

Szeretnék köszönetet mondani mindhárom bírálómnak a dolgozat alapos elemzéséért, érdemi megjegyzéseikért, észrevételeikért, amelyek rámutatnak arra, hogy hol nem sikerült mondanivalómat megfelelően alátámasztani vagy kellő világossággal megfogalmazni, illetve azokért a javaslataikért, amelyek olyan új szempontokat vetnek fel, amelyekre magam nem figyeltem föl. Ezt a köszönetnyilvánítást nem csak a bírálatokra adandó válasszal kapcsolatos hagyományos illendőség mondatja velem, hanem az a tény, hogy kommentárjaik és kérdéseik ösztönzést és segítséget jelentenek a további munka számára. Mindhárom bírálóm utalt például kapcsolódó további szakirodalmi tételekre, sőt Germuska Pál értékes információkat tartalmazó levéltári forrást is a figyelmembe ajánlott, amit szintén köszönök. Az ajánlott munkák egy jelentős része valóban új szempontokkal gazdagíthatja az elemzést, és ezeket a szöveg jövőbeli átdolgozásánál fel is fogom használni. Néhány esetben viszont úgy gondolom, hogy a javasolt munka olyan elemzési irányokba vinné el a szöveget, ami szétfeszítené a dolgozatot, amelyben a különböző elemzési szálakat, ahogyan arra a bírálók is utaltak, amúgy sem sikerült minden szempontból teljesen összedolgozni. Ami Berend-Ránki munkásságának hiányát illeti, amit Lengyel György rótt fel, ezt talán némileg menti, hogy Pető Iván és Szakács Sándornak a korszak gazdaságtörténetéről 1985-ben megjelent, a Berend-Ránki szerzőpáros írásait felhasználó munkáját több helyütt is hivatkozom.

A továbbiakban először egyenként válaszolok bírálóim néhány részletmegjegyzésére, majd pedig a technokrácia szocialista korszakbéli mibenlétének a dolgozat szempontjából központi kérdéskörével kapcsolatban megkísérek együttesen válaszolni mindhárom opponensemnek, hiszen ezzel kapcsolatban mindhárman érdemi észrevételeket fogalmaztak meg, így célszerűnek látszik, hogy ezekre egyben próbáljak meg válaszolni.

Először tehát a részletmegjegyzések. Lengyel György hiányolta az eredeti kis, névadó cégre vonatkozó információkat. Itt valóban az a helyzet, hogy ennek történetére nemigen állnak rendelkezésre források, ám a szocialista Ikarus ennek csupán nevét vitte tovább, profilját, telephelyét, gépparkját, munkás és műszaki gárdáját az Uhri Testvérek Karosszéria és Járműgyártól örökölte, így talán nem nagy veszteség, hogy az eredeti, az Ikarus nevet örökölni hagyó kisebb vállalat múltja kevésbé ismerhető meg. Az 1951-es Ikarus gyári zendülés bemutatása kapcsán Lengyel György a jobb tagolást hiányolta, a reszelteken túl a főbb tanulságok kiemelését. Sajnálom, hogyha a részletek között ezek nem váltak érthetővé, mert a hatalom és a munkásság ezen összeütközése szerintem olyan kulcsmomentum, amely alapján a későbbi folyamatokat is meg lehet érteni. A munkásságtörténeti szakirodalomban tudtommal eddig egyedül Mark Pittaway írt arról, hogy a

szakmunkásoknak a Rákosi-korszak legkeményebb éveiben is volt mozgástere az üzemeken belül a vállalatvezetéssel szemben, nem csak a későbbi puha kádári diktatúrában. Az 1951. decemberi Ikarus gyári zendülés története megmutatja, hogy ez a mozgástér elsősorban a technológiai adottságokból fakadt, mert a termelés nagymértékben a tapasztalt munkások kompetenciájára épült. Másrészt viszont a konfliktus nem két, hanem három szereplős volt, mert a munkásság és a párthatalom által delegált vállalatvezetés mellett a vállalat műszaki vezetése, a technokraták – akikre Pittaway sem fordított figyelmet – önálló csoportként, ez esetben a munkásokkal együttműködve álltak szemben a párthatalommal, gyakorlatilag a vezérigazgatóval. Iparvállalaton belül ilyen hármas konfliktust ismereteim szerint nem írtak le a Rákosi korszakkal és a későbbi időkkel kapcsolatban sem nagyon. E három csoport konfliktusa érthetővé teszi majd az 1956-os forradalom történéseit a vállalatnál, amikor a munkástanács – nagyjából egykor szociáldemokrata kötődésű, egymást legalább egy évtizede, vagy már a háború óta ismerő – vezetése a vállalat műszaki vezetésével együtt veszi át az irányítást a gyárban, kiszorítva a párthatalom képviselőit, és érthetővé teszi azt is, hogy az 1950-es évek végén miért vált döcögőssé az Ikarus gyár működése, amely a forradalom leverése következtében elveszítette tapasztalt szakmunkásainak és mérnökeinek gárdáját. Az automatizált gépsorok beszerzése az 1960-as években így a korábbi technológiát működtető szakmunkás gárda felbomlása miatt egyrészt kényszerűség volt, másrészt pedig a jövőre nézve jelentősen csökkentette is munkásság mozgásterét, hiszen a munkafolyamat fölött már nem a szakmunkások gyakoroltak ellenőrzést, s a gépsorok kiszolgálása nem igényelte azt a karosszerialakatosi szakmai tudást, amin a korábbi gyártástechnológia nyugodott. Így a Kádár-korszakban a szakmunkásságnak éppenséggel kisebb üzemben belüli mozgástere volt, mint a Rákosi korszak keményebb diktatúrájában. Sajnálom, ha az itt most összefoglalt fenti összefüggés a dolgozatban elvész a részletek között, a szöveg átdolgozása során igyekszem majd azt kiugratni.

Soós Károly Attila bírálatában helytállónak, de nem eredetinek nevezi azon megállapításaimat, hogy vállalatnál a dolgozók élete már a világháború éveiben üzemcentrikus lett – a vállalati szociálpolitika és a dolgozók egy jelentős része közötti szolidaritás kialakulása miatt – és hogy a „puha költségvetési korlát” jelensége is megjelent a haditermelésben a vállalat és az azt finanszírozó állami szervek között. Természetesen az a tény, hogy egyes cégek a második világháború előtt is folytattak vállalati szociálpolitikát, illetve, hogy az államhoz kapcsolódó beruházásoknál, üzleteknél a költségek rendszerint elszaladnak, ahogyan arra Soós Károly Attila utalt, általában ismert. Annak bemutatása azonban, hogy ezek a jelenségek konkrétan a második világháborús magyarországi konjunktúrát hogyan jellemezték eddig, ismereteim szerint, hiányzott a történetírásból. Ennek bemutatása rávilágít arra, hogy az ipari munkásság és az államosított gazdaság működésének egyes jellemzői, amelyeket általában a szocialista korszakhoz társítanak,

időben korábbi gyökerekkel rendelkeznek, mert itt a világháborúban kialakult strukturális elemekről, sajátosságokról van szó. Mindez a szocialista korszak jellemzéséhez, értékeléséhez annyiban járul hozzá, hogy rámutat arra, a korszak sajátosságai nem feltétlenül önmagában vagy kizárólagosan a hatalmi berendezkedés jellegéből, azaz a pártállami politikai rendszerből következnek.

Soós Károly Attila azon megállapítását, hogy a dolgozat nem szól az Ikarus buszeladásainak hanyatlása kapcsán a keresleti oldal jellemzőiről, összezsugorodásáról annyival egészíteném ki, hogy bár a dolgozat erről részletes ismertetést nem tartalmaz, de magára arra a tényre, hogy ekkora sorozatgyártásra tervezett beruházásnak csak a birodalmi méretű szovjet felvevőkapacitás mellett volt egyáltalán értelme, természetesen rámutat.

Germuska Pál bírálatában – a fejezet érdemeinek elismerése mellett – az Ikarus médiabéli ábrázolásait elemző utolsó rész elhagyását javasolja. Belátom, hogy a korábbi vállalat-történeti, illetve technokráciáról szóló fejezetek után ez, ahogy Germuska Pál megállapítja, némiképp törésként hat. A témát ugyanakkor fontosnak tartom. Nem magától értetődő jelenség, hogy az ország közjogi méltóságai és vezető politikusai mindjárt 1948-ban, egy új típus első példányainak ünnepélyes átadásán városnéző túrát tettek egy új busszal a Kossuth térről indulva, s magyarázatra szorul az is, hogy a későbbiekben a magyar buszgyártásnak ezeket a termékeit miért jelenítette meg annyiszor a hazai média. Reklám, piaci értelemben föl sem merülhet, hiszen az államosított gazdaságban beruházási javak esetében erre semmi szükség nem lett volna. Mégis, talán semmilyen más magyar vállalat termékeit nem prezentálta írásban és képben annyit a szocialista média, mint az Ikarusét, s valójában a buszt ma övező nosztalgia is erre az egykori kultuszra épül, amelyben az államszocialista rendszer a maga „modernizátori” vívmányait nemzeti sikerként, a nemzeti büszkeség tárgyaként tudta megjeleníteni. Ezért tűnt elemzésre méltónak a buszgyár, mondjuk úgy, „kemény” gazdaság-, és technológiatörténete mellett a médiabéli megjelenítésének kultúrtörténete. A jövőben ezért a téma kihagyása helyett inkább az elemzés többi szálával való szerveesebb összedolgozásra tennék kísérletet.

Germuska Pál az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság kapcsán Borvendég Zsuzsanna munkáira utalva felhívja a figyelmet arra, hogy az OMFB titkosszolgálati fedőszervként is működhetett, s történetétől a korrupció sem maradt távol. Borvendég említett munkái közül a tavaly publikáltat még nem vehettem figyelembe, mivel az a kézirat lezárása után jelent meg. Ami magát a titkosszolgálati szálát illeti az OMFB történetében, arról sajnos nem sokat lehet tudni. Borvendég információi azon alapulnak, amit az OMFB-ről a BM III/II. azaz a belügyi elhárítás tudni vél, s ez alapján feltételezhető, hogy az OMFB-t a magyar, sőt talán a szovjet katonai

hírszerzés is haditechnikai célú ipari kémkedés fedőszerveként használta. A katonai hírszerzés irathagyatéka azonban a kutatás számára nem hozzáférhető, így erről bizonyosat tudni nem lehet. Azonban, ha az OMFB történetében van is ilyen száll, létrehozásának oka és működésének fő vagy pláne kizárólagos tartalma bizonyosan nem a titkosszolgálati tevékenység volt. Ezt az intézményt technokrata szellemben hozták létre, a technokraták által kitűzött célok megvalósítása érdekében.

Ezzel érkeztem el a technokrácia kérdésköréhez, amellyel kapcsolatban mindhárom bíráló észrevételeket, kérdéseket fogalmazott meg. Ezek a dolgozat központi kérdésköréhez fűzött kritikai megjegyzések nem csak arra adnak alkalmat, hogy álláspontomat világosabban megfogalmazzam azokon a pontokon, ahol ez a dolgozat szövegében, úgy tűnik, nem kellően sikerült, hanem egyes pontokon a kérdéskör továbbgondolására is ösztönöznek, ahhoz képest, ahogyan az elemzés során bemutattam a technokrácia jelenségét, amit külön köszönök.

Technokratáknak a kérdéskörre vonatkozó bizonyos, elsősorban német elemzések alapján azokat tartom, akik a modern ipari társadalmakban a „szakértő” szerepében tevékenykednek. A technokraták működését nem politikai programok, nem teleologikus ideológiák, mint amilyen a marxizmus, határozzák meg és nem is a politikai cselekvés mindig hatalmi logikája szerint járnak el, mint a politikusok. A technokraták a maguk szakértői szerepét nem a célok, hanem az empiria felől határozzák meg, azaz nem jövőbeli célokat tűznek ki, hanem azt állítják, hogy tudják, hogyan kell a jelenben azonosított konkrét problémákat megoldani. Önlegitimációjuk tehát nem teleologikus, hanem empirikus-tudományos, nem azt állítják, hogy tudják, melyek a követendő célok, hanem azt, hogy tudják, hogyan kell racionális-tudományos alapokon elemezni és megválaszolni jelenbéli kihívásokat. A problémák elemzésében és megoldásában vezérelvük az erőforrásokkal és anyagokkal való hatékony gazdálkodás, akár közgazdasági, akár mérnöki értelemben. Az ipar területén a technokraták gyakran műszaki szakemberek, de a technokrata észjárás a társadalmi élet más területein, más szakértői szerepekben is megjelenhet. Az ebben az értelemben vett technokraták működése elengedhetetlen része volt minden modern, ipari társadalomnak a 20. században. A technokrácia léte, a technokraták munkája tehát önmagában nem a nagyvállalatokhoz kötődik, még csak nem is feltétlenül az iparhoz, mint ágazathoz, és nem is egy szakma a technokratáké. A technokrata inkább egy sajátos önlegitimációval rendelkező szerep a modern ipari társadalmakban és nem feltétlenül egy társadalmi csoport más társadalmi csoportok között. Természetesen beszélhetünk technokrata csoportosulásokról, hálózatokról, vagy a technokrata gondolkodásmódot hordozó intézményekről, fórumokról, ezek konkrét alakja azonban társadalomról társadalomra és korszakról korszakra változhat, miközben a technokrata, aki tudja, mégpedig azt állítja, hogy tudományos alapokból levezetve tudja, hogy hogyan kell átalakítani a

termelést, az infrastruktúrát, az intézményeket, vagy bármi mást ahhoz, hogy az megoldja a fennálló problémákat és hatékony legyen, vagyis maga a technokrata szerep állandó.

Milyen konkrét mozgástérrel, szerveződéssel rendelkeztek mármost a technokraták a magyar államszocializmusban? Az Ikarus története azt mutatja, hogy az államosítás után a műszaki technokraták a vállalatnál és általában a járműiparban igen komoly, a korábbiakhoz képest tulajdonképpen megnövekedett mozgástérrel rendelkeztek. Ennek értelmezésére véltem alkalmazhatónak – s tudomásom szerint erre eddig nem történt kísérlet a szakirodalomban – a vállalkozói funkciók fogalmát, részben a gazdaságszociológia azon szerzőitől átvéve, akiket Lengyel György is említett bírálatában. A tulajdonosok eltűnésével a vállalkozói funkciók egy része, pl. új termékek bevezetéséről, technológiai változtatásokról való döntés az Ikarus esetében a technokratákhoz került át. A technokrata szerepek betöltőinek mozgástere azonban nem csak vállalati szinten bővült. A dolgozat kapcsán Lengyel György által is említett szakmai műszaki egyesületek létrehozatalával, s az ehhez kapcsolódó szaklapok palettájának kialakításával az 1940-es évek végén komoly mértékben intézményesült is a technokrata közeg. Természetesen az egyének a Rákosi-diktatúra időszakában ezekből a körökből is áldozatul eshettek a terror irracionálisának, de a technokrata szerepek betöltői és maga a technokrata intézményrendszer nélkülözhetetlen volt, mert a hatalomnak enélkül nem volt hozzáférése a termelés világához. Önmagában nem döntő jelentőségű, de jelzésértékű, hogy az Ikarus történetének két meghatározó mérnöke, Zerkovitz Béla a Rákosi-korszakban és Michelberger Pál az 1960-as években pártonkívüliként volt képes új konstrukciókat, új gyártástechnológiát keresztülvinni, és az egész magyar járműipar profilját is jelentős mértékben befolyásolni. Zerkovitz a Rákosi-korszak kellős közepén a Közlekedéstudományi Szemlében zajló szakmai vitasorozat kezdeményezője és valószínűleg legfontosabb résztvevője volt, miközben az ÁVH hosszan folytatott vele szemben szabotázs gyanújával egy soha le nem zárt titkos nyomozást. Létezett tehát – legalábbis a járműiparban – egy technokrata nyilvánosság, intézményesült technokrata közeg, amelyben mozogva az olyan emberek, mint Zerkovitz vagy Michelberger keresztül tudták vinni elképzeléseiket. A járműipari technokraták nem pusztán a döntések előkészítésében és végrehajtásában játszottak szerepet, hanem tartalmilag is meghatározóak voltak a buszgyártás felfuttatásában, és egyébként a távolsági autóbusz-hálózat kiépítésében is, ami lényegében a teljes településhálózatot lefedve jelentős társadalmi hatásokkal – megnövekedett térbeli mobilitás, munkaerőáramlás, ingázás – is járt. Az 1960-as években a technokraták szerepe még inkább megerősödött, mert a kádári-vezetés saját stabilitása végett még inkább hagyta érvényesülni őket, sőt valósággal autonómiát kaptak az OMFB keretében, amely egy kutatás-fejlesztési minisztérium szerepét töltötte be, nagy költségvetéssel, miközben az államigazgatási struktúrán kívül álló, bizonyos értelemben szakmai autonómiára

épített intézmény volt. Statútuma leszögezte, hogy különféle szintű testületeinek és munkacsoportjainak tagjai saját szakmai véleményük – tehát nem politikai álláspontok és nem is az őket delegáló intézmény, munkahely álláspontja – alapján dolgoznak. Mindaz, amit egyes megközelítésekben a szocialista rendszer időszakában végbement modernizációs folyamatokként írnak le, nagyrészt a technokrata körök munkájának eredménye volt. Ebből a szempontból a technokrácia története tűnik jelentősnek, és nem a hatalmi szféra egyébként látványos története, amelyre annyi figyelem irányult az eddigi kutatásban.

A bírálatok a technokrácia államszocializmusban betöltött helyének, szerepének értelmezésével kapcsolatban számos további konkrét kérdést vetnek fel. Az egyik arra vonatkozott, hogy miért nem tulajdonítok heurisztikus értéket az új osztály elméleteknek. Valóban nem gondolom, hogy a technokrácia itt összefoglalt jelenségének értelmezését segítenék azok az új osztály-elméletek, amelyek az államszocialista társadalmakat – kritikai éllal – így vagy úgy, de a rendszer önértelmezésével szemben úgy írták le, mint újfajra osztály-megosztottságokat teremtő társadalmakat. A technokrácia nem az államszocializmus sajátossága, annál tágabb időbeli és földrajzi keretek között létezik, noha a technokraták helyezte, lehetőségei ebben a rendszerben nyilvánvalóan sajátosak, és eltérnek mind a korábbi, mind az egyidejű nyugati körülményektől.

A technokraták és a hatalom, a technokrácia és a pártállami politika kapcsolatát illetően véleményem szerint is számos további nyitott kérdés áll a kutatás előtt, amint a technokraták egyes területeken nyújtott teljesítményét illetően is. A pártirányítás, ahogy arra Soós Károly Attila utalt, valóban létezett a technokrata intézményi szférában is. Kérdés azonban ennek jelentősége és hatóköre. Az Ikarus esetében a pártszervek forrásai a Rákosi-korszakban arról szólnak, hogy a XVI. kerületi pártbizottság szeretné eltávolíttatni Zerkovitz főmérnököt, mint pártonkívülit, azonban ez nem sikerül nekik, a Kádár-kori Ikarus MSZMP pártszerv iratai pedig teljesen formális, a vállalat működésének lényegét nem érintő működésről tanúskodnak, éppen ezért ezeknek az iratoknak dolgozatom szempontjából nem is volt forrásértéke.

Jogos kérdés az is –, amit magam a dolgozatban nem tettem föl –, hogy meddig, illetve mennyiben tekinthető technokratának valaki, aki technokrata képzettséggel, szaktudással kerül be a pártapparátusba vagy esetleg vezető politikai pozícióba. Arra hajlanék, hogy ne tekintsem technokratának azokat az embereket, akiket egykorúan ugyan technokrata habitusúnak érzékeltek – más, ideológiai álláspontjuk vagy politikai magatartásuk alapján pártembernek tartott társaikhoz képest –, de munkájuk lényege szerint az ideológiai igazodást, vagy a politikai cselekvés hatalmi logikájának alkalmazását követelte meg, s nem az empíriából kiinduló tudományos-rationális legitimáláson nyugodott. Éppen ezért egy viszonylag technokrata habitusú miniszterelnököt nem

tekintenék technokratának abban az értelemben, ahogy a dolgozat ezt definiálja, mert ebben a pozícióban a szempontrendszerek összeütközése esetén nagy valószínűséggel a politikai cselekvés logikájának kellett engedelmeskednie, nem a technokrata racionalitásnak.

A nagyvállalatok, markáns vállalatvezetők szerepének, illetve az ágazati lobbik és a technokrácia viszonyának kérdését Germuska Pál fogalmazta meg. Ezt a disszertációban nem vizsgáltam szisztematikusan, a jövőben kiegészítem az elemzést ebbe az irányba is. Felfogásom szerint a szocialista technokrácia nem egyszerűen a nagyvállalatok, vagy az erőforrásokért küzdő ágazati lobbik összessége, és nem is egy sajátos elitcsoport más csoportok mellett. Magukat tudományos-rationális érveléssel legitimáló szakértők, akik nem a pártideológia nyelvére alapozták tevékenységük igazolását, minden ágazatban, és valószínűleg minden nagyvállalatban előfordultak. Tevékenységük támogathatta az ágazati lobbik működését, s utóbbiak pedig érdekérvényesítésük során tágíthatták a technokrata szerepet betöltők mozgásterét.

Érdekes kérdés, hogy a szintén Germuska Pál által említett kiemelkedő képességű vállalatvezetők, akik kétségtelenül sok tekintetben személyükben gyakorolták a vállalkozói funkciókat, mennyiben korlátozták a technokratákat és/vagy mennyiben támaszkodtak rájuk. Horváth Ede például visszaemlékezéseiben nagy szerepet tulajdonít annak, hogy jó viszonyt ápolt a hazai járműipar brünni végzettségű mérnökeivel, akik majd mind vezető beosztású technokraták voltak, miközben saját vállalatánál valószínűleg nem sok teret hagyott a technokrata szerepek betöltőinek önálló cselekvésre. A kérdés további kutatásra szorul. Amint további kutatás tárgya kell legyen az a kérdés is, hogy a járműipari technokrata körök és másrésről a járműipari ágazati lobbik milyen viszonyban állt más ágazatok technokrataival és lobbijerejével. Bár célom nem egy ágazati lobbik történetének megírása volt, hanem a technokrácia jelenségének megközelítése az államszocializmusban, de e jogosan felmerülő kérdések tisztázását valóban segítheti, ha Germuska Pál javaslatai szerint beépítem az agrár- és más lobbikról rendelkezésre álló ismereteket a munkába.

Összegezve; az Ikarus és a járműipar történetének elemzése arra világít rá, hogy az államszocialista rendszernek kezdettől, már az 1940-es évek végétől fontos, nélkülözhetetlen alkotóeleme volt az empirikus tudományos megalapozottságot és a hatékonyságot képviselő technokrácia, s hogy a technokratáknak volt mozgásterük egy olyan intézményi szféra fenntartásában, ahol a meghatározó nem a teleologikus ideológia, a marxizmus-leninizmus és nem is egyszerűen a politikai cselekvés volt, hanem a szakemberek tudományos-rationális beszédmódja. Ez a megállapítás az államszocialista rendszer egészének történetírói megítélése szempontjából értelmezhető – s munkámmal ehhez is kívántam hozzájárulni –, amennyiben eltér a totalitarizmus-elméleti megközelítésektől, illetve a rendszer elnyomó karakterét hangsúlyozó, vagy éppen a

marxista ideológia meghatározó szerepét vélelmező felfogásoktól is. A technokrácia történetének bemutatása a kádári hatalom által a konszolidáció időszakában a társadalommal kötött sokat emlegetett kompromisszum képét is új elemmel egészíti ki. A technokrata intézményeken keresztül ugyanis a rendszer olyan embereknek is szakmai cselekvési lehetőséget biztosított, és egyúttal integrálta őket ezzel, akik különben politikailag távol álltak az állampárttól, s ez lehetővé tette széleskörű átalakulásokat magával hozó projektek elindítását, mint amilyen a Közúti Járműprogram volt.

A technokraták teljesítményének megítélését illetően, a Közúti Járműprogram végső kudarca kapcsán, amire Lengyel György jogosan rákérdezett a bírálataiban, elválasztanám egymástól az egyéni szintet és azt, ahogyan a technokraták a pártállami rendszer keretei között működni tudtak. Véleményem szerint arról van szó, hogy egyéni szinten, egyes technokraták valóban tájékozottak és sokoldalúan felkészültek voltak, egy olyan gazdaság működtetése azonban, ahol a vállalkozói funkciók jelentős részét technokraták gyakorolják, ám sem demokratikus politikai szféra, sem pedig más oldalról piaci mechanizmusok – akár a tőkepiaci finanszírozás, akár a termékek értékesítése felől – nem szabnak kvázi-vállalkozói tevékenységüknek rendszerszerűen korlátokat, egy ilyen gazdaságban az egyesek tehetsége, felkészültsége ellenére is egy rugalmatlan, kihívásokra rosszul reagáló, középtávon fejlődésképtelen gazdasági intézményi struktúra jön létre. A technokrata észjárás, bármennyire is a hatékonyság áll a középpontjában, nem képes önmagában biztosítani vállalatok, intézmények vagy társadalmi alrendszerek, végsősoron országok fejlődőképességét. Elvi szinten általánosítható megállapításnak tartom, hogy az empiriához kapcsolt tudományos-rationális legitimációjú technokrata gondolkodás önmagában épp úgy elbukik a jövő formálásában, mint a teleologikus ideologikus programok. Ezen az általánosított megállapításon túl azonban, ahogy arra Germuska Pál is utalt, a technokraták konkrét működésének más ágazatokban való további kutatása szükséges ahhoz, hogy a Kádár-kori technokrácia, valamint ágazati lobbik történetéről átfogóbb képet nyerjünk.

Végezetül remélem, hogy sikerült itt megválaszolnom a dolgozat kapcsán a bírálatokban fölmerülő kérdések közül a legfontosabbakat. A kritikai észrevételeket még egyszer köszönöm, ezek, ahogy talán a válaszból is kiderült, valóban segíteni fognak abban, hogy a jövőben a disszertációt több ponton kiegészítve és az elemzést elmélyítve vigyem tovább a munkát.

Budapest, 2021. 07. 12.

Bódy Zsombor