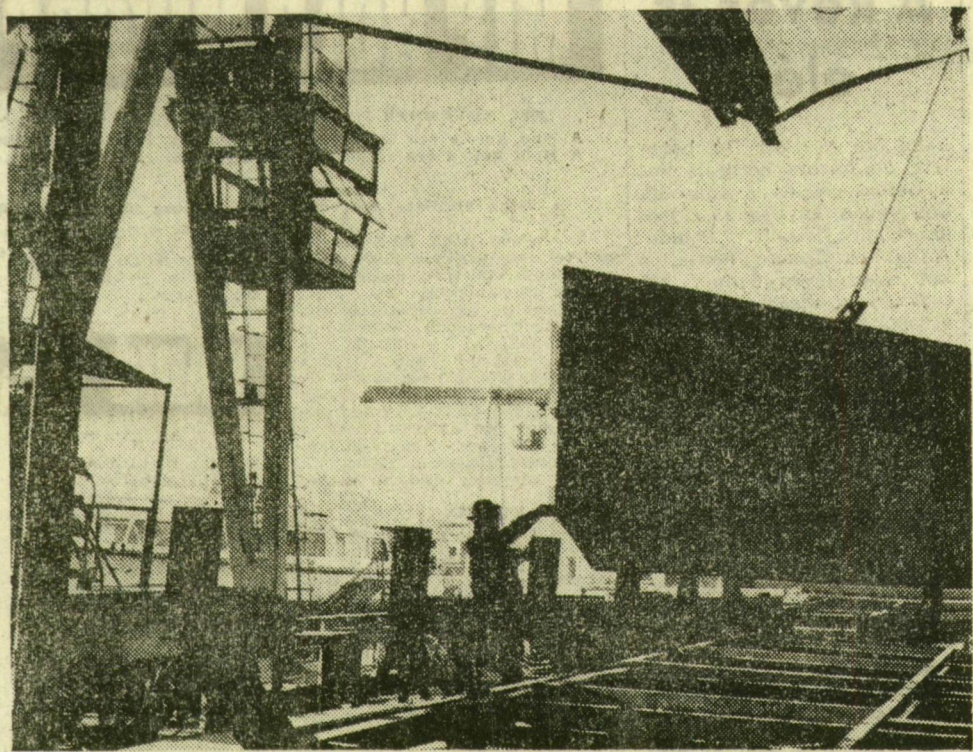




Jól használták ki a hosszú őszi kedvező időjárást a Mahart-hajójavító tápéi üzemének dolgozói, mert ezekben a napokban már teljesítik éves tervüket. A közeljövőben bocsátanak vízre egy 1800 tonnás bárkát, amelyet a tápéi üzemben állítottak elő, a dunaharaszti üzemmel kooperációban gyártott Duna-Európa-bárkákhoz pedig elemeket készítenek

Nemcsak a vonat késik

Kesernyés öngúny bújik meg abban a vasutas bölcsességben, ami szerint mindig csak egy vonat késik, és soha nem a statisztikai átlag. Elegendő lenne tehát — toldjuk meg a magunk laikus módján a bennfentesek véleményét — azt az egy vonatot időben, a menetrenddel egyezően érkezetté. Ritkasággént bukkanhatunk rá a bennfentes, meg a laikus okoskodás ilyen, egy burokban rejtőzö egyezésére, ütközésére? Mert hiszen mindkét fél ugyanazt mondja arról a jelképes egyetlen vonatról! Vagy mégsem? A gondolatok szétágazása már ott megkezdődik, ahol mi, utasok, azt közöljük a bennünket szállítóval, hogy a vonat... Vonat? A szerelvény, a járat, az igen, de így, hogy a vonat?!

Szavakkal, kifejezésekkel való játék lenne az előbbi bekezdésben levő nyolc mondat, esetleg mégis többet kínálnak ennél a fő- és melléknevek, az igék, a jelzők? Reményem az utóbbi, hiszen valamennyien gyakran kerülünk abba a furcsa helyzetbe, amikor úgy érezzük, azt tapasztaljuk, a partner is, mi is ugyanarról beszélünk, szinte betűre egyezően ugyanazt mondjuk, ám amit értünk alatta, rajta, az már egészen eltérő, más és más, amint ennek okán mások a következtetések is. A tények perze tények. A vonatok — szakszerűbben: a menetrend szerint közlekedő járatok — 3,1 százaléka késéssel távozik, az így elvesztett idő átlagosan huszonhat percet tett ki. A pályák műszaki állapota viszont a legtöbb vonalon olyan, hogyha egyszerűen van már a szerelvény, aligha nyílik lehetőség a percek visszanyerésére. Ez csupán egy, egyetlenegy a jellemzők lehetséges, szembesítő párosítása közül. Folytathatjuk például azzal, hogy egy vasúti személykocsit átlagos használati ideje tizenöt esztendő, s az állomány tíz százaléka lesz túl ezen a koron 1985-ben, ugyanakkor darabonként átlagosan — mert különböző típusú, rendeltetésű gurulóanyagból van szó — 1,73 millió forintot fizetett ki tavaly a MÁV az újonnan vásárolt személykocsikért. Ehhez képest a teherkocsik 555 ezer forintot árá nem látszik veszedelmesnek... Egészen addig nem, míg elé-

bünk nem kerül az az adat-pár, hogy vasúti járművekre 1980-ban 4,6, 1983-ban 1,1 milliárd forint összegű beruházási pénz volt elkölthető. Irányokat, arányokat teljesen elvétele, az olvasó — a tegnapi, a mai, a holnapi utas — rokonszenvét szeretné kicsiholni a vasút számára az újságról?

S a sínpályák, csomópontok, rendezők, járatszámok világa találmára választott terep, nyersebben fogalmazva meg az igazságot, ürügy csupán a közgondolkodás bonyolult szövedékéből kimszített néhány molekula vizsgálatára. Ezeknek a molekuláknak egyike a felületen már megborzott, de vissza nem simított ismétlődő gond, az azonos más és más értelmezés, amint ilyen, közgondolkodásbeli molekuláknak kínálkozik fel az analízisra az is, hogy gyakran a kölcsönös megértést nem a jószándék nélkülözése gátolja, hanem az ismerethiány. A kölcsönös ismerethiány! Furcsa munkamegosztás lenne ugyanis — és megengedhetetlen, még akkor is az, ha észlelhetők rá itt-ott törekvések —, hogy mérlegelnie, megértenie mindig csak az utasnak, az ügyfélnek, a vásárlónak, a betegnek, az áram-, a gázszolgáltató, az ingatlankezelő vállalat által t. címként kezelt fogyasztónak kell, s mindez fordítva nem igaz. Igaz bizony fordítva is, az kellene, hogy legyen.

Kiinduló terepünkről választva ismét a példák mondanót megvilágító lámpáit: az utasnak kényelem és időmegtakarítás, a vasútnak gazdasági előnyök serege, hogy tervszerű program eredményeként a villamosvitát aránya az 1970. évi 27-ről 1983-ra 58 százalékra nőtt. A többi között ennek is betudható, s hogy az egy utaskilométerre számított üzemanyag-felhasználás tavaly 41,5 százaléka volt az 1970. évinek. Mindezt derék dolog, a megismerésről a Népgazdaság okkal mondhatja rá a brávót! Sőt, megtehetjük ezt mi, utasok is, hiszen a Népgazdaság zsebe egyben a mindenki pénztára, ám a brávo után szép csendesen megkérdezzük, ugye a vasút mindezek mellett azt sem téveszti szem elől, hogy

száz utasból kilencven a személyvonatokra jut, s hogy a szerelvényeken ülők, állók, tiprók, lézengők, zsúfolódók fele — igen, a fele, amit nem lehet eléggé hangsúlyossá tenni — harminc kilométernél kisebb távolságra levő célállomásra igyekszik. E harminc alattiak: a hivatásforgalom részesei, iskolába, munkába járnak, nem kedvük, idejük mozgatja őket, hanem a kötelesség. S mert minden második utas ilyen, érthetően az úgynevezett elővárosi meg ingaforgalomban elért minden kis javítás, javulás tömegek minden-napjait befolyásolja.

A vasutas a földgömb tengerészé, írta. Az apa című versében Pablo Neruda, de miért gondolnánk, csakis nekik kell a kezükbe nyomni az érzékenyebb, a pontosabb, s ezért a jobban útbaigazító iránytűt? Holott hajlunk erre, a mindig másokban, másban meglelt, megjelölt gondokra, az összefüggések mellőzésére, a jogos, de még ki nem elégíthető és a kielégíthető, mégsem kielégített igények elegyítésére. Az utas a megemelt viteldíjat látja, nyögi, a vasút azt, hogy 1980 óta folyamatosan csökkentek a fejlesztési lehetőségei, akár folyóáron, akár úgynevezett volumenindexek alapján mérlegeljük is. Ez a kettős látás, a másik fél lehetőségeinek, korlátainak, mérlegelés nélküli mellőzése látóterünkben egyre erőteljesebben érzékelteti hatását a közgondolkodás némely részterepén. S mert a hatás erősödő, az a figyelmeztetés is, vajon csak a vonatok késnek, avagy nemcsak a vonat késik, hanem a társadalmi valóság bonyolult kölcsönhatásokkal átszőtt színeinek fölismerése, tükröződése is késik gondolkodásunkban?

L. G.

Művészek a gyermekekért

Művészek a gyermekekért címmel aktívaértekezletet tartottak kedden az úttörőszövetség székházában. A Magyar Úttörők Szövetsége rendezte eszmecsere a művészeti élet képviselői, elméleti szakemberek, pedagógusok fejtették ki véleményüket a gyermekművelés mai helyzetéről, és fejlesztésének időszaki feladatairól. Vitaindító referátumában Varga László, a Magyar Úttörők Szövetségének főtárgyára utalt arra, hogy 1983 decemberében az úttörővezetők miskolci konferenciája fontos feladatként jelölte meg a művészek és a gyermekművelés kapcsolatának erősítését.

A vitában felszólalók hangsúlyozták: a gyermekek esztétikai nevelésével az óvodákban elégedettek lehetünk, ám a legtöbb iskolában a nem megfelelő színvonalú környezeti kultúra semmiképp sem alkalmas esztétikai igények ébresztésére, az ízlések formálására.

Jó évet zár a növényolajipar

Népszerű a szegedi hibrid

A világpiacon az idén növekedett az érdeklődés a növényi olajok iránt, ami az árakban is megmutatkozott. A korábbinál kedvezőbb lehetőségeket a hazai ipar a termelőkkel együtt jól kihasználta, és így — az év végéig várható újabb értékesítésekkel együtt — az élelmiszeriparnak ez az ágazata eredményes évet zárhat.

Tavasszal hozzávetőleg 400 ezer hektáron került földbe a mag. A növények időben kikeltek, és bár a nyári fejlődésük nem volt zavartalan, és az őszi betakarítási időszakban is adókat átmeneti nehézségek, végül is a termelők megtalálták számításukat. A növényi olajosmagvak termesztése az idén is kifizetődőnek bizonyult. A Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalat tíz mezőgazdasági termelési rendszerrel alakított ki kapcsolatot. Mázsáknál 10 forinttal járulnak hozzá a rendszerek fenntartásához. A térítés ellenében a gazdaságokat szervező rendszerközpontok különféle szolgáltatásokat biztosítanak. Összesen 1100 mezőgazdasági nagyüzemmel vannak szerződéses kapcsolatban. A napra-

forgótermés egy részét a gazdaságok — számukra előnyös bértárolással — több hónapon át raktározzák. Az idén mintegy 10 százalékkal nőtt a bértárolással megóvott olajos mag mennyisége az elmúlt évekhez képest.

Fokozatosan javulnak a napraforgó-termesztés feltételei. A hibridek választéka az idén tovább bővült, a tavasszal elvetett magok 90 százaléka hibrid volt. A vetőmagkészlet 20 százaléka már hazai eredetű, a szegedi és az iredicsi kutatóintézet korszerű hibridjei már szintén népszerűek, s jól kiegészítik a külföldi „alapanyagokat”, a jugoszláv, a francia és az ame-

rikai hibrideket. A tapasztalatok szerint ezek a növények hektáronként 4–5 mászával több magot adnak, az egységnyi súlyra jutó olajtartalmuk azonban valamivel kisebb, mint a korábban használt fajtáké. Bár vannak olyan tapasztalatok, hogy megfelelő agrotechnikával az olajtartalom lényegesen növelhető. Erre az idén számos nagyüzem szolgáltatott jó példát. A hibridek alkalmazásával az ipar hektáronként a korábbinál nagyobb mennyiségű olajhoz jutott. A betakarításnál használt gépek választéka is bővült.

Zajelhárítás

A zajcsökkentő eszközök fejlesztéséről kezdődött két-napos országos tanácskozás kedden az MTE SZ székházában. A konferencián — amelyet az Optikai Akusztikai és Filmtechnikai Egyesület más egyesületekkel közösen rendez — elsősorban a közlekedési és az ipari zajártalmak megelőzése a téma.

A keddi előadások a közlekedéssel kapcsolatos zajcsökkentési eljárásokat tekintették át. A hozzászólók emlékeztettek rá, hogy hazánkban a megengedett közlekedési zajszint nagysága jelentősen meghaladja a fejlett ipari országokban megállapított értékeket.

csony hatékonysággal, miközben a gazdaság egyik másik területe munkaerőgondokkal küzd. A személyi jövedelemadó azzal, hogy elkülöníti a bruttó és az adózott jövedelmet, miközben a bérből, fizetésből élők életszínvonalát változtatlanul hagyja, a vállalatok számára érezhetően megnöveli az életmunka felhasználásának költségeit. Ez — legalábbis az elméleti feltételezés szerint — ésszerűbb létszámgazdálkodásra kényszerítheti a gazdálkodó szervezeteket. Késztelen ugyanakkor, hogy működésüket érintheti a vállalati jövedelemszabályozást is, hiszen átrendeződést okoz a jövedelemelvonási csatornáknak.

A jövedelemfolyamatok alakulásán kívül más okok is indokolták tesztük az adórendszer módosítását. Fontos társadalmi célunk a helyi önkormányzatok önállóságának erősítése, ez pedig azt feltételezi, hogy az emberek is mindinkább beleszóljanak a környezetükre, településükre vonatkozó önkormányzati döntésekbe. A helyi tanácsok önállósága nem nöhet megfelelően, ha nem párosul kielégítő saját pénzügyi forrásokkal. Hosszabb időszakot tekintve, ebben is lényeges a fejlődés, hiszen ma már a tanácsok saját és automatikusan hozzájuk kerülő bevételeinek részaránya a kiadások finanszírozásában meghaladja az 50 százalékot. A személyi jövedelemadó részben vagy egészben a helyi tanács költségvetés forrása lehet.

Ez a döntési lehetőségek tágítása mellett egyúttal arra is módot ad, hogy az állampolgárok újra felismerjék a közhatalmuk eredeti jelentését, hiszen ki-ki jövedelmének arányában járul hozzá a közös költségekhez. Az egyén személyes hozzájárulása a közös feladatok finanszírozásához szükségképpen megerősíti állampolgári öntudatát, arra vonatkozó igényét, hogy érdemlegesen beleszólhasson a pénzék hovatartozására vonatkozó döntésekbe is. Erről a körülményről nem szabad megfeledkezni akkor, amikor a gazdaságirányítási rendszer fejlesztésé-

vel párhuzamosan napirenden van a tanácsirányítási és gazdálkodási rendszerének átalakítása is.

Az adó — amint az az eddigiekből is kitűnt — érinti a vállalati gazdálkodást is. Ezzel kapcsolatban el kell osztani azt a félreértést, hogy a személyi jövedelemadórendszer helyettesítheti a vállalati keresetszabályozást. Az adó ilyen szerepet nem tud betölteni. A keresetszabályozás egyik alapvető feladata ugyanis az, hogy a vállalatoktól, gazdálkodó szervezetektől kiáramló keresetek összességét és növekedését összehangolja a népgazdasági terv egyensúlyi követelményeivel. A személyi jövedelemadó azzal, hogy drágítja az életmunka-felhasználást, természetesen közrejátszhat abban, hogy a gazdálkodó szervezetek a korábbinál óvatosabban növeljék a bérköltségeket, de önmagában nem elégséges korlát.

A bérék, keresetek szabályozásának optimális módja az lenne, ha a vállalatoknak a lehető legnagyobb nyereség eléréséhez, vagy ami ezzel egyenértékű: a költségek minimalizálásához fűződő érdeke önmaga szabná meg a szükséges és lehetséges mértékű bérnövekedést. A feltétel tehát az erős nyereségérdekeltség. Sajnos, nem állíthatjuk, hogy a jelenlegi helyzet ennek a követelménynek hiánytalanul megfeleljen, annak ellenére, hogy a nyereség központi szerepet játszik a vállalati gazdálkodásban. Ma még a bérék növelésére irányuló egyéni és vállalati szándék erősebb a nyereség növeléséhez fűződő érdekeknél. Ha tehát nem szabályoznánk a kifizethető kereseteket, nagyságuk valószínűleg meghaladná az a mértéket, amelyet a nemzeti jövedelem lakossági fogyasztásra, felhasználásra fordítható része megenged. Az okok szerteágazóak, a gazdaságirányítási rendszer szinte minden lényeges elemét érintik: az ár- és jövedelemszabályozási rendszert, az intézményszerkezeti kereteket, a népgazdasági tervezés módszereit, a piaci feltételeket stb. Ez egyben azt is jelenti, hogy a Központi Bizottság állás-

foglalása és a kormány határozata a gazdaságirányítási rendszer továbbfejlesztéséről ennek a céljának a megvalósítását is szolgálja. Természetesen elérése időt vesz igénybe, amiből az is következik, hogy egyelőre nem mondhatunk le a bérék, keresetek állami szabályokkal történő befolyásolásáról.

Az adórendszer — bármily jelentős bizonyos vonatkozásokban a szerepe — önmagában nem alkalmas arra, hogy a személyi jövedelmekkel kapcsolatos minden fontosabb problémát megoldjon. Nem tudja — nem is célja — eltüntetni a jövedelmi, és az ennek nyomán létrejövő vagyonhiányosságokat. Ezek mögött mélyebb okok, mindenekelőtt a gazdaság szerkezeti egyensúlyhiányai húzódnak meg. A kereslettől elmaradó kínálat — különösen a lakossági fogyasztás és ezen belül a szolgáltatás körében — eleve lehetővé teszi az extra jövedelmek keletkezését. Sőt a hiány nemegyszer táptalaja az erkölcsileg is erősen kifogásolható csúszópénznek, korrupciós jövedelmek keletkezésének. A kereslet és a kínálat közötti eltérésből létrejövő jövedelmkülönbségek mérséklődése csak kis részben múlik az adórendszeren: alapvetően a kínálati szerkezetének javulásától, és ezzel párhuzamosan az illegális tevékenységek törvényes korlátozásától várható.

A személyi jövedelemadórendszer működésének elemi feltétele a megfelelő adóapparátus létezése: ennek megteremtése időbe és pénzbe kerül. Nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy az adórendszer az állampolgárok a mainál jóval szélesebb köre számára ténnyé kötelezővé az adóbevallást, és az sem, hogy egy részük, különösen az igazán magas jövedelműek számára, ez nagyobb terhet jelentene.

Mindezeket mérlegelve, érdemes lenne az elkövetkező években vállalni az adóztatási rendszer érdemi változtatását.

Kollarik István,
a Pénzügyminisztérium
főosztályvezetője