



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: **K/9776.**

Érkezett: **2004 APR 07.**

Kérdés

Dr. Szili Katalin
Az Országgyűlés Elnöke részére

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

„**A MAHART Rt. privatizációjaII**” címmel a Házszabály 91. § alapján kérdést kívánok benyújtani **dr. Draskovics Tibor Pénzügyminiszter Úr részére**. A kérdésre a választ írásban kérem.

Tisztelt Miniszter Úr!

Amint az mostanára nyilvánvalóvá vált, a Kormány által indított újabb privatizációs hullám egyre több, hagyományosan tartós állami tulajdonú társaságra terjed ki, amely a jelek szerint a MAHART Magyar Hajózási Részvénytársaságot is elérte.

Érthetetlen számomra, hogy egy olyan nagy múltú és üzleti eredménye szempontjából több évben is figyelemreméltó teljesítményt elért társaság milyen okokra visszavezethetően kerül a Kormány privatizációs érdeklődésének homlokterébe. Mint ismeretes, a MAHART forgalma a Duna felső szakaszán, és a DMR csatornán igen jelentős, de ezen túlmenően az al-Dunán és a Dunaferr Rt. részére végzett alapanyag és késztermék szállítása is figyelemre méltó. Szintén jelentős forgalmat bonyolít és az árbevétel jelentős részét adja a MAHART szabadkikötői forgalma, amely ismereteim szerint az elmúlt években mindvégig nyereségesen működött.

Bizonyára a T. Miniszter Úr előtt is ismert, hogy a MAHART csepeli szabadkikötője az európai főközlekedési útvonalak metszéspontján található közúti, vízi és vasúti csomópont, amely elhelyezkedéséből adódóan stratégiai jelentőségűnek minősíthető. Természetesen szükséges az elavulttá váló technológia és az infrastruktúra további fejlesztése, de felmerül, hogy ennek állami megvalósítására vonatkozóan készültek-e hatástanulmányok, felmérések, amelyek megvizsgálták, hogy az értékesítésen kívül létezik-e más alternatíva a fejlesztések gazdaságos és akár hosszabb távon megtérülő megvalósítására. Álláspontom szerint a MAHART esetében egy olyan társasággal állunk szemben, amelynek tartósan állami kézben maradásához jelentős nemzetgazdasági érdek fűződik, ezért úgy gondolom, el kell kerülni a felelőtlen, előzetes hatástanulmányok hiányában megalapozatlan privatizáció véghezvitelét.

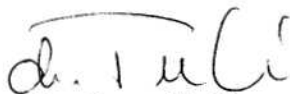
Fentiek alapján kérem a T. Miniszter Úr válaszát arra vonatkozóan, hogy amennyiben sor került a privatizációs tender kiírására, akkor az mikor és milyen előzetes vizsgálódások alapján történt. Készült-e vagyonértékelés, az milyen eredménnyel zárult. További kérdésem, hogy miért tartja fontosnak a kormányzat egy ilyen nagy múltú társaság magánkézbe adását, illetve milyen tervek készültek a MAHART portfoliójába tartozó más cégek jövőbeni működtetésére és (esetlegesen decentralizált) privatizációjára vonatkozóan. A magyar hajózás e nagy múltú vállalkozáscsoportjának milyen jövőbeli szerepet szán a kormányzat a privatizációt követően, és kiket látna szívesen új tulajdonosként.

Mit kívánnak tenni a csepeli szabadkikötő állami tulajdonban maradásáért, annak stratégiai jelentőségű voltára is figyelemmel. Ha el kívánják adni, akkor miért írta a T. Miniszter úr elődje kérdésemre az elmúlt évben, hogy semmilyen formában nem tervezik az értékesítést? Mi lett a sorsa a tengeri flottának, mi indokolja még az offshore cégek fenntartását, ki ellenőrzi e cégek működését?

Mielőbbi válaszát várva, maradok

Budapest, 2004. április 07.

tisztelettel:



Dr. Papcsák Ferenc
országgyűlési képviselő
Fidesz-Magyar Polgári Párt