

Árulót találtak a Fideszben!

2009 július 17. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Nem számíthat hosszú hivatali évekre a MÁV új vezérpárosa: a rendszerváltás óta 12 miniszternek, 9 MÁV-elnöknek és több miniszteri biztosnak is beletört a bicskája a vasúti közlekedés reformjába. A vállalat kulcspozícióiban a legjobb esetben is egy-két évig maradnak a kinevezettek.

Mint a nyulat a cilinderb?l - vasúti szakért?k szerint így húzta el? Hónig Péter közlekedési miniszter az ismeretlenségb?l s nevezte ki a MÁV elnök-vezérigazgatói posztjára Andrási Miklóst, aki nemcsak alapítója a Fidesznek, de a júniusi uniós választáson még a párt listáján is szerepelt, igaz, nem befutó helyen. A 46 éves "?sfideszes" kinevezésével állítólag az a Bajnai-kormány szándéka, hogy a legkés?bb tíz hónap múlva bekövetkez? hatalomváltás esetén se vegyen új fordulatot a MÁV reformja. Kérdés azonban, Andrási biztosítani tudja-e ehhez az ellenzék jóváhagyását. A reformok végcélja ugyanis nem más, mint 40 milliárd forint megtakarítása. Bár a kormány által tavaly kötött eredeti IMF-megállapodásban nem szerepelt, a kabinet a legutóbbi felülvizsgálat során mégis arra tett ígéretet, hogy 2010-ben legalább ennyit takarít meg a közösségi közlekedésen. Nagyobb részét érthet?en az évi 163 milliárdból gazdálkodó MÁV-csoporton. Az átalakítást mindenesetre kormánybiztos - Hónig minisztériumi kabinetf?nöke, volt dunaferres munkatársa, az 54 éves Antali Károly - is felügyeli majd.

A hivatalát július elsejével elfoglaló - Fidesz-berkekben árulónak kikiáltott - Andrásira nagy munka vár. Bajnai Gordon miniszterelnök mindössze két hetet adott neki, hogy elkészítse a MÁV reformjának új stratégiáját, melynek 1990 óta minden kormány nekifutott, majd megfutamodott (lásd keretes írásunkat). S bár a lényegi teend?k évtizedek óta ismertek - a nemzetközi trendeknek, az uniós elvárásoknak megfelel? szervezeti korszer?sítés, hálózatésszer?sítés, létszámleépítés, pénzügyi konszolidáció, a tarifák és kedvezmények újraszabása -, a bennfentesek komolytalannak tartják a kéthetes határid?t. Szerintük ilyen rövid id? alatt nem lehet összehozni egy kiérlelt, drasztikus költséglefaragással s feltehet?en jelent?s áremelkedéssel járó koncepciót.

Arra is felhívják a figyelmet, hogy egy ekkora mamutvállalat esetében a valódi reformok inkább pénzbe kerülnek, s az elmúlt évtizedekben épp a forráshiány - nem mellékesen a szakszervezetek és a társadalom ellenállása - miatt akadt el a MÁV átalakítása. A vasúttársaságra pedig még több pénzt kellene fordítani átgondoltan, mert a rendszerváltás óta elmaradt fejlesztések értéke mára több mint 2100 milliárd forintra rúg az Állami Számvev?szék szerint.

Uniós összevetésben mindenesetre szánalmas képet mutat a magyarországi vasútközlekedés állapota. A MÁV esetében az egy vonalkilométerre vetített pályavasúti m?ködési ráfordítás mindössze 20 euró, szemben az unió 64 eurós átlagával. A személyszállítás támogatására az Európai Unió tagországaiban pedig átlagosan kétszer annyit költenek, mint amennyit a magyar állam. Magyarország 7700 kilométeres vasúthálózatából 3500 kilométeren állandó sebességkorlátozás van érvényben. A nagyobb sebességet nemcsak a m?szakilag lerobbant állapotban lév? pályák nem bírnák el, hanem a járm?vek sem: a MÁV járm?parkjának az átlagéletkora ugyanis 30 év fölött jár, s ezzel az európai rangsor végén döcög. A vasúttársaságnál a sorozatos létszámleépítések ellenére még mindig több mint 34 ezren dolgoznak (2002-ben még közel 54 ezer embert foglalkoztatott a cég), miközben a bérköltség folyamatosan n?, s minden évben jóval az infláció felett emelkednek a fizetések is. A havi átlagbér 200 ezer forintnál tart a MÁV-nál, persze a csúcsvezet?k fizetése a menedzserszférához igazodik.

Ha a kormány valóban végre akarja hajtani a komoly érdeksérelemmel járó reformokat, akkor nem árt, ha a MÁV elnöke szorosan köt?dik a miniszterelnök személyéhez, s még a valószín?síthet? társadalmi felzúdulás és esetleges vasúti sztrájkok ellenére is élvezi a bizalmát. Andrásit azonban - az ?t ismer?, a Heti Válasznak név nélkül nyilatkozó egykori munkatársai és jelenlegi teniszpartnerei - "lazább szövés?nek" tartják annál, mint aki egy er?s érdekvédelmi közegben végig tudná vinni akaratát, s aki okos ugyan, de nem igazán való nagyvállalati válságmenedzsernek.

Az persze közel sem biztos, hogy az Andrási-Antali-páros a kormányváltás után is a helyén marad. Az addig hátralév? legfeljebb tíz hónap arra viszont elég, hogy a privatizálásra esetleg el?készített üzletrészeken és vagyonelemeken túladjon az új vezetés. Negyvenmilliárdot ugyanis nem lehet pusztán személyszállításon megtakarítani vagy az infrastruktúrából kivonni. A várt tízmilliárdos megtakarítás helyett a szárnyvonalak felszámolása is mindössze másfél milliárdot eredményezett. A lapunk által megkérdezett volt vasutas vezérek viszont úgy becsülik: a MÁV-ingatlanok (üdül?k, sportlétesítmények, telkek) értékesítéséb?l akár 20 milliárd forintos bevételre is szert tehet a társaság. Pontos számokat nem lehet mondani, a MÁV ingatlangazdálkodása ugyanis kaotikus. Ahogy azt a számvev?k minden jelentésükben leszögezik: a MÁV ingatlanvagyona áttekinthetetlen, a legtöbb ingatlan tulajdonjoga rendezetlen. De mint az Andrássy úti székházbotrány óta tudjuk: a zavarosban lehet a legjobban halászni.

REFORMOK ÉS KORMÁNYOK

Antall-Boross-kormány (1990-1994)

Közlekedési miniszterek: Siklós Csaba, majd 1993-tól Schamschula György.

Reform: A rendszerváltás idején a MÁV már évek óta mélyül? pénzügyi válságban van. A kormány ugyan számos határozatban intézkedik a cs?dhelyzet elkerülése és a pénzügyi konszolidálás érdekében, de ezek nem bizonyulnak hatásosnak. Az állami közlekedési vállalat 1993-ban részvénytársasággá alakul, a MÁV Rt. els? elnöke az MDF-es Siklós Csaba, a volt tárcavezet? lesz, akinek miniszteri bukását többek között a vasutas-szakszervezetekkel való bértárgyalás okozza. Mivel a kormányzásból alig másfél év maradt hátra, Schamschula már nem vág bele reformokba.

A MÁV elnöke: Siklós Csaba

Horn-kormány (1994-1998)

Közlekedési miniszter: Lotz Károly (SZDSZ) az egyetlen olyan tárcavezet?, aki kitölti hivatalában a négy évet. Noha minisztersége alatt történik az egyik legsúlyosabb vasúti katasztrófa (a szajoli balesetben 27-en vesztették életüket), Lotz a posztján marad. Tárcája ugyanis a kormány egyik leger?sebb minisztériuma, mivel rajta keresztül folyik át az állami beruházások kétharmada. Igaz, ebb?l csak kis rész jut a vasútnak.

Reform: A Horn-éra alatt is termel?dik a MÁV adósságállománya, a vasút m?szaki állapota egyre romlik. Egyre inkább halaszthatatlanná válik a MÁV Rt. teljes kör? szanálása. A társaság piaci részesedése a teher- és a személyfuvarozás tekintetében is visszaszorul, a megoldást a kombinált áruszállítástól remélik. A kormány többször is foglalkozik az állami szerepvállalás kérdéseivel, de nem történik áttörés. 1995-t?l több reformkoncepciót is kidolgoznak, ezeket azonban olyannyira sikeresen váltogatják, hogy szinte semmi nem valósul meg bel?lük.

MÁV-elnökök: Kálnoki Kis Sándor (1994-1997) Tömpe István (1997-1998) MSZP-tag

Orbán-kormány (1998-2002)

Közlekedési miniszterek: A polgári kabinetben Katona Kálmán "átszervezéses" leváltása után Nógrádi László lesz az utód, aki csak fél évig marad hivatalában, mivel sof?rje - a szolgálati gépkocsival - két ember életét követel? balesetet okoz. Nógrádi lemond posztjáról, ?t Fónagy János követi, aki a kormányzásból hátralév? másfél évre már nem hirdet szerkezeti reformokat.

Reformok: 1998-ra rendkívül alacsony színvonalra esik a vasúti pálya és közlekedés min?sége. Megjelennek az els? uniós finanszírozású, a vasút korszer?sítésére hivatott ISPA-pályázatok. Katona Kálmán miniszter irányításával elkészül a MÁV tíz évre szóló, ezermilliárd forintos fejlesztési csomagterve, amelyet azonban nem fogad el az Orbán-kabinet. Ennek ellenére kezdetét veszi a pályavasút és a vállalkozói vasút pénzügyi-gazdasági szétválasztása, a vasút el?készítése a részleges privatizációra. Katona a nyugdíjasok esetében regisztrációs vasúti jegyet vezetne be, hogy mérhet? legyen, közülük hányan és milyen távolságra veszik igénybe a MÁV szolgáltatásait. A jelképes árú jegy bevezetése tiltakozást vált ki. Katona megkurtítaná a kedvezményeket is. Az utasok több mint 25 százalékát ugyanis az ingyen utazó MÁV-dolgozók és családtagjaik teszik ki. Közben a MÁV javaslatot tesz 168 - 30 százaléknál alacsonyabb kihasználtságú - járat törlésére. Katona erre nem adja áldását, viszont beleegyezne a fölösleges MÁV-ingatlanok értékesítésébe, ha a társaság fölmérné az ingatlanvagyonát. A MÁV a Trigránittal együtt gyorsvasutat építene Ferihegyre. Miután a kormányátalakítás után Katona távozik a kabinetb?l, Nógrádi László els? intézkedésével felmenti a Katona által kinevezett, MÁV-reformért felel?s MDF-es Takácsy Gyulát. Új MÁV-stratégiát készíttetne Baross-terv néven, ennek megvalósítására azonban nem marad ideje, mint ahogy utódjának, Fónagy Jánosnak sem.

MÁV-elnökök: Takácsy Gyula (1998-2000) MDF-tag Endrédy István (2000-2002)

Medgyessy-Gyurcsány-kormány (2002-2006)

Közlekedési miniszterek: 2002 után a közlekedési tárcát a gazdasággal vonják össze: a közlekedési szakmának egy államtitkár, a vasútnak mindössze egy f?osztály jut az autópálya-építésekre koncentráló, Csillag István

(SZDSZ) vezette Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban (GKM). A 2004-ben megalakuló Gyurcsány-kormányban Kóka János lesz a tárca els? embere.

Reformok: Csillag István meneszti a MÁV vezérkarát. Ideje alatt csökkennek a MÁV-nak juttatott állami források, így a MÁV fokozatosan veszti el vagyonát, s az újabb hitelfelvételek további eladósodáshoz vezetnek. Ezt tetézi, hogy a kormány nem járul hozzá a gazdaságtalanul m?köd? szárnyvonalak bezárásához. Megtakarítást Csillag a 20 százalékos létszámleépítést?l, 11 ezer vasutas elbocsátásától remél, s hogy a keser? pirulát a szakszervezetek is lenyeljék, Udvari László után Márkus Imre volt szakszervezeti vezért nevezi ki a reformokért felel?s miniszteri biztosnak. Kóka János minisztersége a botrányos motorvonattenderr?l, a 40-70 százalékos jegyáremelésr?l, de az ütemes menetrend bevezetésér?l, valamint a busz- és a vasúti közlekedés összefésülésér?l is emlékezetes. 2006 nyarán Kóka bejelenti: 28 vasúti vonalon, ezer kilométeren felszámolják a közlekedést. A tárca által remélt tízmilliárdos megtakarításból azonban szinte semmi sem valósul meg. Nem sikerül azt sem elérni, hogy az állam a közszolgáltatási céllal megrendelt személyszállítás teljes költségét megtérítse a MÁV-nak, s elmarad az utazási kedvezmények felülvizsgálata is. 2006. január elsejével viszont létrejön a MÁV Cargo a MÁV nyereséget termel? árufuvarozási üzletágának kiszervezésével.

MÁV-elnökök: Udvari László (2002-2004) Gaál Gyula (2004-2006) SZDSZ-tag

Gyurcsány-Bajnai-kormány (2006-)

Közlekedési miniszterek: Kóka János 2007. decemberi távozása után a koalíció széteséséig Kákosy Csaba lesz az új miniszter. Utódjának, Szabó Pálnak a monorierdei, halálos kimenetel? vasúti tragédia miatt kell mennie. ?t 2008. decemberében Molnár Csaba követi. A Bajnaikormány megalakulásával Hónig Péter veszi át a stafétabotot a közlekedési tárca élén, ami a koalíciós szakítás után alakul meg - a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztériummal egyetemben - a GKM jogutódjaként.

Reformok: A MÁV 2007-re hitelképtelenné és fizetésképtelenné válik, ezért az állam kénytelen 111,6 milliárddal rendezni a társaság t?kéjét. A cégcsoport 300 milliárd forintos költségvetési támogatást kap, s az állam a MÁV Zrt. hiteleinek törlesztésére szánja a MÁV Cargo Zrt. 2008-as eladásából befolyó 102 milliárd forintot is. 2007 júliusában megalakul a MÁV-Start Zrt. személyszállító társaság, majd a MÁV vontatási üzletágából 2008 januárjában a MÁV-Trakció Zrt., illetve a MÁV Gépészeti Zrt. Másfél éves m?ködés után 2008 nyarán megszüntetik a Magyar Vasúti Hivatalt. Mivel félévente új tárcavezet? kerül a miniszteri bársonyszékbe, kézben tartott reformokról aligha lehet beszélni. A MÁV élén is hasonló a helyzet. A Gyurcsány-éra alatt a MÁV Zrt. 7-11 tagú igazgatóságában 32 személy tölt be tisztséget, az igazgatóság összetétele folyvást változik. A MÁV 7-16 meghatározó vezet?i posztján mintegy 50 személy fordul meg. A vezérigazgatói tisztségben például négyen is váltják egymást. A vállalat kulcspozícióiban egy-egy személy átlagosan 1-2,5 évig marad.

MÁV-elnökök: Kamarás Miklós (2006-2008) Andrási Miklós (2009-)

hetivalasz.hu, Gyüre József



Ajánló