A Duna–Tisza-csatorna – egy krízistérség felzárkóztatásának eszköze

Boros Imre

Néhány hete tudományos igényű konferenciát tartottak az egyik budapesti szállodában. A részt vevő előadók sokoldalú megközelítésben vizsgálták a Dunát a Tiszával összekötő kétirányú hajózásra alkalmas, megfelelő öntözőcsatornákhoz csatlakoztatott csatornahálózat kiépítését. Megszólaltak az éghajlati, természeti környezeti, energetikai, műszaki-kivitelezési ügyekben jártas szakemberek. A konferencia vizsgálta a pénzügyi megvalósíthatóság kérdéseit is abból kiindulva, hogy ma államadósság-növelő módon ilyen léptékű beruházásba kezdeni nem lehet az ismert nyomasztó államadósság miatt. Véleményazonosság alakult ki a tekintetben, hogy a csatorna része vagy hasznos kiegészítője lehet az EU által a magyar elnökség alatt elfogadott Duna-stratégiának. Megépítése közvetlen érdeke a Tisza vízgyűjtő területén található országoknak, de tágabb értelemben ennél sokkal nagyobb országcsoportnak a Távol-Kelettől Nyugat-Európáig. A legtöbb hasznot azonban a csatorna azzal hozná, hogy az ország két legelmaradottabb térségét nyitná ki a világpiacra. Részint úgy, hogy munkát teremtene egy olyan területen, ahol a hazai foglalkoztatási problémák fele fellelhető, részint úgy, hogy a termékek versenyképesen érhetnék el a piacokat.

Dr. Boros Imre egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem Pénzügy Tanszék, volt PHARE miniszter (drborosimre@yahoo.com).

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 22

Belvízi hajózás Európában és a Duna–Tisza-csatorna

Nyugat-Európában több országban intenzív belvízi hajózás folyik. Folyókat és mesterségesen megépített csatornákat használnak kisebb-nagyobb teher- és személyszállító hajók közlekedtetésére. Legutóbb a németországi Saar-vidéken járva megtekinthettem a Mosel folyócskán zajló intenzív hajóséletet. A Mosel folyó méreteit tekintve hasonlítható a Tiszához. Nem vagyok járatos a folyami ügyekben, de meglátásom szerint talán kisebbnek tűnt a Tiszánál. A huszadik század első hat évtizede arról szólt, hogy a nagy fuvarköltségekkel járó fém- és acélipari termékek mozgatásában nagy megtakarítást eredményezett a folyami hajózás, lévén akkoriban a Saar-vidék Németország és egyben Európa egyik vas- és acélközpontja. Joggal állítható, hogy bár szén volt a közelben, de a vasérc és a termékek mozgatása a magas szállítási költségek miatt kizárta volna a Saar-vidéket a versenyből. Enyhe túlzással azt lehet mondani, hogy az akkori vas- és acélipari versenyképesség a folyami hajózáson múlott. A Saar-vidékinél is jobb példa Hollandia. Az ország felszabadulása a spanyol gyarmatosítás után magával hozta a hajózás és a kereskedelem fellendülését. A hajózás nemcsak a tengeren folyt, de hamar kiterjedt csatornahálózat alakult ki a holland szárazföldön is. Több teher- és személyhajó-társulat működik kizárólag a belföldi csatornahálózaton. Hollandiának még az is megérte, hogy néhány éves korukban a kisgyermekek is kötelező úszásoktatásban részesülnek arra az esetre, ha beleesnének a csatornákba. Ez gyakran megesik, de csak ritkán jár tragédiával. A Duna–Rajna–Majna összekötő csatornarendszer már európai léptékű. A Szajnát is a párizsi személyközlekedés részeként használják, ugyanúgy, mint a villamosokat és az autóbuszokat vagy a metrót. A sokkal nagyobb Dunán sem a fővárosban, sem a dunai települések között nincs menetrendszerű személyforgalom.

Ami a magyar múltbeli gazdaságtörténetet illeti, nincs okunk azt gondolni, hogy az ország hajdani irányítói kellő időben ne ismerték volna fel a belvízi hajózás jelentőségét. A török kiűzése utáni első lehetséges időben felmerült a Duna–Tisza-csatorna megépítésének ügye. Mária Terézia és II. József uralkodása alatt intenzív munkálatok folytak, hogy Magyarországot integrálják a Habsburg-birodalomba. Nem csupán a földnyilvántartást szervezték meg, de azon is gondolkodtak, hogy

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 23

magyar agrártermékeket (elsősorban gabonát) hogyan lehet a birodalom távolabbi részébe olcsón eljuttatni, valamint miként lehet a rapszodikus Tisza által uralt ártéri területekből is szántóföldi kultúrákat varázsolni. Mindkettőre megoldás kínált a Duna–Tisza-csatorna megépítése, melyre az első elképzelések ebben az időszakban születtek. Széchenyi pedig a reformkorban szorgalmazta a gőzhajózást a Dunán és a Balatonon. Nem cél az okok részletezése, amiért az elmúlt két és fél évszázadban újra és újra felmerült koncepció nem valósult meg. Olyan ok soha nem merült fel, hogy a természetre káros lenne a csatorna, vagy hogy ne járna masszív gazdasági előnyökkel, mai szóhasználattal élve, ne hozná versenyképességi helyzetbe az érintett térséget. A megvalósulást pénzhiány, politikai bajok, háborúk akadályozták. Hiányát a térség azóta is növekvő mértékben szenvedi, mert el van zárva a világpiactól. Ezt a száraz tényt nem vesszük figyelembe, de sokszor halljuk, hogy milyen ártalmas lenne a csatorna a természetre. Állítás van, a bizonyítás elmarad, mint sokszor máskor is. Hajdan Eiffel művét, a tornyot is pokolba küldték, ma mégis Párizs büszkesége.

A csatorna kínálkozó megoldás gazdaságunk fő strukturális bajára

Semmi kétség, hazánk rendszerváltás utáni legnagyobb gazdasági problémája a rendkívül alacsony foglalkoztatási szint. A nyolcvanas évek végi közel öt és fél millió álláshely helyett ma kevesebb mint négymillió van a hazában. Abból is a leghatékonyabb munkát végzők a hazánkban megtelepedett külföldi cégek alkalmazottai, hasznot nekik termelnek. Gazdaságunk legsúlyosabb strukturális baja, hogy bár rendelkezünk még szép számban foglalkoztatható munkaerővel, azok nemzetközi méretekben versenyképes foglalkoztatása nem valósítható meg. Ahelyett, hogy többletértéket termelnének, inkább fogyasztják azt. A kormány célként egymillió munkahely létrehozását tűzte ki tíz év alatt. Ha ez bekövetkezik, kissé túlszárnyaljuk a csehek jelenlegi foglalkoztatási szintjét. Az eltelt két évtizedben a munkahelyvesztések miatt alig növekedett a gazdaság harminc százalékot, miközben egyes harmadik világbeli országok gazdasága a háromszorosára gyarapodott. Ezt a csekély növekedést is a hazánkba települt külföldi vállalkozások adták, de hasznát is ők élvezték és élvezik ma is. A termelékenység számottevő növekedése is a

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 24

külföldi cégek érdeme. Marx előtt már Smith és Ricardo is vallotta, hogy új értéket csak az élőmunka, a dolgozó ember képes teremteni. Valós munkahely-teremtési alternatíva kimunkálásához szükséges, hogy áttekintsük, milyen folyamatok vezettek a munkahelyek elvesztéséhez, a gazdaság milyen szektoraiban következtek be a főbb veszteségek, a munkahelyek elvesztése az ország melyik régióit sújtotta a legnagyobb mértékben. Végül, de nem utolsósorban vizsgálni kell, hogy milyen minőségi jellemzői vannak a potenciális munkaerőnek, amit foglalkoztatni akarunk.

… a legtöbb munkahely a mezőgazdaságban és a hozzá kapcsolódó feldolgozó ágazatokban tűnt el.

Két évtized tapasztalata elég, hogy néhány alapvető megállapítást tegyünk. Kijelenthetjük, hogy a legtöbb munkahely a mezőgazdaságban és a hozzá kapcsolódó feldolgozó ágazatokban tűnt el. Jelzik ezt a főbb produktumok (hús, tej, gyümölcs, zöldség) termelésének drámai zuhanása. Hol van már a tizenhárommillió hazai sertés, jó, ha abból hárommilliót látunk. Már történelem az egy tételben kötött 400 ezer tonna hasított félsertés orosz exportüzlet, helyette milliós nagyságrendben importálunk élő sertést. Az uniós csatlakozás után a hazai mezőgazdaság nem csak az export-, hanem a hazai piacon is mattot kapott. Az a kérdés is könnyen megválaszolható, hogy mely régiókat sújtja jelenleg a legnagyobb mértékben a munkahelyek hiánya. Semmi kétség, hogy a problémák majd fele két régióra, az észak-magyarországi és az észak-alföldi régiókra terhelődik. Ez a két régió rendelkezik kiemelkedően magas arányú roma lakossággal is. A romák képzettségi szintje közismerten jócskán elmarad az országos átlagtól. Megszabadultunk attól az illúziótól is, hogy az országon belüli mobilitás növelésével lehet enyhíteni a foglalkoztatási gondokon. Mindenekelőtt, mert nálunk nagyon alacsony a bérszínvonal. Nem bírja ki, hogy valaki Szabolcsból Győrbe járjon dolgozni, kivált nem azt, hogy át is telepedjen, vagy Győrben tartósan lakást béreljen. A röghöz kötő bérszint és nem a magyarok csökönyössége a mobilitáshiány magyarázata. Ha milliós munkahelyteremtést akarunk megvalósítani, a munkahelyeket helybe kell vinni, a tervezett létszám közel felét éppen a legsújtottabb helyre, az ország észak-keleti két régiójába. Zömében nem is magas képzettséget kívánó munkahe-

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 25

lyek tömegére van szükség, és nem is túl magas bérekre. Tiszabőn egy családnak két százötvenezres havi fizetés felér azzal, mintha Győrben mindketten ennek dupláját keresnék, mert otthon vannak, mert nem kell közlekedni, költözni.

Végleg le kell számolni azzal az illúzióval is, hogy a külföldi tőke számottevő mennyiségű munkahelyet teremt. Ha teremt is, keveset és drágán, négyszer-ötször annyiért, mint azt a hazai kis és közepes szektor teszi. Látni kell azt is, hogy a munkahelyek elvesztését a piacok elvesztése okozta. A privatizáció egy része eleve azért történt, valamint az elvakult felszámolási törvény is azért lépett életbe, hogy hazai kínálati kapacitások szűnjenek meg, ami helyett beléphet az import. Ma az exportmultik termelését leszámítva az áru-előállítás töredéke az 1989-es szintnek. A munkahelyvesztések két évtizedes története, a probléma regionális vetületei, a rendelkezésre álló és alkalmazásra váró munkaerő minősége mind azt sugallják, hogy koncentrált nagy volumenű, célhelyorientált piacfeltáró megoldás nélkül illuzórikus a probléma érdemi kezelése. A megoldást egy olyan nagy léptékű infrastrukturális beruházás szolgálhatja, amely már a kivitelezés kapcsán számos, a képzettségi szinteknek megfelelő állást kínál, elkészülte után segítségével piacokat lehet feltárni, aminek igényeit éppen a helyben rendelkezésre álló munkahelyekkel lehet kiszolgálni. Feladatul kell tűzni, hogy a beruházással legyen termelékenyebb a helyben végzett munka, valamint csökkenjenek a világpiac elérésének pótlólagos költségei (pl. szállítás). Ennek a célorientált definíciónak felel meg a Duna–Tisza-csatorna terve.

A csatorna megépítésének ötlete – amint a bevezetőben bemutattuk – közel három évszázada keletkezett. Azóta eredeti hasznossága mellé újabbak társultak. Ma az EU szintjén elfogadott Duna-stratégia része, vagy annak hasznos kiegészítése lehet. Alapvető haszna, hogy a leginkább sújtott térség részére végez piacfeltárást. A Duna és a Tisza 1000 tonnás uszályok kétirányú közlekedését lehetővé tevő összekötő csatornája kiegészíthető egy széles nyomtávú vasúti szárnnyal. Ezzel együtt szervesen illeszthető az európai Duna–Rajna–Majna-víziút rendszerébe, és csatlakoztatható az Európát a Távol-Kelettel összekötő vasúti útvonalhoz is. Egy olyan térség válik ezáltal a piaci forgalom részévé, amely eddig attól nagyon el volt zárva. Nem csak hazánk, de a közeli szlovákiai, romániai és kárpátaljai területek is profitálhatnának a projektből. Szavak helyett tettek szólnának a Kárpát-medence magyarjainak integrá-

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 26

lásáról, és egyben az együtt élő nemzetek békés együttműködéséről is. A hajózható csatornát öntözőcsatornák is kiegészítenék, újra termékennyé téve kiszáradásveszéllyel küzdő, egyébként jó minőségű területeket. Százezrével keletkeznének munkahelyek ott, ahol azok a legnagyobb mértékben hiányoznak, főként olyan foglalkoztatási csoportokban, ahol a legnagyobb a szükség. Munkához jutnának a romák, és nemcsak hazánkban, hanem a Tisza vízgyűjtő területén. A minden nagy ívű tervet ellendrukkerként kezelő médiában felhangosított környezet- és természetvédő aggodalmak valós szaktudósi elemzéssel eliminálhatók. A pluszok és a mínuszok dolgában bőven a pluszoké az előny, jajveszékelésre a „nincs rá forrás" siratókórusnak sem jutna hely. A projekt előkészítésébe (nyomvonalak kijelölése, műszaki tervek, hatástanulmányok stb.), esetleg bizonyos kivitelezési munkákba az uniós források is igénybe vehetők, még a 2013-ig terjedő időszakban is. A projekt egésze egyébként megtérülő jellegű, ami lehetővé teszi a piaci finanszírozást. Államadósságot nem terhelő külföldi források is igénybe vehetők, a csatornahasználati és vízkivételi tarifák fedezetet nyújtanának. Ami a témában öntevékenyen és tetemes saját forrást felemésztő módon ügyködő kis civil csapat számításait illeti, a teljes kivitelezési költség sokkal kevesebb, mint amit 2002 és 2010 között többletköltségként a szoclib kormányzat az autópálya-építésekre elszórt. A PPP-konstrukcióban épült pályarészek után fizetendő használati díjak fele pedig bőven fedezné a piaci finanszírozás megtérülését. Kívánom, hogy a Duna–Tisza-csatorna építésének ügyét ne a kovácslászlói „merjünk kicsik lenni" nemzetsorvasztó lendülettel kezeljük.

A versenyképesség-növelő csatorna terve

Mindenekelőtt ismertetni kell a terv műszaki tartalmát annak érdekében, hogy világos legyen, miként tud egy műtárgyegyveleg versenyképességet hozni egy olyan térségbe, amely ennek hiányától szenved, és éppen ezért pocsékolja el a rendelkezésre álló munkaerőt, mert annak kifizetődő foglalkoztatása ma nem lehetséges. A fő gerinc egy, a két folyót összekötő és kétirányú hajózást lehetővé tevő csatornamű. A hajózás az elképzelések szerint az európai csatornarendszereken is szokványos 1000 tonna terhet szállítani képes uszályokkal lenne megoldható. Záhony közelségét is ki lehetne használni, odáig kiépített a széles nyom-

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 27

távú vasút. Az elmúlt nyolc év hanyagságainak következtében a határállomás elvesztette azt az előnyét, hogy átrakóállomás legyen, helyette komolyan felmerült, hogy széles nyomtávú vasút épül Szlovákián keresztül. Versenyképes alternatívának kínálkozik a széles nyomtáv kiépítése a Tiszáig, ahol a vasúti szállítmányokat uszályokra lehet átrakni, és irány Európa, illetve a vízi úton érkező európai árukat közvetlenül a vasútra lehet rakni, és irány egészen Pekingig. A hajózható csatornához szervesen illeszkednének öntözővizet szolgáltató csatornák, melyek több százezer hektár jó minőségű, de növekvő mértékben csapadékhiányos területen tennék lehetővé az intenzív mezőgazdasági kultúrákat. Kellő kiegészítő beruházásokkal a Tisza déli folyásterülete és egyes mellékfolyói is megnyithatók a vízi közlekedés számára.

… olcsón úszhatna a búza és a kukorica is a stabil felvevőországokba.

Megnövekedett térségi versenyképesség

A csatorna több ágon is jelentős javulást hozhatna a térség versenyképességében. Evidens, hogy az Alföld, mint az ország fő gabonatermelő területe, minden évben küzd a piacra jutás nehézségeivel. Nepperek vásárolják fel olcsón a gabonát a kombájn mellől, kihasználva a termelők szorult készpénzhiányát. Raktárról már jóval magasabb árszinten bírja az export a tetemes szállítási költségeket. Az egyik fő felvevőpiacot, a mediterrán térséget még így sem érik el. A csatorna pedig ezt elérhetővé tenné, olcsón úszhatna a búza és a kukorica is a stabil felvevőországokba. Az öntözés időnként nem árt a kukoricának sem, jelenleg tíz évből két-három évben aszály sújtja a térséget, ami visszaveti a termésátlagokat. Új távlatok nyílnának a gyümölcs- és zöldségkultúra számára is. A csatornaépítéssel elérhető szállítási útvonal mentén sok felvevőpiac kínálkozik. Meg kell említeni az idegenforgalom előtt megnyíló lehetőségeket is. Nem állna a Tisza-tó egymagában, azt kiegészíthetné vízi sportra és kerékpáros turizmusra, lovaglásra alkalmas terep.

Szólni kell a határon átnyúló hatásokról is. Kassa a maga nehézipari (vasipari) teljesítményével bizonyára szívesen venné igénybe a vízi szállítást. Jelenleg gyakran láthatók a US Steel konténerei a magyar vasuta-

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 28

kon egészen a szlovéniai kilépésig, hogy az Adrián hajóra rakják őket. A Kárpátok faanyagának egy része is szívesen utazna vízi úton vasút helyett európai irányba. Nem túlzás azt állítani, hogy a csatorna építésekor már, de még inkább elkészülte után százezres nagyságrendben keletkeznének munkahelyek. Az infrastruktúra-fejlesztést kihasználó magántőkének nem kellene panaszkodnia a magas bérszínvonalra sem, tekintve itt a bérek a legalacsonyabbak, a helybe vitt munkahely olcsóbb bérért is elkel.

Miként finanszírozható a csatorna és kiegészítő projektjei

A kérdések kérdése nagy ívű projektek esetén, hogy miből lehet állni a kivitelezés tetemes költségeit. Egy dolgot kapásból le lehet szögezni. A kétirányú hajózást lehetővé tévő csatornának a megépítési költségei alacsonyabbak lennének kilométerenként, mint a 2002 és 2010 között épített autópálya-kilométerek. A másik vitathatatlan tény, hogy a vízi úton történő szállítás lényegesen olcsóbb, mint a közúti. Ha elfér a költségvetésben a koncesszióban épített autópályákért fizetendő gigantikus rendelkezésre állási jutalék, akkor egy csatornaépítés is elférne. Tudjuk azonban, hogy nem fér el, mert a költségvetés sarokba van szorítva, nincs további adósságnövelésre mód, sőt le kell faragnia az államadósságot. Ezért nem meglepő, hogy ha az ember az állampénzügyi szféra középszintű szakértőihez fordul a csatornaügyben, azok hanyatt-homlok menekülnek, mert azt gondolják, hogy a finanszírozás terhe az államra hárul. Nem szükségszerűen, vagy legalábbis csak kis mértékben. Az állam részvételére itt inkább hatósági és mindenekelőtt politikai döntésképességi szempontból van szükség. Arra van szükség, hogy az állam rendet vágjon a szakértői és sarlatán véleménydzsungelben, és döntést hozzon, hogy kell a csatorna, mert csak így oldható meg a kurzus célja tartós munkahelyek százezerszámra történő létrehozása ott, ahol a szükség a legnagyobb, azokban a foglalkozási csoportokban, ahol ez másként nem lehetséges. Ennek a szempontnak kell mindent felülírnia, nem az általtudományoskodásnak. Érdemes természetesen a csatorna ügyét a Duna-koncepcióra rákapcsolni. Erre igénybe vehetők közösségi szintű források, valamint hazai uniós források is. Ez talán még jól is jönne, tekintve, hogy 2013-ig a rendelkezésre álló összegek ésszerű leköté-

Aug2:Layout 1 2011.09.05. 12:59 Page 29

se ugyancsak kétséges jelenleg. Másrészt a kivitelezési munkák nagyobb része amúgy is a következő hétéves uniós költségvetési periódusra esnek. Az érintett térség területfejlesztési és regionális pénzeiből érdemes ide irányítani, és azt már most tervezni. Tekintve azonban a tényt, hogy a csatorna ugrásszerű versenyképesség-növekedést hozna a térségbe, ebből telne a piaci finanszírozás megtérülésére is. A csatornahasználati, az öntözővíz-használati díjakból és a csatorna közelében lévő területek piaci felértékelődéséből kellő bevétel keletkezne a piaci forrás megtérítéséhez. Ha a kapcsolódó széles nyomtávú vasúti rákötés is elkészülne, az átrakó is bevételeket termelne. Az állami kötelezettségvállalások szintje messze elmaradna attól, amit államunk az energiaszektor eladása mellé profitgaranciaként ajándékban mellékelt, de az arcpirító autópálya- és egyéb PPP-konstrukciók terhétől is.