

Van-e racionalitás 2021-ben érdemi bérfelvezetésre az állami cégeknél?

Egy tavalyi év közepén írt publikációjában jelen írás társszerzője a járványhelyzet egyes munka- és szociális jogi dilemmái körében a szociális párbeszéd és a kollektív szerződések mozgásterének lehetőségeit vizsgálta.³ Ebben a tanulmányban az a vitatott zárógondolat fogalmazódott meg, hogy bár a COVID-19 közvetlen gazdasági és munkaerő-piaci hatásai óvatos következtetéseket engednek, a „koronavírus-helyzet” egyik következménye, hogy bizonyos közszolgáltatások felértékelődtek, társadalmi megbecsültségük látványosan megnövekedett, amely kedvezőbb érdekérvényesítési helyzetbe hozhatja a területen működő munkavállalói érdekképviselőket is. A humán közszolgáltatások egyes területein ez az állítás tétélesen be is igazolódott (lásd pl. az orvosok keresetének korábban nem látott mértékű növekedését), ugyanakkor az ún. „infrastrukturális”, a lakosságot alapvetően érintő közszolgáltatások területén (pl. vasúti és közúti közlekedési infrastruktúra működtetése, postai közszolgáltatások, vízi közlekedési infrastruktúra), amelyek szintén a lakosság egészségét szolgálják ki, árukat vagy szolgáltatásokat nyújtva egyének, családok és a közösségek számára,⁴ a megfogalmazott gondolat (eddig) nem vált valóra. A Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fóruma Munkavállalói Oldalának április 20-i közleménye alapján⁵ lassan öt hónapja húzódik a területen a 2021. évi bérmegállapodások megkötése.

Mi lehet erre az érdemi magyarázat? Igazak lehetnek-e azok az állítások – látva a gazdaság állapotát –, hogy most nincs helye az érdemi bérköveteléseknek? A felsorolt közszolgáltatások esetében – ellentétben a szolgáltatások más területeivel – a járvány idején még rövid időszakokra sem állt le a munka, sőt annak intenzitása sem csökkent, a járványügyi kockázat viszont kiemelkedően sújtotta a munkavállalókat. Mindazon túl,

¹ Munkajogász

² Közgazdász

³ Szabó Imre Szilárd: Munkajogi elvi kérdések: a szociális párbeszéd és a kollektív szerződések mozgásteréről. A járványhelyzet egyes munka- és szociális jogi dilemmái II. Glossa Iuridica különszám, 2020. Elérhető itt: <https://www.academia.edu/44286834/>

⁴ Bill Jordan: „Public services and the service economy” Journal of Social Policy 2006/1, 143–162.

⁵ <https://munkastanacsok.hu/a-kvkf-munkavallaloi-oldalanak-kozos-allasfoglalasa/>, <https://liganet.hu/10882-a-kvkf-munkavallaloi-oldalanak-kozos-allasfoglalasa.html>

hogy az érintett területeken a munkavállalók kiemelt megpróbáltatások közepette álltak helyt, érdemes arra is tekintettel lenni, hogy a közszolgáltatások fejlesztése (amely a tájékoztatások alapján az érintett területeken korábban nem látott mértékben zajlik) és az e területekhez kapcsolódó munkahelyek megőrzése – a keresetek érzékelhető növelésével – pozitív hatást gyakorol az egész gazdaságra, segítve annak újraindítását.

Négy érintett terület béremelésének költségvonzatát vizsgáltuk meg (vasút, közút, posta, víztermelés-, kezelés és ellátás); vállalati szintre bontva a MÁV Zrt., a MÁV-Start Zrt., a Magyar Posta Zrt. és a Volánbusz Zrt. adatait, kiegészítve az öt regionális, állami tulajdonban álló vízműtársasággal.

A szóban forgó közszolgálati körben egy 6%-os béremelés becsült többletköltsége 2021-ben hozzávetőlegesen kb. 28 milliárd forintot tenne ki.⁶ A 6%-ot azért vettük példaként, mivel a Magyar Nemzeti Bank 2021 első negyedévi inflációs jelentése középértéken 6,2%-os átlagbérnövekedést vár 2021-re.⁷ Még abban az esetben is, ha a fenti béremelés finanszírozása teljes egészében költségvetési támogatást igényelne, ami bizonyosan nincs így, de még ebben az esetben is biztosra vehető, hogy ennek az összegnek a jelentős része adók, járulékok formájában szinte azonnal „visszacsorog” a támogatóhoz. Ráadásul az érintett munkavállalók a jövedelmüket jellemzően belföldön költik el, így az általános forgalmi adóbevétel is csökkenti a béremelésre fordított költségvetési kiadás nettó egyenlegét.

A Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján néhány plasztikus példával és erőteljes állítással kívánjuk érzékeltetni a legalább 6%-os emelés megalapozottságát. 2019-re a MÁV-Start Zrt. fizikai munkavállalóinak relatív kereseti pozíciója a nemzetgazdasági átlaghoz viszonyítva 10%-kal romlott a 2016. évihez képest, annak ellenére, hogy érzékelhető béremelések zajlottak az elmúlt években. A Volánbusz Zrt.-nél lévő bérvizonyok ráadásul jelentősen elmaradnak a MÁV-Volán csoporton belül a vasutasok kereseteitől is, amely további érdemi bérfelzárkóztatást

⁶ A 2020. évi bázis bérköltséget a MÁV Zrt., a MÁV-Start Zrt. és a Vízmű társaságok esetében a 2019. évi pénzügyi beszámolóik alapján, 8%-os béremelést feltételezve számítottuk ki, a Magyar Posta és a Volánbusz Zrt. esetében a vállalati szakszervezetektől kapott információkat vettük figyelembe.

⁷ MNB Inflációs jelentés, 2021 március (<https://www.mnb.hu/kiadvanyok/jelentesek/inflacios-jelentes/2021-03-25-inflacios-jelentes-2021-marcius>).

igényelne. 2020-ban a vízügyi ágazatban a keresetnövekedés 5,4% volt, szemben a nemzetgazdasági átlag 9,1%-ához képest. A 2021. évi infláció a konszenzusos előrejelzések alapján meghaladja a 4%-ot, átlag feletti lesz az áremelkedés az üzemanyagok, a telekommunikációs szolgáltatások, az élelmiszer, az egészségügyi és a lakossági (javítási-karbantartási) szolgáltatások körében. Az üzemanyagok áremelkedése az év első felében eléri a 30%-ot, emelik az inflációt a gazdaság újraindítása utáni kereslet növekedéssel szemben álló szolgáltatás kínálati korlátok is.

És hogy miből finanszírozható a közszolgáltatásban dolgozók bérének az emelése? A saját forrás hiányát kipótló költségvetési támogatásra a 2020. év végén tapasztalt, a járványügyi kiadások felett többszáz milliárddal növelt többlet költségek tanúsága szerint megfelelő mozgástere van a kormánynak.⁸ Az a hivatkozás, hogy a munkahelyek megőrzése önmagában is nagy érték, esetünkben üres lózungként hat, hiszen az ellátandó közfeladatok mennyisége sem a járvány alatt, sem azt követően nem csökkent, illetve csökken, a feladatokat ellátni pedig csak munkajogviszonyban álló dolgozókkal lehet. Ugyanakkor anakronisztikus ellentét feszül az infrastruktúrába investált súlyos milliárdok és az azt működtető munkavállalók keresetének „befagyasztása” között. Márpedig túlterhelt és frusztrált munkavállalókkal semmilyen fejlesztés nem válhat sikeressé.

⁸ <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20210124/szetrobantotta-a-virusvalsag-a-kormany-eredeti-terveit-466556>