

A kormánybiztos szerint "nem úszható meg" a létszámleépítés

**Az állam oly mértékben ki kíván vonulni a MÁV-csoport veszteségének finanszírozásából, hogy a készülő átalakítási koncepció szerint a jövőben már nevében sem viselné az állami jelzót a Magyar Államvasutak (MÁV). A jelenlegi MÁV Zrt.-ből leválasztanák a működéshez szükséges egységeket, a meglévő 247 milliárdos hitelállomány mellé 88 milliárd forintnyi új kölcsönrel terhelt, „kiüresített” társaságot pedig a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. felügyelete alá helyeznék.**

Miközben a kormány „elzárja” a közösségi közlekedési ágazat veszteségeit eddig finanszírozó pénzcsoportokat, a legnagyobb „pénznyelő” MÁV-val a jövőben nevében sem vállalna közösséget az állam. Értesüléseink szerint ezt is tartalmazza a közösségi közlekedés rendszerének átalakításáért felelős kormánybiztos koncepciója, melyet a vonatkozó kormányhatározat szerint szerdán kell Antali Károlynak – közösen Hónig Péter közlekedési és Oszkó Péter pénzügyminiszterrel mint az állami vagyon felügyeletéért felelős tárcavezetővel – a kormánykabinet elé terjesztenie.

Úgy tudjuk, az elképzelés szerint a jelenlegi MÁV Zrt.-ből – a korábbi terveknek megfelelően – kiválna a pályahálózatot üzemeltető önálló cég, amely Nemzeti Vasúti Pályaüzemeltető Zrt. néven működne tovább. A vontatási, illetve a gépészeti tevékenységet – a MÁV Trakció Zrt.-t és a MÁV Gépészet Zrt.-t – pedig összevonják a jelenleg is különálló személyszállítással, melyet a MÁV-Start Zrt. végez. A három társaságból egy cég, a Nemzeti Személyszállító Zrt. jönne létre. A két cég nevében a nemzeti jelzővel élne tehát tovább, míg a vasúti tevékenységhez szorosan kapcsolódó feladatoktól megtisztított MÁV Zrt.-t a továbbiakban Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) Zrt. „gyámsága” alá rendelnék.

A MÁV Zrt. vinné magával a jelenlegi, mintegy 247 milliárd forintos adósságállományát, melynek 73,2 százaléka mögött állami kezességvállalás áll. Ezt viszont még megfelelik a közeljövőben további 88 milliárd forint hitellel: ugyanis szükség lesz egy 40 milliárdos működési célú áthidaló kölcsön felvételére, valamint további 48 milliárd forint reorganizációs hitelre, hogy a másfél éves átalakítási programot finanszírozni tudják.

Antali Károly a 40 milliárdot azzal magyarázta, hogy bár 2011-ben és 2012-ben a költségvetés várhatóan eleget tud tenni annak a kormány által kitűzött célnak, hogy a jövőben a közösségi közlekedési ágazatra a központi költségvetés a mainál mintegy évi 70 milliárd forinttal kisebb összeget, legfeljebb a GDP 1 százalékát fordítsa, jelenleg a 2010-es büdzsében még várhatóan ennyi sem áll rendelkezésre. (Az elmúlt években – a GDP arányában – átlagosan 1,3 százalékos volt az állami szerepvállalás.) A további hitelfelvételre egyébként legfeljebb a vagyonelemekre bejegyzett zálogjog, vagy kormányzati garanciavállalás mellett lesz lehetőség,

hiszen jelenleg is súlyos eladósodottsága miatt kereskedelmi bankok már nem hiteleznek a vasúttársaságnak.

A MÁV Zrt. tehát egyfajta work-out céggént élne tovább: a pénzügyi szférától kölcsönzött szakkifejezés a kinnlevőség-, illetve a követeléskezeléssel, a veszteségmérésékléssel függ össze. A MÁV-csoport mintegy 60 kisebb-nagyobb cégét is meghagynák az MNV-hez rendelt MÁV Zrt.-ben, értékesítésüket információink szerint nem tervezik. Ennek oka az is lehet, hogy a társaságok többsége „problémás”: közülük mindössze 10 cég konszolidált, további 15 csak részben, de ezek közül 11 már felszámolás alatt áll. Másik 17 leányvállalatban „egészségtelen” a tulajdonosi szerkezet, mert a MÁV-nak ezekben nagyobb a „kitettsége”, mint a tulajdoni hányada. További 15 leánycég pedig veszteséges.

A MÁV Zrt. persze viszi magával jelentős vagyonát is. Csakhogy a 800 milliárd forintra becsült vagyon fele állami tulajdon. A másik feléről pedig azt mondta Antali egy nemrég lapunknak adott interjúban: „ha rendbe rakjuk és felmérjük, alkalmas arra, hogy biztosíték legyen egy jelentős, egyszeri költségekkel járó reorganizációs programhoz szükséges hitelhez.”

Eközben a közösségi közlekedés reformjának MÁV-ot érintő intézkedései továbbra is heves ellenállásra készítetik a vasutas- szakszervezeteket. A munkáltató és az érdekképviseltek közötti Vasutas Érdekegyeztető Tanács pénteki ülésén történteket a VDSZSZ úgy értékelte: „többezres csoportos létszámleépítésre készül a MÁV jövőre, a munkáltató ugyanis nem volt hajlandó aláírni egy ennek ellentmondó megállapodást (...) a vita végére a vasutas- szakszervezetek összezártak, egyik érdekképviselő sem írta alá a dokumentumot.” Ezzel kapcsolatban Antali Károly kormánybiztos lapunknak azt mondta: az osztrák vasútnál, a privatizált MÁV Cargót is tulajdonló ÖBB-nél nemrég döntöttek 58 vonal bezárásáról és jelentős létszámleépítésről. Utóbbit – szavai szerint – „mi sem úszhatjuk meg”.

[www.nepszava.hu](http://www.nepszava.hu)