to Decision Makers, 21. Piac World Road Kongressz, Kuala Lumpur, 1999.

² KSH Cég-Kód-Tár CD kiadványok

vállalkozók körét a nagyobb cégből kivált, egy meghatározott tevékenységre szakosodó, kis létszámú vállalkozások alkotják.

■ Az iparági struktúrára jellemző folyamat, hogy a nagyobb cégek aprózódása által fokozatosan nő a kis- és középvállalkozások száma, viszont a cégaprózódás során megnő a bejelentés nélküli foglalkoztatás veszélye is. (A nagyvállalat a rendszeres ellenőrzéseknek köszönhetően nem vállalhatja a fekete foglalkoztatás veszélyét, egy kisebb viszont inkább hajlik erre. Versenyképességük viszont ezáltal csökken.) Ily módon a gazdaság kihéberítésére való törekvés sem valósul meg.

Az országos közutak ráfordításai és a költségvetésbe visszaáramló pénzeszközök összefüggései

A közúti közlekedés infrastruktúrájának megőrzése, színvonalának emelése nemzetgazdasági érdek, mivel a közúti közlekedés ágazaton belüli teljesítménye részarányát és abszolút értékét tekintve is monoton növekszik. A növekvő teljesítmények nagyobb súllyal szerepelnek a gazdasági fejlődésben, de nagyobb arányú a környezetkárosító hatásuk is. Csak a megfelelő infrastruktúra maximalizálhatja a gazdasági növekedést, illetve minimalizálhatja környezetkárosító hatásokat.

A közutak ráfordításainak közvetlenül jelentkező hasznán túl, a költségvetésbe visszaáramló tényezőkkel is lehet számolni, amelyek a következők:

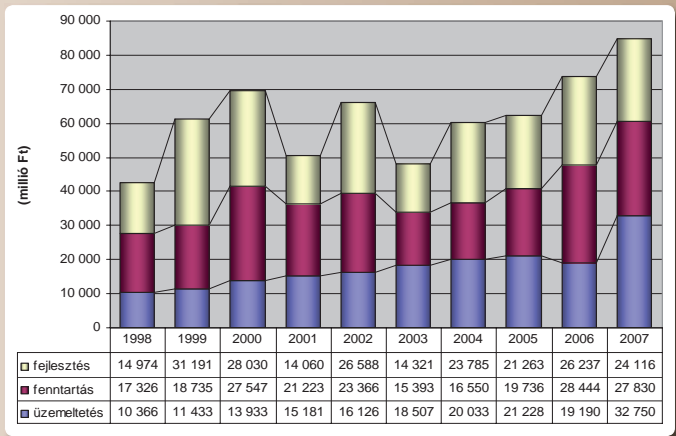
- A számlákon megjelenő ár szerint számított ÁFA,
- a bruttó munkabér aránya alapján számított SZJA (+ a magánszemélyek különadója),
- nyereségadó (+ társas vállalkozások különadója),
- teljes összegén belül a jövedékiadó-köteles felhasználás aránya alapján számított jövedéki adó (üzemanyag-felhasználás költségei),
- teljesítéshez kapcsolódó illetékbevételek, valamint
- a munkaeő fogyasztásához kapcsolódó ÁFA.

Számításaink illetve becsléseink szerint minden 1000 Ft nettó ráfordítás után a költségvetésbe a feltételezhető 200 Ft helyett csak körülbelül 60 Ft áfa kerül befizetésre (feketemunka, keresztszámlázások, legális csökkentő tényezők).

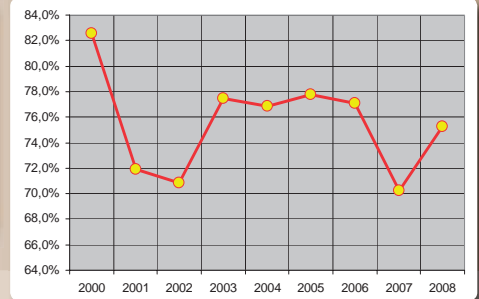
A munkabérek utáni befizetések együttes összege minden 1000 Ft nettó ráfordítás után minimum 24 Ft és maximum 76 Ft (útkategória és munkafajta függvényében). Az üzemanyag-felhasználás után befizetésre kerülő jövedéki adó összege minden 1000 Ft nettó ráfordítás után minimum 17 Ft és maximum 48 Ft (útkategória és munkafajta függvényében). Az egyéb költségvetési befizetések olyan alacsony számított értékeket eredményeztek, hogy azok a hibahatáron lényegesen belül vannak. Az útpénztár forrás feltételezett 20%-os növelése esetén a bérek és a jövedéki adó befizetésekből eredően legalább 1,5 milliárd forint költségvetési bevétel-növekedést kapunk eredményül. A megtérülés arányát a finanszírozási struktúra jelentősen befolyásolja.

A KTI korábbi kutatásai [4], [6], [7] is bizonyították, hogy az utak állapota és az externális költségek alakulása között összefüggés van. A kutatás eredményei szerint amennyiben a 2008. évi ráfordításokhoz képest 20%-os többletforrás mutatkozik, a jelenlegi útállapotokat figyelembe véve, az externális költségmegtakarítás minimum 1 és maximum 2 milliárd forint társadalmi költségmegtakarítást jelentene.

A becslések tág határai a különböző útkategóriák és munkafajták eltérő bér, üzemanyag valamint externális hatásokat befolyásoló jellegükből adódik. A források növelése a visszatérülő pénzeszközökön túl a foglalkoztatásra is lényeges hatással van. Az építőipari átlagkeresetet figyelembe véve – ugyancsak az útkategóriák és munkafajták függvényében – 1 milliárd forint többletráfordítás minimum 34 főnek (autópálya-építés esetén) és maximum 108 főnek (közúti üzemeltetése esetén) terem munkahelyet.



Az országos közutak ráfordításainak alakulása
A realizált és a szükséges ráfordítások alakulása



Összefoglalás

A közutak fejlesztése, állapotának megőrzése, illetve jelen helyzetben azok feljavítása hosszú távú pénzügyi feltételek megteremtését teszi szükségessé. Megítélésünk szerint a kiszámíthatatlan piac mind a közutak üzemeltetőinek, mind pedig a tervezők, építők és fenntartók számára gazdasági nehézségeket (bizonytalanságot) okoz. Fontos annak az ismételt megállapítása, hogy a közlekedés költségvetési mérlege alapján a közúti közlekedés a korábbiakkal megegyezően továbbra is nettó befizető, mégpedig olyan mértékben, hogy a befizetések legalább kétszeres értékűek, mint a visszaáramoltatott pénzeszközök [4]. A közúti közlekedés költségvetési részesedése – a visszaáramoltatás szempontjából – tartalmazza az infrastruktúrára fordított összegeket, de tartalmazza például a jegyár-támogatásokat (fogyasztói árkiegészítést), vagy a BKV közvetlen támogatását is. A fentiek bizonyítékul szolgálnak arra, hogy a társadalom és a gazdaság számára oly nagy jelentőségű közúti közlekedési infrastruktúra költségvetési befizetése alapján joggal tarthat

igényt az átlagos európai színvonalnak megfelelő állapot fenntartásához szükséges források biztosítására.

Felhasznált szakirodalom

[1] Dr. Timár András: A közlekedési létesítmények gazdaságtana. Előadásjegyzet. Budapest, 2001

[2] Dr. Timár András: Köztestületi-magánvállalkozási társulás az infrastruktúra finanszírozásában. Közlekedéstudományi Szemle L. évf. 8. sz. 2000. augusztus (pp. 281-287).

[3] Dr. Timár András: A közúti infrastruktúra fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének finanszírozása. Közlekedéstudományi Szemle LI. évf. 11. sz. 2001. november

[4] Dr. Pálfalvi J., Békefi M., Kövesdi I.: A korszerű közlekedési hálózat fenntartási, üzemeltetési és finanszírozási egyensúlyának kutatása, KTI, Budapest, 2005. november

[5] Békefi M., Kövesdi I.: Az állami költségvetés vállalási lehetőségének rugalmas kezelésére módszertan kidolgozása különös tekintettel az útgazdálkodásra és a közúti fejlesztésre, KTI, Budapest, 2005. október

[6] Békefi M., Tóth L., Hajdú S., Oláh Z., Vas I.: A közúti közlekedés környezeti károsító hatásainak költségvetési hatásai az útállapot illetve az országos közutak fenntartási és üzemeltetési ráfordításainak függvényében, KTI, Budapest, 2006. május

[7] Békefi Mihály: Az úthasználók megelégedettségi szintjének mérése a magyar országos közúthálózaton. Az ÁKMI Kht. részére készített KTI kutatási jelentés (szakmai konzulens: Schulz Margit). Budapest, 2000.