

Boros Imre: A monopolista ár és a versenyképesség

2019 október 30. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

5

Átlag: 5 (1 szavazat)

Mérték

Zseniális írás! Kérem olvassák el!

Vannak dolgok, amiknek változniuk kellene, de mégsem változnak, mert akik a változatlanságban érdekeltek, elég befolyással bírnak, hogy ne történjen semmi.

Jómagam, ha ilyen dologgal találkozom, indulatos leszek, de hogy indulataim ne ragadtassanak el, és hogy elhamarkodott kijelentéseket se tegyek és egyúttal le is h?tsem magam, ilyenkor a bizarr helyzetekre jellemz? tréfákkal ütöm el az id?t.

Most is éppen ez a helyzet. Kezdjük tehát a bizarr helyzettel és egy erre épül? tréfával. A múlt század ötvenes éveiben járt állítólag szájról szájra az az anekdota, hogy a minszki traktorgyárban Iván a vezérszerel? ide-oda forgatja és rakosgatja az alkatrészeket, majd szerelni kezd. De bárhogyan is igyekezik, a végeredmény mindig légvédelmi ágyú vagy T–34-es harckocsi lesz, sohasem traktor. El is van keseredve, hiszen naponta hallja a rádióban és olvassa az újságokban, hogy a szovjet mez?gazdaság nagy fejl?dés el?tt áll, és feltörik a sz?zföldeket is. Ehhez viszont traktorok és nem ágyúk meg tankok kellenek, gondolja Iván politikailag nem éppen korrekt módon. Tudjuk, hogy az ilyenféle tréfákért, ha valaki a megfelel? helyen besúgta a tréfálkozót, a Szovjetunióban garantált volt vagy tíz év Gulag, ami nem volt éppen wellnessprogram, még ha teljes ellátás is járt hozzá. Hasonlóért itthon jobb esetben hortobágyi élményüdülés, esetleg recski hosszú távú k?fejt? kalandtúra járt.

Az anekdotabeli Ivánhoz hasonlóan én is nézegetem az üzemanyagok kiskereskedelmi árát, nálunk és más országokban is. A mostaniakat is, meg a korábbiakat is, és nagyon nem értem, mert nálam a matek valahogy nem jön ki. Mit?l van az, hogy a gázolaj ára mindenütt jóval olcsóbb ma, mint a benzin, de hazánkban ez éppen fordítva van? És a gázolaj rendre húsz-harminc forinttal drágább mint a benzin, annak ellenére, hogy korábban mi is hosszú ideig alkalmazkodtunk a nemzetközi trendhez?

Ellen?rizend? a tételt, ismét megnéztem a referenciaértékkel bíró német jegyzéseket októberb?l, és a következ?t találtam: átlagban tizenöt eurócenttel olcsóbb a gázolaj mint a benzin, ami literenként mintegy ötven forintot jelent. Közgazdászként alaptétel, hogy hazánk világpiacnak való kitettségét három tényez? árazása tudja nagyban befolyásolni – az árfolyam, a kamatok és éppen az olajtermékek ára.

Az üzemanyagok (rájuk épül a föld-gáz ára is) gyorsan rendet vágnak a hazai árdzsungelben, ha ezek ára emelkedik, az odavág a teljes árszintnek, és nem is kell hozzá sokáig várni. Ha a gazdaság szerepl?inek el kell szenvedniük az energiaárak emelkedését, az nyilvánvalóan rontja a nemzetközi versenyképességet, hiszen az áremelkedésnek költségként kell beépülniük az árakba, ami csökkenti a hasznot. Ha mi különféle megfontolásokból még ezen túl is odasújtunk azoknak, akik gázolajat „fogyasztanak”, nyilvánvaló, hogy nekik mesterségesen idézünk el? további versenyhátrányt. Az elméleti magyarázkodás mellett a helyzet megértését nagyban segítik a konkrét számok. Az elmúlt év (2018) alatt hazánkban 2,3 milliárd liter gázolaj fogyott – és ennél egy kicsit kevesebb benzin. A közforgalmi személygépkocsik nagyobb része benzines. Mivel nincsenek pontos számaim, egy kicsit vakrepülésszer? becslésre vagyok kénytelen hagyatkozni. Részint tudjuk, hogy egy átlagos gázolajüzem? gépjárm? pár literrel kevesebbet fogyaszt száz kilométerenként, mint a benzines. Mindezekb?l az a következtetés vonható le, hogy a 2,3 milliárdos tavalyi gázolaj-fogyasztás nagyobb hányadát munka és er?gépek használták el, f?ként a mez?gazdaságban, közlekedésben stb. Az egyszer?ség kedvéért fogadjuk el, hogy ez az érték tavaly 1,2 milliárd liter volt. Ha erre vetítjük a huszonöt forintos – szerintem indokolatlan –„gázolajfelárat”, az évi harmincmilliárdos többletköltséget jelent.

Itt azonban nem állhatunk meg. Az érintettek ugyanis f?ként a nemzetközi piacon versenyeznek. A fuvarozók a többi külföldi fuvarozó céggel, a gazdák a lengyelekkel, románokkal és másokkal, mindazok, akik a gázolajat a benzinnél átlagban tizenöt eurócenttel, azaz jó ötven forinttal olcsóbban kapják. Ez együtt már literenként nyolcvan forint árhátrány. Az ellenvet?k joggal mondhatják, hogy a mez?gazdasági termel?k hektáronként visszatérítést kapnak a gázolaj árából. Ez igaz, de az is, hogy a legtöbb versenytársnál jóval b?ségesebben buzognak a hazai forrásból járó támogatások, mint nálunk, a térítés pedig utólagos és korlátozott mérték?. Az is felettébb sajátságos, hogy a mez?gazdasági földm?velési munkák csúcsid?szakában (október, november), amikor a legtöbb gázolaj fogy, hirtelen még meredekebben emelkedik ennek az üzemanyagnak az ára – ez évek óta nem kerüli el a figyelmemet. Az is tény, hogy a gázolaj eladói oldalán m?köd? több mint tucatnyi szerepl?nek sincs nagy a kedve a versengéshez. Persze, ha a környez? országok rendre kedvez?bb nagykereskedelmi beszerzéseihez nyúlnának, mindjárt lenne az árel?ny. És lehet, hogy nyúlnak is, de hazaérve inkább elnyelik azt.

Az is felfoghatatlan, hogy mi az értelme a gyorsforgalmi úthálózatunk mentén üzemel? kutak „horror” árainak. Sok a parkoló autó, de inkább a vendéglátás adta lehet?ségekkel, mint a tankolással élnek. Gyakran tankolok otthon jó

ötven forinttal olcsóbban, mint az M7-es legközelebbi tölt?állomásán.

Szót érdemel még az is, hogy az államkassza is inkább vesztese, mint nyertese az ügynek. A teherforgalomra kivetett úthasználati díj bevételeib?l kiderül, hogy többet fizetnek az országon áthaladó külföldiek, mint a hazaiak, egyszer?en azért, mert nagyon kedvez? a földrajzi helyzetünk, délr?l és keletr?l oda és vissza a Magyarországon való áthaladás az optimális. Ez nem lenne így, ha nem építettünk volna hatalmas mennyiségben kit?n? utakat az elmúlt években. Ahhoz sem kell tudományos fokozat, hogy megállapítsuk, az átmen? forgalomban részt vev? járm?vekbe dönt? részben gázolajat tankolnak, már ha egyáltalán nálunk tankolnak. És miért is tankolnának, ha a környez? országokban mindenhol olcsóbban tehetik. A mi számottev? szállítmányozási flottánk sem tesz mást, a sof?rök, ha tehetik, a határokon túl töltik tele az ötszáz-hatszáz literes üzemanyag-tartályokat. A határok mentén él?k is sokan átjárnak tankolni. És a nem itt tankolt üzemanyag miatt a költségvetés literenként több mint százötven forint bevételt?l esik el. Ami évi több tízmilliárd forintot tesz ki.

Érdemes végül összegezni a tanulságokat: az üzemanyagokon bevett állami összegek vélhet?en nem csökkennének, inkább emelkedhetnének is egy, a nemzetközi trendet követ? árazás esetén, mert ami az alacsonyabb árazás okán az áfából kiesik, azt b?ven pótolná a többletfogyasztás bevétele (jövedéki adó és áfa). Ami a legfontosabb, a magas gázolajár leginkább a hazai tulajdonosi kört, a kis- és közepes méret? cégeket sújtja, azok versenyképességét ássa alá. A sokféle állami támasz mellé (pályázati pénzek, olcsó hitelek stb.) igazán elkelne egy szolid gázolajár is.

A magas gázolajár egyedüli és abszolút nyertese a forgalmazói kör, amely egyt?l egyig teljesen vagy nagyrészt külföldi tulajdonban van. Ugyancsak ?k más országokban megelégszenek egy szerényebb árfekvéssel is, és nem hallottam, hogy valamelyik is tüntet?en kivonult, vagy kivonulni készülne. Az állam és a hazai vállalkozói kör (valamint a gázolajüzem? járm?vek tulajdonosai) egy oldalon vannak, akkor mi a probléma a csökkentéssel? A képzeletbeli Ivánhoz hasonlóan magam is morfondírozok, és a tévedés kockázatával is számolok.

Nagyon nagyra értékelném, ha válaszként ezeken a hasábokon ismereteim b?vítéséhez mások is hozzájárulnának.

Boros Imre - www.magyarhirlap.hu

Tisztelt olvasók!
Legyenek olyan kedvesek és támogassák "lájkukkal" a **Flag Polgári Magazin** Twitter oldalát a következ? címen: https://twitter.com/syracuse73. illetve a Facebook oldalát pedig az alábbi címen: https://www.facebook.com/flagmagazin
- Minden "lájk számít, segíti a magazin m?ködését!

Köszönettel és barátsággal!

www.flagmagazin.hu



Ajánló