



## 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 ilyennel 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’la 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 interjút közölnek dr. Karakas Péterrel, aki a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) főosztályvezető-helyettese, a tárcánál a PPP-ügyek 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. Éspedig azért, mert bár állami beruházásról és feladatáról 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 ellenszer, 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 kákán is csomót keresők, de ezzel nem kell foglalkozni, haladni kell tovább, és ami nagyon fontos: „nemzetközi szintű a versenyeztetés a partnerek kiválasztásánál”. Ezt el ne felejtjük!

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 gyzelmi 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.” (Pécsinapilap.hu, 2006. május 25.)

Ezt se felejtjük el soha: „Tervezze, építse, finanszírozza, működtesse, tartsa karban.”

De az összes közül talán ez a leggyönyörűbb, ez adja vissza leghívebben az MSZP–SZDSZ-kormányok és a sajtó felhatalonyát, megbonthatatlan, testvéri barátságát: „Gyorsforgalmi úthálózatunk folyamatban lévő beruházásai közül az egyik legjelentősebb projekt az M6-os autópálya Érdeket–Dunaújváros közötti 58,6 km hosszú szakasza. A beruházás az első PPP – azaz példás, pompás és precedens értékű – konstrukcióban megépült magyarországi autópályaszakaszaként az állam és a magántulajdonosok közötti együttműködésének jó példája. Teljes költsége megközelíti az 500 millió eurót. A környező településeket és Dunaújvárost figyelembe véve több tízezer ember életkörülményeinek jelentős javulását és a térség gazdasági potenciáljának számottevő növekedését segíti elő.

Az útszakasz megépítésére és 22 éves koncessziós üzemeltetésére a Magyar Állam nevében Kóka János frissen kinevezett miniszterként 2004 októberében kötött szerződést 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 az év márciusában a munka finanszírozását a nemzetközi tőkepiac kedvező 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 elődje, 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 elfordul az ilyesmi, ha nagyobb beruházásokra készülünk, mondta. A gazdaság is fejlődési 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 megszervező, 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 gúnnyal, 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 fejlődést és amely – kapaszkodjanak meg! – „közelebb visz bennünket az eurózonához!” A lényeg pedig az ellentmondást nem tűrő 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 fúrni. 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 eső. És a frissen átadott M6-os egy szakaszán egyszerre beomlott az útburkolat. És mi történt? Hát ez: „Mint ismeretes, vasárnap délután a hatalmas esők 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 vízelvezető 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 pénzéből építette meg az utat, és szolgáltatási díjat kap érte a következő harminc évben. (...)

Habár kérdésünk arra vonatkozott, hogy a baleset miatt elképzelhető-e, hogy az állam csökkentett összegű rendelkezésre állási díjat fizet az üzemeltetőnek, az NFM válaszából az derült ki, hogy az út beomlása nem csökkentheti, hanem ellenkezőleg, növelheti az állami költségeket.

»Az állam számára elnyert szerződésben szerepel bizonyos vis maior esemény is, amikor a helyreállítás értékének biztosítás feletti részét az állam fizeti meg az adófizetők pénzéből« – olvasható a tárca sajtóosztályától kapott válaszban. Vagyis ha a műszaki vizsgálat azt igazolja, hogy senki sem hibázott, az út beomlását a szokatlan időjárási körülmények okozták, akkor a szerződés értelmében az állam fizeti a biztosítási összeg fölötti részt. (...) Az ügy 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 bocszátotta 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 szkefanderét, a sisakot mindennél vastagabb bűrpofájáról, 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-szerződések). Érdemes mellétni, 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 fűzött 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 átvevő sajtójuknak, minthogy „ezt és ezt a közbeszerzést Mészáros Lőrinc nyerte el”. Mintha egy közbeszerzés elnyerése önmagában lopás lenne. Ha valakit érdekel, látogasson el az épülő új, komáromi Duna-hídhöz, tényleg érdemes! Van látogatóközpont, minden megnézhető, mindent elmondanak, ott valóban meg lehet nézni egy épülő 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 „kötelezően alkalmazott közbeszerzési eljárás”, valamint a „nemzetközi szintű 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 becstelenséggel, 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 elűdei 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** facebook oldalát, a következ? címen: <https://www.facebook.com/flagmagazin>  
- Minden "lájk számít, segíti a magazin m?ködését!

Köszönettel és barátsággal!

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

[Tweet](#)



**Raffay Ernő ajánlásával**  
Kortörténeti dokumentumgyűjtemény,  
készült jelképesen **1919** sorszámozott példányban

Hangoskönyv CD melléklettel

ANGYAR MENEDZS  
KÖNYVÉSÉG

The banner features a red background with a black fist icon on the left. It displays the title 'Raffay Ernő ajánlásával' and describes a historical document collection. On the right, there are images of a book cover and two CD/DVD discs. A logo for 'ANGYAR MENEDZS KÖNYVÉSÉG' is in the bottom right corner.

**Ajánló**