

Téma: **Az IMF nemzeti közösségi közlekedéssel kapcsolatos kérései**

Rövid elemzés

Időszak: 2012. május

Dátum: 2012. május 8.



SZÁZADVÉG
ALAPÍTVÁNY



SZÁZADVÉG
Gazdaságkutató zrt.



STRATEGOPOLIS
KÖMPÖZITÁSIOS TUDOMÁNYOK ÉS STRATÉGIAI ELEMZÉSEK

Az anyag az NFM_SZERZ/378/1 (2012) számú szerződés teljesítésére készült.

Tartalom

1	Az elemzés célja	2
2	Románia	2
2.1	<i>Vasúti közösségi közlekedés</i>	<i>2</i>
2.2	<i>Más közösségi közlekedési ágak.....</i>	<i>3</i>
3	Görögország	3
3.1	<i>Állami vállalatok reformja</i>	<i>4</i>
3.2	<i>Közlekedési reform.....</i>	<i>5</i>
4	Portugália	6
4.1	<i>Közlekedési stratégia</i>	<i>6</i>
4.2	<i>Vasút.....</i>	<i>6</i>

1 Az elemzés célja

A megrendelés rövid nemzetközi elemzés készítésére vonatkozott, amely az IMF hitelkeret megállapodások kapcsán szabott közösségi közlekedés területen előírt átalakítási, megszorítási feltételeire vonatkozott. A vizsgált országok: Románia, Görögország, Portugália.

2 Románia

- IMF vezetése jóváhagy 17,1mrd UDS kölcsönt, 2009 május
- A program a krízis hatásait kívánja csökkentetni
- Tartalmaz szociális védőhálóra fordított többlet kiadást

2.1 Vasúti közösségi közlekedés

A Román Nemzeti vasúttársaság, CFR SA, számára előírtak egy vasúthálózat racionalizálással egybekötött privatizációs programot. E szerint a CFR-nek folytatnia kell a privatizációs tendereket mind a közösségi szolgáltatások, mind az infrastruktúra karbantartás tekintetében, és amely vonalakat nem tud sikeresen magánkézbe adni, azokat be kell zárnia. Ennek hatására le fog csökkenni a CFR által kezelt hálózat mérete 15500km alá, a Memorandum of Romania with IMF melléklete szerint.

Szintén csökkentenie kell mind a munkaerő, mind a karbantartási költségeket 2012. április 1-től, valamint újra kell tárgyalnia egy jelentős vonal - Râmnicu Vâlcea – Vâlcele – Porțile de Fier - rehabilitációjának és építésének finanszírozását, beleértve azt, hogy alternatívát találjon az állami garanciavállalás helyére. Ez utóbbi tárgyalásnak április 30-i határidőt szabtak.

A dokumentum további 1600km-nyi vonal privatizálását írja elő, ezzel mintegy 4000km-re növelve a magánkézben kezelt vonalak méretét. Szintén megemlíti az áramszolgáltatóknak nyújtott állami hitelgarancia csökkentését 2012 végére. További feltétel a CFR és az Eurostation közötti közös vállalat létrehozása a bukaresti Északi pályaudvar modernizálása érdekében, amelytől a bérbeadásból származó jövedelem 10%-nyi növekedését remélik.

3,9mrd Lej CFR adósságot részvényekké alakítottak, melyek továbbra is állami kézben maradtak. A 3,9mrd lejből több, mint 2mrd-nyi az alapadósság késedelmes fizetéséből adódott, ezek egyszeri elengedése gyors adósságcsökkenést eredményez.

A CFR Freight egy stratégiai befektető számára kerül értékesítésre 2012. október végéig. Ebbe a folyamatba bevonják az EBRD-t (European Bank for Reconstruction and Development) és az IFC-t (International Finance Corporation), a World Bank befektetési divízióját. Egy 2010-es tervezet szerint a CFR Freight ez időszak alatt átesik egy létszámcsökkentési programon, amely során mintegy 50%-kal csökkentik a létszámát. Ennek első lépését végrehajtották 2010 tavaszán, amikor mintegy 4000 főt építettek le.

Románia, a közösségi közlekedésben végrehajtott költségcsökkentés során elért eredmények mellett további tárgyalásokat folytat (2011. nov - 2012. jan) a CFR vállalatok magánkézbe adásának ütemezéséről.

CFR Marfa - személyszállítás - privatizálandó 2012. október végéig, amihez április végéig kel kiválasztani privatizációs tanácsadót.

TAROM-ot (légitársaság) a bukaresti tőzsdére bevezetik idén májusig és júniusig lezárják a tervezett privatizációt.

A CFR-ban további 2000 fős leépítést terveznek ez év április végéig.

2.2 Más közösségi közlekedési ágak

Romániában nem alakultak ki állami közreműködéssel a hazai Volánoknak megfelelő társaságok, a városok között magántársaságok szállítják vállalkozói alapon az utasokat

Romániában a bukaresti közlekedéssel kapcsolatban nincsenek olyan felszínre jövő finanszírozási gondok, mint a budapestivel.

<http://www.railwayinsider.eu/wp/archives/32866>
<http://www.nineoclock.ro/cfr-freight-to-be-sold-not-privatized/>
<http://www.actmedia.eu/top+story/imf+continues+discussions+about+privatization/36468>
<http://www.financial-magazine.org/cfr-marfa-privatized-by-the-end-of-october-2012-57243.html>
<http://www.raforum.org/display1.asp?tree=51&func=display&resid=1415>
<http://www.balkans.com/open-news.php?uniquenumber=136726>

3 Görögország

A legfrissebb jelentésekben, ország riportban és sajtó közleményekben a közlekedés nem mint hangsúlyos elem jelenik meg, hanem mint egy a számos állami befolyás és kötelezettségvállalás alatt álló terület közül, amelyet érintenek mind a pénzügyi kiigazítások, mind a kötelezően csökkentendő munkaerő költségek.

2010-ben átalakították a vasúti közlekedés jogosítványainak kiadását. Automatikusan jár annak a díj, aki megfelel a törvényi előírásoknak. 2013-tól a díj csak az engedélykiadással kapcsolatos adminisztrációs költségeket fedezheti.

A vasúti finanszírozást is átalakították, felső határt szabva az éves szolgáltatás megrendelés állami díj kompenzációjának.

Az ország kidolgozott egy vasúti reform üzleti tervet (és 2010. végére a végrehajtás első szakaszán is túl volt), mely tartalmazott

- díjstruktúra változást és díjemelést,
- veszteséges vonalak bezárását,
- emberi erőforrás és fizetési politika átalakítását,
- eszköz menedzsment terveket.

Mindezek egy 3 éves időszak alatt break-even pontig viszik a vállalatot.

A reform kapcsán a vasúti infrastruktúra kezelő (OSE) és a szolgáltató vállalat (Trainose) elválik egymástól. Mindkét vállalat állami támogatását kidolgozzák és bizottsági jóváhagyást kérnek rá, figyelembe véve az állami támogatási szabályokat.

Az üzleti terv a pénzügyi hatáselemzés mellett - mely figyelembe veszi a támogatásokat és a beruházásokat - kidolgozza a megvalósítást biztosító mechanizmusokat is.

3.1 Állami vállalatok reformja

Fontos módosítást eszközöltek az államadósság kiszámításkor: minden olyan államilag kontrollált vállalat adósságát, amelyeknél a ráfordítások kevesebb mint felét fedezték piaci bevételekből, automatikusan állami adósságnak kell tekinteni. 17 ilyen nagy veszteséget okozó vállalatot azonosítottak, melyek az államadósság 7.25%-át okozták.

E súlynak megfelelően jelentős kiadáscsökkentési lépéseket tettek az állami vállalatoknál, melynek egyik fő eleme volt a túlfoglalkoztatás megszüntetése. További 10%-os bércsökkentést irányoztak elő, maximalizálták 10%-ban a bérek után fizethető költségkeretet, valamint 30%-kal növelni tervezik a közösségi közlekedési tarifákat.

Az Athéni közlekedési hálózat működési költségeit is le kell faragni és növelni a díjbevételeket oly mértékben, hogy a szükséges állami támogatás ne haladja meg a működési költségek 40%-át.

A teljes állami szektorra, még az állami vállalatok átstrukturálása során létrejött vállalatokra vonatkozóan is hoztak egy szabályt, mely egy munkaerő felvételét engedi öt elbocsátásonként. Erre a szabályra átfogó HR stratégiát és intézkedési tervet készítenek.

Mindezen túl 7mrd Eurónyi bevételt céloztak meg állami eszközök, vállalatok értékesítéséből, melyből befolyó bevételt az államadósság csökkentésére kell fordítaniuk. A megcélzott iparágban szerepel a vasúti, közúti, légi közlekedés és a kikötők is, de ide tartoznak még a közművek és a szerencsejáték is. Kiemelten a Trainoset (szolgáltató vasút) említik, melynek 49%-t kell magánkézbe adni, illetve magán menedzsmentet beengedni.

3.2 Közlekedési reform

A regionális repterek koncesszióba adásáról törvény születik, mely megszünteti a versenyt gátló tényezőket.

Ehhez hasonlóan, a közúti személyszállítás területén is a verseny akadályozó tényezőket kell felszámolni, azaz bárki, aki technikailag megfelel a szolgáltatás ellátására engedélyhez kell tudjon jutni. Az engedélyek díja csak az adminisztratív költségeket fedezheti, a kiszámítás módját transzparenssé kell tenni.

Az állam létrehozott egy vasúti hatóságot, mely versenyeztetett tenderek mentén ítéli oda a közösségi közlekedési szolgáltatásokat. 2014-től az általános szabály az, hogy e verseny eljárás legyen a módja a szolgáltatók kiválasztásának. A nem használt Trainose gördülőállományt adják át piaci szereplőknek, akik azt piaci feltételek mellett bérelhetik. A gördülőállomány bérlői akár az új szolgáltatók is lehetnek.

A kormány integrálja a kikötőket a logisztikai és közlekedési szolgáltatásokkal.

2010 IMF country report on Greece

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2010/cr10372.pdf>

IMF, Country report 12/57, March 2012

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2012/cr1257.pdf>

Greece: Letter of Intent, 9 March 2012

<http://www.imf.org/external/np/loi/2012/grc/030912.pdf>

<http://www.imf.org/external/np/sec/pr/2012/pr1285.htm#TopOfPage>

4 Portugália

A Portugál Vasutat (CP) az IMF és az EU mentőcsomagjának kondíciói jelentősen érintik. Eleve nehéz finanszírozási helyzetben volt, és a csomagnak köszönhetően további megszorításokat, illetve vonalbezárásokat kell végrehajtania. Ennek hatása majdnem 800km-nyi vonal bezárását jelentheti.

4.1 Közlekedési stratégia

Stratégiai cél a mobilitás növelése és a logisztikai képességek növelése a hálózat racionalizálása mellett. Mindemellett a közlekedés energiahatékonyságát növeli és a környezeti hatását csökkenteni kell. Csökkenjen a közlekedés és szállítás költsége, és a szolgáltató vállalatok pénzügyileg fenntartható pályára kerüljenek. Növekedjék a verseny a vasúti szektorban és vonzzon több utas a szektor. Integrálják a kikötőket az átfogó logisztikai és szállítási rendszerbe, javítva a versenyképességüket.

2011-15-re készítettek átfogó terveket

- Az állami közlekedési vállalatok reformja, amely az EBITDA egyensúlyt célozza a működési költségek lefaragásával.
- Az Estrada de Portugal adósságának csökkentése a futó PPP programok felülvizsgálatával, a díjrendszer felülvizsgálatával és az útdíjak inflációt követő növelésével
- További alacsony tarifával szolgáltató légitársaságok vonzása a létező infrastruktúra jobb kihasználása érdekében
- Pozitív költség-haszon rátájú beruházások elvégzése a Portugál export támogatása érdekében, különösen a kikötők és az áruszállítás területén
- a szállítás és az infrastruktúra szabályzási kereteinek reformja, különös tekintettel a hatékonyság javítására és a függetlenség erősítésére.

4.2 Vasút

A részletes vasúti tervek hangsúlyozzák a vasúti közlekedési hatóság függetlenségének megteremtését/erősítését, valamint azt, hogy más közlekedési hatóságokkal együttműködjön a közlekedtetésben rejlő sinergiák kihasználása érdekében.

A részletes tervek másik fontos eleme a pályavasút működési egyensúlyának megteremtése. Legalább 23%-kal kell csökkentenie a működési költségeit 2012-re a 2010-es szinthez képest. Mindeközben ne emelje a hálózat hozzáférési díjat, hogy ne csökkentse a vasúti szolgáltatások versenyképességét.

Vizsgálják felül és zárják be a veszteséget okozó és az alacsony keresletű vonalakat és szolgáltatásokat.

Kiemelt szerepe van a Közösségi szolgáltatási szerződésnek (Public Service Obligation (PSO)), amelytől egyrészt elvárják, hogy feleljen meg az EU szabályoknak (No 1370/2007), különösen az állami támogatások részletes, vonalankénti lebontásának. Versenykiírást javasolnak az egyes PSO szolgáltatásokra, kezdve az elővárosi vonalakkal. Ehhez biztosítani kell a pályáztató függetlenségét.

Privatizálni fogják az árufuvarozási ágát az állami vasút vállalatnak. Különösen a CP Carga által tulajdonolt terminálokat kell más egységhez szervezni, hogy garantálják a diszkrimináció mentes hozzáférést minden vállalkozó vasút számára.

IMF Country Report on Portugal - 12/77, 2012 April

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2012/cr1277.pdf>

IMF First review under extended arrangement

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/OBancoeoEurosistema/ProgramaApoioEconomicoFinanceiro/Documents/IMF%20-%20First%20Review.pdf>

<http://www.internationalviewpoint.org/spip.php?article2109>

http://findarticles.com/p/articles/mi_m0BQQ/is_8_51/ai_n58042620/