MÁV-jelentés

LMP
LEHET MÁS A POLITIKA

A Lehet Más a Politika kiegészítő jelentése

a Magyar Államvasutak Zrt. jelenlegi gazdasági helyzetéhez vezető, 2002-2010 között – kiemelten a MÁV Zrt. szerkezetátalakítására és a leánytársaságok privatizációjára vonatkozó – döntések vizsgálatára létrehozott vizsgálóbizottság eredményeiről.

Magyar Államvasutak Zrt. jelenlegi gazdasági helyzetéhez vezető, 2002-2010 között – kiemelten a MÁV Zrt. szerkezetátalakítására és a leánytársaságok privatizációjára vonatkozó – döntések vizsgálatára létrehozott vizsgálóbizottság zárójelentésének kiegészítése, az LMP szempontrendszere alapján.

Vezetői összefoglaló

Ha röviden akarjuk megfogalmazni kritikánkat a vizsgálóbizottság munkájával kapcsolatban, akkor annyit kell csak mondani, hogy az asztalra tett anyaggal nincs különösebb baj. Baj azzal van, ami az anyagból kimaradt. Ezek dióhéjban: egyenlőtlen versenyfeltételek a vasúti és a közúti szállításban, az infrastruktúra-fenntartás függetlenségének szerepe.

Az LMP már számtalan alkalommal felhívta a figyelmet arra, hogy a közúti áruszállítás (és részben az autóbuszos személyszállítás is) ma indokolatlan keresztfinanszírozásban részesül főleg az autós társadalom, de lényegében az összes adófizető kárára. Ennek oka az, hogy a közútfenntartás költségeit a fuvarozók által kiváltott matricák ára nem fedezi, sőt, a bevételek és a költségek között nagyságrendi különbség van. Emlékeztetőül egy adat: egy 400 km-es tranzit út pályadíja kamionnal ma 3000 Ft alatt van, míg egy vasúti szerelvény a 300 000 Ft-ot is megközelítő pályahasználatot is fizethet egy tranzitért. Hosszú távon nem megoldás a jelentés által javasolt módszer, miszerint a vasúti pályadíjat is mesterségesen alacsonyra kell beállítani. Hosszú távon csak az összes költség felhasználóra hárítása lehet működőképes, azaz a **teherforgalomra kivetett kilométer-arányos útdíj bevezetése**.

Szintén lényeges része volt az LMP közlekedési programjának az, hogy a MÁV szétdarabolása olyan pontokon történjen, hogy valóban önálló társaságok tudjanak kialakulni. A pályavasút kiválása teljesen érthető, ellenben például a vontatás független cégben történő koncentrálásának – a teherszállítás kiválása után – ma már semmi értelme nincs, ezért a Trakciót újra integrálni kell a Start-ba (a személyszállító vasúttársaságba).

A személyszállításnál a legjelentősebb lépés az **országos, ütemes, integrált menetrend** bevezetése, majd az **infrastruktúra-fejlesztések és fenntartás menetrendhez hangolása** lenne, szakítva a vasúti presztízsberuházások korszakával.

A jelentés komoly mennyiségű, érdektelennek mondható részletkérdéssel is foglalkozott, miközben a fenti kulcskérdéseket nem érintette érdemben.

Bevezető

A Magyar Államvasutak Zrt. jelenlegi gazdasági helyzetéhez vezető, 2002-2010 között – kiemelten a MÁV Zrt. szerkezetátalakítására és a leánytársaságok privatizációjára vonatkozó – döntések vizsgálatára létrehozott vizsgálóbizottság (a továbbiakban VB) a rá vonatkozó Országgyűlési Határozatban foglalt vizsgálati kérdésekre kereste a válaszokat. A munka során a Vizsgáló Bizottság az egyes vizsgált témakörök minél alaposabb megismerése érdekében jelentéseket, értékeléseket és adatokat kért és kapott a MÁV Zrt.-től (továbbiakban „MÁV").

Az idő előrehaladtával a VB munkája során a bizottságban résztvevő egyes képviselők részéről egyre több apróbb, a vizsgálat alapvető céljait nem szolgáló, nem egy esetben „személyre szabott" kérdés került előtérbe.

Az LMP frakció a vizsgálat során az OGY határozatban rögzített vizsgálati pontok közül elsősorban a magyar vasutaknak a stratégiai időtávon ható hazai gazdaság-, közlekedés- és energiapolitika, valamint a fenntartható fejlődés szempontjából megítélhető eredményeit és kudarcait vizsgálta.

Jelen összefoglaló az egyes vizsgálati területeken megállapítható problémákat, az egyes gazdálkodási és privatizációs döntések hatásait is az említett fő szempontok alapján mutatja be.

A szerkezetátalakítás hatásainak értékelése. A vállalati (szolgáltatói) kultúra széthullása és ennek kedvezőtlen hatásai a szakmai munka színvonalára és a szállítási teljesítményekre.

Rövid történeti áttekintés

Az államvasutak szervezeti átszervezése, és racionalizálására való törekvés már a rendszerváltozás után közvetlenül megkezdődött. Az egyes szakterületeken megvalósuló létszámcsökkentések és a szervezeti hierarchiák átrendezése azonban nem érintette a működési elvet, azaz a vasúti tevékenységek vertikális együttműködésének és ezek horizontális irányításának elveit. A vasutat továbbra is utasítások szabályozták.

A 80-as évek végén megindult teljesítménycsökkentést a szervezet összehúzódása nem, vagy csak kismértékben követte (állomásfőnökségek, pályafenntartási szakaszok stb. számának csökkentése).

A szervezeti átalakítások nem érintették az irányítás alá- és fölérendeltségi viszonyait, a vasutasok tudták, miért felelnek és ki a felettesük. A hierarchiában a vezetők a „szamárlétrán" feljutva ismerték a szakterületüket, a végrehajtásban dolgozók kvalitásait és a kritikus – a MÁV (és a vezetők) számára kockázatokat rejtő – munkafolyamatokat, gazdálkodási-pénzügyi buktatókat. A „felülről jött" munkatársak elfogadottsága viszont alacsony szintű volt, és mivel nem lehettek tisztában a hierarchikus (és a személyes, informális) kapcsolatok erejével, szakmai tekintélyük és tapasztalatuk sem volt a vállalaton belül.

Ebben az időben kezdődött meg a magyar vasút felkészítése a piacgazdasági (versenypiaci) működésre. Szervezetileg és számvitelileg megkezdődött a vállalkozóvasút és a pályavasút irányítási, pénzügyi és számviteli elkülönítése.

A működés átalakításának filozófiája

A kapott dokumentumokból leszűrhető, hogy a 2002-ben kinevezett új menedzsment a korábbitól gyökeresen különböző – saját megfogalmazásuk szerint üzleti szemléletű – működési elvet kívánt a MÁV-nál bevezetni. Indoklásuk az volt, hogy addig a MÁV „szocialista nagyvállalat"-ként, önmagáért működött.

Az átalakítás tényleg gyökeresen megváltoztatta a korábban vertikálisan együttműködő, horizontálisan jelentős önállósággal rendelkező szakterületeket. Mindenki a másikra kezdett várni.

Azzal, hogy üzleti és "törzskari" szakterületeket határoltak el, részben egyet lehet érteni. A konfliktus ott kezdődik, ahol a valóságos és a virtuális „üzlet" fogalma ütközik, mert sok vasúti technológiai és kiszolgáló területeket is „üzletinek" tekintettek annak ellenére, hogy az nem következett sem a vasúti vertikumon belüli elhelyezkedésükből, sem az együttműködés logikájából.

Az eddigi vizsgálóbizottsági meghallgatások során kapott tájékoztatások és a rendelkezésre álló információk és a szolgáltatásokat igénybevevők tapasztalata alapján megállapítható, hogy a 2003-tól kialakított működési modell rossz és a tapasztalt kudarcok egy részéért is felelőssé tehető.

Nem alakulhatott ki a szervezet és a működési stabilitása, a megkapott működést szabályozó dokumentumok (szervezeti ábrák, engedélyezési hatáskörök, stb.) alapján megállapítható, hogy az elképzelt működési rend megvalósíthatósága és a szervezeten belüli alkalmazhatóság megkérdőjelezhető.

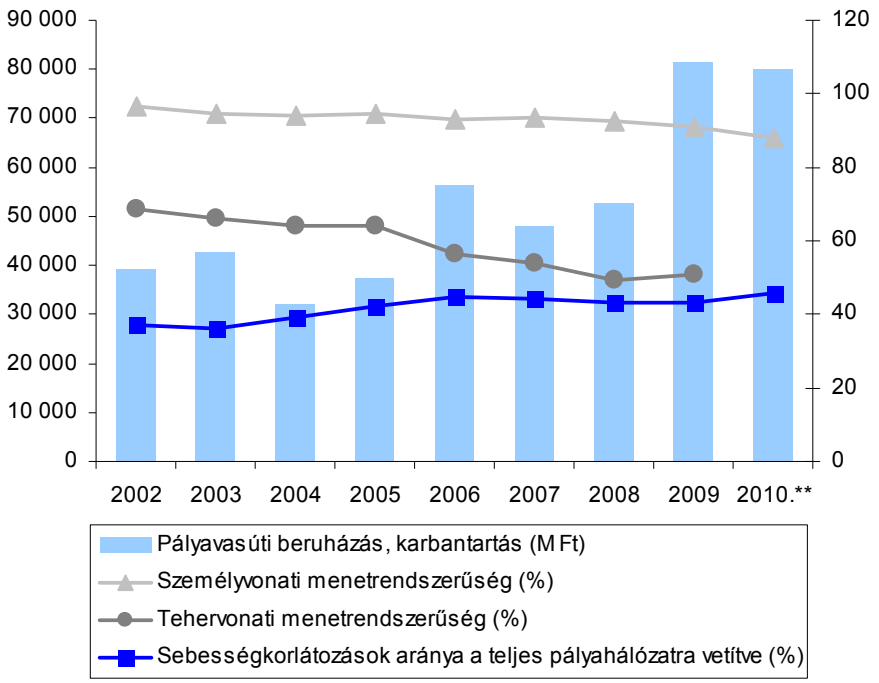
A magyar vasúti pályával és a pályahasználattal kapcsolatos szabályozási változások hatásai. A pálya állapotromlásának hatása a vasúti közlekedés teljesítményére és a versenyhelyzetre.

A vasúti pályára költött forrásokat és a pálya állapotát a vizsgált időszakban a következő táblázat és ábra tökéletesen bemutatja:

Megnevezés	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010.**
Pályavasúti beruházás* (M Ft)	32 177	37 502	26 957	28 383	46 288	36 512	39 609	69 084	67 462
Pályavasúti karbantartás (M Ft)	7 227	5 101	5 103	8 965	10 313	11 709	12 860	12 490	12 627
Személyvonati menetrendszerűség (%)	96	94	94	95	93	93	93	91	88
Tehervonati menetrendszerűség (%)	69	66	64	64	57	54	49	51	
Sebességkorlátozások aránya a teljes pályahálózatra vetítve (%)	37	36	39	42	45	44	43	43	46

** EU forrású beruházásokkal együtt*

*** Várható*



A pályára költött források elégtelensége mellett az állapotok romlásának oka elsősorban az, hogy a beruházások során nem a pályahálózat egészének fejlesztésére, a mind nagyobb szakaszokra kiterjedő sebességkorlátozások okainak felszámolására koncentráltak a forrásokat, hanem egyes szakaszok presztízsberuházásként értékelhető, kiemelt fejlesztésére. A 120 feletti sebességre, horribilis – itt a korrupció és kartellezés gyanúját is felvető – ráfordítással felfejlesztett pályaszakaszok kihasználhatósága Magyarországon kérdéses: a személyszállításban ezekre csak ott van szükség, ahol a következő átszállási gócpont alacsonyabb sebességgel nem elérhető az ütemes menetrendnek megfelelően, a teherfuvarozásban pedig az emelt sebesség egyszerűen felesleges.

Személyszállítási tevékenység alakulása. A személyközlekedési piac átalakulására adott helyes és hibás szolgáltatási és megrendelői válaszok.

A 2001-2009-es statisztikákat elemezve megállapíthatjuk, hogy:

1. Folyamatosan szűkítették a személyvonati kínálatot a vizsgált időszak elejétől a racionalizálás jegyében. Gyökeres fordulatot jelentett viszont a kínálatban az ütemes menetrend kialakítása, ami az adott időszak elismerésre méltó eredménye.
2. A jelentős jármű- és állomásfejlesztések ellenére jelentősen elmarad a személyszállítás teljesítménye a kívánatostól. Ennek álláspontunk szerint az alábbiak az okai:
    a. ebben az időszakban ugrásszerűen nő a személygépkocsik, ezáltal az egyéni utazások száma,
    b. a 2000-es évek közepén megindul az erőltetett autópálya-fejlesztés, amely a 2008-as gazdasági válságig folyamatosan gyengítette a távolsági közlekedésben korábban még versenyképes vasút pozícióit.
    c. A vizsgált időszakban végrehajtott jelentős tarifaemelések (melyek egy része ÁFA-emelés lévén nem a vasúttársaság bevételét növelte) és a romló minőségi mutatók tovább erodálták a fizetőképes utasok számát, és evvel a cég bevételeit. A személyszállítási teljesítmények folyamatos csökkenése és a minőségromlás a panaszok számának növekedése is jelezte, amit a mellékelt táblázat szemléltet.

évek	észrevételek száma
2002	5112
2003	3522
2004	5519
2005	11071
2006	13891
2007	13789
2008	18033
2009	20399
**2010	36261

* módszertani változás miatt n.a.

A fenti adatok vizsgálata az alábbi kritikus megállapításokra vezetett:

- A személyszállítási tevékenység minden fontos szegmensében jelentős, a nemzetgazdasági trendekkel ellentétes csökkenés következett be, annak ellenére, hogy a MÁV Zrt. átalakításának kiemelt célja volt a versenyképesség javítása, az üzleti szemlélet elterjesztése.
- Az inflációt összességében jelentően meghaladó tarifaemelések, az egyre csökkenő színvonalú szolgáltatás, valamint a közúti közlekedés pozíciójának erősödése oda vezetett, hogy az utazások megtervezésekor a vasút egyre inkább háttérbe szorult. Különösen jól látszik ez a távolsági utazások számának csökkenésén.
- Látható, hogy az árkiegészítés utazási módválasztást befolyásoló ereje szintén a távolsági utazásokat igénybe vevőknél csökkent, azaz az árkiegészítéssel utazók aránya a távolsági közlekedésben csökkent.
- A bevétel csökkenés ellenére a Budapest vonzáskörzetében az elővárosi forgalomban nőtt mind az utasszám, mind pedig a bevétel. Ez azt jelzi, hogy igazi versenyhelyzetben a jól reagáló fejlesztés és menetrendkínálat esetén a vasúti személyszállítás igenis versenyképes lehet akár a személygépkocsi, akár az autóbusz közlekedéssel szemben is. Erre egyébként a vizsgált időszakban végbement vidéki villamosítások is jó példákat szolgálnak.
- A vizsgált időszak végére gyakorlatilag a MÁV személyszállítási szolgáltatásainak a zömét a (budapesti) elővárosi utasok és a szociálisan rászoruló un. „kényszerutasok” adják (Hiv.: Szarvas elnök-vezérigazgató úr meghallgatása).
- A vasúti személyszállítás versenyképessé tétele nem sikerült, bár 2003-ban a Boston Consulting Group (BSG) által javasolt stratégia már 2006-ban kézzel fogható eredményeket prognosztizált a minőségi utas szegmensben is. Megjegyezzük, hogy a BCG által menedzselt stratégia elkészítéséhez – látván azok javasolt eszközrendszerét – a MÁV saját apparátusának is megfelelő szaktudással kellett volna rendelkeznie.
- Annak érdekében, hogy a személyszállítás ne veszítsen tovább a pozíciójából, elengedhetetlenek a következő intézkedések:
    - Létre kell hozni a kiszámítható eljutások és átszállások rendszerét, azaz az ütemes menetrendet országosan be kell vezetni integrálva a ráhordó hálózatokkal. Az infrastruktúra-fejlesztésnek a menetrendhez igazodva kell zajlani, véget kell vetni az EU-pénzeket herdáló presztízsberuházásoknak.
    - Az eljutási idő javítását végpont-végpont szemlélettel kell javítani, nem elfogadható önmagában egy-egy kiemelt törzsszakasz rendszerből kiemelt fejlesztése.

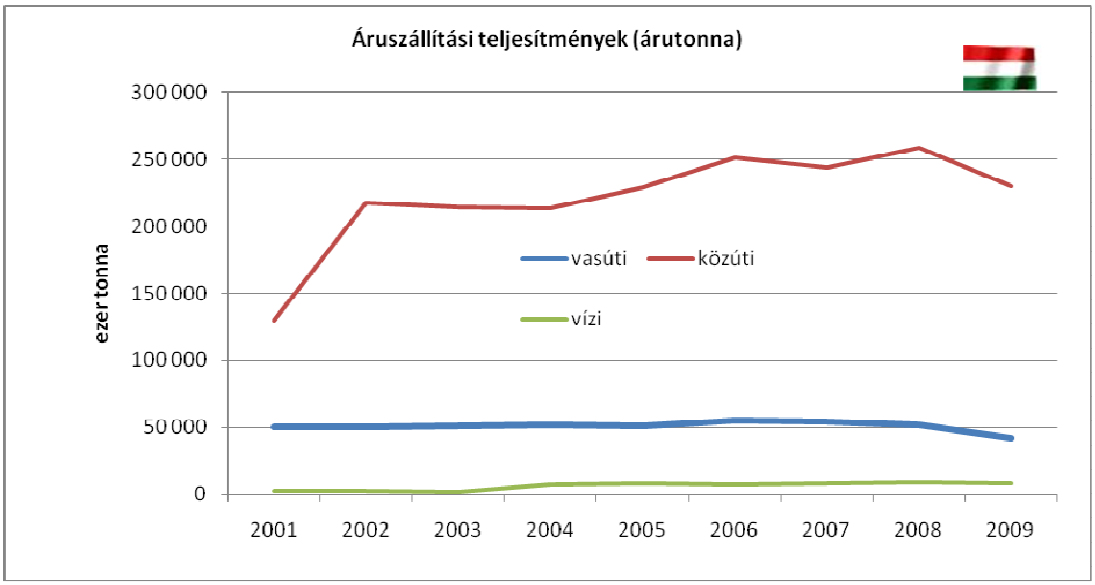
- A megállóhelyi és állomási infrastruktúra, valamint a járműpark általános lepusztultságát – minél egyszerűbb, olcsóbb, de az utasok számára biztonságot és igényességet sugalló környezetet biztosítva – meg kell szüntetni.

Áruszállítási teljesítmények alakulása. Az új áruszállító vállalkozások piacra lépésének és a MÁV Cargo privatizációjának a következményei.

Az áruszállítási tevékenység teljesítményeit és az áruszállítási üzletágat elsősorban abból a szempontból vizsgáljuk, hogy ténylegesen hozzájárultak-e a MÁV Csoport eredményének javításához, illetve hogy a vasúti szállítási piac liberalizációja tényleg szükségessé tette-e a MÁV áruszállító üzletágának értékesítését.

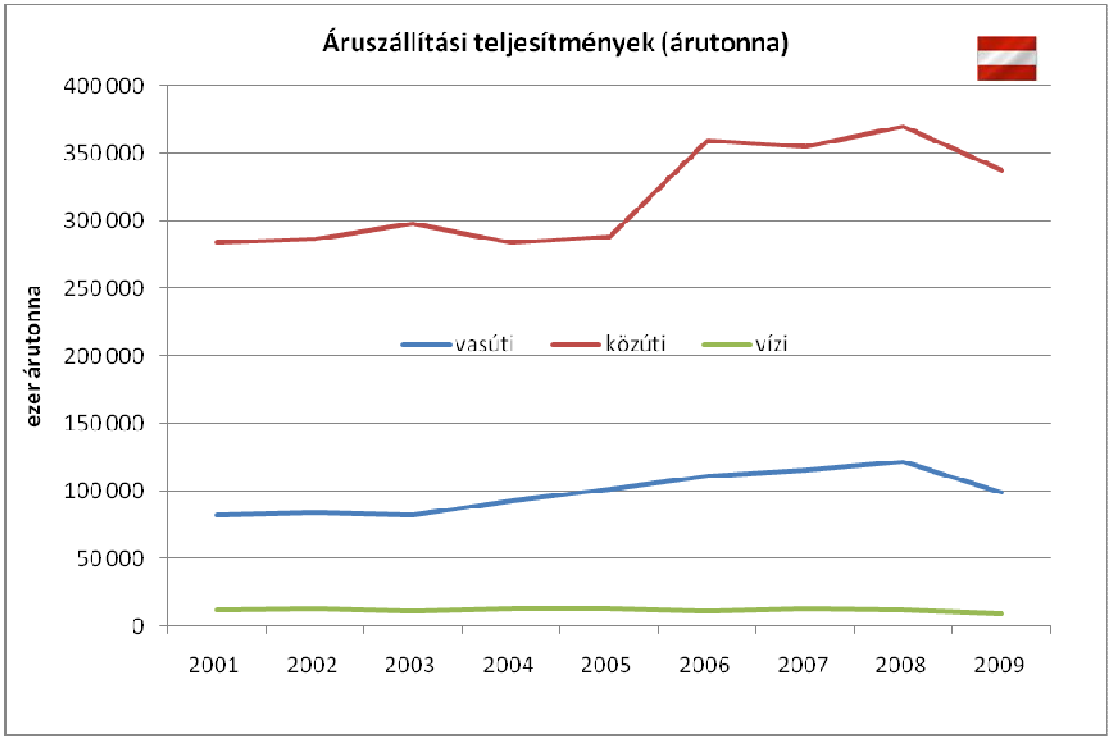
Bár Magyarország tranzitország jellege a vizsgált időszak alatt még tovább erősödött, ennek előnyeiből a vasúti áruszállítás nem részesült, szemben a közúti fuvarozással. Ha megnézzük a szomszédos Ausztria hasonló statisztikáját, ott is megfigyelhető a közúti fuvarozás gyorsuló térnyerése, ugyanakkor a vasúti áruszállítás teljesítményei is folyamatosan növekedet.

A magyar közlekedéspolitikáért felelős vezetőknek látniuk kellett, hogy a vasúti fuvarozás térvesztése nem csak a természetes technológiai különbségekkel függ össze, hanem a közúti és a vasúti szállítás versenyfeltételeinek átalakulásától, a piaci szabályozástól és a fejlesztésektől is. A szintén hatalmas tranzitot átengedő Ausztriában a jelentős vasúti és közúti fejlesztések ellenére a gazdasági szabályozók révén (például a használatarányos útdíj 2004-es bevezetése miatt) a különbségek a vasúti és a közúti szállítási trendekben nem nyilvánulnak meg olyan élesen, mint Magyarországon.



Forrás: KSH

A vizsgált időszakban a szomszédos Ausztria adatai az alábbiak szerint alakultak.



(Forrás: Statistik Austria)

A MÁV Cargo privatizációját elsősorban a hosszú távú nemzetgazdasági és közlekedéspolitikai szempontok alapján, valamint a MÁV Csoport finanszírozására gyakorolt hatásait figyelembe véve, és csak másodsorban a MÁV-Csoport által végrehajtott privatizáció végrehajtásának szemszögéből értékeljük.

2005 decemberében Kóka János közlekedésért felelős miniszter úgy nyilatkozott, hogy a MÁV meg szeretné szerezni a szlovák vasúttól az eladásra felkínált áruszállító céget (ZSSK Cargo). A tanulmányokból egy nagyon dinamikus nemzetközi árufuvarozási tevékenység kibontakoztatására előkészített akvizíció bontakozott ki, mely egyértelműen a MÁV Cargo nemzetközi lehetőségeinek szélesítése érdekében történt volna.

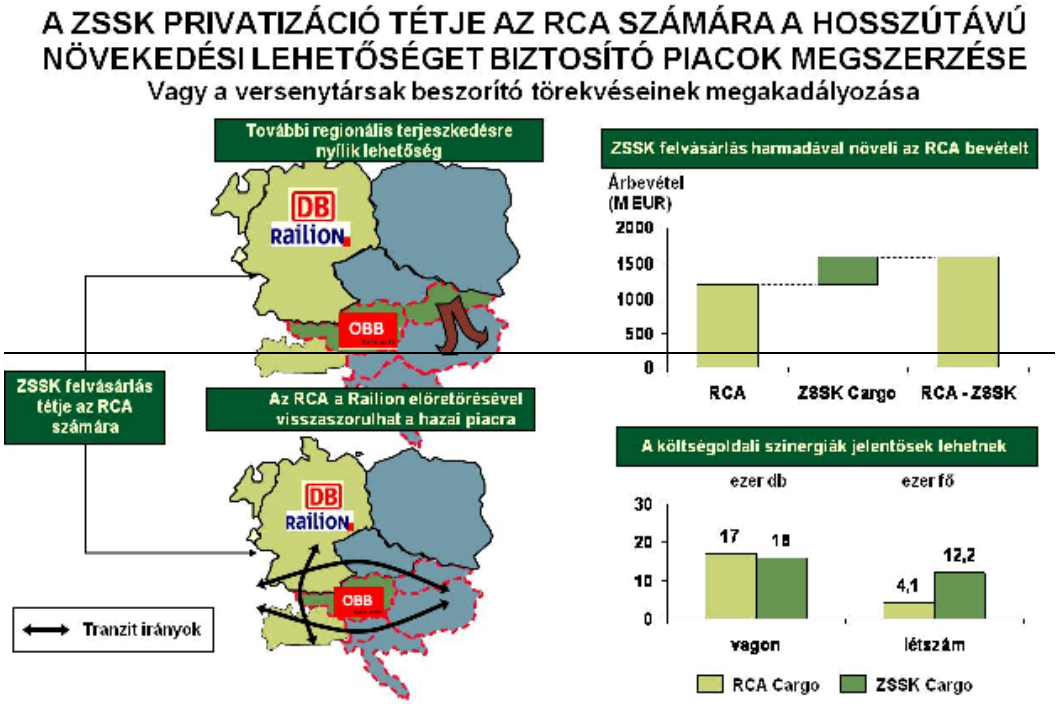
A rendelkezésünkre bocsátott dokumentumok alapján megállapítható, hogy komoly előkészületek voltak a tranzakció lebonyolítására, Gaál Gyula elnök még igazgatósági felhatalmazással is rendelkezett. A két áruszállító cég közös működésében az előkészítő tanulmányok nagyon komoly gazdasági és pénzügyi előnyöket számszerűsítettek.

Ezek ellenére fél évvel később, 2007 áprilisában Kóka János elrendeli a MÁV Cargo privatizációs pályázatának kiírását, ami május 29-i dátummal meg is jelent, és 2007. december 28-án jóváhagyja a részvényeladási szerződést.

Első olvasásra teljesen érthetetlen, hogy egy évvel a korábbi bejelentés után, szemben a már kiérlelt elhatározással, a tulajdonos állam a MÁV Cargo privatizációja mellett döntött. Ennek során kiemelt szempontként kezelték az árbevétel maximalizálását. (Ezt Heinzinger István volt vezérigazgató meg is erősítette a meghallgatása során, azt állítva, hogy nem láttak más megoldást, kvázi lemondtak a fejlesztés lehetőségéről.) Sajnos nem kaptunk megnyugtató magyarázatot arra, hogy miért jelenthette csak és kizárólag a MÁV Cargo lényegében 100 %-os privatizációja az ország és a MÁV-csoport érdekét ebben az helyzetben, a nem sikerült a szlovák vasúti akvizíció után. Ha figyelembe vesszük országunk közlekedés-földrajzi adottságait, a tranzitjellegből eredő óriási közúti fuvarozási terhelést, és az EU közlekedési politikáját, megkerülhetetlen egy ilyen intézkedés közép és hosszú távú hatásának a felmérése és figyelembe vétele.

Itt kell bemutatni a külső tanácsadók által előkészített anyagokból egy ábrát (3.sz. ábra), ami konkurenciaanalízis keretében bemutatja, hogy az ÖBB és a DB Railion (az osztrák és a német vasút) közötti terjeszkedésben milyen hatalmas jelentősége van a ZSSK Cargo megvételének. Az ábrán látható nyilak és szövegek tökéletesen rávilágítanak arra, amennyiben az RCA (Rail Cargo Austria) nem tudja megszerezni a ZSSK Cargót, logikusan a magyar vasúthálózat tranzit-útvonalai kerülnek előtérbe akvizíciós szempontból.

3.sz. ábra



A fenti ábrából kiolvasható, hogy a RCA számára hosszú távú stratégiai kérdés a vasúti áruszállítási korridorokon bonyolítható vasúti logisztikai piac birtoklása és a konszernérdekeknek (meg merjük kockáztatni, hogy az osztrák nemzeti érdekeknek is) megfelelő alakítása.

A fenti megállapításokat az sem enyhíti, hogy megállapítható volt a MÁV Cargóba apportált járműállomány technikai elmaradottsága, és a korszerű vagonparkhoz elengedhetetlen tőke hiányának ténye. Mindezek ugyanis stratégiai elhatározással, tudatos erőforrás-koncentrációval biztosíthatóak lettek volna. (Heinzinger István meghallgatása során azt nyilatkozta, hogy 30 Mrd forintból, új eszközökkel és piaci kapcsolatokkal rendelkező menedzsmenttel új társaságot lehet alakítani.)

A vasúti szállítási alágazat kialakult gazdasági helyzetének, irányításának értékelése a jövő szempontjából, valamint a privatizációs lépések hatásának értékelése a MÁV helyzetére a nemzetközi vasúti piacon, illetve a hazai közlekedési ágazatban.

A vizsgálat során kapott dokumentumok alapján megállapítható, hogy a magyar állam és a MÁV csoport elvesztette közvetlen ráhatását és befolyását a magyarországi vasúti árufuvarozási piac szolgáltatói oldalára.

A privatizált MÁV Cargo (ma RCH = Rail Cargo Hungaria) csoport az elmúlt két évben integrálódott az RCA-ba. A meghallgatások során nyert információk alapján érthetővé vált, hogy a magas vételár fejében különféle kedvezményekkel „megfejelt” értékesítés következményeit közvetlenül a MÁV-csoport, közvetve a magyar költségvetés és gazdaság finanszírozza a mai napig.

A RCH elsősorban az ÖBB leányvállalatainak konszerncéljai alá van rendelve mind kereskedelmi irányultság, mind pedig az igénybe veendő vasúti ipari szolgáltatásokat (vontatás, javítás, informatika, pénzügyi szolgáltatások) tekintetében. Ami megmaradt és vélhetően meg is marad, az a magyarországi közvetlen kiszolgáló elegyrendezési, műszaki és vontatási személyzet, és az üzletszerző apparátus.

A MÁV Cargo privatizációja a MÁV Csoport számára teljesen feleslegessé tette a MÁV teherkocsikkal foglalkozó kapacitásait, így például a privatizáció következményeinek ismeretében árnyalttá válik a Debreceni Járműjavító Kft. értékesítésének kényszeres jellege. De a privatizáció minden, a MÁV többi szakterületét kiszolgáló szervezetnél is fölösleges kapacitásokat gerjesztett, amire csak tevékenységszűkítéssel (létszámleépítéssel) tud a MÁV Csoport reagálni.

A MÁV saját tehervonati vontatáskapacitása olyan mértékben kihasználatlanná vált, mely megkérdőjelezhetővé teszi például a MÁV Trakció kétáramnemű Traxx-mozdony beszerzéseit is, hiszen láthatóan az RCH nem növeli (pontosabban csökkenti) a MÁV Trakciótól rendelt vontatási kapacitásokat, mivel az ÖBB rendelkezik a magyar vonalakon is üzemeltethető kétáramnemű mozdonyparkkal.

A folyamatok végeredményeként a vasúti áruszállító piac befolyásolására a magyar irányító hatóságnak a mozgástere a pályahasználati díjra és hatósági engedélyekre szűkült le. Mindezek alátámasztására idézünk a MÁV Zrt. e kérdéskörben adott válaszából:

„Állami vállalatként a MÁV Cargo a korábbi évek gyakorlatának megfelelően vélhetően teljes vontatási igényét a MÁV-TRAKCIÓ Zrt szolgáltatásival elégítette volna ki, azonban a megrendelés-állomány alakulása és a Csoporton belüli áremelési lehetőségek bizonytalanságot hordoznak.

Az RCH saját kapacitás kiépítése miatt mintegy 2,1 Mrd Ft vontatási (energia elszámolás nélküli) bevételkieséssel, 191 fő leépítéssel és 22 mozdony fölöslegessé váló kapacitásával lehet kalkulálni. Pozitív, hogy az RCH fizetési hajlandósága 2010-ben szerződésszerű, minőségében jóval meghaladja a MÁV Csoport hasonló mutatóit. Az RCH nemzetközi kapcsolatrendszere részben elősegítette a MÁV-TRAKCIÓ nemzetközi szerepvállalásának intenzívebbé válását. RCH korábban megtett lépései ugyanakkor lehetővé tették a MÁV Trakció Zrt-nél dolgozó kollegák nyugdíjba vonulását, valamint hozzájárultak a cég vontatási kapacitásainak racionalizálásához, a karbantartási költségek csökkentéséhez.

A MÁV-Gépészet Zrt. által végzett teherkocsi karbantartás 2009-ben a válság hatására lecsökkent, de 2010. évben már elérte az előző évekhez hasonló nagyságrendet. Rövidtávon saját kapacitás kiépítésének, más külső vállalatok bevonásának kockázata alacsony.

Záhony körzetben az átrakási piacon a MÁV Cargo Zrt. kiválása, majd értékesítése tovább növelte a versenyhelyzetet, s részben ennek, részben a válság eredményeként a Záhony-Port Zrt. által átrakott árumennyiség folyamatosan csökken. A Cargo először közbeszereztette, majd versenytárgyalást írt ki az átrakási tevékenységre, melynek következtében 2006 óta áremelésre nem kerülhetett sor, a külső feles rakodások aránya megnövekedett.

Záhony-Port-Zrt. megalakulásakor az átrakási díjak fizetése dekádonkénti előlegfizetéssel történt, a közbeszerzés eljárás után ez 30 napos fizetési határidőre módosult.

A teherszállítási volumen csökkenéssel párhuzamosan a MÁV Vasútőr Kft.-től is kevesebb szolgáltatást vesz igénybe a Cargo. Az őróra teljesítmény csökkenés (-13% 2010. évben) elsősorban a szállítmánykísérési feladatokat érintette…

-A Rail Cargo Hungaria Zrt. 2008. évi tulajdonos váltása óta egyértelmű a törekvés az informatikai szolgáltatások konszolidálására, egységesítésére. 2011. évben megkezdi a tulajdonos RCA informatikai rendszereinek bevezetését, ezért több – eddig a MÁVI által fejlesztett és üzemeltetett – rendszer kiesik a szolgáltatás portfólióból, ami jelentős bevétel kiesést okoz."

Összefoglaló megállapítások és ajánlások:

A MÁV 2002-2010 közötti szerkezetátalakítási programjai az elvárt javulásokat nem érték el. Nem sikerült sem a pénzügyi, sem pedig a szolgáltatási mutatókat tartósan javítani, sőt számos mutató tovább romlott.

A MÁV veszteséges működését, illetve a veszteség mértékének a nemzetközi adatok összehasonlításában is látható elszabadulása az alábbi okokkal magyarázhatóak:

- az állam szabályozó szerepének hibás működése, amivel a közúti szállítás indokolatlanul keresztfinanszírozza az infrastruktúra díjak meg nem fizettetésén keresztül;
- az állam által ki nem fizetett közszolgáltatások hiányt növelő hatása, így a pályavasút üzemeltetési vesztesége és a személyszállítás árkiegészítésének nem EU-konform rendszere;
- a vasúti alágazat versenyképessé tételéhez szükséges menetrendi, tarifapolitikai és infrastrukturális fejlesztések szakmailag megkérdőjelezhető több évtizedes elmaradása;
- a szerkezetátalakítási programok céljaihoz hozzá nem rendelt, „sodródó" költségvetési- és közlekedés-politikai döntések, a céltudatos fejlesztési akarat hiánya;
- a kiszervezések mennyiségi szemlélettől vezérelt végrehajtása, mely a MÁV belső szolgáltatási láncolatainak sajátosságait és a magyarországi vállalatok működésének jellemzőit (bürokrácia, korrupció, látszat-versenyeztetés) figyelmen kívül hagyta.

Ajánlások

- A magyar vasút pályahasználati díjainak és a közúti fuvarozás útdíjainak harmonizálása elengedhetetlen. Az útdíjban meg kell jeleníteni az infrastruktúra fenntartásának valós költségeit, ráterhelve azon szereplőkre, akik a költségek fő okozói. Evvel megszüntethető annak felesleges keresztfinanszírozása. Ameddig ez nem történik meg, a vasúti pályahasználati díjakat csökkenteni szükséges, megakadályozandó a vasút további piaci pozícióvesztését;
- Az államnak a közforgalmú személy- és áruszállítás területén olyan szervezeti és finanszírozási szabályozást kell kialakítania, amivel 5-10 éven belül az egész országra kiterjedő integrált közlekedési rendszer jöhet létre. A személyközlekedés területén a megrendelői, támogatási és díjalkalmazási rendszer segítségével az egyéni közlekedéssel versenyképes struktúrát kell létrehozni. Ennek első lépéseként a teljes vasúti hálózatra ki kell terjeszteni az ütemes menetrendet, kialakítva a ráhordások és keresztkapcsolatok rendszerét.

- Az előbbi pontban felvázolt környezetben a magyar vasútnak a távolsági, az elővárosi és regionális személyközlekedésben jelentős szerepet kell kapnia, amihez mind az eszközállományt, mind pedig az azt mozgató és irányító szervezetet komolyan fejleszteni kell, hogy a mindenkori igényekhez alkalmazkodó szolgáltatást magas színvonalon biztosítani tudja.
- Javasoljuk, hogy tekintsék át a MÁV Csoport jelenlegi cégszervezeti struktúráját és cégformáit, megkeresve, hogy hosszabb távon milyen egyszerűsítések (összevonások) révén javítható a belső együttműködés. Evvel hogyan válhat átláthatóbbá és takarékosabbá a gazdálkodás, valamint ezen keresztül kiszűrhetők a párhuzamosságok és az ellátatlan funkciók. Ezen belül különösen az alábbiak megfontolását javasoljuk:
    - a szinte 100%-ban a személyszállítási részlegből élő MÁV leányvállalatokat (pl. Trakció) integrálni kell a személyszállító cégbe,
    - a pályavasutat le kell választani a MÁV csoportról és független infrastruktúra-fenntartó céggé kell alakítani;
- Javasoljuk, hogy a kormányzat tekintse át, hogy a MÁV Csoporton belül milyen szakterületeken és mely súlyos munkanélküliséggel sújtott régiókban lehet tartós munkahelyeket teremteni a vasúti hálózatot érintő közmunka-programok indításával.
- Amennyiben a piaci előrejelzések indokolják, meg kell fontolni a MÁV és/vagy a GYSEV keretében, vagy önálló, új cégként a magyar vasúti szállítási piacon működő többségi magyar tulajdonú gazdasági társaság létrehozását.

Készült a Lehet Más a Politika (LMP) parlamenti frakciójának megbízásából

Budapest, 2011

Felelős kiadó: Jávor Benedek