



## Bayer Zsolt: Tanmese a közpénzek ellopásáról

2019 július 26. Flag

### Szöveg méret

Mentés

- 
- 
- 

• [0](#)

5

Átlag: 5 (1 szavazat)

Mérték

Zsolt kíméletlenül lerántja a leplet a mutyiról!

## IRGALMATLAN ÖSSZEGET VÁNDOROLTAK A MEGFELEL? ZSEBEKBE AZ MSZP–SZDSZ-KORMÁNYOK IDEJÉN

„Mélységes mély a múltnak kútja” – hát persze. Máskor pedig sekély és koszos a múlt, mint egy elhanyagolt kanális. Esetünkben sajnos éppen ilyenekkel állunk szemben, mégis kénytelenek leszünk áthajókázni rajta, hogy az emlékezet hálóján fennakadjanak a tanulságok.

A sekély és koszos meder, amelyet most lehalászunk, a PPP (public-private partnership) konstrukcióban és koncesszióban épült autópályák világa, a MSZP–SZDSZ-kormányok. Amelyekről most kiderült „hirtelen”, ami kiderült, ám mindaddig senki nem vette a fáradságot, hogy megnézzék, mit is mondtak akkoriban ugyanezekről a „beruházásokról”.

Nézzük csak!

Mindenekelőtt kukkantsunk bele a Piac és profit című periodika 2003-as valamelyik számába, ahol interjú közölnek dr. Karakas Péterrel, aki a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) főosztályvezető-helyettese, a tárcánál a PPP-üggyel koordinálására 2003 májusában létrehozott részleg vezetője.

„– Minden egyes projektnél mérlegelni kell: tényleg előnyösebb-e a PPP az állami alternatívához képest. S miért lehet előnyösebb? Elsősorban azért, mert hatékonyabb. És pedig azért, mert bár állami beruházásról és feladatokról van szó, a magánszektor a saját pénzét kockáztatva épít és üzemeltet, így már a tervezés során képes szem előtt tartani a hosszú távú üzemeltetési érdekeket is. Vagyis nemcsak hogy nem lépheti túl a beruházásra rendelkezésre álló költségkeretet és határidőt, nem spórolhat a minőségben sem, hiszen később, már működés közben neki okoznának bosszúságot – és költséget – a jelentkező hibák. (...) Mindenbe bele lehet kötni, és minden konstrukciónak, amely eddig felmerült az állami beruházások gyorsítására vagy hatékonyabbá tételére, voltak és lesznek ellenzői. Az egyetlen ellenszere, ha minden nagyon átláthatóan zajlik, ha nemzetközi szintű a versenyeztetés a partnerek kiválasztásánál, és ha minél több információt közlünk a szélesebb értelemben vett publikummal.”

Ó, igen! A PPP „olcsóbb lesz”, biztonságosabb lesz, megbízhatóbb lesz, hatékonyabb lesz, s persze mindig vannak kötelezők, a kávé is csomót keresek, de ezzel nem kell foglalkozni, haladni kell tovább, és ami nagyon fontos: „nemzetközi szintű a versenyeztetés a partnerek kiválasztásánál”. Ezt el ne felejtsük!

Ez olyannyira fontos dolog, ez a versenyeztetés, hogy a Magyar Narancs korabeli cikkében (2003. május 29.) is felmerül: „Az elterjesztők szerint a koncesszióban épült autópályák működtetése során keletkezett zavarok megismétlődését nem kell tartani, mert a PPP állami kötelezettségvállalása és azok garanciái különböznek a korábbi konstrukciókétól. Erdősi Péter szerint a kötelezően alkalmazott közbeszerzési eljárás, valamint az elkészült létesítmény szerződésben kikötött minőségi paraméterei garantálják, hogy az állam vagy a létesítmény használói ne legyenek kiszolgáltatva a befektetőknek.”

„Kötelezően alkalmazott közbeszerzési eljárás” – ez a titok, elvtársak! És természetesen arra is nagyon kellett figyelni akkoriban, hogy a közbeszerzési eljárásokon soha, még véletlenül se nyerjen magyar cég, mert csak ebben az esetben garantálható a „minőség”, a „megbízhatóság”, a „gyorsaság” és a „hatékonyság”.

Persze mindezeket túl szükség van még a „trükkök százaira” is: „A PPP-projekt keretében megépülő eszköz akkor minősül kormányzati szektoron kívüli eszköznek, és így elszámolása akkor lehet mérlegben kívüli tétel, ha teljesül két feltétel: a magántársaság viseli az építési kockázatot, illetve a magántársaság viseli az eszköz rendelkezésre állási kockázatának vagy keresleti kockázatának legalább egyikét.” (Mgyosz.hu, 2005. június 10.)

Ahogy haladunk előre az időben (nem, vissza a múlt sekély, koszos kanálisán), következnek a csodálatos gyarmati jelentések, például az M6-os autópályáról ez: „A régió számára oly régóta várt projekt PPP konstrukcióban valósult meg, amely a köz- és magánszféra együttműködését jelenti. Ebben az állam meghatározott időre átengedi az üzemeltetési jogot a koncesszornak, és kötelezi azt, hogy tervezze, építse, finanszírozza, működtesse, tartsa karban és a koncessziós időszak végén adja vissza az államnak a létesítményt» – árulta el lapunknak Derzsi András, a beruházást végző M6 Duna Autópálya Koncessziós Társaság operatív igazgatója.” (Pécsinapló.hu, 2006. május 25.)

Ezt se felejtjük el soha: „Tervezze, építse, finanszírozza, m?ködtesse, tartsa karban.”

De az összes közül talán ez a leggyönyör?bb, ez adja vissza leghívebben az MSZP–SZDSZ-kormányok és a sajtó felh?tlen viszonyát, megbonthatatlan, testvéri barátságát: „Gyorsforgalmi úthálózatunk folyamatban lévő beruházásai közül az egyik legjelent?sebb projekt az M6-os autópálya Érdi-tet?–Dunaújváros közötti 58,6 km hosszú szakasza. A beruházás az els? PPP – azaz példás, pompás és precedens érték? – konstrukcióban megépült magyarországi autópályaszakaszként az állam és a magánt?ke közcélú együttm?ködésének jó példája. Teljes költsége megközelíti az 500 millió eurót. A környez? településeket és Dunaújvárost figyelembe véve több tízezer ember életkörülményeinek jelent?s javulását és a térség gazdasági potenciáljának számottev? növekedését segíti el?.

Az útszakasz megépítésére és 22 éves koncessziós üzemeltetésére a Magyar Állam nevében Kóka János frissen kinevezett miniszterként 2004 októberében kötött szerz?dést a Bilfinger Berger, a Porr és a Swietelsky cégek alkotta konzorciummal. (...)

A projekt az átlagos építési sebesség és a mintegy 6,7 millió euró/négyzetméteres építési költség alapján európai összehasonlításban is a leghatékonyabb autópálya-építési teljesítmények közé tartozik. Ezt az is igazolja, hogy ez év márciusában a munka finanszírozását a nemzetközi t?kepiac kedvez? befektetési megítélése alapján átalakították. Az új hitelezési konstrukció több mint 20 millió eurós megtakarítást jelent, melyen fele-fele arányban osztozik a Magyar Állam és az M6 Duna Autópálya Koncessziós Társaság. (...)

Az ünnepélyes szalagátvágást Gyurcsány Ferenc miniszterelnök és Kóka János, a GKM régi-új gazdája végezte. Velük osztozott az örömben a miniszter el?dje, korábbi és mostani államtitkárok és a 6-os út menti települések polgármesterei Dunaújvárostól, Szekszárdon át Mecseknádasdig. A miniszterelnök avatóbeszédében a várható megszorításokról is beszélt. Jobb családokban is el?fordul az ilyesmi, ha nagyobb beruházásokra készülünk, mondta. A gazdaság is fejl?dési pályára állt, így nekünk is érdekünk a spórolás. S ha elkészülnek a tervezett autópályák, a kistérségek út- és vasúthálózatának fejlesztése következik. A nótával ellentétben itt nem áll meg a hatos, zárta le a rendezvényt a m?sorvezet?, hanem halad tovább dél felé. Idén újra avatunk!” (ZETApress hírportál, Új kormány, új autópálya, 2006. november 11.)

S természetesen a korabeli ellenzék (Fidesz–KDNP) „akadékoskodását” fölényes gúnnal, kioktató hangnemben utasította el úgy a kormány, mint a korabeli sajtó. És a PPP lett az új varázslat, a megváltás, a modern, európai megoldás és beruházási forma, amely megoldja az ország infrastrukturális problémáit, amely elhozza a fejl?dést és amely – kapaszkodjanak meg! – „közelebb visz bennünket az euróznához”! A lényeg pedig az ellentmondást nem t?r? hang volt, amellyel elmagyarázták, miért ez a tökéletes, valamint miért hülye mindenki, aki ellentmond.

És hordták a földet az M6-os Szekszárd utáni szakaszához, hogy lehessen mibe alagutakat fúrní. És avattak, szalagokat vágtak át – és valahol, valakik irgalmatlanul sok pénzt vágtak zsebre, amely irgalmatlanul sok pénz bizonyos százaléka átvándorolt a megfelelő zsebekbe.

Így érkezett el 2010 nyara, amikor is leesett az es?. És a frissen átadott M6-os egy szakaszán egyszer?en beomlott az útburkolat. És mi történt? Hát ez: „Mint ismeretes, vasárnap délután a hatalmas es?k nyomán beszakadt az M6-os autópálya leállósávjának egy része az autópálya két hónapja átadott új szakaszán, Pakstól tíz kilométerre délre. Az útburkolat harminc méter hosszúságban sérült meg, több helyen beszakadt, és megrongálódott az itt lévő vadátjáró is. A helyi lap akkori tudósítása szerint a lezúduló víz kimosta a töltést, és darabjaira szaggatta a vízelvezet? rendszert is. (...) Az autópályának ezt a szakaszát az M6 Tolna Autópálya Koncessziós Zrt. építette és üzemelteti 2038-ig a már említett ppp konstrukciós beruházásban. Ennek az a lényege, hogy német Bilfinger Berger, az osztrák Porr és a francia Egis Projects SA alkotta koncessziós társaság saját pénzéb?l építette meg az utat, és szolgáltatási díjat kap érte a következ? harminc évben. (...)

Habár kérdésünk arra vonatkozott, hogy a baleset miatt elképzelhet?-e, hogy az állam csökkentett összeg? rendelkezésre állási díjat fizet az üzemeltet?nek, az NFM válaszából az derült ki, hogy az út beomlása nem csökkentheti, hanem ellenkez?leg, növelheti az állami költségeket.

»Az állam számára el?nytelen szerz?désben szerepel bizonyos vis maior esemény is, amikor a helyreállítás értékének biztosítás feletti részét az állam fizeti meg az adófizet?k pénzéb?l« – olvasható a tárca sajtóosztályától kapott válaszban. Vagyis ha a m?szaki vizsgálat azt igazolja, hogy senki sem hibázott, az út beomlását a szokatlan id?járás körülmények okozták, akkor a szerz?dés értelmében az állam fizeti a biztosítási összeg fölötti részt. (...) Az úgy pikantériája, hogy olyan útszakaszon szakadt le a burkolat, amit mindössze két hónapja adtak át, ráadásul

emlékezetes hercehurca után. Az autópályának ez a Dunaújváros és Szekszárd közötti része, mint arról akkor több cikkben is beszámoltunk, csak a március 31-i átadás napjának délutánján kapta meg a használatba vételi engedélyt.

Két nappal az út felavatása előtt a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) szakértői több mint ötven kifogást soroltak fel – ezek között voltak a vízelvezetésre és a padkák, rézsők tömörítésére vonatkozók is –, és az Országos Rendőrfőkapitányság szakértői sem találták alkalmasnak a pályát arra, hogy átadják a forgalomnak. (...) A minisztérium ezzel kapcsolatban kedden azt közölte: »Az ideiglenes forgalomba helyezési engedélyt a Nemzeti Közlekedési Hatóság bocskátotta ki az M6 autópálya Dunaújváros–Szekszárd-szakaszának koronaélek közötti részére. A hatóságra vélhetően jelentős szocialista politikai nyomás feszült.«” (<http://csepel.info>)  
Nos, ennyit arról, hogy „tervezze, építse, finanszírozza, m ködtesse, tartsa karban”.

S mindezek után elérkezünk a jelenbe, amikor is a honi sajtó, amely korábban hozsannázott a PPP-nek és az M6-os autópályának, úgy tesz, mintha most érkezett volna a Holdról, leveszi szkaferandert, a sisakot mindennél vastagabb b?r? pofájáról, és pislogás nélkül hírül adja ezt: „Ezermilliárdokat veszteget el az állam a koncesszióba adott autópályákkal. A mai magyar GDP 7 százalékát, 2853 milliárd forintot dob ki az ablakon a magyar állam 2040-ig azért, mert korábbi kormányok úgy döntöttek, hitelfelvétel helyett ppp-konstrukcióban valósítják meg az M5-ös és az M6-os autópályát – számolta ki a G7.

Csak tavaly 114 milliárd forintot fizetett a magyar állam a két autópálya tulajdonosainak, így ezek ma Magyarországon a legdrágább köz- és magánszféra közti koncessziók (ppp-szerz?dések). Érdemes melléteni, hogy tavaly e-útdíjból és e-matricából 315 milliárd forint folyt be, tehát a bevétel több mint harmada ment el a ppp-s utakra.

Az 1994-ben koncesszióba adott M5-öst az osztrák Bau Holding AG, a francia Bouygues S.A. és Colas S.A. közös cége építette, 2004-től pedig bevonták a matricás rendszerbe, ezért cserébe évi 17 milliárdot fizet az állam. Emellett az állam még közel 40 százalékos részesedést is vett, ami után lett volna körülbelül 100 milliárd forintért opciója megvenni a maradék 60 százalékot, de ehelyett inkább nyomott áron, becslések szerint 21 milliárd forintért eladta a részesedést a külföldi tulajdonosoknak, és évente nagyjából 35 milliárd forintot fizet 26 éven keresztül rendelkezésre állási díjként.

Az M6-os sztráda pedig az MSZP–SZDSZ-kormányok talán legrosszabb beruházása volt, Szekszárdtól délre alig jár rajta valaki, nem váltotta be a hozzá f?zött reményeket, hogy élénkíteni fogja Tolna és Baranya gazdaságát. A ppp-konstrukcióban épült út a G7 számításai szerint évi 50 milliárd veszteséget termel az államnak. Csak az M6 éves rendelkezésre állási díjainak kumulált összegéből majdnem 1000 km autópálya épülhetne 2040-ig a lap becslése szerint”. (Index, 2019. július 23.)

Hát ez igazán remek! Ismételjük csak meg a címet: „Ezermilliárdokat veszteget el az állam a koncesszióba adott autópályákkal.”

E remek cím (és tény) ismeretében gondoljuk csak végig, mit hallgatunk 2010, a kormányváltás óta! Azt hallgatjuk, hogy a Fidesz–KDNP és „azorbán” mást sem csinál, csak lop. Ezen állítás alátámasztására pedig semmi egyébre nincs szüksége a baloldali-liberális ellenzéknek és a szerepüket egyre inkább átvev? sajtójuknak, minthogy „ezt és ezt a közbeszerzést Mészáros L?rinc nyerte el”. Mintha egy közbeszerzés elnyerése önmagában lopás lenne. Ha valakit érdekel, látogasson el az épül? új, komáromi Duna-hídhöz, tényleg érdemes! Van látogatóközpont, minden megnézhet?, mindent elmondanak, ott valóban meg lehet nézni egy épül? csodát és azt is, mi minden van ott „ellopva”!

Persze tudom én, van, akin semmi sem segít. Hiába no, mindenki magából indul ki, és ki mint él, úgy ítél. De azért jó, ha tudjuk, a „kötelez?en alkalmazott közbeszerzési eljárás”, valamint a „nemzetközi szint? versenyeztetés a partnerek kiválasztásánál”, amelyekre az MSZP–SZDSZ-kormányok annak idején olyan nagy hangsúlyt fektettek, valóban lehetnek a lopás és az állam kifosztásának tökéletes eszközei. Ezt éppen azok tudják a legjobban, akik idestova tíz éve ezt a kormányt vádolják meg becstelennül, aljasul hazudozva állandó lopással. És azt is jó, ha tudjuk: ha ez a kormány tényleg folyamatosan és állandóan lopna, akkor sem tudna annyit lopni és annyi kárt okozni, amennyit el?dei a PPP-vel és a koncessziókkal. Tehát ezermilliárdokat.

Bayer Zsolt - [www.magyar nemzet.hu](http://www.magyar nemzet.hu)

**Tisztelt olvasók!**

Legyenek olyan kedvesek és támogassák "lájkukkal" a **Flag Polgári Magazin** Twitter oldalát a következő címen: <https://twitter.com/syracuse73>. illetve a Facebook oldalát pedig az alábbi címen: <https://www.facebook.com/flagmagazin>

- Minden "lájk számít, segíti a magazin működését!

Köszönettel és barátsággal!

[www.flagmagazin.hu](http://www.flagmagazin.hu)

**Ajánló**