

Közjó

– komfortokkal

PUBLICISZTIKA - LIX. évfolyam, 3. szám, 2015. január 16.

Közjó. Az a bizonyos. Létezik. Kell nekünk. Ám kézzelfogható-e, netán mérni is lehet? Igen, mindezt meg lehet tenni vele. De mi is valójában? És egyáltalán emelik vagy emelkedik?

Ha országhatárokon lépünk át, mindig érezzük, hogy idegen földön vajon nagyobb vagy éppen kisebb az átlagutast elérő és megérintő közjó. Érzékeljük ugyanis a körülöttünk lévő terekben, méreteken, rendezettségben, tisztaságban, színekben, élhetőségben, de még tán az emberek arcát és viselkedését látva is. Bár, igaz, a közjót illetően a mosoly félrevezető is lehet, gondoljunk csak sok nagyon szegény ázsiai országra.

A fejlettebb, gazdagabb országokban közjóból – pontosabban a közösségi jószágokból – is több jut abszolút és egy főre is, könnyebben elérhetők a közösségi fogyasztásra szánt jószágok. Igaz, ez így túl sommás megközelítés. A mélyebb elemzéshez alaposabb vizsgálat és némi fogalmi tisztázás szükségeltetik.

A közjó legtagabb értelmezése (a magát a fogalmat kreáló angolszász szóhasználatban: public benefit), amikor az *állam kiegyenlítő és szolidaritási mechanizmusok garantálásával* direkt pénzügyi segítséggel támogat *jól definiált és egyetértésen alapuló társadalmi népjóléti célokat*, mint például népegészségügy, gyermek- és szociális gondozás, népesedés, közoktatás vagy éppen természeti katasztrófák utáni helyzetek reparálása.

Szűkebb és konkrétabb értelmezésben közösségi jószágoknak (public goods) nevezzük azokat a *javakat, szolgáltatásokat, közösségi komfortokat, amelyeknek az egyén általi fogyasztása nem korlátozza mások ugyanilyen jellegű fogyasztását*. Ilyen a tiszta levegő, a kivilágított utca, a játszóterek, az alacsony bűnözési statisztika, a biztonságos repterek, pályaudvarok és kikötők, a megbízható polgári repülés, a stabil bankrendszer. Ezek mind ilyen jószágnak tekinthetők.

A legszűkebb közjó-fogalom a *gazdasági jólét* (economic welfare), amely pontos mérőszámmal tudja megragadni a *nyereség vagy jóléti veszteség mértékét* (áresés/-növekedés) a konkrét piaci szereplők, a vásárlók-eladók szemszögéből. Ha az ár esik, és többen vásárolnak alacsonyabb áron, akkor jólétnövekedésről beszélünk. Ha ellenben áremelkedés van (például az új adók áthárítása nyomán), akkor jóléti veszteség áll fenn (például azért, mert tipikus esetben az állam a beszedett pénzt máshol használja fel, és nem az adott piac szereplőinek jólétét szokta belőle növelni).

A lényeg, hogy a gazdasági folyamatokban van kellően analitikus, tehát precíz és logikus mérőszáma a jólét változásának. Mindenre kiterjedő és pénzben is pontosan kifejezhető mértékekről persze nem beszélhetünk, de az mindig eldönthető, hogy a megváltozott, új feltételek mellett a fogyasztó és a termelő helyzete vajon javult vagy romlott-e, illetve hogy az állam pénzügyi mérlege milyen irányban mozdult el.

Az olvasó ezek után talán már sejtheti is, hogy sajnos sem a bővebben, sem a szűkebben értelmezett jólét szintjének növekedésére nincs automatikus, garantált mechanizmus, még abban az esetben sem, amikor az állam adóbevételeit növelni tudja. E *bevételek célirányos és ellenőrzött felhasználása* ugyanis – ahogy azt a későbbiekben látni fogjuk – további fontos feltétele a jólét mérhető növekedésének. Mégis,

általánosságban talán igaz, hogy *a fejlettség és a kínált közjavak mennyisége kéz a kézben jár*, azaz a gazdagabb országok közül is többen tudnak kínálni, a kevésbé fejlettek pedig kevesebbet, az elmaradottak minimálisat vagy éppen semmit. Azt is le kell szögezni, hogy az *államnak* a közjavak kínálatában *döntő és helyettesíthetetlen feladatai vannak*.

Van azonban néhány olyan mozzanat a közjó kínálatában, pláne az ígért, ám nem érzékelhető emelésében, amelyet a közvélemény nem ért, sajnos, néha, a beavatott döntéshozó közszolgák sem. Ahhoz ugyanis, hogy a társadalom vagy kisebb közösségei számára az állam tartósan és kielégítően kínálni és finanszírozni is tudja a modern világban már nélkülözhetetlen biztonságokat és jóléti komfortokat, nos, ahhoz *maguknak az adófizetőknek a hallgatólagos beleegyezése is szükséges*. Bármilyen elvont tételnek tűnjék is: a jóléti szolgáltatásoknak *maguk az adófizető polgárok és vállalatok*, bár nem közvetlen címzettjei, de mégiscsak alanyai, abban az értelemben, hogy nekik is folyamatos érdekük fűződik a gazdasági rendszer szélsőséges kilengésektől mentes működéséhez. Tehát a *közjó fogyasztói mindazok, akik bárhol, bármikor valamilyen közösségi jószágot vesznek igénybe*. Nagyon nehéz lenne olyan polgárt találni, aki *ilyet egyáltalán nem tesz*. Ezért az *átlagos adófizetőknek*, akik definíció szerint is a legtöbben vannak, *élesen látniuk, érezniük kell, hogy az általuk adóval támogatott rendszerek tényleg növelik a közjót*. Ha ezt rendszerszinten nem látják is, vagy éppen (köz)romlást érzékelnek, akkor legalább a saját maguk által közvetlenül elérhető/fogyasztható közjavak növekedését kéne érzékelniük, vagy mennyiségben, vagy minőségben. Az egyén – a saját szintjén – bizonyosan meg tudja mondani, hogy egy állami intézkedés nyomán ő jobb vagy rosszabb helyzetbe került, nem fűződik semmi érdeke ahhoz, hogy önmagát e tárgyban becsapja. A közösségi javak kínálatában beállt változást az egyén tehát általában jól ítéli meg, ugyanis a saját pénzügyi időmérlegét és egyéb anyagi erőfeszítést igénylő kényszerű lépéseit mégiscsak ő tudja a legjobban értelmezni. Ez azt is jelenti, hogy neki hiába mondják: a helyzete javul, ha ő éppen az ellenkezőjét érzékeli, vagyis ha a kieső vagy dráguló szolgáltatást nem tudja kellőképpen helyettesíteni más javakkal vagy eszközökkel, azt érzi: átverték. A talán nehézkesnek tűnő elvi tisztázás után nézzünk egy konkrét s még kellően „forrónak” is nevezhető hazai példát.

Kevéssé vitatható, hogy a budapesti tömegközlekedés fejlesztése, az új metró üzembe helyezése nyomán a belváros közérzete érdemben tudna javulni azzal, hogy a belvárosból az autókat kiszorítják/ritkítják, és a dugódíjat bevezetik. Ha ez az eredeti terv szerint megvalósul, nos, az dicséretes és a köz javát szolgáló fejlemény lenne. De a feltételes mód sajnos több mint indokolt! Egy kevésbé zsúfolt, tisztább, zajszennyezéstől is megvédett belváros mindannyiunk érdeke, tiszta levegőjét és a csendet mint közjószágot sokan fogyasztatnák anélkül, hogy mások ilyen típusú fogyasztását korlátozni kellene. Az eredeti, a 4-es metró építésével összekötött hitelkonstrukciók az előbbi érvelésre alapítva dugódíj-bevétellel – mint a hitelfeltevő biztos bevételi forrásával – számoltak. Az elképzelés a közjószág kínálatának növelésére, a díjővezet kijelölésével a belváros tehermentesítésére jól bevált, nyugati mintákat követte. A közjó emelésének, több mint egy évtizede megfogant, szép szándéka tehát vitathatatlan. Az oda vezető út is jó szándékkal lehetett kikövevezve. De a beruházás előkészítő és kiegészítő műszaki-pénzügyi tervei már sok gyengeségtől és szerencsétlen kompromisszumtól szenvedtek. Pedig az ilyen gigaberuházás előkészítése különös gondosságot, körültekintő közigazdasági alapvetést igényel. Például abban a tekintetben is, hogy a dugódíjővezetet gyakran látogató átlagos autós/teherautós milyen reális helyettesítési és átváltási lehetőségek elé lesz állítva mind pénzügyi, mind pedig útvonal-tervezési szempontból. Pontosabban: mekkora lesz számára az ún. kényszerátváltás helyettesítő ára? Az egyes jó választások közötti átváltás tudománya a mikroökonómia, amely segíthet modellezni, hogy egy tipikus sofőrtől mekkora átlagos pénzügyi vagy az útvonallal kapcsolatos rugalmasságot lehet feltételezni az átváltásnál. Mindenki számol saját idejével, annak árával és a kényszerátváltást jellemző jövedelemrugalmasságával: a gyalogos, az autós és a hivatásos sofőr is. Tehát mindenki kiszámolja, hogy neki mi éri meg legjobban az új helyzetben, és azt a választást igyekszik követni. Ehhez a feltételezett

kalkulációhoz a közösségi közlekedés szervezőinek – még a tervezési szakban! – valahogy idomulniuk kell. Nem célszerű nagy ugrást vagy durva átváltásokat kikényszeríteni. Nagyjából el kell találni a sofőrök várható magatartását. Ez persze előzetes felmérésekkel jár, körültekintő munkát igényel. Ha privát pénzek sorsáról lenne szó, akkor biztosak lehetünk benne, a befektetők az előbbi kérdést alaposan körüljárnák, és az egyes – esetleg labilis – alternatívákat mindenféle pénzügyileg és jogilag kikényszeríthető garanciával is bebiztosítanák. Ám ha közösségi pénzek finanszíroznak, akkor ez a körültekintés gyakran felpuhul. A fejlett nyugaton is láttunk már erre példát (ilyen a kontinenst Angliával összekötő Csalagút).

Bemutatott példánkban a közjő tehát csak akkor tud érdemben és tartósan emelkedni, ha az új elrendezésben a dugódíjas árazás olyan alternatívákat teremt a meglévő közlekedési eszközök használatában, amelyekben az átváltás méltányos feltételeket is kínál, és nem kényszerít szabályszegésre vagy durva tiltakozásra (az első bevezetési kísérletről a főváros a várható népharag erejétől tartva lemondott). A helyettesítés méltányos feltételeinek kialakítása szintén pénzbe kerül, a tervezésnél ez sem hagyható figyelmen kívül. A „tedd le az autód” felhívás a fővárosban akkor lesz tömegmozgalom, ha lesz hova letenni az imádott négykerekűt, illetve, ha metró híján a közösségi közlekedés kellő busz-/villamosjárat-sűrűséggel örvendezteti meg a külső kerület lakóit is. Ha ez így lesz, a gépkocsivezetők szívesen emelik majd a közjót azzal, hogy inkább közösségi járművekkel vagy gyalog járnak. Addig, amíg ez a kívánatos helyzet elő nem áll, az egyének inkább arra várnak, hogy valaki más emelje azt a bizonyost. A közjót. Leginkább a főváros és a BKK. Nem nehéz belátni, hogy ideális megvalósulás esetén tömegével nőhet – és nem az ellenőrzés szigorodása miatt – a BKV-jegyváltás, a belváros pedig újraéled kereskedelmileg is, visszacsalogatja az „eltűnt”, addig autózó vásárlóit, nos, akkor a közjő sokkal magasabb szintjével lesz dolgunk. Ám az ebbe az áhított állapotba való eljutás utópiának tűnik mindaddig, amíg a felkínált lehetőségek nem eléggé vonzóak. A közösségi közlekedés mint szolgáltatás javítása nagy adagokban tudná emelni a közjót, ha az egyén gondolkodását és jövedelmi helyzetét is bevonnák a tervezésbe. A politikai pártok egymásra mutogatása ebben a kérdésben annál inkább elkeserítő, mert a műszaki-pénzügyi megoldások régóta rendelkezésre állnak, jó nyugati példák sokasága kínálja magát. A bliccelésmentességet nyújtó elektronikus jegyrendszer és beléptetés reális időtávban jó befektetés, behozza az árát az elektronikus fizetés lehetősége is. A dugódíjjal bevezetett elektronikus rendszer a 10 milliós Londont tartja mozgásban – irigyelten gyorsan és kényelmesen – valamivel nagyobb területen, mint az 1,7 milliós Budapest. Ha az ember belegondol abba, hogy valamikor a XIX. század végén, a millenniumi földalattival éppen mi mutattunk a fejlett világnak követendő példát a közlekedésben teremtett közjő emelésére, akkor – a mai állapotok láttán – elszomorodik. Most a fejlett nyugati modellekből nekünk van inkább tanulnivalónk. Például az, hogy akkor emelkedhet igazán gyorsan a közjő, ha önkéntességen és ösztönzőkön alapul a változás. Amikor az egyén nem érzi úgy, hogy valójában az ő kárára és csak az ő kárára emelkedik az a bizonyos közjő. Az autóstársadalom több tételben nevesítve fizet egy rakás adót azért, hogy autóját használja. Talán még szívesen le is mond róla, ha méltányosnak érzi a váltást. A dugódíj közjót növelő szerepe nem kétséges. Elvben nem! A budapesti gyakorlatban azonban nagyon irritálni fogja a népes autós középosztályt, amelynek tagjai a saját kis kalkulusukban kellően vonzó alternatívák hiányában vesztesnek fogják érezni magukat. Az M0-s körgyűrű és az autópályák bevezető szakaszainak fizetősévé tétele – ugye nem nehéz belátni – alapvetően hasonló dilemmákat vet fel. Ezen intézkedés pénzügyi és közjőteremtési gyorsmérlegének megvonása egyáltalán nem középiskolás feladat, ahhoz sok szakterület képviselőinek hozzáértése szükséges. (A közfelháborodás a kézirat leadásának idején már nagy hullámverést okozott az elektronikus és az írott sajtóban egyaránt, az előzőekben kifejtett, a közjóra és a tervezési/átváltási feltételekre vonatkozó állításaink itt is jó eséllyel megállják helyüket).

De tágítsuk a perspektívát!

Van-e a válság után, a megváltozott világgazdasági folyamatokban lehetőség és esély arra, hogy a kevésbé fejlett országok esetleg elkerülhessék a fejlettebbek által elkövetett hibákat, ráadásul úgy, hogy

ők – ti. a közepesen fejlett országok – még el sem jutottak a hibákkal teli fejlettségi szintre. Lehetséges-e, hogy mint „későbbjövők” elkerüljék a fejlődési zsákutcákat? Ez lehetne ugyanis a „későbbjövők” tanulási előnye mint közjó. Elméletileg lehetséges és csábító az ilyen utak keresése. Ám a valóság kijózanító. A fogyasztási igények megszületése/teremtése mintha kísértetiesen hasonló jegyeket mutatna a szegényebb országokban is (nem mintha mindenért a fogyasztás lenne a felelős). Nehéz lemondani a nagyobb komfortok igényéről. Az autózás iránti igény lehet, hogy egy napon majd csökkenni fog, de akkor valami mást kell vonzóvá tenni. Addig pedig marad az, amit a „városi terepjáró” effektusnak hívnak, vagyis ha megtehetem, a városban is jobban szeretem a terepjárómat vezetni – számos okból, de ezeket most nem részletezem.

Meddig lehet mozgásban tartani a modern gazdaság lendkerekeit, ha a *lendületet mindig* az újabb és újabb termékek iránti és rendre egy kicsivel (vagy elvétve sokkal) *magasabb komfortigény táplálja*? Évszázadok óta a legjobban bevált – és így nyugodt lelkiismerettel a leghagyományosabbnak nevezhető – gazdasági hajtóerő az átlagember (az egyéni fogyasztó) azon igénye, hogy *élete minden szeletében magasabb komfortszintre kerüljön*, az otthonától a munkahelyéig, a szórakozáson és a kapcsolódáson át *az általa megélt valóság összes teréig*. Mi más is lehet a modern társadalmakban a szakadatlanul növelendő fogyasztás alapvető célja, mint a még nagyobb komfortszint elérése? Azon túl persze, hogy az alapvető igényeknek (étel, ital, lakás, közlekedés, kommunikáció, kultúra stb.) mindig, több száz évvel ezelőtt és ma is, nagyon nehezen lehet az alsó, de leginkább a felső határát meghúzni. A komfortnövelési igény szakadatlan jelenléte elég nehezen vitatható. A gondolat már jó negyven éve a tudomány csúcsain is kifejezést kapott, amikor megszületett a földi növekedés fizikai, ökológiai, sőt, csillagászati határait értelmező, a növekedés effektív fizikai határait számba vevő jelentés. A Római Klub 1972-ben *Limits to Growth* (A növekedés határai) címmel kiadta azt az első, tudományosan megalapozott figyelmeztetést, amely a globális fogyasztási plafonok kijelölését sürgette. Azóta ennek a – nevezzük így: ökológiai – szorításnak az ereje és befolyása mind közelebb került a hétköznapijainkhoz. Talán érdemes erről is elmélkedni.

Lehetséges-e, hogy az egyéni tipikus preferencia, amelyben a „nagyobb komfort többet ér, mint a kisebb, és ezért kívánatosabb”, megforduljon? Erre ma még minimális az esély. Esetleg elképzelhető, hogy az igények sodrása egy napon, de nem a közeljövőben, valamilyen semleges, egy kvázi-kielégítő komfort irányába forduljon. Ám tárgyilagos és főleg történelmi szemléletben vizsgálva a kérdést, erre a fordulatra most még nem érdemes számítani.

A magasabb komfortszint elérésére bizony mindig ellenállhatatlan vonzerőt érzünk: a nagyobb ház, a több szoba, esetleg légkondicionált, jobban felszerelt konyha, szebb és jobb, netán jakuzzis fürdőszoba, a korszerűbb, több kényelmi berendezést kínáló autó egy billenőajtós garázsban keresettebb cikk. Ezek a vágyak tárgyai. De ilyen a háztartási robotokat vezérlő és egyéb otthoni komfortokat irányító számítógép, az okos mobiltelefon, egy egzotikus utazás, a vélhetően hosszabb életet biztosító kényelmi gépek és szolgáltatások garmada. Ezek is vagy előbb, vagy utóbb, de felkerülnek a modern ember fogyasztási-kívánság-listájára. Ez idő tájt ez így természetes. Nehéz az új generációt meggyőzni arról, hogy a korábbiak kevesebb komfortja is elég lehet. Nekik nem. Ha ez az eredeti és nem szűnő vágy hajtja tehát ma is a fogyasztást, vagyis az elmúlt másfél évszázad ipari, majd posztindusztriális társadalmában leginkább azért dolgozunk, hogy egymásra licitálva több és több kényelmet vegyünk, akkor elég nagy és mély csapdában vagyunk. Más kérdés, hogy egy idő után a bölcsőbb ember belátja, nem minden megvett komfort vált vagy válik javára, hogy dicsőségről ne is beszéljünk.

Tágabb világgazdasági perspektívában szemlélve a szakadatlan komfortnövelési folyamatot, egyúttal az elmúlt, 2008-as válság utáni évek – sajnos – megrekedt észak-amerikai és európai növekedési trendjeit is figyelve egészen bizonyosan megállapítható, hogy *a jövőt, alapos átalakításokkal, újra kell tervezni!* Abban

az értelemben legalábbis, hogy a modern városi élethez kapcsolódó komfortokat és az azokat kínáló iparágakat, szolgáltatásokat újra kell tervezni: a lakhatást és a közlekedést támogató komfortok jelenlegi formájukban nem tarthatóak, mindenekelőtt energiabeviteli igényük, de méretük és kiszolgáló komfortgépezetük élettartama miatt sem. *Akkor van esély a bővülésre, ha sikerül olyan újraformált iparágakat kiépíteni, amelyek ergo- és ökonomikus termékeket gyártanak, amelyek azonban továbbra is több komforttal kecsegtetnek, és amelyek iránt az igény is stabilnak mondható.* Persze csak ha termelési és nemzetközi versenyképességi bonyodalmak nem keletkeznek, és az új termékek energiamérlege már jóval kedvezőbb, nos, csak akkor lehet szó majd valóban valami újról. Nemcsak a szlogenek szintjén megragadt fenntartható fejlődésről, hanem az előbb említett, erősen korlátos, a fizikai tényezők tekintetében is tartható és távlatilag is munkahelyteremtő növekedési korszakról beszélhetünk akkor. *Tudományt, képzeletet és embert próbáló feladat tehát van bőven előttünk.*

Mert hosszú út vezetett a XIX. század végétől – amikor a fürdőkád például még az USA déli államaiban luxusnak minősült, ezért ott adóköteles is volt – máig, amikorra a hidromasszázska már gyakran elvárt komfortnak számít, na és persze különadó sem terheli.

Mindazonáltal nehezen hihető, hogy az emberiség – főként a fejlett világ, majd a jó példa nyomán a fejlődő térségek is – lemond arról a több ezer éves igényéről, hogy neki a több komfort mindig jobb, mint a kevesebb. De azért arra lehet, sőt, muszáj törekedni, hogy a komfortok gyarapodjanak ugyan tovább, ám azokat az energia- és anyagi korlátok oldaláról másként értelmezzük. Azt az érzést és élményt, hogy mindig a több és nem a kevesebb kényelmi állapot a kívánatos, ugyan nem tudjuk átprogramozni, a terméktervezést azonban talán igen. Nem hiszem, hogy van egyéb – jobb – választás: ergonomikusabb világban kell éljünk!