

Téma:

**SZAKPOLITIKAI TANULMÁNY –
Vagyongazdálkodás**

Időszak:

2012. december

Dátum:

2012. december 15.



SZÁZADVÉG
alapítvány



SZÁZADVÉG
gazdaságkutató szk.



STRATEGOPOLIS
KÖZHASZNÚ SZERVEZET

Tartalom

1. A vagyongazdálkodás jogi aspektusai	3
Nemzeti Eszközkezelő Zrt.	3
2. Vagyongazdálkodással kapcsolatos szakpolitikai hírek	5
Stratégiai megállapodások	5
Állami Számvevőszéki jelentés a nemzeti park igazgatóságok feladatellátásának és vagyonkezelésének ellenőrzéséről.....	6
3. Társasági vagyon, céghírek.....	7
MOL Nyrt.	7
MÁV Zrt.	8
MPVI Zrt.....	9
Rába Nyrt.....	9
4. A vagyongazdálkodással kapcsolatos egyedi ügyek	10
E-útdíj	10
Új Komárom-Komárnó közötti híd	11
Állami vagyont érintő döntések az Európai Unió forrásainak felhasználására	12
Dunai hajózáshoz kötődő ingatlanok és infrastruktúra fővárosi használatba adása	14
5. Autóbusz közlekedés: felkészülés a piacnyitásra?	14
A piacnyitás	15
Integrációs törekvések	16
Mi változik az integrációval	18
Következtetések	21

Vezetői Összefoglaló

Novemberben újabb lendületet vett a területi Volán-társaságok régóta tervezett integrációja. A huszonnégy társaságból a tervek szerint hét régiós cég alakul. Az integráció fontos felkészülési szakasz lehet a helyi autóbusz közlekedés közeledő, 2017. évi liberalizációjára.

Az egyik legfontosabb feladat, hogy a többségében állami tulajdonú Volán társaságok a piaci versenyre megfelelően felkészüljenek. Ehhez az országos szinten jelenleg veszteséges társaságok eredményességén javítani kell, hatékonyságukat növelni szükséges. Az eszközök (járműpark) cseréje, a költséghatékony gazdálkodás megteremtése mellett rendkívül fontos a fogyasztói árkiegészítésre támaszkodó szektorban a túlburjánzó menetjegy-kedvezmények rendszerének átgondolása.

A jelenlegi elképzelések mellett (2011-es adatok szerint) nyolc jelentős veszteséggel működő társaságot „konszolidál” tizenöt nyereséges vállalkozással az MNV Zrt. Az integrációval járó előnyök (közös irányítási rendszerek, olcsóbb közös beszerzés, finanszírozás) maradéktalan kiaknázása mellett fontos és az újonnan létrejövő régiós társaságok üzemi költségének lehetőségek szerinti mérséklése is.

Az állami tulajdonú társaságok helyzetbe hozása mellett a piacnyitás érdekében megjelenő pályázat összeállításánál ügyelni kell arra, hogy a különböző területi lehatárolások lehetőleg ne adjanak lehetőséget az egyes jól teljesítő társaságok/viszonylatok, azaz a nyereségesen működtethető vonalak szelektív megszerzésére.

Az Ócsai Szociális Családiház-építési Program keretében épülő lakópark ingatlanainak kezelésével kapcsolatban jelenleg folyó jogszabályalkotás egyes tervezett részletszabályai a Nemzeti Eszközkezelő Zrt. kevésbé hatékony működése irányába mutat. Nem indokolt ugyanis, hogy ezen ingatlanok üzemeltetését a NET Zrt. - a jelenlegi működésétől eltérően - ne tudja kiszervezni, illetve a karbantartási feladatok elvégeztetését a bérlők közvetlenül bonyolítsák.

A stratégiai partnerekkel kötött megállapodások keretében vizsgálni érdemes azon nemzeti vagyonelemeket, melyek fejlesztésével/bevonásával a stratégiai partnerek tevékenysége oly módon segíthető elő, amely a kormányzat gazdaságpolitikai céljait (foglalkoztatás, beruházások, hazai beszállítói kapcsolatok növelése) elősegíthető.

Az elektronikus útdíjrendszer kiépítésére vonatkozó közbeszerzés a tervezett ütemezéshez képest mintegy egy hónapos csúszásban van. A 2013. évi költségvetésbe betervezett e-útdíj bevétel tekintetében a rendszerszerű működésben jelentkező minden hónap késés 12,5 milliárd forint elmaradást jelent.

A fővárosi kerületektől a Fővárosi Önkormányzathoz használatba kerülő, elsősorban a nagyhajós turizmust kiszolgáló ingatlanok és kikötői infrastruktúra kapcsán érdemes áttekinteni az esetlegesen a szolgáltatások színvonalának emelésébe bevonható állami vagyonelemeket is.

1. A vagyongazdálkodás jogi aspektusai

Nemzeti Eszközkezelő Zrt.

A Kormány 1541/2012. (XII. 4.) határozatával állást foglalt a hitelszerződésből eredő kötelezettségeiknek eleget tenni nem tudó természetes személyek lakhatásának biztosításáról szóló 2011. évi CLXX. törvény közeljövőben várható módosításával kapcsolatban. Ennek értelmében előreláthatólag az Ócsai Szociális Családiház-építési Program keretében épülő lakópark ingatlanai a Nemzeti Eszközkezelő Zrt. (NET) kezelésébe kerülnek, továbbá a bérlők a felújítással, karbantartással, pótlással kapcsolatban felmerült igazolt költségeik megtérítését igényelhetik a NET-től.¹

Az ingatlanok NET részére vagyongazdálkodásra történő átadása a NET eddigi feladataiba és bővülő portfóliójába megfelelően illeszkedik, ezért az állami vagyonnal való hatékony gazdálkodás szempontjából indokolt. A Kormány által 2012. december 14-én tárgyalat tárgyát képező előterjesztés egyes üzemeltetésre vonatkozó javaslataival kapcsolatban érdemes azonban felhívni a figyelmet a várható nehézségekre.

A tervezet szerint az ócsai lakópark speciális helyzete indokolja, hogy a NET által vagyongazdálkodott más ingatlanoktól eltérően az ócsai lakóingatlanokat ne a jogszabályban (a Nemzeti Eszközkezelő Zrt. működésével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 128/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet) rögzített MÁV Ingatlankezelő Kft. kezelje, hanem azt a NET maga végezze.² Az ingatlanok speciális helyzetére vonatkozó indoklás részletes kifejtést igényelne, ilyen körülmények általunk nem ismertek.

Az ingatlan kezeléssel és üzemeltetéssel kapcsolatos alvállalkozói tevékenységek szervezése során a helyi vállalkozók igénybe vétele problémát okozhat. A NET a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (Kbt.) értelmében ajánlatkérőnek minősül, jelenleg az ingatlanok kezelésével kapcsolatban igénybe vett szolgáltatásokat közbeszerreztetik. A helyi vállalkozók bevonása a jelenlegi – Kbt. által meghatározott – működési mechanizmusból idegen. A

¹ <http://www.kozlonyok.hu/nkonline/index.php?menuindex=300&pageindex=kereses&ev=2012&szó=k&oldal=26;>
<http://www.complex.hu/kzldat/t1100170.htm/t1100170.htm>

²

visszaélések elkerülésére a helyi vállalkozók felújítási/karbantartási munkákba történő bevonására továbbá adminisztratív és kontrolling rendszert kell kiépíteni, amely jelentős költségekkel jár az NET, és így közvetve a központi költségvetés részére. A javaslat szerint a lakóingatlanokkal kapcsolatos eseti karbantartási és javítási munkálatok megszervezéséről és lebonyolításáról az ingatlan bérlője gondoskodik, annak számlával igazolt ellenértékét a NET-től kérheti. A bérlők által benyújtandó számlák kifizetéséhez a NET-nek ellenőriznie kell a munka indokoltságát, és valódi teljesítését, illetve annak minőségét, továbbá a számlák (és egyéb dokumentumok) kötelező formai és tartalmi kellékeit. A helyi vállalkozók esetében biztosítani szükséges a szolgáltatások egységes árazását és a vállalkozások egységes számlakezelését. Ennek hiánya az állami tulajdonú ingatlanokra megkötendő (közbeszerzett) biztosítások esetében problémaforrás lehet.

A bérlő általi intézkedés esetén nem megoldott a közbeszerzési törvény által meghatározott kritériumoknak megfelelő vállalkozó kiválasztása (köztartozás/csődeljárás/végelszámolás nem áll fenn, stb).

A NET ingatlanok üzemeltetésére a MÁV IK-val kialakított operációhoz képest többlet erőforrásallokációt feltételez egy részben párhuzamos adminisztráció kialakítása a NET-en belül. A MÁV IK által működtetett 24 órás diszpécser szolgálat, jelenleg hatékonyan tudja a meghibásodásokkal kapcsolatos bérlői bejelentéseket és a szükséges beavatkozásokat kezelni. A MÁV IK-val kötött megállapodás egységesen rendezi a felújítással, karbantartással kapcsolatos kérdéseket, olyan elszámolás rendszert alakított ki a két társaság, amely hatékonyan gyorsan biztosítja a szabályszerű kifizetéseket, és a munkák elvégzését, azok jóváhagyását és ellenőrzését, illetve amelyeket a biztosító társaságok is felülvizsgálat nélkül elfogadnak.

Mindezek alapján nem indokolt, hogy az Ócsai lakópark ingatlanjainak üzemeltetését a NET Zrt. - a jelenlegi működésétől eltérően - ne tudja kiszervezni, illetve a karbantartási feladatok elvégeztetését a bérlők közvetlenül bonyolítsák.

A NET szigorú elszámolási szabályok mellett az MNV Zrt.-vel kötött elszámolási megállapodás alapján hívja le a részére biztosított költségvetési forrásokat. Jelenleg nem látszik biztosítottnak az új munkaszervezési rend fenti eljárásrendbe történő illeszkedése. Külön említésre méltó,

hogy az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény alapján kötött vagyonkezelési szerződés értelmében bizonyos felújítási munkák elvégzéséhez az MNV Zrt. előzetes jóváhagyása szükséges.

2. Vagyongazdálkodással kapcsolatos szakpolitikai hírek

Stratégiai megállapodások

A stratégia partnerek eddigi ötös listáját (Coca-Cola, a Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Nyrt., Alcoa-Köfém Kft. és a Mercedes-gyár tulajdonos Daimler AG) négy újabb megállapodás megkötése eredményeként immár a Magyar Suzuki Zrt., a Hankook Tire Kft., a General Electric és a Microsoft Magyarország Kft. egészíti ki. A témában eddig megjelent további kormányhatározatok alapján a közeljövőben megállapodás kerülhet aláírásra a Nokia Siemens Networks Kft.-vel, a Tesco-Global Áruházak Zrt.-vel, az IBM Magyarországi Kft.-vel, a Stadler Trains Magyarország Kft.-vel és a National Instruments Hungary Kft.-vel is. A stratégiai partnerség valódi tartalommal való megtöltésére előremutató példa az AUDI Hungária Motor Kft. kapcsán a péri repülőtér közvetett fejlesztésében való kormányzati közreműködés mellett a társaság képzési tevékenységének támogatása. A Kormány 1569/2012. (XII. 6.) Korm. határozatával az AUDI Hungária Motor Kft. hazai beruházásához kapcsolódó képzések és tanműhely létrehozását, fejlesztését közel 900 millió forint biztosításával segíti elő, részben a Nemzeti Foglalkoztatási Alapból. A program révén javul a cég termelését meghatározó személyi állomány szaktudásának minősége melynek előnyeit a társaság és a dolgozók egyaránt hasznosítják. Vizsgálni érdemes azon nemzeti vagyonelemeket, melyek fejlesztésével/bevonásával a stratégiai partnerek tevékenysége oly módon segíthető elő, amely a kormányzat gazdaságpolitikai céljait (foglalkoztatás, beruházások, hazai beszállítói kapcsolatok növelése) elősegíthető.

A stratégia jelentőségű nagyvállalatokkal kötendő megállapodások mellett megfontolni javasoljuk az 50-250 főt foglalkoztató középvállalatokkal történő, a vállalatra szabott stratégiaihoz képest egy sztenderdizáltabb együttműködés kialakításának lehetőségét. A több mint 4600 középvállalat az összes vállalakozáson belüli kevesebb mint 1%-os számaránya

ellenére a bruttó hozzáadott érték mintegy 20%-át állítja elő, az összes hazai foglalkoztatott mintegy 17%-ának közreműködésével. Bár a mikro és kisvállalkozások a hozzáadott érték és a foglalkoztatotti létszám tekintetében is meghaladják nagyvállalati értéket, azok rendkívüli heterogenitása miatt együttesen nem lennének kezelhetők. A középvállalatok tevékenységének elősegítésére kialakítható lenne pl. gyorsított adminisztráció, illetve személyes ügyintéző kijelölése, stb.

Állami Számvevőszéki jelentés³ a nemzeti park igazgatóságok feladatellátásának és vagyonkezelésének ellenőrzéséről

2012 novemberében publikálta az Állami Számvevőszék (ÁSZ) a nemzeti park igazgatóságok (NPI-k) feladatellátásának és vagyonkezelésének ellenőrzéséről készített jelentését. Tekintettel arra, hogy az NPI-k az állami vagyon részét képező vagyonelemekkel gazdálkodnak, indokolt a jelentés fontosabb megállapításainak bemutatása, valamint a jelentésben nem, vagy csak részben szereplő javaslatok megfogalmazása/hangsúlyozása.

Az NPI-k vagyonkezelési tevékenységüket az MNV Zrt.-vel kötött vagyonkezelési szerződésben foglalt területeken fejtik ki. Az NPI-k által kezelt teljes vagyon értéke a 2007. évi 48,1 MdFt-ról 2011. évre 21 százalékkal 58,3 MdFt-ra nőtt. Az általuk kezelt összes terület nagysága ugyanezen időszak alatt 6 százalékkal gyarapodva 271 600 hektárról 289 350 hektárra nőtt. A feladatellátásra biztosított költségvetési támogatás ugyanakkor a 2008. évi 4,9 MdFt-ról 2011-re a felére, 2 MdFt-ra zsugorodott. Ezzel egyidőben az intézményi saját bevételeik, jelentősen, 76 százalékkal nőttek 3,4 MdFt-ról 5,4 MdFt-ra.

A jelentés alapvető megállapítása szerint az NPI-k vagyoni/pénzügyi helyzetéről az éves beszámolók valós képet adnak, zárszámadási beszámolóikban lényeges szabálytalanság nem található, gazdálkodásuk átlátható és törvényes. A nemzeti park igazgatóságok működésével kapcsolatban a jelentés megállapításai alapján az alábbi javaslatokat fogalmazzuk meg:

³ <http://www.asz.hu/jelentes/12106/jelentes-a-nemzeti-park-igazgatóságok-feladatellátásának-es-vagyonkezelésének-ellenőrzéséről/12106j000.pdf>

- az NPI-k feladatellátásának követelményeit jogszabályok és Vidékfejlesztési Miniszteri utasítások határozzák meg. Ezek biztosítják a természetvédelmi kezelés és vagyonkezelés kereteit (tervezés, haszonbérlet, adatszolgáltatás, ellenőrzés, stb). Az éves költségvetések tervezése során azonban szakmai előírásokat az utasítások nem határoznak meg. Indokolt annak vizsgálata, hogy a költségvetés tervezésre vonatkozóan szükséges-e szabályozás kibocsátása;
- az éves beszámolókból az NPI-k a tárgyidőszakra vonatkozó tervektől való eltérések okát nem jelenítették meg, melyre a belső ellenőrzésük sem hívta fel a figyelmet. A hatékony tervezés és működés elősegítése érdekében indokolt ezen gyakorlat megváltoztatása;
- a vagyonkezelésbe adásról folytatott NPI/MNV Zrt. tárgyalások elhúzódása miatt a kezelt ingatlanok egy része (4,5 százaléka) nem jelent meg a vagyonkezelési szerződésekben. Ennek közvetett hatásaként a közhiteles nyilvántartásban át nem vezetett művelési ág váltás hátrányosan befolyásolhatta területalapú támogatásokból befolyt összegek mértékét.

3. Társasági vagyon, céghírek

MOL Nyrt.

A MOL novemberben tette közzé⁴ a 2012. harmadik negyedéves és 2012 első kilenc hónapos működéséről készített vezetőségi beszámolóját. A jelentés a 2012. szeptember 30-ával végződő időszakokra vonatkozó konszolidált, nem auditált kimutatásokat tartalmazza. 2012 harmadik negyedévében 188 Mrd forintra nőtt a speciális tételek nélküli EBITDA, mely több mint 30%-os javulás az előző év azonos időszakához képest és kétszerese a 2012. II. negyedévi adatnak. 2012 első kilenc hónapjára vonatkozóan a társaság EBITDA-ja speciális tételek nélkül 457 Mrd forintot tesz ki, amely 7%-kal kevesebb az előző év azonos időszakának értékénél. A csökkenést a szíriai

⁴ http://ir.mol.hu/sites/default/files/2012_Q3_FlashReport_HU_PKB%20verzió.pdf

bevételek elmaradása mellett a (korábban mintegy 75 Mrd Ft) hátrányosan befolyásolta a hazánkban is alkalmazott hatósági gázárhoz hasonló horvát árszabályozás.⁵

A társaság 9 havi cash-flowja 356 Mrd forint volt, mely 31%-kal magasabb az előző évinél. Ennek kedvező hatásaként a csoport nettó eladósodottsági mutatója a 2011. év végi 28%-ról 24%-ra csökkent, amely érték iparági összehasonlításban is kiemelkedően kedvező. A nettó hitelállomány 716 Mrd Ft-ot tett ki, amely ötéves távlatban a legalacsonyabb érték.

2012. III. negyedévében a magyarországi termelés után fizetett bányajáradék 19 Mrd Ft volt, mely az előző negyedévhez képest 11%-kal kevesebb. Az elmúlt két év negyedéves adataira visszatekintve a bányajáradék nagysága 21 és 27 milliárd forint között ingadozott. Ezen költségvetési bevétel nagyságát a szabályozott gázár közvetlenül befolyásolja. A külső kőolaj- és petrokémiai termékek értékesítése az ország gazdasági aktivitásának indikátoraként is értékelhető. Ezen mutató kilenc hónapos kitekintésben 8%, negyedéves viszonylatban azonban már 10 %-kal csökkent, amely további romló tendenciát vetít előre.

A jelentés tartalma az elemzői várakozásoktól pozitív irányban kis mértékben eltért, de a részvények árazásában/megítélésében változást nem okozott.

A társaság a negyedéves beszámolójával közel egyidőben tette közzé az ománi leányvállalatával kapcsolatos kedvező hírt⁶, miszerint a társaság megkapta a hivatalos értesítést egy nyugat-ománi szárazföldi blokkra vonatkozó kutatási és termelés-megosztási szerződés hatályba lépéséről. A jól kiépített infrastruktúrával rendelkező terület teljes várható kitermelhető készlete elérheti a 200 millió hordó olajegyenértéket.

MÁV Zrt.

A MÁV-Start Zrt. villamos motorvonatok szállítására vonatkozó nyílt közbeszerzési eljárást indított, melyben saját számára 42 elővárosi, a GYSEV részére 6 regionális villamos motorvonatra vár ajánlatokat. Az ajánlatok elbírálásában 60%-ban az ár, 15%-ban az

⁵ <http://m.privatbankar.hu/cikk/100-milliard-folott-a-mol-uzemi-eredmenye-a-harmadik-negyedevben-252447>

⁶ <http://ir.mol.hu/hu/hatalyba-lepett-kutatasi-es-termeles-megosztasi-szerzodes-az-omani-66-blokk-kutatasara/>;
http://www.portfolio.hu/vallalatok/energia/megkezdheti_az_olajkutatast_a_mol_omanban_2.176596.html

energiafogyasztás, 12-12%-ban az ülőhelyek száma, illetve az alacsonypadlós vonatok aránya játszik szerepet. A MÁV célja, hogy az alacsonypadlós vonatok aránya az elővárosi motorvonat kontingensben legalább 50% legyen. A közbeszerzés részét képezi nemcsak a járművek szállítása, hanem üzemeltetéssel kapcsolatos szolgáltatások, valamint a 30 évre szóló alkatrész utánpótlás is. A járművek szállítási határideje 2015. szeptember 30. A beszerzés a Közlekedés Operatív Program forrásainak terhére valósulhat meg. A beszerzés várható értéke 70 milliárd forint körüli összegre becsülhető. A korábbi jelentéseinkben jelzett közbeszerzési anomáliák (MPVI, Magyar Posta) okán indokolt a beszerzés körütekintő lebonyolítása.

MPVI Zrt.

Sajtóértesülés szerint⁷ a Kúria ezévben várhatóan már nem tárgyalja a negyedik mobilszolgáltató tenderének fellebbezési ügyét. Az ügy tárgyalási időpontjának kitűzése 2013. első negyedévére, tárgyalás még későbbre tolódhat. Amennyiben a Kúria helybenhagyja a Fővárosi Törvényszék 2012. szeptemberi jogerős határozatát, amellyel a bíróság semmisé nyilvánította az NMHH által lebonyolított frekvencia árverési tender eredményét, az érdeemben minden szereplőt hátrányosan érinthet. Egyrészt a kormányzati presztízs veszteség mellett visszafizetési kötelezettség keletkezhet a három piaci szolgáltató által befizetett 31 milliárd forint tekintetében. Másrészt tovább húzódhat az MPVI érdemi működésének megindulása. A mobil távközlési szolgáltatások felhasználói részére elmarad továbbá a szolgáltatási színvonal javulása. A piaci szolgáltatók részéről a megnyert frekvencia blokkok hasznosítása érdekében eddig fejlesztésre költött források pedig nem hasznosulnak, mely a gazdálkodásukat hátrányosan érinti.

Rába Nyrt.

A korábbi hónapok társaságot érintő híreinek sorába illik a Rába Zrt. által közzétett⁸ együttműködési szándéknyilatkozat, melyet a Volvo Bus Corporation-nal kötöttek. A társaságok

⁷ http://nol.hu/gazdasag/fuggoben_marad_az_allami_mobilceg_sorsa

⁸ http://www.raba.hu/sajtokozpont/hirek_87.html

megállapodtak abban, hogy áttekintik a hazai piacon rejlő, közösségi közlekedésre szánt járművek piacában rejlő lehetőségeket. A két vállalat a stratégia együttműködés keretében törekszik a hazai gyártású buszok esetében a honi beszállítók arányának maximalizálására, amely a gyakorlatban 30% körüli értéket jelenthet. Az együttműködési lehetőségekre vonatkozó eredményes vizsgálatok esetén a szándéknyilatkozatot jövő év első felében már szerződéskötések követhetik. A Rába a hazai piacra történő gyártás mellett a Volvo nemzetközi beszállítói hálózatában való részvételből is profitálhat.

A versenyképes hazai buszgyártásra, ezáltal a RÁBA tevékenységére is jelentős hatást gyakorolhatna a Volán társaságok járműigényének kielégítése. A 2013. január 1-jétől regionális társaságokba szervezett volánok évek óta húzódó járműbeszerzési programja jövő évben várhatóan elindul. Az igényt jelzi a 24 Volán társaság által üzemeltetett autóbuszpark átlagéletkora, amely mintegy 13 év.⁹ A társaságok között a legfiatalabb állománnyal rendelkező Hajdú Volán állománya is 8,7 éves, a legidősebb a Kunság Volán flottája ennél kétszer öregebb. Az állomány előrehaladott korából eredő, - sokszor a tervezettet jelentősen meghaladó – futásteljesítményből adódó műszaki hibák esetenként már a szolgáltatásbiztonságot veszélyeztetik. A jövő évi járműbeszerzési tendereken indokolt lehet a hazai gyártók és beszállítók lehetőség szerinti kedvezményezése.

4. A vagyongazdálkodással kapcsolatos egyedi ügyek

E-útdíj

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. közleménye szerint¹⁰ az elektronikus útdíj pályázati tenderfelhívásban megadott határidőig mind a négy felkért társaság/konzorcium (China International Telecommunication–Synergion, a Getronics, illetve a Kapsch és a T-Systems) benyújtotta pályázatát. Az ÁAK Zrt. várhatóan december közepén nevezi meg a tender nyertesét, amellyel december végén kíván szerződést kötni. A közbeszerzés eredeti

⁹ http://www.magyarhirlap.hu/gazdasag/eloregedett_a_volanok_jarmuparkja.html

¹⁰ http://www.autopalya.hu/AAK_Cikk/2012/12/SK20121204

ütemtervéhez képest a lebonyolítás jelenleg már kis mértékű csúszásban van. A korábban december elejére tervezett szerződéskötés legalább egy hónapos tolódása, - a 6318 kilométernyi úthálózatra kiterjedő műszaki kivitelezés megvalósítása miatt - abban az esetben jelent problémát, ha a megrendelő ragaszkodik a kormányhatározatban rögzített tervezett üzemkezdethez (2013. július 1). A 2013. évi költségvetésbe betervezett elektronikus útdíj tekintetében a rendszerszerű működésben jelentkező minden hónap késés 12,5 milliárd forint bevétel elmaradást jelent.

Több, nem hivatalos forrás¹¹ is beszámolt a pályázók által benyújtott vállalási árról, melyek 34,8 és 68,1 milliárd forint között szóródnak. Említésre méltó ugyanakkor, hogy az elfogadás/kihirdetés alatt álló jövő évi költségvetésben a közbeszerzés fedezetéül szolgáló 42 milliárd forint nem jelent meg.

Új Komárom-Komárnó közötti híd

A 2012. évi CLXV. törvénnyel Magyarország elkötelezte magát a Komárom és a szlovákiai Komárno (Révkomárom) városok közötti új közúti Duna híd megépítése mellett.¹² A két ország által közösen építendő folyami átkelőhöz kapcsolódó közbeszerzési feladatokat a magyar fél bonyolítja le. Ennek előkészítése során indokolt vizsgálni a nemzeti beszállítók előnyben részesítésének lehetőségét. Az elkészülő híd a két állam osztatlan közös tulajdonába kerül. Az uniós források felhasználását koordináló intézményrendszer tervezett átalakítása és a 2014-2020-as költségvetési időszak jelenleg megkezdődő tervezési munkálatai során a kiemelt jelentőségű projektet figyelembe kell venni. A költségvetés kímélése érdekében törekedni szükséges a projekt kivitelezéséhez igénybe vehető uniós támogatás maximalizálására. A Duna 1770,6 folyamkilométer szelvényében (a koppánymonostori vasúti hídhoz közel) létesülő új hídhoz kapcsolódó hazai (elsősorban közúti) infrastruktúra kialakításának előkészítéséről gondoskodni szükséges.

¹¹ HVG, 2012. december 8. 72. o., <http://www.origo.hu/gazdasag/20121204-ketszeres-arkulonbseg-az-eutdijtenderen.html>

¹² <http://www.complex.hu/kzldat/t1200165.htm/t1200165.htm>

A forrásszerzés során figyelembe vehető, hogy a projekt a Ten-T (transzeurópai közlekedési hálózat) elemét képező észak-déli összeköttetést biztosító út része, valamint jól illeszkedik az Európai Duna Régió Stratégia „Duna-térség versenyképességnek növelése” célkitűzéséhez, illetve a „Mobilitás” pilléréhez is.

Állami vagyont érintő döntések az Európai Unió források felhasználására

A Kormány a tanulmány vizsgálati időszakában közzétett határozataival számos, az állami vagyont is érintő döntést hozott az uniós források felhasználása tekintetében, elsősorban az 1 milliárd forintot meghaladó támogatási igényű projektek új Széchenyi Tervben történő nevesítésére, esetenként módosítására vonatkozóan. A kormány döntései elősegítik a források ütemezett felhasználását. A fejlesztések javítják az állami vagyonelemek minőségét, csökkentik a fenntartási költségeket, illetve csökkentik a költségvetést terhelő környezeti kárelhárítási/árvízvédekezési költségeket. A jelentősebb döntéseket az alábbi táblázat mutatja be.

Projektgazda	Projekt	Forrás	Projekt összköltsége
Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt	Villányi elkerülő út építése (támogatási összeg növelése és befejezési határidejének módosítása).	Dél-Dunántúli Operatív Program	a projekt összköltsége 2,57 MdFt-ról 3,57 MdFt-ra változik.
Magyar Közút Nonprofit Zrt.	Térségi elérhetőség javítása az 5117. j. úton (útfelújítás 10,28 km hosszon Mohács térségében)	Dél-Dunántúli Operatív Program	2 MdFt
Magyar Közút Nonprofit Zrt.	Térségi elérhetőség javítása a 2603 és 25119 j. utakon (útfelújítás 10,3 km hosszon)	Észak-Magyarországi Operatív Program	1,5 MdFt
Magyar Közút Nonprofit Zrt.	térségi elérhetőség javítását elősegítő 7312 j. és 8127.j. utakon (útfelújítás 15,7 +13,5 km hosszon)	Közép-Dunántúli Operatív Program	1,8 illetve 2,45 MdFt
Magyar Közút Nonprofit Zrt.	a Régió belüli közlekedési kapcsolatok fejlesztését célzó projektek (a 3113., a 3105. j. és a 3103. j utak felújítás a 13,3 km hosszon)	Közép-Magyarországi Operatív Program	2,89 MdFt
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Vízkezelő-gazdálkodási projekt előkészítése a Duna–Tisza-közi homokhátság vízhiányos ökológiai állapotának javítására	Környezet és Energia Operatív Program	1,3 MdFt
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Tisza-völgyi árvízvédelmi fejlesztési program	Környezet és Energia Operatív Program	1,3 MdFt
Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság	Murai árvízvédelmi szakasz fejlesztése	Környezet és Energia Operatív Program	5,3 MdFt
Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodási Zrt	Berhida Ipartelep szennyvezet területek kármentesítése (47 ezer köbméter talajvíz és a 37 ezer köbméter hulladék+talaj kezelése)	Környezet és Energia Operatív Program	6,5 MdFt

Dunai hajózáshoz kötődő ingatlanok és infrastruktúra fővárosi használatba adása

Az egyes ingatlanok fővárosi önkormányzat részére történő átadásáról, valamint önkormányzatokat érintő egyes törvények módosításáról szóló 2012. évi CXCV. törvény rendelkezik a fővárosi kerületi önkormányzatok tulajdonában álló, a Duna partvonalával közvetlenül határos budai és pesti alsó rakparton lévő ingatlanok, valamint elsősorban nagyhajók fogadására alkalmas kikötőhelyek és kikötői infrastruktúra fővárosi használatba adásáról.¹³ Az elmúlt években tapasztalt jelentős nagyhajós turisztikai forgalom élénkülés, és az általa képviselt gazdasági érték fenntartását és fejlesztését megnehezítő fővárosi kerületi érdekek közti feszültség feloldását a fővárosi használatba adás önmagában nem eredményezi. A jelentős turistaforgalmat generáló szállodahajós szegmens, valamint a szintén sikeres dunai panorámahajózás igényeinek – a kerületi és lakossági szempontok figyelembe vételével történő – kiszolgálását indokolt a jogszabály által érintett ingatlanok közvetlen közelében elhelyezkedő állami tulajdonú ingatlanok bevonásával is elősegíteni. A jelenleg szegényes kikötői infrastruktúra egységes fejlesztése továbbá jelentősen elősegítené a folyami turizmusban rejlő potenciál kiaknázását. A szükséges fejlesztések illeszkednek az Európai Unió Duna Régió Stratégia célrendszeréhez, melynek kidolgozásában hazánk jelentős szerepet játszott, valamint Budapest Városfejlesztési Koncepciójához.

5. Autóbusz közlekedés: felkészülés a piacnyitásra?

A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. igazgatótanácsa, mint a többségi állami tulajdonban lévő Volán társaságok fölötti tulajdonosi jogok gyakorlója, novemberben döntött a régiós közlekedési társaságok megalapításáról. A lépéssel újabb lendületet kapott a helyközi autóbusz szolgáltatást végző társaságok régóta tervezett területi integrációja.¹⁴

¹³ <http://www.complex.hu/kzldat/t1200190.htm/t1200190.htm>

¹⁴ http://hvg.hu/gazdasag/20121018_2014_vegere_alakulnak_at_a_Volantarsasago

A tulajdonosi döntést, a társaságok átalakítását illetve összevonását érdemes a közeledő piacnyitás fényében is megvizsgálni. A magánbefektetők és versenytársak megjelenése – a jelenlegi szabályozási környezetben – 2017-ben várható, de kevés jogi lehetőség van a határidő további kitolására. Érdemes tehát felkészülten várni a piacnyitást. Az integráció jó eszköz lehet arra, hogy erős piaci szereplők várják a versenytársak megjelenését.

A piacnyitás

Az Európai Unió a közösségi közlekedésben is alapvetésként fogalmazza meg a piacnyításra való törekvést az 1992-ben kiadott első Fehér Könyvben. A közösség nem egy végletekig liberalizált, hanem egy erősen szabályozott keretek közötti, piaci alapú működést tart indokoltnak ezen a területén is.

Az Európai Unió még 2007-ben alkotta meg azt a rendeletet¹⁵, amelyben előírta, hogy 2009. december 3-át követően nem lehet a közszolgáltatásokat kijelöléses alapon, versenyeztetés nélkül („tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő módon”) odaítélni. A magyar kormány még a rendelet hatálybalépése előtt módosította a Volán társaságokkal érvényben lévő közszolgáltatási szerződéseket és változtatta meg a szerződésben szereplő szolgáltatási határidőt 2012-ről 2016-ra. (Az Európai Parlament és Tanács 1370/2007/EK rendelete hogy egy „kiskaput”, amennyiben a liberalizáció akár 2019. december 3-ig is húzható.)

A határidő tolásával ugyanakkor az ország szankciókra is számíthat, hiszen 2015-től egy uniós rendelet szerint ki lehet zárni a nemzetközi közlekedésből azokat a tagállamokat, amelyek piackorlátozó intézkedéseket tesznek. Amennyiben tehát 2016-ot követően is marad a monopolhelyzet, a hazai társaságok például kizárhatók a nemzetközi személyszállításból. Hozzá kell tenni ugyanakkor, hogy ezek elsősorban olyan adminisztratív szabályok, amelyek az átmeneti időszakban is a piacnyitás felé „terelik” tagállamokat és nem feltétlenül érvényesített intézkedések.

Mindemellett a magántársaságoknak már ezt megelőzően is van lehetőségük részt venni a közösségi közlekedésben, hiszen a Volán társaságok alvállalkozóként bevonhatják a különböző

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:HU:HTML>

cégeket. A piaci visszajelzések alapján ezt az elvárást (a magán-beszállítók arányának emelése) eddig adminisztratív eszközökkel (nehezen teljesíthető pályázati elvárások, az utasok számára megszokott helyeken a jegyértékesítés korlátozása stb.) próbálták a területi társaságok kikerülni.

Kérdés, hogy miként lehet felkészülni a piacnyitásra. A McKinsey tanácsadó cég még 2003-ban áttekintette a közösségi közlekedés európai piacát, megvizsgálta a liberalizációra való felkészülés folyamatát¹⁶. A tanácsadók szerint a tagállamok akkor teszik a legjobban, ha a piacot működtető társaságok megerősítésére fókuszálnak, annak érdekében, hogy azok a magán társaságokkal egyenlő félként tudjanak versenyezni – vagy legalább jó áron tudja azokat az állam eladni. A társaságok racionalizációja tehát elengedhetetlen egy sikeres piacnyitási folyamat levezénylése érdekében. Az integráció pedig mindenképpen segíti a hatékonyabb működést.

Integrációs törekvések

A közlekedési társaságok közös irányítás alá vonása régóta tervben van. Az első ígéretük szerint 2012. év elején kellett volna felállnia a Nemzeti Közlekedési Holdingnak, amely a MÁV Zrt-t. és a távolsági autóbusz közlekedést végző 24 társaságot integrálná (23 vidéki körzetet és a központi régiót lefedő Volánbusz Zrt). A felvázolt holdingszerű működéssel szeretne volna a kormány felszámolni az átfedéseket, növelni a közösségi közlekedés eredményességét, többek között a párhuzamos közúti-vasúti közlekedési vonalak megszüntetésével. A MÁV adósság-konszolidációjának késése, illetve a társaságban felhalmozott adósság okozta problémák megoldatlansága miatt ugyanakkor a Holding létrehozásának még vannak akadályai. Fontos itt megemlíteni, hogy szakértők gyakran fogalmazták meg azt a kritikát, hogy egy államilag szabályozott közösségi közlekedésben nem szükséges egy közös holding létrehozása ahhoz, hogy az állam azon keresztül érvényesítse akaratát.¹⁷

A vasúti közlekedés integrálása tehát lekerült a napirendről, a távolsági autóbusz közlekedésben azonban már korábban is történtek konkrét lépések. 2010. januárjában megkezdődött a

¹⁶ http://mkqpreview1.qdweb.net/European_public_transport_at_a_crossroads_1354

¹⁷ <http://iho.hu/hir/csuszik-a-holding-120103>

széttagolt társasági struktúra rendezése.¹⁸ Hat regionális konzorcium alakult a korábbi 23 Volán-társaság szerződéses összekapcsolásával (RónaBus Észak-Alföldi Regionális Közlekedési Konzorcium, Nordbus Észak-Magyarországi Regionális Közlekedési Konzorcium, Dél-Alföldi Regionális Közlekedési Konzorcium, Közép-Dunántúli Regionális Közlekedési Konzorcium, Nyugat-Dunántúli Regionális Közlekedési Konzorcium, Dél-Dunántúli Regionális Közlekedési Konzorcium).

A konzorcium a polgári törvénykönyvben meghatározott polgári jogi társaság, amelyet önálló cégek hoznak létre közös gazdasági érdekeik előmozdítására és az erre irányuló tevékenységük összehangolására.¹⁹ A szerződéssel a felek kötelezettséget vállalnak, a közös célok elérése érdekében együttműködnek és az ehhez kapcsolódó kockázatokban osztoznak. A konzorcium tagjai Igazgatótanácsot hoztak létre, amely a konzorcium legfelsőbb döntéshozatali-koordinációs szerve. Az Igazgatótanács hatáskörébe tartozik többek között: új tag felvétele, pályázatok benyújtása, döntés projektek indításáról, együttműködési stratégia és cselekvési terv elfogadása, az egyes finanszírozási hozzájárulások mértékének meghatározása.

A konzorciumokat ugyanakkor nem sikerült valós tartalommal feltölteni az elmúlt években, a különböző területi alapokon szerveződő társaságok továbbra is önállóan működtek. Ezért volt szükség egy új integrációs modell megvalósítására.

Az aktuális döntés szerint a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. több lépésben tervezi összevonni a Volán társaságokat. Első lépésben 2012 végéig hét régiós társaságot hoznak létre (hat holdingot, míg a Volánbusz Zrt. marad jelenlegi formájában). A jelenleg működő összesen huszonhárom Volán-társaság az adott régiós holding irányítása alá kerül. A társaságok jogi önállóságukat az átalakítás első szakaszában még megtartják, a második lépésben a területi társaságok jogi önállósága is megszűnne.²⁰

1. AZ EGYES RÉGIÓS TÁRSASÁGOKBA INTEGRÁLT TERÜLETI VOLÁN TÁRSASÁGOK

Létrejövő új régiós társaság elnevezése	Korábbi Volán társaságok
Észak-Magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (Miskolc)	Borsod Volán Zrt, Hajdú Volán Zrt, Szabolcs Volán Zrt.

¹⁸ http://nol.hu/gazdasag/a_volanok_800_milliot_sporolnak_az_atservezessel-533491

¹⁹ http://www.mnvzrt.hu/felso_menu/hireink/sajtoszoba/volan_tarsasagok_sajtokozlemenye_20100203.html

²⁰ <http://privatbankar.hu/kkv/igy-lett-hat-volan-tarsasag-a-huszonharombol-251672>

Dél-Dunántúli Közlekedési Központ Zrt. (Kaposvár)	Kapos Volán Zrt. Pannon Volán Zrt., Gemenc Volán Zrt.
Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (Szombathely)	Kisalföld Volán Zrt., Vasi Volán Zrt., Bakony Volán Zrt., Somló Volán Zrt. Balaton Volán Zrt. Zala Volán Zrt.
Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (Békéscsaba)	Kunság Volán Zrt., Bács Volán Zrt., Tisza Volán Zrt., Körös Volán Zrt.
Középnnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (Tatabánya)	Alba Volán Zrt., Vértes Volán Zrt.
Középkélet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (Szolnok)	Nógrád Volán Zrt. Agria Volán Zrt. Mátra Volán Zrt. Hatvani Volán Zrt. Jász kun Volán Zrt.

Forrás: MNV Zrt. 2012.10.18-i közleménye

A konzorciumi szerződésre épülő együttműködés sikertelensége után tehát most első lépésben egy holdingszerű együttműködés jön létre régiós szinten, míg ezt követően már csak önálló régiós társaságok maradnak, ahol a jelenleg kisebb területi egységeket lefedő társaságok beolvadnak a régiós cégekbe.

Mi változik az integrációval

A közösségi közlekedés eredményessége, hatékonysága régióként, megyénként jelentős eltéréseket mutat. Vannak viszonylatok, amelyeket többen használnak, ezért kifizetődőbb azt működtetni, míg más területeken az állam közszolgálati feladatainak ellátása miatt van szükség a szolgáltatás fenntartására. A piacnyitáshoz ezt a szempontot is figyelembe kell venni, azaz vannak nyereséges és vannak veszteséges részrendszerek az egészen belül és el kell kerülni, hogy egyes társaságok csak a jobban teljesítő területeket szerezzék meg.

Az integrációtól elvárt legfontosabb előrelépés a hatékonyság javulása. Az átalakítást koordináló MNV Zrt. a költségvetési források eredményesebb felhasználását és a közösségi közlekedés hatékonyságának növekedését várja az intézkedéstől. A fajlagos költségekben az MNV Zrt. kimutatása szerint akár száz százalékos eltérések is lehetnek, ami indokoltá teszi az összevonást. A kormányzati kommunikáció szerint a cégek az átalakítással eredményesebben készülhetnek fel a 2016-os piacnyitásra.

Jelenleg a társaságok összességében veszteségesen működnek (jelentős vállalati szintű különbségekkel), a járműpark elavult, a rendszer működtetése most már rendszeres

költségvetési támogatásra szorul a kedvezmények „túlburjánzása” miatt. Továbbá komoly egyenlőtlenségek, különbségek jellemzik az egyes területi társaságokat.

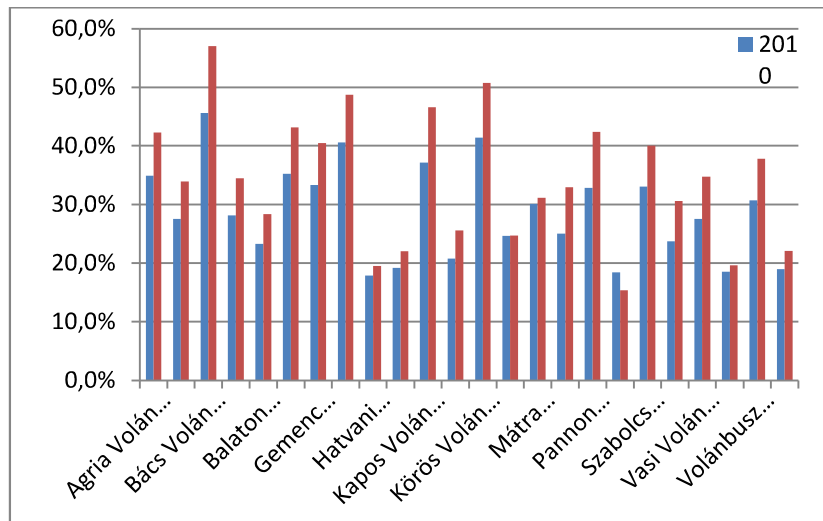
Hosszú ideje probléma, hogy a menetrendszerinti helyi és helyközi közúti személyszállítási alaptevékenység bevételei nem biztosítanak megfelelő forrásokat az elavult eszközök pótlására. A legnagyobb problémát a folyamatosan öregedő és a 12 éves élettartamot egyre nagyobb arányban meghaladó járműpark okozza. A buszok átlagéletkora 13 év^[10], szemben a külföldi busztársaságok esetében jellemző 7-9 évvel. Az átalakítást követően az elavult autóbusz park lecserélésére is lehetőség nyílik, hiszen a 2009-ben elhatározott beszerzés többek között éppen az átalakítás elhúzódása miatt csúszott. A központi beszerzés az árak mérséklésére is lehetőséget adhat. A beszerzés a versenyképes hazai buszgyártást is kedvezően érintené.

A Minisztérium adatai szerint naponta 7 millió ember használja a közösségi közlekedési lehetőségeket Magyarországon, de csak egyötödük vesz teljes árú menetjegyet. Jelenleg a rendszer közel negyven féle kedvezményt biztosít. Bár országosan is komoly a szektor ártámogatásra utaltsága, ez a jelenség komoly eltéréseket mutat területenként, ami értelemszerűen befolyásolja a társaságok eredményességét.

Az árbevételhez mért fogyasztói árkiegészítés átlagosan társaságonként 30-40 százalék körül alakult 2010-ben és 2011-ben. Ez az a központi költségvetési támogatás, amelyet az állami tulajdonú társaságok a kedvezményes árú menetjegyek és bérletek vásárlása után kapnak. Az alábbi ábrából is jól látható, hogy jelentősek a különbségek az egyes területi társaságok között.

11 http://www.magyarhirlap.hu/gazdasag/eloregedett_a_volanok_jarmuparkja.html

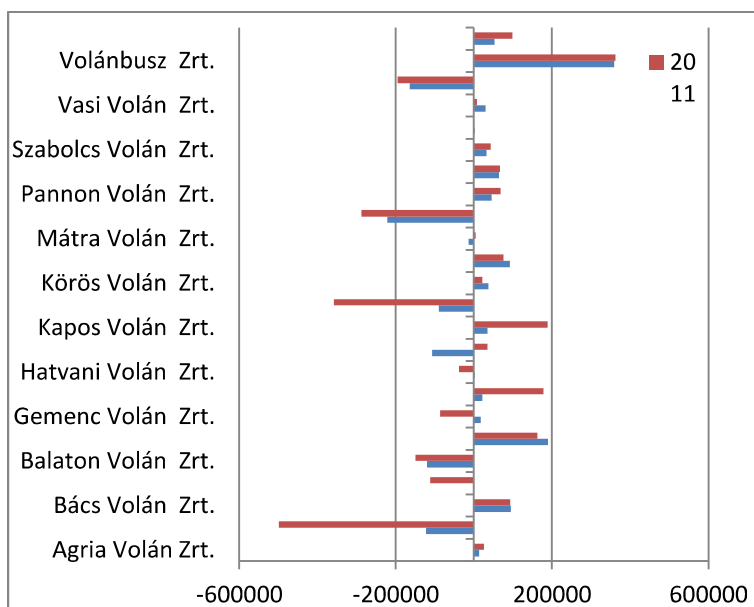
1. FOGYASZTÓI ÁRKIEGÉSZÍTÉS AZ ÁRBEVÉTEL SZÁZALÉKÁBAN 2010-BEN ÉS 2011-BEN



Forrás: *kormany.hu*

Ugyanez a területi széttagoltság látható a társaságok adózás előtti eredményét vizsgálva. 2011-ben a 24 társaság együttes adózás előtti vesztesége meghaladta a 300 milliárd forintot, de ezt mindössze nyolc társaság gazdálkodása eredményezte – tizenhat közlekedési cég pozitív eredményt tudott felmutatni.

2. VOLÁN TÁRSASÁGOK ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNYE (EZER FT)



Forrás: *KIM elektronikus cégnyilvántartása, saját gyűjtés*

A korábbi integrációs törekvések alkalmával is látható volt, hogy a Volán társaságok minél nagyobb mértékű önállóságuk megőrzésére törekednek. A tervezett lépéssel szemben a Zala Volán Zrt. szakszervezetei fejezték ki ellenvéleményüket. A szakszervezetek attól tartanak, hogy a tényleges megtakarítást az integrációt követően létszámleépítéssel kívánják elérni. A társaságok visszajelzései alapján a korábbi konzorciumi szerződéshez közelebbi (azaz lazább) együttműködést preferálnának.

Összességében az integráció előmozdíthatja a társaságok racionalizálását. A közös beszerzések, irányítási rendszerek és egyéb vállalati funkciók összehangolása révén csökkenhetnek a költségek. Azzal, hogy a buszbeszerzés előtti akadály elhárult, a szolgáltatás színvonala is emelkedhet (a járművek átlagos élettartamának csökkenésével). Mindez növeli a társaságok értékét. A lépéssel erősebb állami tulajdonú szereplők indulhatnak a 2016-os piacnyitáshoz kiírt pályázaton.

A fent idézett McKinsey tanulmány kiemeli még, hogy a közszolgáltatást végző társaságoknak célszerű együttműködéseket kialakítani a magántársaságokkal a piacnyitás előtt. Ez ugyanis javítja eredményességüket. Ebből a szempontból érdemes megfontolni az alvállalkozói szerződésekre vonatkozó kritériumok oldását, illetve az állami tulajdonú társaságokat ösztönözni kell a privát cégek bevonására.

Végül megjegyezzük, hogy némileg ellentmondásosnak tűnik az, hogy a regionális társaságok kialakítása nem követi a statisztikai-tervezési régiók kialakításának elvét, a területi lehatárolások nem mindenhol esnek egybe a tényleges régiós határokkal. Ez a különböző területi közigazgatási egységekhez való igazodás miatt okozhat adminisztratív nehézségeket.

Következtetések

A helyközi autóbusz közlekedés piac liberalizációjáig egyre kevesebb idő van. Az egyik legfontosabb feladat, hogy a többségében állami tulajdonú Volán társaságok a piaci versenyre megfelelően felkészüljenek. Ehhez az országos szinten jelenleg veszteséges társaságok eredményességén javítani kell, hatékonyságukat növelni szükséges. Az eszközök (járműpark) cseréje, a költséghatékony gazdálkodás megteremtése mellett rendkívül fontos a fogyasztói árkiegészítésre támaszkodó szektorban a túlburjánzó menetjegy-kedvezmények rendszerének

átgondolása. A fogyasztói árkiegészítés magas szintje elsősorban szociálpolitikai célokat tükröz, a piacnyitás előtt azonban egyre nagyobb mértékben kell utas-vonzó funkciót betöltenie.

A jelenlegi elképzelések mellett (2011-es adatok szerint) nyolc jelentős veszteséggel működő társaságot „konszolidál” tizenöt nyereséges vállalkozással az MNV Zrt. Az integrációval járó előnyök (közös irányítási rendszerek, olcsóbb közös beszerzés, finanszírozás) maradéktalan kiaknázása mellett fontos a menetjegy-kedvezmények rendszerének átalakítása és az újonnan létrejövő régiós társaságok üzemi költségének mérséklése is. Mivel a jelenleg veszteséggel működő társaságok együttes vesztesége meghaladja a nyereséges társaságok eredményét, ezért amennyiben az integráció előnyei nem kerülnek kihasználásra, az a jelenleg pozitív gazdálkodású vállalatok által jelenleg lefedett területek szolgáltatási színvonalát veszélyeztetheti.

Az állami tulajdonú társaságok helyzetbe hozása mellett a piacnyitás érdekében megjelenő pályázat összeállításánál ügyelni kell arra, hogy a különböző területi lehatárolások lehetőleg ne adjanak lehetőséget az egyes jól teljesítő társaságok/viszonylatok, azaz a nyereségesen működtethető vonalak szelektív megszerzésére.

Végül fontos hangsúlyozni, hogy a különböző közlekedési eszközök párhuzamos vonalai (elsősorban autóbusz és vasút) egymás versenytársai. A vasúti és helyközi autóbusz piac liberalizációjának eltérő időzítése feszültséget eredményezhet az állami tulajdonú és magántársaságok azonos viszonylatainak üzemeltetése között, amit szintén kezelni szükséges.