



Bártfai-Mager Andrea.  
Erős belépő

TURY GERGELY

ÁLLAMI VÁLLALATOK | ORBÁN VEZÉNYEL | MÉSZÁROS ÜZLETEL

## Karlenyúlásnyira

A monolitikus hatalomgyakorlás új szintje: a kormányfő már egyetlen személyen keresztül érvényesíteni tudja akaratát a legfontosabb állami cégek, köztük az ország egyik legnagyobb vállalatcsoportja, az MVM felett.

**A** kegyelemdőfést is megkapta a héten a Zöldolaj BB Zrt., holott két évvel ezelőtt még nagy jövő előtt állt. Történt ugyanis, hogy a Mátrai Erőmű augusztus 6-án pályázatot írt ki biomassza beszállítására, és egyből ki is zárta e céget a tenderből. A jelentkezők ugyanis természetesen nem állhatnak csőd- vagy felszámolási eljárás alatt. Márpedig a hitelezők két hónappal ezelőtt megindították a felszámolási eljárást a biodizel és biomasszát előállító vállalat ellen; ennek előzménye egy két évvel ezelőtti adóhatósági intézkedés volt. A többségi amerikai tulajdonos megpróbálta ugyan kölcsönrel kisegíteni leányvállalatát, ám az adóhivatali inkasszók okozta fizetési nehézségek továbbgyűrűztek. A 2015-ben még hatmilliárd forintos árbevételű Zöldolaj tavaly már az egymilliárdos forgalmat sem érte el, így most gyakorlatilag meg-

adta magát. Eppen akkor, amikor Mészáros Lőrinc a Mátrai Erőműben birtokon belülré került, és megkezdte a potenciális beszállítók felvásárlását. A Zöldolaj vagyona kétmilliárd forint körül van, padlóra kerülve alighanem olcsóbban is megszerezhető.

Akár szimpla piaci folyamatnak is lehetne tekinteni mindezt, ha a történetben nem bukkannának fel folyton-folyvást állami szereplők. A Zöldolajat még a szocialista kormányzás idején alapította másokkal együtt az a Bártfai Béla, aki az első Orbán-kormány idején a Miniszterelnöki Hivatal közigazgatási államtitkára volt. A cégbe az állami Magyar Fejlesztési Bank is vitt tőkét. Bártfai 2008-ban kiszállt ugyan a Zöldolajból, ám vezérigazgatója lett a Magyar Szénhidrogén Készletező Szövetségnek, amelynek a Mol is tagja. A Mol a Zöldolaj által előállított biodizel meghatá-



Szabó Yvette  
szabo.yvette@hvg.hu

rozó felvásárlója volt. Maga a Zöldolaj pedig a Mátrai Erőmű visontai ipari parkjában működik, és eddig az erőműnek adta el az olajgyártás melléktermékeként keletkező biomasszát. A Mátrai Erőműben jelenleg is kisebbségi tulajdonos az állami MVM Magyar Villamos Művek, amelyben Bártfai 2016 májusától egészen idén május végéig felügyelőbizottsági tag volt. Nagyjából addig, amíg felesége, Bártfai-Mager Andrea a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter nem lett. Ebben a minőségében augusztus elsejére már 31 állami vállalat tulajdonosi jogait gyakorolhatja közvetlenül, köztük az MVM-ét.

**Szisztematikusan építkezik** tehát Orbán Viktor, ahogy a választások után az egyik szokásos rádióinterjúban fogalmazott, átalakítja a kormány agyközpontját. Ez

azt jelenti, hogy gyakorlatilag közvetlen – egész pontosan egyetlen személyen keresztül – irányítást valósít meg azokon a területeken, ahol a legtöbb hatalom és pénz összpontosul. Ez történik a jobboldali média belső hatalmi harcaiban vagy a budapesti városirányításban, valamint az állami vállalatok esetében is. Utóbbiak eddig egyrészt a minisztériumok, illetve miniszterek között váltottak ki torzsalkodást, így Lázár János és Seszták Miklós között, amikor Bártfai-Mager még kormánybiztosként kapta meg azokat a területeket – például a nemzeti közmuveket –, amelyeket Orbán kivett a túlságosan megerősödött Lázár kezéből. Másrészt maguk az állami cégek is versengtek az irányítói pozícióért: a nemzeti közmuévállalat a megalapítása óta zavarta az MVM vezetőinek ambícióit, hiszen a rezsicsökkentést egyebek között az MVM-csoport vaskos profitja tette lehetővé.

Ráadásul az állami cégek jelentős részénél még a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő is közbeékelődött az orbáni politikai akarat és a végrehajtói szint közé. Habár annak élén Orbán vezénél üzemeltetésüként Szivék Norbert vezérigazgató igazán kipróbált embernek számít, ha más nem is, de az adminisztratív előírások mindenképpen akadályozhatták a gyors érdekérvényesítést. Ezért a vagyonkezelőt kiűrtették, Szivék – miként azt a HVG már júniusban előre jelezte – menesztették, a legfontosabb állami cégeket pedig a kormányfő alá helyezték. Ide került tehát a méretében a Moltól és az Auditól csak orrhosszal lemaradt MVM-csoport, valamint az NKM Nemzeti Közmuvek, amelyek így együtt már a (negyedrészen ugyancsak állami) Mol erejével vetekszenek, legalábbis ami a vagyont és az árbevételt illeti. A négy évvel ezelőtti rezsicsökkentés persze lepassztotta ezeknek a cégeknek az eredményességét, ám azóta ilyen kegyben nem részesítették a fogyasztókat. A veszteségeket pedig az állami szabályozás könnyen kiegyensúlyozhatja.

Még fontosabb, hogy partnereik vagy beszállítóik körében újabb üzleti lehetőségek nyílnak meg. Az MVM például a hírek szerint éppen megvásárolni készül a Mát-

rai Erőmű napelemparkját Mészáros Lőrinc-től, a svájci bejegyzésű MET-csoport pedig már évek óta üzletel az MVM-mel. A MET a legutóbbi időkig a Mol és – mások mellett – Orbán Viktor üzletember barátja, Garancsi István tulajdonában volt. A menedzsment a közelmúltban kivásárolta ugyan a MET-részvényeket, de a cég azért megmarad a magyar piacon. A Tigris magyarországi vezetékhálózatát például néhány hónapja a MET vette meg, és ennek még szerepe lehet a Mátrai Erőműnél is. Az ugyanis egyelőre a környezet-szennyező lignitre épül, az uniós szabályozók azonban Mészáros Lőrincet is rákényszerítik, hogy új energiaforrások (például gáz vagy nagyobb arányban biomassza) után nézzen. A MET-ből érkezett az a szakember, Kóbor György is, aki eddig az NKM Nemzeti Közmuveket vezette, most pedig az MVM élére került.

Az MVM-csoporthoz tartozó paksi atomerőmű mellett az ugyancsak pénzben dúskáló Szerencsejáték Zrt. szintén Bártfai-Magerhez került. A miniszter gyakorolja a tulajdonosi jogokat a MÁV, valamint a Volán-társaságokból létrejött regionális vállalatok fölött is. A közlekedési portfólió akár kényelmetlennek is tűnhet, mert ki óhajt 20-30 kilométeres sebességgel döcögő vonatokkal vagy lepukkant Volán-buszokkal foglalkozni. Ám ha azt is tekintetbe vesszük, hogy a kormány 2020-ig 1500 milliárd forintot akar vasútfejlesztésre költeni, mindjárt megéri

## Mészáros Lőrinc birtokon belülről került, és megkezdte a potenciális beszállító felvásárlását

A Mátrai Erőmű bejártánál. Kísért a múlt

a tűz közelében lenni. Különösen, hogy a tárca nélküli miniszternél van a megrendelő, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő is, csakúgy, mint az útfejlesztéseket irányító Magyar Közút. A megvalósításra kiírt tendereket rendre Mészáros Lőrinc cégei, valamint a Duna Aszfalt és más, a kormányhoz közel álló vállalkozások nyerik.

**Az állami víziközművek** és a hulladékos cégek már valóban kellemtelen feladatnak számítanak, mert a mai napig nem sikerült megoldani, hogy stabilan elkerüljék a veszteségeket. A kukaholding mérlegében 1,5 milliárd forintos hiány mutatkozik, de a Bártfai-Magerhez került cégek nagy többsége legalább papíron nullszaldós. Tavaly csak a Szerencsejáték Zrt.-nek, az MFB-nek és a MÁV-nak lett érdemi eredménye (adózás után 19, 14 és 11 milliárd forint) a tárca nélküli miniszter portfóliójába került cégek közül. Más szempontból gyöngyszem ugyanakkor az állami felszámoló-cég, a nevében is nonprofit Nemzeti Reorganizációs Zrt. Ennél ugyanis olyan fizetésképtelen vállalkozások landolnak, amelyek az állam számára valamilyen szempontból fontosak válnak. A stratégiaileg kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezet státusát az Orbán-kormány találta ki, és legutóbb arra az Ikarus Egyedi Kft.-re alkalmazta, amely a vállalt határidőre nem tudta legyártani a 180 buszt. Az Ikarus azonban nemcsak a Volánbusznak és a BKV-nak okozott kárt, hanem a hitelező MKB Banknak is, vagyis közvetve a bank tulajdonosának, Mészáros Lőrincnek.

A HVG érdeklődésére a miniszter maga is úgy értékelte, hogy „az intézkedés következtében az érintett cégek szorosabb irányítás alá kerültek”. Ahogy fogalmazott, a cél az volt, hogy „a társaságok működésének központi áttekintése megvalósulhasson”. És persze az ilyenkor szokásos bűvös fogalom, a „szinergiák kiaknázása” is kihagyhatatlannak bizonyult, ami az érintett vállalatoknál gyakorlatilag azt jelenti, hogy a dolgozók kíváncsian várják, a korábban kiszervezett vagy szétválasztott szolgáltatások közül melyeket fogják visszaszervezni vagy újból összevonni. ■



REVICZKY ZSOLT