

Téma:

**SZAKPOLITIKAI TANULMÁNY –
Vagyongazdálkodás**

Időszak:

2012. augusztus

Dátum:

2012. augusztus 24.



SZÁZADVÉG
alapítvány



SZÁZADVÉG
gazdaságkutató szft.



STRATEGOPOLIS
TANULMÁNYOK, KUTATÁSOK, SZAKTANÁCSADÁS, KÖZHASZNÚ TEVÉKENYSÉG

Az anyag az NFM_SZERZ/15760/2011 számú
szerződés teljesítésére készült

Vezetői Összefoglaló

E havi szakpolitikai áttekintésünkben többek között bemutatjuk az Állami Számvevőszék közlekedési szakterületet érintő visszatekintő jelentésének eredményeit, mely szerint 2006 és 2011 között – a felhasznált EU-s források ellenére - országos szinten csak kismértékben javult a közutak állapota, de lényeges változás nem történt. A MÁV tekintetében 2008 és 2011 között az állami támogatás összege nem volt megfelelően megalapozott, és a rendszer csak a MÁV hitelállományának növekedése, az eseti és utólagos állami beavatkozás mellett tudta biztosítani a vasút működtetését.

Kiemelt figyelmet érdemel az önkormányzati szférában további csődeljárások trendjének valószínűsíthető erősödése, melyet az önkormányzatok által korábban üzemeltetett intézmények állami átvétele nem old meg.

Az állami (rész)tulajdonban álló társaságok vonatkozásában áttekintjük a MOL, RICHTER, MÁV, MVM, ÁAK, RÁBA, MALÉV, Vértesi Erőmű és SZEFO Zrt.-vel kapcsolatos aktualitásokat.

Erősségek	Gyengeségek
Korábban jogtalanul/etikátlanul étékesített állami vagyon visszaszerzésére tett jogi lépések megkezdése	Extreme Light Infrastructure (ELI) projekt lebonyolítása, Nemzeti Közlekedési Stratégia hiánya
Lehetőségek	Veszélyek
Malév repülési jogainak rendezése, dolgozói résztulajdon-szerzési program elindítása az állami tulajdonú társaságok egy részében	Az önkormányzati gazdálkodás további ellehetetlenülése, önkormányzati csődök, az állami mobiltársaság indulásának késése.

Vagyongazdálkodással kapcsolatos kormányzati intézkedések

Kormányzati vizsgálat indul a szegedi lézer-kutatóközpont ügyében

A Szegeden megépülő Extreme Light Infrastructure (ELI) nevű európai uniós projekttel kapcsolatos vizsgálatot indított a Nemzeti Fejlesztési Kormánybizottság, mivel a tudományos nagyberuházás előrehaladása nem tűnik kielégítőnek és veszélybe sodorhatja annak megvalósulását.¹

A 60 milliárd forintos tudományos projekt előkészítése jelentős csúszásban van, ez indokolja az állami vizsgálat elindítását. A program főként európai uniós forrásokból valósul meg, a megvalósításért felelős ELI-HU Nonprofit Kft – amely 90 százalékban állami tulajdonban van – közbeszerzést írt ki a tervezői munkákra. A pályázat eredményét a vesztes fél megtámadta, ami további csúszásokhoz vezetett, ám az eljárás végeztével megkezdődhetett az érdemi munka: szerződéskötés, koncepcionális tervek kidolgozása, ütemezés. Ennek ellenére a brüsszeli pályázati dokumentum még mindig nem készült el. A projekt átvilágításának elindítását megkönnyíti az ELI-HU Nonprofit Kft. állami tulajdonrésze.²

Az ELI-projekt vizsgálata során a kormánybizottság igyekszik feltárni a késlekedés okait és felelőseit, valamint a további megvalósítási fázisok követésével hozzájárulni a megfelelő döntések meghozatalához. A szegedi nagyszabású tudományos fejlesztés nemzetközi szinten is rendkívüli jelentőségű, így a megvalósításáért a kormány minden tőle telhető lépést megtesz.³

Kiemelt projekt lett a budai Vár

A budai Vár és a környező területek közlekedési fejlesztése kiemelt projekt minősítést kapott és a megvalósításához nyújtott támogatást is jelentősen megemelte a kormány. A Közlekedési Operatív Programba bekerült fejlesztési tervekhez további 3 milliárd 341 millió forintot rendeltek, így a teljes támogatási keret eléri a 6 milliárd 416 millió forintot. A beruházás első

¹ http://index.hu/tudomany/2012/08/03/vizsgalja_a_kormany_a_szegedi_lezerkutatot/

² http://hvg.hu/itthon/20120803_szegedi_lezerkozpont

³ http://hvg.hu/itthon/20120803_szegedi_lezerkozpont

fázisában a Várbazár környéki gyalogos közlekedés és a behajtási rendszer fejlesztése valósul meg, továbbá a mélygarázsok építésével igyekeznek csökkenteni a területre jellemző parkolási problémák nyomását. A hatékonyabb és környezetbarát közlekedés jegyében a környéken elektromos buszok üzemeltetését tervezik.⁴

Vagyongazdálkodással kapcsolatos szakpolitikai hírek

ÁSZ: nincs közlekedéspolitikai koncepció és stratégia

Az Állami Számvevőszék vizsgálatai komoly hiányosságokat tártak fel a közutak és a Magyar Államvasutak (MÁV) állapotával és finanszírozásával kapcsolatban. Az egyik legkomolyabb gond, hogy hazánkban nincs jogszabályban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció és stratégia, amely rögzítené az állami feladatokat, a szükséges forrásokat.⁵

Az ÁSZ által vizsgált négy év során a MÁV működésének támogatása hibás alapokra épült, ami a vállalat hitelállományának növekedéséhez és folyamatos állami beavatkozás szükségességéhez vezetett.⁶ A probléma kezdete, hogy az állami vasúttársaság vagyoni helyzetének rendezése 1993 óta nem történt meg így a tulajdonok, beruházások és ingatlanok nyilvántartásában is jelentős hiányosságok és eltérések figyelhetők meg. Gondot jelent, hogy az MNV Zrt. nem vette nyilvántartásba azon beruházások eredményét, amelyeket a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) valósított meg.⁷ A pénzügyi komplikációk tovább nőttek, amikor 2007-ben az állam 111,6 milliárd forintos tőkeemelést hajtott végre, majd 2008-ban a MÁV által eladott MÁV-Cargo 102,5 milliárdos bevételét is a vállalatnál hagyta. 2011-ben a kormányzat 35 milliárdos kötvénykibocsájtást és 50 milliárd forintos hitelszanálást engedélyezett, azonban az állami vasutak hiteltörlesztési kötelezettsége a 2015-ös évig így is 148 milliárd forintra duzzadt.⁸

⁴ http://index.hu/belfold/budapest/2012/08/06/kiemelt_projekt_lett_a_budai_var/;
<http://www.magyarkozlekedes.hu/node/4265>

⁵ <http://nepszava.hu/articles/article.php?id=577042>

⁶ <http://inforadio.hu/hir/belfold/hir-513320>

⁷ <http://www.vg.hu/gazdasag/asz-nincs-magyarorszagon-kozlekedespolitikai-koncepcio-383074>

⁸ <http://nepszava.hu/articles/article.php?id=577042>

Az anyagi gondok kezelésére az ÁSZ javaslatcsomagot dolgozott ki a nemzeti fejlesztési miniszter számára. Ennek része, hogy kidolgozásra kerüljön egy hosszútávon fenntartható vasúti személyszállítási közszolgáltatás és pályahálózat, valamint az elszámolások egységes szabályozásának bevezetése. További cél a költséghatékony működés megvalósítása és az árképzési és kedvezményrendszer felülvizsgálata. Az ÁSZ a régóta fennálló tulajdonjogi és számviteli problémák rendezését is fontosnak tartja, valamint a MÁV-vezetősége számára az állami költségterítés felhasználására vonatkozó elszámolások elkülönített, tételes rendszerben való nyilvántartását javasolja.⁹

Az ÁSZ vizsgálata felölelte a 2006-2011 közötti időszak közúti helyzetének áttekintését is. A jelentés alapján az útburkolatok állapota elmarad az elvárhatótól, a jelentős összegű európai uniós támogatás ellenére is. Ennek egyik okaként a fejlesztések előtérbe helyezését tekintik, a felújításokkal szemben. A helyzet megoldására a kormány fejlesztési tervet fogadott el tavaly júniusban, a gazdasági, finanszírozási és fontossági tényezők figyelembevételével.¹⁰

Az által hiányosságként említett Nemzeti Közlekedési Stratégia előkészítése elkezdődött az NFM-ben, ennek elfogadása valószínűleg jövőre történik meg. A stratégiai dokumentum a rövid, közép és hosszú távú célrendszert is tartalmazza, valamint magában foglalja a felújítási és fejlesztési források elosztásának arányát és az új útfelújítási programot.

További önkormányzati csődök várhatóak

A kormány önkormányzati rendszer átalakítására vonatkozó tervezete évtizedes problémákat oldhat meg az adóssággal küzdő helyi közigazgatásban, azonban ennek ellenére további önkormányzati csődök várhatóak. A helyzet értékelését nehezíti, hogy bár az ÁSZ készített az önkormányzatokra vonatkozó pénzügyi felméréseket, azonban az információszerzés folyamata korszerűtlen volt – Excel táblák kitöltésével valósult meg –, és a pontos állapot bemutatásához magas színvonalú államháztartási számviteli és információs rendszerre lenne szükség.¹¹

⁹ http://m.portfolio.hu/gazdasag/az_utasok_ketharmada_kedvezmenyes_jeggyel_vonatozik.171439.html

¹⁰ <http://www.napi.hu/print/528297.html>;

http://os.mti.hu/hirek/77056/mar_megkezdodott_az_evtizedes_hianyossagok_felszamolasa

¹¹ http://www.cegledinfo.hu/?t=24&id=1711&p_t=1&anch=vilaggazdasagielemlések

Az önkormányzatok anyagi gondjaira utalnak az egyre szaporodó adósságrendezési eljárások is, valamint az a tény, hogy sok helyen az államosításra kijelölt vagy abba a körbe eshető intézményekben nem végzik el a beruházásokat az önkormányzatok és igyekeznek a velük kapcsolatos költségeiket a minimumra szorítani. Az oktatási intézmények fenntartása is nehézkes, ahol volt rá lehetőség ott egyházi gondozásba adták az óvodákat, iskolákat. A legtöbb településen – ha csak nem köti az önkormányzatot EU-s szerződés – akkor a nem létfontosságú beruházásokat elhalasztják, a bevételi oldalon pedig a helyi adók emelésével próbálnak kompenzálni.¹²

Az előkészítés alatt álló önkormányzati reformnak azonban további árnyoldalai vannak. A bizonytalanság sok esetben ellehetetleníti a helyi igazgatási szervek munkáját, ha a központosított energia beszerzést tekintjük, akkor jól látszik, hogy amíg nem biztos a fogyasztási helyek száma, addig nehéz a szükséges inputok tervezése. A reform bevezetése pedig csak a problémás önkormányzatok egy részének jelent majd megoldást, sok helyen ezután sem biztos a működés. Az ÁSZ számításai alapján még a feladatkörök átruházása után is 140 milliárd forintos hiánnyal néznek szembe az önkormányzatok, amelyre a 2013-as központi költségvetésből nem valószínű, hogy lesz fedezet (részben a magyar államkötvények megemelkedett hozamai miatt). Az önkormányzatok bevételeinek növekedésére a jelenlegi jórészt stagnáló gazdasági helyzet miatt nincs reális esély, pedig az iparűzési adók megérkezése előtt sok településen napi fizetési nehézségekkel küzdenek. A rendszerből adódó láncartozások ezt a helyzetet erősítik, mivel a helyi adókat fizető, jellemzően tőkében szegény kis- és középvállalkozásokat lehetetlenítik el a fizetési határidők be nem tartásával. Így fordulhat elő az a helyzet, hogy a kkv-k megelőlegezik az iparűzési adót az önkormányzatoknak, az áfát a központi költségvetésnek, a saját bevételeiket viszont nem kapják meg az állami szervektől.¹³

Összekapcsolták a magyar, a cseh és a szlovák árampiacot

Augusztus első napjaiban megkezdődött az összekapcsolt cseh-szlovák-magyar villamosenergia-piacok próbaüzeme, melyben a magyar HUPX Zrt., a cseh OTE és a szlovák OKTE áramtőzsde

¹² http://www.cegledinfo.hu/?t=24&id=1711&p_t=1&anch=vilaggazdasagielemlzesek

¹³ http://www.cegledinfo.hu/?t=24&id=1711&p_t=1&anch=vilaggazdasagielemlzesek

vesz részt. A projekt lényege, hogy az eddig szeparáltan működő piacok összekapcsolásával a kisebb piacok között meglévő keresleti és kínálati aránytalanságok megszűnnek és a rendszer fizikai kapacitásától függően az energiaárak kiegyenlítődnek. A közös piacok segítségével az ügyfélkiszolgálás minősége javul, növekszik a költséghatékonyság és az infrastruktúrák kihasználtsága is optimalizálódik, amelyek együtt az árak csökkenéséhez vezethetnek. A program azonban nagyon beruházás-igényes: a közös informatikai háttér és a fizikai hálózat fejlesztése szükséges. A kezdeményezés végső célja, hogy egy egységes európai árampiacot hozzanak létre az érintett országok. A környező országok közül Románia és Lengyelország is jelezte a belépési szándékát, az áram-integráció pedig minél hamarabb csatlakozna a közép-nyugat és észak-nyugat európai egységes árampiacokhoz. Az egységes európai piac létrehozásának határidejeként 2014 végét tűzték ki.¹⁴

Ősszel várható döntés az útdíjak mértékéről

Idén ősszel a parlament őszi ülészakán elkezdődhet az elektronikus útdíjról szóló országgyűlési vita. A tervek szerint a rendszer 2013 júliusában lép majd működésbe, a befizetésekből pedig 100 milliárd forintos bevételt vár a kormányzat. Az e-útdíj fizetésére a 3,5 tonnánál nagyobb járművek lesznek kötelezve a gyorsforgalmi és a lakott területeken kívül eső országos közúthálózati utakon, a megtett úttal arányosan. A jelenlegi, 2012-es úthálózat esetében ez 6318 kilométernyi szakaszt jelent. Az NFM távlati elképzelései nem zárják ki, hogy a technológiai fejlődéssel a „szennyező fizet” elv teljességgel megvalósul, azonban jelenleg az ellenőrzés magas költségei miatt az alacsonyabb rendű utakon az e-útdíj bevezetése nem lenne rentábilis. A külföldi forgalom jórészt a díjköteles hálózaton halad, a mellékutak forgalma ilyen szempontból marginális. A díjfizetési rendszer kiépítése az Állami Autópálya Kezelő Zrt. feladata lesz.¹⁵

¹⁴ <http://www.vg.hu/vallalatok/energia/cseh-szlovak-magyar-szovetseg-ezert-csokkenhet-az-aramar-382336>;

¹⁵ http://index.hu/gazdasag/magyar/2012/08/09/osszel_dol_el_mennyit_fizetunk_az_utakon/

A vagyongazdálkodás jogi aspektusai

Az állam vissza kívánja szerezni az üdülővagyon egy részét

A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány megkezdte a korábbi években magánkézbe került több mint 360 üdülő visszaperlését, amelyet még a szocialista vezetés évei alatt értékesítettek. Az Alapítvány feladata az ingatlanok gondozása és az üdültetési programok lebonyolítása lett volna, azonban ehelyett áron alul eladták azokat, többek között a fonyódi gyermektábort is. A szervezet eljárásbeli hibákra hivatkozva benyújtotta keresetét a Kaposvári Törvényszéknek az erre vonatkozó adásvételi szerződés semmissé nyilvánításáért.¹⁶

Dolgozói résztulajdon-szerzési terv az állami cégeknél

A Munkástanácsok Országos Szövetsége (MOSZ) a dolgozói résztulajdon-szerzés javaslatát vetette fel, amihez elmondásuk szerint meg is kapták a kellő politikai támogatást a miniszterelnök úrtól. A munkavállalók azokban a vállalatokban szerezhetnének részvényeket, amelyekben az állam kisebbségi (kb. 25-30 százalékos) tulajdonjoggal rendelkezik. A résztulajdonlás csak a nem stratégiai jelentőségű cégek esetébe valósulhat meg, azonban ezek meghatározása az MNV Zrt. hatáskörébe tartozik. Annyit mindenképpen lehet tudni, hogy az állam összesen 147 vállalatban van jelen kisebbségi tulajdonosként, tehát az MNV Zrt. ezek közül válogathat. A szakszervezetek és az állam közötti együttműködés koordinálására a miniszterelnök úr Czomba Sándor foglalkoztatáspolitikáért felelős államtitkárt kérte fel.

A dolgozói résztulajdon-szerzés jogszabályi kereteit az 1992-es Munkavállalót Résztulajdonosi Programról szóló törvény adja, amelyet a privatizáció megkönnyítésére vezettek be a rendszerváltás után. A törvény szerint a kedvezmények résztulajdonlásra jogosult az a munkavállaló, akit legalább a munkaidő felében foglalkoztatnak és a munkaviszonya legalább 6 hónapja fennáll (a társaság jogelődjét is beleértve).¹⁷ A jogszabály sikereinek köszönhetően 1990 és 1994 között közel 300 cég 80 milliárd forint értékű vagyona került munkavállalói kézbe

¹⁶ http://mno.hu/magyar_nemzet_belfoldi_hirei/visszavennnek-az-uduloket-1096704

¹⁷ <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8897>

(akkori értéken). A kilencvenes évek első felében a privatizált állami vagyon 5-10 százaléka került ily módon értékesítésre. Sajnálatos módon azóta fényderült a jogszabály hiányosságait kihasználó vezetői kivásárlások arányára is, amely ezekből a számokból jelentős mértéket képvisel. A résztulajdonlás visszaszorulását főleg az okozta, hogy vállalatvezetők nem használták ki a megoldás munkavállalói motivációt és együttműködést jelentősen javító lehetőségeit.¹⁸

Új eljárásrend az ásványi nyersanyagok értékesítésénél

Az ásványi anyagok kitermelésére vonatkozóan új szabályozás lépett életbe, amely a nem bányavállalkozók által, hatóságilag engedélyezett kitermeléssel szerzett nyersanyagok felhasználását és értékesítését foglalja törvényi keretek közé. Az új eljárásrend alapja, hogy az ásványi nyersanyagok az előfordulási helyükön állami tulajdont képeznek, így az építési vagy földmunkálatok során kitermelt nyersanyag felhasználása a hatósági határozatokban leírt módon és mértékben történhet meg. Ettől eltérhet a kitermelő, amennyiben a szóban forgó nyersanyagot az állam képviseletében eljáró MNV Zrt.-től adásvétel útján megszerzi. A kitermelőknek tehát a szerződések megkötése kapcsán az MNV Zrt.-hez kell fordulniuk kérelemmel, amely a vonatkozó jogszabályok szerint, saját mérlegelés alapján tulajdonosként hozza meg döntését az eladással kapcsolatban. Fő szabály, hogy az értékesítés versenyeztetéssel történhet, kivételt csak törvényileg meghatározott esetben tehetnek. Mivel a változások sok kitermelőt és vásárolni szándékozót érintenek, ezért az MNV Zrt. a honlapján közzétette a változással és az eljárásokkal kapcsolatos bővebb tudnivalókat.¹⁹

GVH jóváhagyás a Malév leánycégek megvásárlásáról

Az év eleje óta felszámolás alatt álló Malév Zrt. két jól működő leányvállalata az Aeroplex Közép-Európai Légijármű Műszaki Központ Kft (ACE) és a Malév Ground Handling Zrt (GH) az MNV Zrt. és átmenetileg a Tiszavíz Vízerőmű Kft. tulajdonába került, fele-fele arányban. Az ügyletben az MNV Zrt. az állam képviseletében lép fel, a Tiszavíz azonban jogi okok miatt került a képbe,

¹⁸ http://nol.hu/gazdasag/20120806-ujra_programoznanak-1323633

¹⁹ <http://mno.hu/gazdasag/uj-eljarasrend-az-asvanyi-nyersanyagok-ertekesesitenel-1098207>

mivel a hatályos jogszabályok nem tették lehetővé az MNV Zrt. számára a 100 százalékos tulajdonlást. Ezek a törvények azonban még várhatóan idén módosításra kerülnek, így a Tiszavíz szerepe hamar véget érhet a tranzakcióban és a két cég kizárólagos tulajdonosa az MNV Zrt. lesz. Az állam közbelépésével az ACE és a GH elkerülte a felszámolást, amelyet a Malév csődje okozott, azonban a működésükre vonatkozóan további támogatást nem kaphatnak, mivel az EU-s szabályozás a piactorzító hatások miatt tiltja az ilyen jellegű beavatkozást.²⁰

A két vállalat adásvételével kapcsolatos a Gazdasági Versenyhivatal vizsgálatot indított, amelyen az állami tulajdonban álló vállalkozások függetlenségét, az üzleti tervek jóváhagyásának jogköreit tárta fel. A vizsgálat eredményeként megállapították, hogy a tranzakció nem engedélyköteles, tehát a GVH jóváhagyása nélkül is megtörténhet, mivel az MNV Zrt. és a Tiszavíz egymástól nem független vállalkozások, a Tiszavíz üzleti tervét a tulajdonos MNV Zrt. hagyja jóvá, valamint az ACE és a GH, mint a Malév korábbi 100 százalékos leányvállalatai szintén nem függetlenek a Malévtól és egymástól. A GVH vizsgálata során a Malév üzleti tervének elfogadása is áttekintésre került, melynek során a felügyelőség pontosította korábbi gyakorlatát és kimondta, hogy az állami tulajdonú vállalatok önállósága nem kizárólag az üzleti terv elfogadására való jogkörtől, hanem annak képességétől is függ. Ennek jegyében pedig kimondható, hogy bár a Malév rendelkezett a megfelelő felhatalmazással, a 2012. évi üzleti tervét már nem tudta elfogadni és a versenysztratégiai magatartást befolyásoló döntések meghozatalára képtelen volt. Így tehát az MNV Zrt.-től, mint a tulajdoni jogokat gyakorló vállalatától nem független és az összefonódásuk nem engedélyköteles.²¹

Termőföld vagyon, Nemzeti Földalap

Az állami tulajdonban lévő, korábbi haszonbérleti szerződések lejáratával szabaddá váló termőföldeket hirdet meg a Nemzeti Földalapkezelő Szervezet várhatóan augusztustól. A közel 30 ezer hektárnyi területet tömbösítve, a korábbi pályázati feltételek megtartásával tervezik bérbe adni. Az értékelési szempontokban fontos szerepet játszik az állattartás, de egyéb, szociálpolitikai kritériumok is megtalálhatók benne. A szakértők véleménye eltér ezzel

²⁰ http://figyelo.hu/cikk_print.php?cid=2009_fogd_a_penzt_es_huss

²¹ <http://www.napi.hu/print/527172.html>

kapcsolatban, azonban a politikai kockázatra mindenképpen felhívják a figyelmet, mivel a 2014-re felszabaduló földpiac jelentősen növekvő földárakat okozhat.²² A jelenleg érvényben lévő szabályozás alapján a sikeres pályázók később könnyebben megvásárolhatják a bérelt területeket, tehát biztosítva van az elővásárlási jog. A meghirdetett termőföldek átlagosan 20-50 hektár közötti nagyságúak, a nyertes pályázóknak pedig 1250 forintos bérleti díjat kell fizetniük aranykoronánként.²³

Társasági vagyon, céghírek

MOL: kereskedelmi értékű a Shaikan felfedezése

Az iraki kurdisztáni régióban felfedezett Shaikan blokk kereskedelmi értékű lehet, amely közvetetten a MOL-ra is pozitív hatást gyakorolhat. A tervek szerint fél éven belül előterjesztésre kerülhet a blokkra vonatkozó mezőfejlesztési terv. A MOL a Shaikan blokkban 14 százalékos hígított részesedéssel bír, így a felfedezésből ő is profitálhat.²⁴ A kedvező hírek jól jöttek a vállalatnak, mivel az elmúlt negyedév üzleti eredményei lehangoló képet mutatnak: egy első negyedévben elért 73,7 milliárd forintos nettó eredmény után a második negyedévben drasztikusan, mindössze 0,7 milliárd forintra csökkent ez az érték.²⁵ Ezzel a teljesítménnyel az első féléves 74,4 milliárd forintos nettó profit csak a tavalyi féléves eredmény felét éri el. A vállalat bevételei ebben a két negyedévben az előző évihez képest 8 százalékkal nőttek, elérték a 2 667,4 milliárd forintot, azonban az európai gazdasági válság és az arab országokban végbemenő politikai átalakulás komoly befolyással van a vállalat eredményeire.²⁶

A hatékonyabb működés érdekében a MOL belekezdett az eddigi legnagyobb mértékű szervezeti reformjába, amelynek keretein belül egy 500 fős központi vállalatirányítást (HQ) építenek fel Budapesten. A projekt a GLOBAL nevet kapra, a megvalósulása idén októberre várható. A HQ munkavállalói a többi multinacionális vállalat trendjét követve a teljes

²² <http://www.haszonagrar.hu/ingatlan/736-allami-foeldek-ujraberelve.html>

²³ <http://www.agrotrend.hu/palyazat-figyelo/juliusban-indulnak-az-ujabb-allami-haszonberleti-palyazatok>

²⁴ http://www.portfolio.hu/vallalatok/energia/mol_kereskedelmi_erteku_a_shaikan_felfedezese.171290.html

²⁵ http://hvg.hu/kkv/20120814_mol_nyrt_eredemeny

²⁶ http://hvg.hu/kkv/20120814_mol_nyrt_eredemeny

foglalkoztatottak 1-2 százalékát adják és sok külföldi munkatárs csatlakozik hozzájuk. A csoport feladata a vezetés, tervezés és az ellenőrzés lesz, legfőképpen a stratégiai döntéshozatalra koncentrálnak majd. A központi vezetés mellett azonban a helyi vállalkozások szélesebb hatáskörrel rendelkeznek majd a saját területeik eredményes irányításáért.²⁷

A MOL a közelmúltban elégedetlenségét fejezte ki a Nabucco projekt hatékonyságával kapcsolatban, ezért felmerült a kiszállás lehetősége is. A közelmúlt eseményei azonban azt mutatják, hogy a nemzetközi konzorcium tagjai nem helyeznek nyomást a magyar vállalatra, ezért arra lehet következtetni, hogy a MOL továbbra is részt vállal a programban és hozzájárult a legutóbbi tőkeemeléshez is.

Richter

Nemzetközi piacainak bővülése hatására az idei második negyedévben 30 százalékos növekedést ért el a Richter az előző évi adózott eredményéhez képest. A gyógyszergyártó cég 2012-es első negyedéve még ennél is jobban sikerült, akkor a 2011-es első negyedévhez mérten 40 százalékos volt a bővülés. Az árbevétel az idei második negyedévben elérte a 84 milliárd forintot, amely 11,9 százalékkal szárnyalja túl a tavalyi állapotot. Jó hír, hogy ez az összeg az első negyedéves forgalmat is meghaladja, mivel az 82 milliárd forint volt. Az első félév tehát impozáns, 166 milliárdos bevétellel és a tavalyi első félévhez képest 13,8 százalékos bővüléssel járt. Bár a forint gyengülése jót tett a vállalatnak, az árfolyammozgás miatt euróban mérve a bevétel-bővülés csak kisebbnek, 3,7 százalékosnak mondható. A forgalmat tekintve látható, hogy Magyarországon és az Egyesült Államokban visszaesést könyvelhetett el a gyógyszergyártó, miközben a többi piacon inkább a fellendülés figyelhető meg. A FÁK-országok különösen nagy növekedést hoztak: Ukrajna 46,2 százalékos bővülése nagyot lendített a bevételeken az első negyedév folyamán. A magyarországi csökkenést főleg a gyógyszer-támogatások csökkentése, a gyártói befizetések emelése és a vaklicit bevezetése okozta, mértéke pedig 10,8 százalékos volt, euróban számítva valamivel több, 18,7 százalékos a visszaesés. A Richter véleménye szerint az egészségügybe is begyűrűző fiskális megszorítások és

²⁷ http://figyelo.hu/cikk_print.php?cid=2015_tobb_kulfoldi_vezetot_akarok_a_molban

a gyógyszerfinanszírozások csökkentése minden gazdaságban megfigyelhető és rányomja a bélyegét a vállalat eredményére. A cég szerint napjainkban az új gyógyszerek befogadása a társadalombiztosítási rendszerbe jelentősen lelassult, megnehezedett. Az Egyesült Államokban elkönyvelt 21,5 százalékos – euróban mérve 28,5 százalékos – csökkenés nem volt meglepő, mivel egy korábbi profitmegosztási szerződésből fakadóan az amerikai forgalom folyamatosan esik vissza.²⁸

A Richter nemzetközi sikereinek motorjai tehát a FÁK-országok, amelyek a teljes árbevételben is dominálnak. Csak Oroszország részesedése 31 százalék, a régió pedig a bevételek 44 százalékát biztosítja a gyógyszergyártónak. A vállalat stratégiai céljai között a keleti bővítés mellett a nyugat-európai hálózat felfuttatását is kiemelt helyen kezeli.

Malév

A sajnálatos módon csődbe ment magyar légitársaság hatalmas összeggel, összesen 180 milliárd forinttal tartozik a több, mint 1900 hitelezőnek. A felszámolás alatt álló vállalat vagyona azonban ennek nagyon kis részét fedezheti, mivel mindössze 2,9 milliárd forintra tehető. A tartozások 90 százaléka a 15 legnagyobb hitelezőhöz köthető, a legnagyobb vesztes – 36 milliárd forinttal – valószínűleg az orosz állam tulajdonában álló Vnyesekonombank (VEB), amely résztulajdonosként is finanszírozta a Malévo.²⁹

A felszámolás közben megkezdődött az üresen maradt repülési jogok kiosztása. A 24 uniós kívüli célállomásból még 22-re lehet pályázni, eddig az izraeli, ukrain, oroszországi és törökországi jogokat kérelmezték a különböző légitársaságok. Az igényeket 90 napon kell elbírálnia a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak. A repülési jogok kiosztása a Budapest Airport versenyképességét is növelné, a minél hamarabbi döntés is nekik kedvezne. Az új jogosultak leghamarabb a következő menetrendi időszakban kezdenek meg a közlekedést, a menetrend engedélyeztetése után.³⁰

²⁸ http://www.mfor.hu/cikkek/Nagyot_ugrott_a_Richter_profitja.html

²⁹ http://figyelo.hu/cikk_print.php?cid=2009_fogd_a_penzt_es_huss

³⁰ http://hvg.hu/kkv/20120809_malev_repulesi_jogok

MVM

Engedélyezte a versenyhivatal, hogy a Magyar Villamos Művek Zrt. (MVM) és a szintén állami tulajdonú MFB Invest Zrt. közösen irányítsa a Magyar Gáz Tranzit Zrt.-t.³¹ A tavaly decemberben létrehozott cég az új magyar–szlovák kétirányú, nagynyomású földgázvezeték hazai, Vecsés–Balassagyarmat közötti szakaszát építi és üzemelteti majd. A versenyhivatal azért vizsgálta az ügyletet, mert az MVM-csoport a földgáz-kereskedelemben is érdekelt, illetve több gáztüzelésű erőművet működtet. A Magyar Fejlesztési Bank Zrt. a múlt héten kötött szerződést, amely alapján az Európai Beruházási Bank (EIB) 75 millió eurós hitellel finanszírozza a vezetéképítést.

BKV

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) nagyszabású busztendert hirdetett a fővárosi autóbuszos közlekedés kiszervezése kapcsán. Az évi közel 10 milliárd forintos szolgáltatás 75 csuklós és 75 szóló busz forgalomba állítását tartalmazná, évente körülbelül 5,4 illetve 4,4 milliárd forintért. A nyertes pályázóval a BKK nyolc évre kötne szerződést, amelyet további két évre meg lehet majd hosszabbítani. A projekt megvalósulásával a budapesti buszközlekedés 18 százaléka lenne magánkézben. A pályázat előminősítése után három jól ismert cég indulhatott a következő fordulóban, a V.T.Transman, a Color Tours Kft. és az Orangeways City Kft. A szolgáltatás ellenértékét a BKK a megtett kilométerek után fizeti majd, a pontos összegek a pályázatokból derülnek majd ki. A járművel karbantartása kizárólag a szolgáltatót terheli majd, ezt kompenzálja a hosszú szerződési idő. A buszok beszerzése a pályázat után kezdődhet meg a nyertes szolgáltatónál, a kiválasztásuk során valószínűleg nem magyar gyártásúak lesznek előnyben. A szolgáltatás kiszervezésére azért van szükség, mert a BKV nem hitelképes, a járműpark korszerűsítése azonban elvárás a megfelelő minőség biztosítása érdekében. A Fővárosi Közgyűlés a buszágazat 66 százalékának kiszervezésére adott engedélyt. A jövőben tehát további pályázatok várhatóak, 2013-ban 150, 2014-ben 450, 2016-ig pedig 900 busszal nyújtana szolgáltatást alvállalkozó a főváros tömegközlekedésében.³²

³¹ http://hvg.hu/kkv/20120726_gvh_mvm_mgt

³² <http://iho.hu/hir/jovo-heten-zarul-a-fovarosi-szolgáltatasi-busztender-120809>

Állami Autópálya-kezelő Zrt.

Az Állami Autópálya-kezelő Zrt. (ÁAK) bevételei nőttek az előző évihez képest. A fizető útszakaszok forgalma a nyári hónapokban a legnagyobb, feltehetően a szabadságok és utazások miatt. Ezt tükrözik az ÁAK értékesítési adatai is, amelyek május óta stabil növekedést mutatnak, havi 1,15 millióról júliusra 1,6 millióra növekedett az eladott matricák száma. A legtöbbet a személyautóval közlekedők vásároltak idén, 2,3 millió darabot. Míg a havi matricát vásárlók aránya pedig 50 százalékkal nőtt ebben a járműkategóriában, a tehergépjárművek forgalma a nyári hónapokban nem változott az előző évekhez képest. Összességében mennyiségileg ugyan kevesebb, 4,9 millió helyett 4 millió jogosultságot adott el az ÁAK idén – szemben a tavalyi számmal –, azonban ennek oka a négynapos matricák kivezetése, amely helyett heti (10 napos) vagy havi matricát váltanak az autósok. A bevétel összege is növekedett a 2011-es évhez képest, ennek oka az útdíjak emelkedése és a díjszabási rendszer változása (azaz a négynapos matrica megszüntetése). Tavaly az ÁAK bevételei az első félévben 26,54 milliárd forintot tettek ki, idén ez már meghaladta a 30,65 milliárdot. Ebből arra lehet következtetni, hogy az éves bevételek valószínűleg meghaladják majd a 2011-es 46 milliárd forintot.³³

Vértesi Erőmű

A korábban már rendezett helyzetűnek látszó Vértesi Erőmű Zrt. (VE) jövőjéről tárgyalt a tulajdonos MVM Zrt., mivel a tavalyi csődegyszég ellenére nem látja biztosítottak a vállalat fennmaradását. A VE a 2009 előtt megkötött áramkereskedelmi szerződéseinek nyomán mintegy 20 milliárd forintos tartozást halmozott fel, amelyből a csődegyszég jegyében 5,6 milliárd forintot törlesztett hitelezőinek. Ehhez segítséget kapott az MVM Zrt.-től, 4 milliárd forintos hitel formájában, amelyet saját eredményeiből kellene visszafizetnie 2014 végéig. A tulajdonos energiaipari vállalat szerint azonban a kedvezőtlen üzleti folyamatok – az árampiaci árak csökkenése – veszélybe sodorták a VE működését, továbbá a cég tervezett bevételeinek elmaradásához vezet, hogy az Európai Bizottság a szénipari szerkezetváltási hozzájárulásból való

³³ http://index.hu/gazdasag/magyar/2012/08/09/az_autopalya-kezelot_elkeruli_a_valsag/

magyar kérelmet még nem hagyta jóvá. Az áramfogyasztók által fizetett ún. szénfillérekből a VE tavaly 6,9 milliárd forintnyi támogatásra lenne jogosult, amely a veszteségesen működő szénbányák bezárási folyamatait igyekszik megkönnyíteni. A program része a bányászok átképzése, a rekultiváció és a veszteségek kezelhető méretűre csökkentése. A támogatás csúszása miatt a VE 2012 végére bezárássra ítélt bányájának valószínűleg 2014 végéig is működnie kell. Az erőműnek mind a négy blokkja üzemképes, a megtermelt áramot a versenypiacon értékesíti és bár igyekeznek takarékosan és költséghatékonyan működni, mégis fizetési nehézségekkel küzdenek. A kötelező átvételi rendszer (kát) átalakítása és a megújuló támogatási rendszer késése további károkat okozott az erőműnek. A kát-rendszerben tavaly a VE 252 megawattóra áramot értékesített 8,2 milliárd forint értékben, a beszámolója szerint.³⁴ A vállalat tulajdonában álló márkushegyi szénbányában idén a tervek szerint 700 ezer tonna szenet termelnek ki. A VE a közelmúltban pályázatot írt ki kölcsönzött munkaerő biztosítására, mivel sok dolgozójuk nyugdíjba ment. A közbeszerzésben szereplő maximális állományból az igények szerint kölcsönözne a cég, a kiszervezett és saját létszám összegét állandóra tervezik, tavaly ez a szám 650 fő körül alakult.³⁵

MÁV

Az állam nem tudja kifizetni a tavaly írásban vállalt pályavasúti támogatást a MÁV Zrt.-nek, amely közel 28 milliárd forintos kiesést jelent a vasúttársaságnak. A hazai és uniós szabályozás egyértelmű előírásai szerint a hiányzó összeget a vasúti infrastruktúra felhasználói között kell elosztani, ezzel azonban irracionálisan nagy áremelkedést jelentene. Mivel a MÁV számára az állam 69,39 milliárdos támogatás ígért, a 41,88 milliárd forintra csökkentett összeg 40 százalékos kiesést jelent. Az állami tulajdonú VPE Kft a vasúti piac működtetője, a menetrendek és a pályahasználati díjszabás elkészítője, valamint a MÁV jelzése után mérlegelés nélkül újra kell számolnia a pályahasználati díjakat, ha a vasúttársaság bevételei a tervezetthez képest 10 százalékkal csökkennek. A problémát tovább bonyolítja, hogy a módosított díjszabás csak hónapokkal később, december 1-jétől lenne érvényben december 8-ig, mivel innentől a

³⁴ <http://www.napi.hu/print/527346.html>

³⁵ <http://www.napi.hu/print/527346.html>

jövő évi tarifarendszer lépne életbe, amely időszakra azonban a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) nem jelezte a támogatás fizetési nehézségét. Ez alapján tehát az idei hiányzó 27,5 milliárdos hiányt egyetlen hét alatt kellene begyűjteni a piaci szereplőktől, tehát a jelenlegi díjak többezer-szeresét szabnák ki, vonatonként akár százmilliós nagyságrendben. Ennek megvalósulása azonban gyakorlatilag lehetetlen, mert a vasúti fuvarozóknak lehetőségük van még a régi áron szolgáltatást rendelni, ellenkező esetben pedig egy hetes üzemszünetet tartanak.³⁶

A támogatás elmaradásától függetlenül a MÁV összesen 6,2 milliárd forint értékben vesz fel folyószámlahitelt tárgyalásos közbeszerzési eljárások során kiválasztott három pénzügyintézettől: 1,5 milliárdot a CIB Bank Zrt.-től (126 milliós nettó költséggel), 2,1 milliárdot az OTP Bank Nyrt.-től (197 milliós nettó költséggel) és 2,6 milliárd forintot a K&H Bank Zrt.-től (235 milliós nettó költséggel). Ezen kívül a MÁV még egy folyószámlahitelre vonatkozó közbeszerzési eljárást indít el, egymilliárd forint értékben. A kiírás a szerződéskötéstől számított egy évre szól, a részvételi határidő augusztus 27-én jár le.³⁷

A magyar vasúttársaság kommunikációs fejlesztései várhatóan a következő uniós fejlesztési ciklusra csúsznak át, a társaság jelenlegi pénzügyi gondjaitól függetlenül. A korábbi kormányok által meghatározott projekt a jelenlegi kabinet programjában, az Új Széchenyi Tervben is szerepel, keretein belül pedig összesen 3064 kilométer hosszan épül ki GSM-R rádiókommunikációs rendszer.³⁸ Ennek bevezetésével a magyar vasúthálózaton közlekedő járművel átlagsebessége emelkedhet, az utazási idő rövidülhet és fejlődhet a közlekedés biztonsága is.³⁹ A projekt csúszása miatt felmerült a támogatási összeg – több tízmilliárdos keret – elvesztése is⁴⁰, azonban a fejlesztési szervek szerint mivel ez egy nagyobb projektnek, a GSM-R és az ETCS (European Train Control System) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (European Rail Traffic Management System, ERTMS) része, aminek a tervezése jelenleg is zajlik, a források a 2014-2020-as periódusban lesznek elérhetőek.⁴¹ A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

³⁶ <http://www.magyarokozlekedes.hu/sites/default/files/ujsag-pdf/mk2012-15.pdf>

³⁷ http://www.napi.hu/belfold/ujabb_hiteleket_vesz_fel_a_mav.528317.html

³⁸ <http://sg.hu/cikkek/91208/megis-kiepitheti-kommunikacios-rendszeret-a-mav>

³⁹ <http://www.napi.hu/print/472557.html>

⁴⁰ http://hbi.hu/hu/hirek/mav_zrt_kommunikacios_rendszert_epit_a_vasut tarsasag_51805.html

⁴¹ <http://sg.hu/cikkek/91208/megis-kiepitheti-kommunikacios-rendszeret-a-mav>

előrehaladásról számolt be a projekttel kapcsolatban, mivel tájékoztatásuk szerint megtörtént a támogatási szerződés és a közbeszerzések előkészítése. A program megvalósítása várhatóan két lépcsőben megy végbe, az első rész még a mostani, a második pedig a következő fejlesztési periódusba esik. A beruházás összértéke a becslések szerint 50-60 milliárd forint.⁴²

Az uniós fejlesztésekhez kapcsolódóan említésre méltó, hogy a nem talál üzemeltetőt a MÁV a Budapest-Székesfehérvár vonalon felújított állomásaihoz. A társaság igyekezett megállapodni az önkormányzatokkal, ők azonban a MÁV üzemterületeire vonatkozó jogszabályi tiltás miatt nem vállalhatják át feladatokat. Az épületek állagmegóvása nem biztosított mert Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által tervezett kamerák csak 2014-től működhetnek majd. Az érintett vonal felújítása 2009-ben kezdődött, 80 százalékos uniós támogatással összesen 181 milliárd forintból készül el.⁴³

Rába

A győri Rába autóipari vállalkozás pozitív fejleményekről adott híreket a negyedéves gyorsjelentésében. Bár a tavalyi adatokhoz képest az eredmény 37 százalékkal csökkent, a bázisidőszakban egy nagy értékű ingatlanértékesítés torzítja el az adatokat. A társaság üzemi eredménye azonban látványosan mutatja a teljesítmény javulását: a tavalyi 162 millió forint után idén 400 millió forintot ért el. A Rába csoport EBITDA terén 16 százalékos növekedéssel indított idén, ami így 1,48 milliárd forintra rúg. A vállalat húzóágazatának a futómű üzletág bizonyult, amely esetében a Rába mindkét jelentős piacán bővülést ért el. Az Egyesült Államokban a nehézteherautó piac 35 százalékos növekedése mellett a Rába bevételei 20 százalékkal, a csökkenő európai piacon pedig 18,5 százalékkal emelkedtek. Az EBITDA javulása az üzletágak szerinti bontásban rajzolódik ki legjobban: a Futómű Kft 496 milliós, az Alkatrész Kft. 72 milliós, a Jármű Kft. pedig 57 milliós többlettel zárt a tavalyi eredményekhez képest az adó, kamatok és amortizáció előtti nyereségek sorában.⁴⁴

⁴² <http://www.napi.hu/print/526991.html>

⁴³ http://nol.hu/gazdasag/ha_keres__sem_talal_a_mav__nincs_jelentkezo_vasutallomasok_uzemeltetesre-1323161

⁴⁴ http://www.penzportal.hu/index.cgi?r=&v=&l=&feaz=45iewr3894554r&mf=&p=gazd_2012-08-02_-_18_12_00

Állami Nyomda

Csökkentek az Állami Nyomda Nyrt. (ÁNY) bevételei és mérleg szerinti eredménye az idei év első felében, az előző év azonos időszakához mérten. A társaság hét elején bemutatott jelentése alapján a bevételek 1 százalékkal lettek kisebbek idén, összesen 8,6 milliárd forintot tesznek ki. A konszolidált mérleg szerinti eredmény 111 millió forinttal, azaz 25 százalékkal csökkent.⁴⁵ A vállalat szerint a nyomdatermékek és a nyomtatványgyártás iránti csökkenő kereslet a visszafogott teljesítmény oka, amelyet azonban igyekeznek biztonságtechnikai termékek és kártyák gyártásával ellentételezni. Az ÁNY pásztoí telephelyének átcsoportosítása, optimalizálása során felmerült egyszeri költségek, valamint a bérkompenzáció és a béremelés is elszámolásra került, ez pedig negatívan hatott az idei eredményre.⁴⁶ A társaság EBITDA értéke 884 millió forint volt az első félévben, 6 millió forinttal – 1 százalékkal – több, mint a tavalyi év azonos időszakában. Ennek oka a stratégiai termékek magasabb forgalma. A konszolidált üzemi eredmény értéke 479 millió forint lett, ez viszont 41 millió forinttal – 8 százalékkal – elmarad a tavalyi bázisértéktől.⁴⁷

Az idei két negyedévet összehasonlítva látható, hogy a második időszaki 188 millió forintos nettó eredmény 35 millióval haladja meg az első, a tevékenységek stabilitását az EBITDA mutatja.⁴⁸

SZEFO Zrt.

Az állami tulajdonban lévő, 800 embert foglalkoztató SZEFO Zrt. további munkahelyeket teremthet, a külföldi partnereivel kötött hosszú távú szerződéseinek köszönhetően. A javarészt – 60 százalékban – megváltozott munkaképességű dolgozókkal bíró vállalkozás az olasz DAMA S.p.A és a francia Legrand Zrt. nevű nemzetközi partnereivel írt alá megállapodásokat, az előbbivel 10 éves távlatra. A szegeden működő SZEFO Zrt. a Paul&Shark világhírű kötöttárú-márka fontos beszállítója, a jövőben pedig az eddigi évi 200 ezer darabos megrendelést megemelve 260 ezer darab terméket készít majd neki. Az olasz vállalat a K+F terén is

⁴⁵ <http://nepszava.hu/cikk/576760-341-millio-forint-os-eredmenyt-konyvelhet-el-az-allami-nyomda>

⁴⁶ <http://mno.hu/gazdasag/meg-igy-is-jol-teljesített-az-allami-nyomda-1098868>

⁴⁷ <http://nepszava.hu/cikk/576760-341-millio-forint-os-eredmenyt-konyvelhet-el-az-allami-nyomda?print=1>

⁴⁸ <http://nepszava.hu/cikk/576760-341-millio-forint-os-eredmenyt-konyvelhet-el-az-allami-nyomda?print=1>

együttműködik magyar partnerével, ugyanis az antibakteriális felsőruházati termékek előállítására során a SZEFO Zrt. és a Szegedi Tudományegyetem közös szabadalmát, a nanosilver technológiát alkalmazzák. A Legrand Zrt. az állami vállalatot tekinti legjelentősebb összeszerelési stratégiai partnerének, együttműködésük több évtizedet ölel fel.⁴⁹

MPVI

Veszélybe került az NMHH által korábban lebonyolított frekvencia-pályázat nyertesének a Posta, az MVM Zrt. és a MFB Invest alkotta állami konzorciumnak a szolgáltatása, mivel az árverés során a többi három telekommunikációs cég eljárásbeli hibákat vélte felfedezni, ezért az eredményt a bíróságon megtámadta. Ennek következménye, hogy a jogi döntéshozók felfüggesztették az MPVI a elnyert frekvenciahasználati jogát, azaz az elsőfokú ítélet kimondásáig nem tudja megkezdeni a szolgáltatás elindításához szükséges előkészületeket. Az eljárás során az idei év végét szabták meg az új mobilszolgáltatás elindításának határidejeként, amelynek teljesítése még gyors bírói döntés esetén is kérdéses lesz.⁵⁰

A konkurens mobilcégek a bírósági kereseteikben több mint negyven jogsértésről írnak, amelyeket a bíróságnak vizsgálnia kell majd. Az döntés során továbbá meg kell nézniük a vonatkozó uniós szabályozásokat is, főleg a nemzeti roaming kötelezettséggel kapcsolatosan. A mobilszolgáltatók érdeke az lenne, hogy az eljárást az ő indulásuk mellett megismételjék, mivel a hosszú távú fejlesztéseikhez nagyobb frekvenciatartományra lenne szükségük. Az új szolgáltatónak legkedvezőbb eset az lenne, ha a számára ideális bírói döntés már szeptember elején megszületne, azonban a beszállítókkal való tárgyalások és az infrastruktúra biztosításának megoldása így is további hetekbe telne, tehát a szolgáltatás elindításának reális esélye még Budapesten is csak december vége, az egész ország területén pedig 2013 első fele. A bírósági tárgyalások alatt, a másodfokú ítéletig tartó időben a negyedik szolgáltató partnerei nagy kockázatot vállalnak, mivel a társaság jogi helyzete nagyon bizonytalan. A szolgáltatás elindítása éppen ezért a tervezettnél drágább lehet, valamint megvalósulási esélye is kisebb.⁵¹

⁴⁹ <http://www.fidesz.hu/hirek/2012-08-01/munkalehet337seg-a-fogyatekkal-el337knek/>

⁵⁰ http://nol.hu/gazdasag/20120809-az_allam_miatt_csuszhat_az_allami_mobil-1324341

⁵¹ http://nol.hu/gazdasag/20120809-az_allam_miatt_csuszhat_az_allami_mobil-1324341