

FENNTARTHATÓ VÍZIKÖZMŰ-SZOLGÁLTATÁS ÉS VAGYONMEGŐRZÉS

SÁNDOR ZSOLT
vezérigazgató
Tettye Forrásház Zrt.

Ágazatunk egyre gyorsuló változásban van. A változásnak csak fontos mérföldkövei azok az intézkedések, amelyeket sokszor annak kiváltójaként azonosítunk, pedig a változás szükségessége ezek nélkül is megkérdőjelezhetetlen lett volna.

A víziközmű-szektor ért szabályozási szintű módosítások jelentős forráskivonással és tehernövekedéssel jártak, miközben az ágazati reform részben megrekedt, annak komplexitása nem érvényesülhetett. A helyzet befagyását érzékelve a szolgáltatók és részben az ellátásért felelősök is reagáltak. A Vksztv. teljes körű végrehajtását, valamint a törvényi előírások hatásainak érvényesüléséig egyéb olyan döntések meghozatalát javasolták, melyek a pénzügyi egyensúly helyreállítása részeként az elvonások csökkentésével vagy további juttatásokkal kívánják kezelni a problémákat. Ilyen javaslatok voltak az áfa csökkentése (5%, 18%), az energiaellátók adója alóli mentesítés, a közművezetékek adója alóli mentesség vagy annak mérséklése, a MEKH felügyeleti díjának csökkentése. Ezekkel szemben szabályozási oldalról a felmerülő problémák csak részbeni kezelésére születtek javaslatok vagy intézkedések, a közművezetésekre vonatkozó elszámolható értékcsökkenési kulcsok módosításával, a Víziközmű Fejlesztési Alap (VFA) létrehozásával vagy az üzemeltetési forma egységes, vagyonkezelési módra való szűkítésének felvetésével.

A mielőbbi beavatkozás sürgetésére a szolgáltatók évekig az üzemeltető társaságok és az infrastruktúra összeomlását vizionálták. Ez az összeomlás azonban nem következett be, ami látszólag az ágazatot érintő megoldatlan finanszírozási helyzet rendezését halogatókat igazolja.

Ezek alapján a víziközmű-szolgáltatás fenntarthatóságának más megközelítését is szükséges fontolóra venni, figyelemmel arra, hogy az ügyszükséges szakmapolitikai támogatás csak a pozitív üzenetek felvetésével erősödhet meg.

Mekkora a baj?

Az elmúlt évek során készült tanulmányokban, elemzésekben, vitaanyagokban és ágazati stratégiai javaslatokban nem született összevethető konszenzusos helyzetértékelés, sok esetben még fogalmi szinten sem.



A fogalmi kör tisztázása és a megoldási javaslatok fókuszja miatt szükséges szétválasztani az üzemeltető társaságok és a víziközmű-vagyon eltérő adottságait és sajátosságait.

Az üzemeltető társaságok tekintetében még 2017 végén kb. 5,2 Mrd forintos működési

„gyorssegély” folyósítása merült fel szakmapolitikai javaslatok alapján, az ágazat minimum a 14 Mrd forintos nagyságrendű közművezeték-adó kivezetését látta volna szükségesnek, miközben a teljes működésforrás-elvonás jelenleg már évi 70-80 Mrd forintra tehető.

A víziközmű-vagyon vonatkozásában bár létrejött a központi költségvetés részeként a VFA 1,5 Mrd forint hozzárendelt évi forrással, de a díjából a jelenleg megtérülő, vagyonpótlásra fordítható kb. 35 Mrd forint/év forrás is csak töredéke a 2018. évre a gördülő fejlesztési tervben (GFT) éves kb. 100 Mrd forint ágazati igénynek.

Ami a két fogalmi kört összeköti, az az, hogy a fenntarthatósági szint tekintetében nincs valós konszenzus.

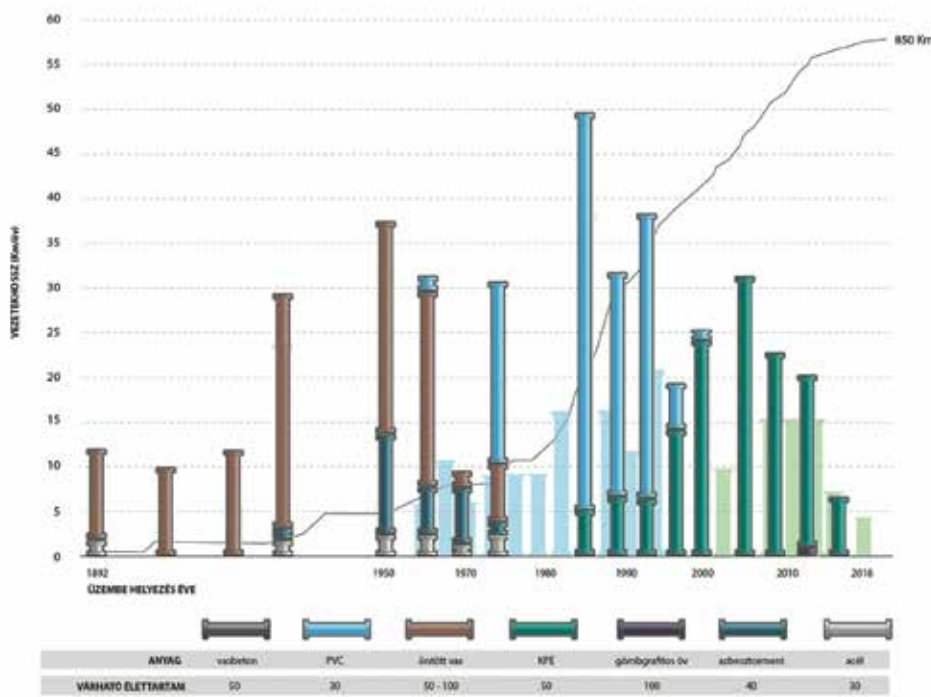
Ami viszont elválasztja, az az, hogy a fenntarthatósághoz szükséges eltérő, hatékony megoldásokat a víziközmű-vagyon és az azt üzemeltető társaságok kapcsán felmerült prob-



lémák jelentős eltérései, különbségei határozzák meg. Az üzemeltető társaságok helyzete hosszú távú stratégia mellett gyorsan végrehajtható, egyszerű, rövid-középtávon ható intézkedésekkel kézben tartható. A fenntartható társasági működés érdekében a legfontosabb feladat az üzemeltetők arányos kompenzációja. A Vksztv. pontosításával és végrehajtásával, a MEKH megerősítésével és megfelelő felhatalmazásával a cégek kontrollált fenntarthatósága megteremthető.

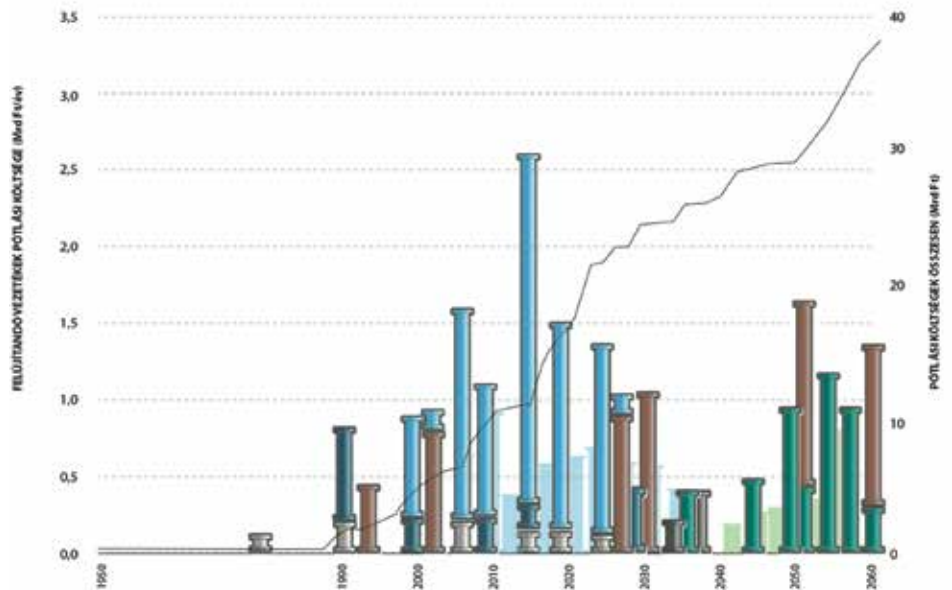
A víziközmű-vagyon tekintetében, bár az elmúlt években több mint 1000 Mrd forint fejlesztési forrás, projekt támogatás érkezett az ágazatba, az EU-s operatív programokból (OP) megvalósult beruházások nem a meglévő vagyon pótlását, megújítását szolgálták, hanem olyan új rendszereket hoztak létre, melyek üzemeltetési többletköltségeit jellemzően nem kísérte többletárbevétel-fedezet megteremtése. Eközben a meglévő vagyonra eső évtizedes felújítás-, pótláselmaradás elérte a 4-5000 Mrd forintot, ami már Paks 2 nagyságrendű ügyé dagasztotta az ország víziközmű-rendszereinek rekonstrukciós programját.

Bár ugyanabból a díjból finanszírozódnak, fontos a víziközmű-vagyon és a víziközmű-üzemeltető fogalmának szétválasztása. Megállapítható, hogy számos, közelmúltban bekövetkezett intézkedés (rezsicsökkentés, közművezeték-adó, hatósági díjak) negatív hatást gyakorolt a víziközmű-szolgáltatók működőképességére, rövid idő alatt rontotta a cégek üzleti eredményeit, de nem ez okozza a víziközmű-rendszerek kritikus állapotát, ez attól független.



Egy pécsi példa

Pécs város több mint 850 kilométernyi ivóvízhálózata 125 év alatt épült ki. A rendszer összetétele vegyes, anyagában, korában és a kivitelezés minőségében is heterogén. A kezdeti mérsékelt tempójú öntöttvas-, majd az- besztcement-közműfejlesztést növekvő ütemű PVC-időszak követte. Az utolsó jelentős hullámban többnyire KPE- és GÖV-csövek kerültek fektetésre.



Figyelembe véve a beépített csövek típus- és beépítési körülményekből adódó várható élettartamát és a kivitelezés idejét, a lejárt élettartamú, rekonstrukcióra szoruló víziközmű-elemek pótlási szükséglete két 15-20 éves

időintervallumú hullámra torlódik.

Pillanatnyilag az első hullám meredeken emelkedő szakaszában a rendelkezésre álló forrásokból megvalósuló víziközmű-rekonstrukciók volumene meg sem közelíti az élettartamuk végét elérő közműelemek tömegét. A közhiedelemmel ellentétben ez nem a közműszolgáltatás teljes leállításával jár, bár szélsőséges esetekben, lokálisan akár ez is bekövetkezhet, hanem a nyújtott szolgáltatá-

sok mennyiségi és minőségi nem megfelelő- ségét és a hatékony üzemeltetés feltételeinek ellehetetlenülését jelenti. A felállított pécsi modellben megfigyelhető a vagyonpótlási szükséglet görbéjének átmeneti ellaposodása, melyet újabb hullám, ismétlődően meredek pótlási szakasz követ. Ez a kb. 20 éves időszak lehetőséget biztosíthat arra, hogy a meglévő víziközmű-rendszerek működési és finanszírozási rendszerének átalakításával, beindításával az elmúlt évtizedek elmaradásait legalább olyan mértékben zárköztathassuk, ami a második nagy pótláshullám idejére a vagyon avultsági szintjeit fenntarthatóra korigálja.

A pécsi példából országosan kitekintve ki- mondható, a pillanatnyi helyzetben rendelkezésre álló közműfejlesztési forrásokra alapozott struktúra elégtelen. Az ágazat belső forrásaiból kb. 30 Mrd forint költhető a meglévő vagyon rekonstrukciójára. Ez a kb. 200 Mrd forintra tehető éves értékcsökkenés mellett nemhogy csökkentené az elmúlt évtizedek felhalmozott vagyonpótlás-lemaradását, de még évről évre súlyosbítja is a helyzetet. Ennek az állapotnak a megváltoztatására átfogó stratégiaalkotás szükséges: a gördülő fejlesztési terv új alapokon nyugvó készítése, valamint az ügy osztár- sadalmi megértése és támogatása érdekében

megfelelő kommunikáció, mely segítségével érdemi politikai tőke kovácsolható (stratégiai fontosságú szervezetek nemzeti, nemzetbiztonsági, közegészségügyi és nemzetgazdasági vonatkozásokkal, ami nagy tömegű infrastrukturális vagyonnövekménnyel jár).

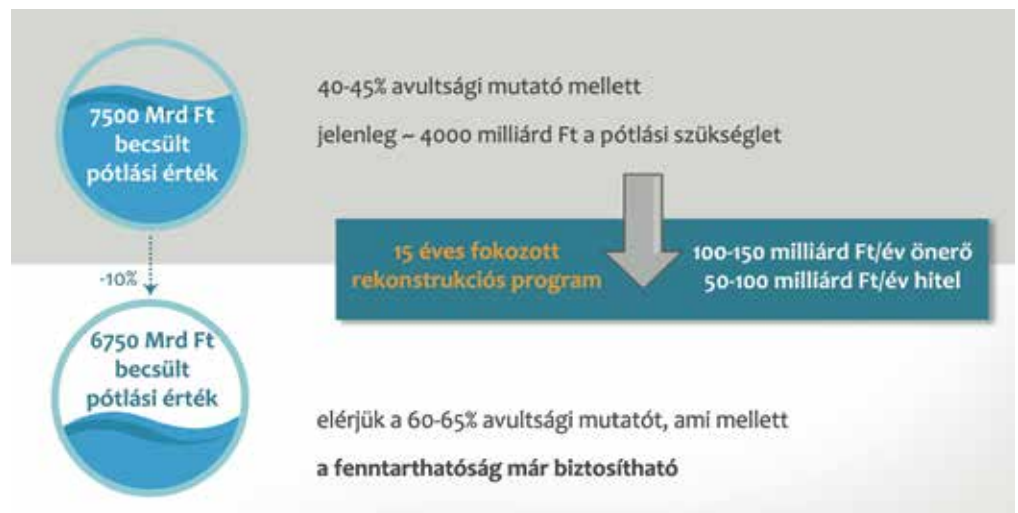
A vagyongörzéshez, -felújításhoz kapcsolódóan kialakítandó program egyik kulcskérdése a szükséges pénzügyi eszközök megléte. Ennek egy lehetséges forrása a víz- és csatornaszolgáltatásból származó árbevétel erre a célra fordítható része. Ez összességében sosem érte el a megfelelő fenntartható vagyongazdálkodáshoz szükséges szintet, a Vksztv. hatálybalépése óta ráadásul befagyott, majd a rezsicsökkentett díjak alkalmazása óta a rendelkezésre álló keret tovább csökkent. Az üzemeltetés és vagyonfenntartás összemossa okán sokszor merül fel az üzemeltető társaságok szerepvállalása a rekonstrukciófinanszírozás területén. A vonatkozó jogszabályi és szerződéses környezet ismerőinek nem lehet kérdés, hogy az üzemeltető ezen a területen eszköztelen, nemcsak vagyoni-, de üzemeltetésfinanszírozás területén is kiszolgáltatott, így az üzemeltetők finanszírozási szerepe e kérdésben nem értelmezhető. Annál inkább fennáll azonban az önkormányzatok és az állam felelősségi köre mind vagyontulajdonosként, mind ellátásért felelősként, mind korábbi és jelenlegi díjmegállapítóként. Ezen felelősségi körben tett intézkedés volt a Vksztv.-ben a költségmegtérülés elvének rögzítése és a vagyonnal kapcsolatos feladatok előírása, illetve a Víziközmű Fejlesztési Alap költségvetési bevezetése is (még ha annak megfelelő mértékű feltöltése várat is magára). Viszont az önkormányzatok egyéb, önerőből történő forrásbiztosítására az esetek jelentős többségében nem lehet számítani (adóerő-képesség tekintetében történt ezzel kapcsolatban vizsgálat), a hitelképességük pedig ugyancsak állami befolyás alatt van a szükséges kormányengedélyek és a díjfedezet/egyéb kompenzáció megállapítása okán.

Megállapítható tehát, hogy az alapképzés (VFA) mellett a felelős vagyongörzés nem képzelhető el a Vksztv. szerinti elveken alapuló díjképzés megvalósítása nélkül. A pénzügyi eszközök mellett a rekonstrukció program hatékony végrehajtásának pillérei: új alapokon nyugvó GFT-k, működő üzemeltető, stabil, erős hatósági szabályozó és felügyeleti szervezeti háttér, valamint tervezői, kivitelezői bázis, építőipari kapacitás. Természetesen a

GFT nem képzelhető el megfelelő részletességű felmérésen és dokumentumokon alapuló vagyonfelmérés és vagyonértékelés nélkül. Ennek objektumszintű adatbázisa és az egy-egy üzemeltetői adatgyűjtés alapján készült tervek összemérhetőségét biztosító egységes kockázatértékelés, valamint az üzemeltetői és kivitelezési költségelemzések, a külső tényezők további vizsgálata teremti meg a felújítási beruházások hatástanulmányát. Az itt vizsgált változatok optimuma kell, hogy adja az új elveken alapuló, nemcsak formailag, de tartalmilag is összevethető új GFT-t, aminek eredménye a rekonstrukció végrehajtásával egy olyan racionalizált víziközmű-vagyon, amely a lecsökkent igényekhez igazítja a kapacitásokat, ezzel mérsékli az értékcsökkenést és várhatóan az üzemeltetési költségeket is. A vagyonkezelés és üzemeltetés magasabb szakmai színvonala a felügyeleti szervek részéről is magasabb hozzáadott értéket követel majd meg, különösképpen, ha a komplett vagyonértékelési csomag és a szakmaibb GFT-k feladatai mellett a VFA kezeléséhez is kapcsolódnak majd operatív teendők. Egy ilyen típusú program végrehajtása akár több 100 Mrd forint éves beruházással komoly építőipari kapacitás rendelkezésre állást teszi szükségessé, és köti azt le akár tartósan, 10-15 évre. Ezek a kapacitások egy 2-5 éves sikeres előkészítő szakasz után, a párhuzamosan

melynek személyi és technikai erőforrásai alkalmasak a szükséges és hatékony közreműködésre. Bár az elmúlt éveket végigkísérő KEOP-, KEHOP-projektek többsége új rendszerek vagy rendszerlemek kiépítését jelentette, mégis számtalanszor hangoztatták az üzemeltetők a megvalósulás során mellőzésük kockázatát. A régi, már üzemelő rendszereken elképzelhetetlen az üzemeltetői közreműködés nélküli rekonstrukciók végrehajtása. Ez egyben jelentős kihívás a szolgáltatók számára, másrészt komoly lehetőség akár 10 Mrd forintos nagyságrendű pluszárbevétel realizálására is. (A megújuló hálózatok hatékony üzemeltetési előnyeivel még nem is számolva).

A változó ágazati környezetben tehát egy lehetséges bevezetendő szemlélet szerint a tevékenység finanszírozásának rendezése kapcsán a hosszú távú víziközmű-fenntarthatóságnak nem célja, hanem csupán csak eszköze lehet a víziközmű-szolgáltatók jó állapotban tartása, mely eszköz nélkül az infrastruktúra napi üzemben tartása és a kapcsolódó szolgáltatási tevékenység elvégzése mellett a közműrendszerek rekonstrukciójának tervezése és lebonyolítása sem lehetséges. Ebben az esetben az ellátásért felelősök és a közműtulajdonosok felelőssége tekintetében kulcsfontosságú kérdéssé válhat ezen fontos eszköz, a hatékony üzemeltetői kör fenntartása.



záródó EU-s OP-k kifizetésével állhatnak elő, lehetővé téve azok megfelelő munka hiányában szükségessé váló felszámolásának vagy leépítésének megelőzését.

Végül, de nem utolsósorban, amikor van már pénz, terv, a felhasználásért felelős koordináló szervezet és szabad építőipari kapacitás is, a rekonstrukciók sikeres végrehajtásához kell a program kezdéséig fennmaradó és utána végig funkcionáló üzemeltető szervezet,