

A trieszti kikötő.  
Hajó a vege



FAZEKAS ISTVAN

TRIESZTI FEJLEMÉNYEK | KERESKEDŐHÁZAK | EXPORTFEJLESZTÉS

## Révbe érve

A Heves Megyei Közgyűlés volt alelnöke fogja üzemeltetni az új trieszti kereskedőházat. Másfél év után a kikötővásárlást is majdnem sikerült már lezárni. Közben Orbán Viktor újra szemet vetett a szlovéniai Koperre.

**A**kormány cseppet sem lepezetten igyekszik minél nagyobb befolyást kiépíteni a környező országokban, illetve egész Európában. S úgy tűnik, még az ilyen feladatokra sem a rátermeteket szemelik ki, a lapokat gyakorta barátoknak, kipróbált kádereknek osztják. Az olaszországi Trieszt kikötővárosban nyitandó kereskedőház üzemeltetéséről szóló 95,4 ezer eurós megbízást például Bényi Szabolcs cégének sikerült elnyernie, aki az Emberi Erőforrások Minisztériuma megbízásából éppen Egerben ellenőri és koordinálja az állami támogatás elköltetését a Szentmarjay Tibor Stadion rekonstrukciójára. Fővárosi lakos, de van hevesi múltja: 2016 tavaszától a megyei közgyűlés kormányzati kapcsolatokért is felelős alelnöke volt – vagyis politikai tisztséget töltött be. A posztra a fideszes elnök és alelnök jelölte, a közgyűlés fideszes többsége pedig megválasz-

totta. A helyi ellenzék kifogásolta, hogy Bényi nem megyei ember, és attól tartottak, egyéb elfoglaltságai mellett nem lesz ideje alelnökkösködni. Ekkoriban ugyanis a Magyar Evezős Szövetség elnöke is volt.

Neve ráadásul több kétes ügyben is felmerült. Először a dohány-kiskereskedelem államcsődje miatt, amikor két trafikkoncessziót nyert el, Budapesten és Szegeden. A boltok még megvannak, a Bényi Trafik Bt. 2019-ben közel 777 millió forintos árbevétel mellett 45 milliós profitot termelt. A cég beltagja Bényi Szabolcs, kúltagja pedig az ő BPA Invest nevű kft-je – az, amivel a trieszti megbízást elnyerte. A kormány 2014-ben a bírósági felszámolóit is újraosztotta, a pályázaton a korábban pénzügyi tanácsadással foglalkozó Agenor Consulting is befutott, amelynek ügyvezetője és résztulajdonosa mind a mai napig szintén – a jogász végzettségű – Bényi.



Kovács Gábor  
gkovacs@hvg.hu

Heves megyéhez fűződő kötődéseit alátámasztandó alelnöki entrée-ja idején megemlítette, hogy Nyitrai Zsolt megyei fideszes országgyűlési képviselő „rég barátja és munkatársa”. Testvéréről, Bertáné Bényi Krisztináról nem beszélt, pedig ő ekkor már a fejlesztéspolitikai tájékoztatási főosztályt vezette a Miniszterelnökségen. Ahol aztán szép karriert futott be, 2018 közepén a modern városok és falvak fejlesztésének koordinációjáért felelős helyettes államtitkár lett.

A trieszti megbízást tulajdonképpen verseny nélkül nyerte el a BPA Invest. Rajta kívül még a BDO-csoport (a hálózathoz tartozó Jókay Ügyvédi Iroda, a BDO Magyarország Adótanácsadó Kft. és a BDO Italia konzorciuma) adott be ajánlatot a nyílt közbeszerzésen, de ezt a kikötőtől magasabb ár miatt érvénytelenné nyilvánították. A megbízás értelmében a BPA Investnek egy legalább 25 négyzet-

méteres, központi fekvésű, berendezett, tárgyalóval felszerelt irodát kell üzemeltetnie, ahova a telefon és az internet is be van kötve. Ezt az irodát aztán minden hétköznap reggel 8-tól délután 5-ig nyitva kell tartania. A szerződés teljesítéséhez két munkavállaló kell, akik a fent említett irodában „elsődlegesen” az exportfejlesztési feladatokon dolgoznak. Mindkettejükkel szemben elvárás a magas szintű olasznyelv-tudás, egyiküknek pedig üzletfejlesztési tevékenységben szerzett szakmai vezetői gyakorlattal is rendelkeznie kell.

Egyébként nem Bényi az egyetlen erősen fideszes kötődésű irodaüzemeltető a kereskedőházas állami cég, a megrendelő CED Közép-európai Gazdaságfejlesztési Hálózat környékén. A lendvai (szlovéniai) kereskedőház üzemeltetője és vezetője, egyéni vállalkozóként, Héra József. Ő nem Szlovéniában él, hanem a határ innenső oldalán, Lentiben. Ott viszont fideszes önkormányzati képviselő, és már akkor is az volt, amikor a megbízást elnyerte.

**A kormánynak régi heppje** a kisvállalkozások exportjának erősítése. Ennek érdekében nem csak távoli területeket céloztak meg, két tucat irodával lótták körbe Magyarországot is – olyan, kevésbé egzotikus helyeken nyitva kirendeltségeket, mint Párkány, Lendva vagy Kismarton. A CED-et korábban MNKH Közép-európai Kereskedelemfejlesztési Hálózat Kft.-nek hívták, akkoriban a csúfos kudarcba fulladt globális kereskedőházi rendszert építgető MNKH Zrt. leánya volt. 2018-ban, az MNKH beszántásakor, illetve átszervezések kerület közvetlen állami tulajdonba.

Triesztben nemcsak kereskedőháza lesz Magyarországnak, hanem kikötője és logisztikai központja is – legalábbis úgy tűnik, hogy a lassan másfél éve húzódó projekt végre révbe ér. A kormány, azon belül a kikötővásárlásért felelős Külgazdasági- és Külügyminisztérium (KKM) mégis leginkább hallgat a vásárlásról. Ez persze nem is csoda, tekintve, hogy már 2019. július elején kész tényként, megkötött üzletként jelentették be az adásvételt, a szerződés aláírás-

sakor az Orbán Viktorral kiváló kapcsolatokat ápoló akkori olasz belügyminiszter, Matteo Salvini parolázott Sziijártó Péter külügyminiszterrel. Az már csak a HVG által kikért szerződésből derült ki, hogy az ügylet rendkívül bonyolult, a kontraktus pedig nem teljesült az aláírással, ahhoz még számtalan feltételnek kellett volna megfelelni. Ez sokáig váratott magára, a KKM 2020 júniusában még mindig azt közölte, hogy az adásvétel lezárása „folyamatban van”. Júliusban aztán a kikötőkkel foglalkozó szaksajtó már a 32 hektáros, 300 méteres partszakasszal rendelkező terület megvásárlásának lezárásáról írt, hivatkozva a Triesztet magában foglaló olasz régió, Friuli-Venezia Giulia bizakodó hangvételű közlésére. Ezt az után tették közzé, hogy a tartomány elnöke, Massimiliano Fedriga fogadott egy Kiss-Parciu Péter helyettes államtitkár vezette delegációt. Az eseményről a magyar kormány valamiért nem számolt be.

A magyar állam, pontosabban a projekte létrehozott állami zrt két olasz cégtől, a Tesecótól és a Seastoktól veszi meg a területet, továbbá kizárólagos tulajdonrész szerezt a Teseco Aquila nevű leányában, a még 54 évig érvényes kikötőhasználati koncesszió tulajdonosától. Az Aquila tulajdonosi struktúrájában eddig nem történt változás. Bár július elején az olasz cégszolgálat tanúsága szerint bejegyezték, hogy a Teseco átruházza az Aquilában levő részesedését az Adria Port Zrt.-re, ez a tranzakció sem teljesült még: ismeretlen, még igazolandó feltételhez kötve

## csúfos kudarcba fulladt globális kereskedőházi rendszer

**Bényi Szabolcs**  
evezős-  
szövetségi  
elnökként  
**Borkai Zsolt**  
MOB-vezetővel.  
*Renezánsz  
emberek*



MESZ FACEBOOK-OLDALA

felfüggesztés hatálya alatt áll. De ezek szerint most már valóban csak egy lépés, hogy az Aquila és vele a kikötői koncesszió az Adria Port kezébe kerüljön.

Az azonban még mindig nem világos, mi lesz ennek a haszna. A kormánynak az ügylet bejelentése óta sem sikerült minden kételyt eloszlatóan megmagyaráznia, mi szükség van Magyarországnak erre a beruházásra. A kikötő rész kicsi és sekély, nagy konténerhajók fogadására nem alkalmas. Az ezzel kapcsolatos első kritikák után Sziijártó Péter úgy finomított az indoklásokon, hogy a helyi vízi kapcsolat céljait szolgálja majd, például a nagy piruszi kikötővel. De az továbbra sem világos, mi értelme lenne úton vagy vasúton Triesztbe vinni egy konténert Magyarországról, ott felrakni egy kisebb hajóra, tengeren eljuttatni Piruszba, hogy ott pakolják föl egy nagyobbra. Különösen, hogy elvileg épp a piruszi vasúti kapcsolat javítása miatt épül sok százmilliárdos összegből a Budapest–Belgrád vasút – Mészáros Lőrinc őszinte öröme. Az sem látszik, mire használnák az exportáló magyar cégek a trieszti logisztikai központot, hiszen az árujukat már itthon konténerbe rakják. És különösen nem látszik, miért lenne jó a magyar cégeknek, hogy a kikötő és a logisztikai központ tulajdonosa a magyar állam – van épp elég piaci szereplő, amelyek ki tudnák elégíteni az igényeiket.

Mindenestre Orbán Viktor tartja magát a felcsúti kisvasút kapcsán lefektetett alapelvehez: ha támadják, meg kell hosszabbítani. Jelen esetben rá kell duplázni: a miniszterelnök szeptember elején a szlovéniai Bledben arról beszélt, hogy a magyar kormány szívesen érdeklőséget szerezne a koperi kikötőben, és részt venne az oda vezető vasútvonal fejlesztésében. Igaz, ez régi terv, 2018-ig Koper volt a kormány elsődleges kiszemeltje, nem pedig Trieszt. Csak miután az Orbán által nyíltan támogatott jobboldali populisták elvesztették az országgyűlési választást, Koper „zárójelbe került”. Március óta azonban ismét a magyar kormányfő szövetségese, Janez Jansa Szlovénia miniszterelnöke – Koper pedig kikerült a zárójelből. ■