

RAIL CARGO | MÁTRAI ERŐMŰ | TERÜLETFOGLALÁS

Sínre tették

Habony Árpád és Hernádi Zsolt üzleti körei rástartoltak a vasúti ágazatra. Piacszerzési igyekezetük ezúttal száz ember munkahelyébe kerülhet.



TURY GERGELY

A Közbeszerzési Döntőbizottság előtt van a Mátrai Erőmű tendere, amelyet a bükkábrányi lignit beszállítására írtak ki vasúttársaságoknak – mindössze ennyit erősített meg a Rail Cargo Hungária vezetője, Kovács Imre a HVG kérdésére. A feladatot már két évtizede a MÁV teherfuvarozó cégéből osztrák tulajdonba került Rail Cargo végezte, most azonban – arra hivatkozva, hogy túl alacsony (!) volt az árajánlata – nem őket hozták ki a piaci források szerint nagyjából kétmilliárd forintos megbízás nyertesének, hanem az Illés Holding részeként működő MMV Magyar Magánvasút Zrt.-t. Utóbbi Illés Tamás tulajdonában van, aki az elmúlt években tekin-

télyes fuvarozási vállalatcsoportot épített fel, beleértve például a 6 × 6 taxivállalatot is. Piaci források szerint Illésék mögött a kormányhoz közel állók, nevezetesen Habony Árpád és Hernádi Zsolt Mol-elnök üzleti körei sejlének fel.

A Rail Cargo kizárása miatt a vasúti dolgozókat tömörítő szakszervezet, a VDSZSZ Szolidaritás Orbán Viktor miniszterelnökhöz és Mager Andrea miniszterhez fordult. Mózes Tibor, a dokumentumot jegyző érdekvédelmi elnök a HVG-nek elmondta: azt gondolták, hogy a kormányzat fogékony a magyar dolgozók foglalkoztatási nehézségeire. „Beavatkozásra nyilván nem tudjuk buzdítani őket, hiszen a jogszabályok ezt nem engedik, de

Tehervonat a Mátrai Erőműnél.
Váltók

azt gondolták, hogy a kormányzat fogékony a magyar dolgozók foglalkoztatási nehézségeire

ezt a közbeszerzési eljárást olyan folyamatnak látjuk, amely a kormányzat számára is érdekes lehet. Már csak azért is, mert a kormány stratégiai partnerként kezeli a Rail Cargo Hungáriát” – magyarázta.

A cégnél jelenleg mintegy 100 vasutas dolgozik ezen a munkán, különböző pozíciókban, három helyszínen: Bükkábrányban, Füzesabonyban és Visontán. A szakszervezet információi szerint az MMV nem akarja átvenni őket, másokat hoznának. A piacon elterjedt, hogy ez nem csupán az ismert tulajdonos, Illés Tamás szándéka; vannak, akik Világi Oszkárt sejtik a társaság, egyben az üzlet mögött. Ő a Mol igazgatósági tagja és az annak birtokában lévő szlovák Slovnaft olajtársaság vezérigazgatója, egyben a dunaszerdahelyi DAC futballklub tulajdonosa, amelynek akadémiaja magyar állami támogatást is kapott. Világi Orbán Viktorral is fotózkodott. Az üzletember mindenestre formálisan nem döntéshozó az MMV-ben, az viszont tény, hogy a cég kisebbségi tulajdonosa nemrégiben az a szintén szlovák RTI Railtrans International lett, amely a Mol és a Slovnaft fuvarozójaként ismert. Valószínűleg ezért sejtik a piacon az MMV mögött is Világit – anélkül, hogy ennek kézzelfogható bizonyítéka lenne. A vállalat egyébként azzal hátrította el a HVG megkeresését, hogy a pályázaton csak közös ajánlattevőként szerepel az Illés Holding mellett, az eljárás pedig még folyamatban van. „Így sok többletinformációval nem rendelkezünk az eljárással kapcsolatban” – írták.

Habony és Hernádi baráti és üzleti köre az elmúlt években már bele-beleköstölt a vasutak világába. A kormányfő tanácsadójának barátja, a volt londoni nagykövet, Szalay-Bobrovniczky Kristóf Magyar Vagon nevű befektetési cégével egyiptomi szállításokra szerződött le az orosz Transmashholdinggal. Ennek az üzletnek az volt az értelme, hogy a magyar partner részvétele uniós gyártmánnyá tette a vasúti személykocsikat. Az oroszokkal közös Transmashholding Hungary Kft. és a Magyar Vagon Befektetési Zrt. igazgatóságában egy éve jelen van Bacsa György, a Mol-csoport

stratégiai ügyvezető igazgatója, illetve az utóbbi igazgatóságában Komondi Zsolt is tag, aki Hernádi Zsolt kockázatitőke-befektető cégének a vezérigazgatója.

Az MMV expanzív politikája találkozhatott a vasúti ágazatban is fantáziát látó befektetőkével. A cég két éve megbízott egy tanácsadó céget, hogy mérje fel, miként lehetne ismét felépíteni az egykori MÁV Cargo tevékenységét, és ezt a tervet a kormány elé is bevitték. Úgy tűnik, most részben ennek a megvalósítása zajlik, tehát megszerzik azoknak a cégeknek a piacát, amelyek nagyobb mennyiségben fuvaroznak árut vasúton. Magyarországon egyébként a Mátrai Erőmű és a Mol mellett ilyen megbízó lehet még a BorsodChem, és persze ilyenek az autópálya- és a vasútépítések, például a részben Mészáros Lőrinc csúcsoligarcha cégei által épített Budapest–Belgrád vasútvonal, és ilyen a paksi bővítés is.

A Mátrai Erőmű tenderén a végső döntést a tulajdonos hozhatta meg. Az erőmű most már ismét az MVM-csoporthoz tartozik, amelynek elnök-vezérigazgatója Kóbor György. Kóbor 2012–2013-ban annak a svájci MET Power AG-nak volt a vezérigazgatója, amely cégcsoportban Lantos Csaba is közreműködött, ő pedig a 2010-es kormányváltás idején éppen közös cégben, az Atticus Investmentben volt érdekelt Habony Árpáddal. Lantos az igazgatóságnak, Habony a felügyelőbizottságnak volt tagja, és ebben a hőskorban még Stumpf István is az Atticus fb-jében ült – ő ma már az egyetemek alapítványi kiszervezésének kormánybiztosa. Az Atticus később beolvadt egy másik vállalatba, utolsó vezetője Tiszolczi Renáta volt, aki Szalay-Bobrovniczky Magyar Vagonjának is a vezérigazgatója. Ez tehát annyit jelent, hogy Habony üzleti köre összeér: egyrészt benne van

a vasútjármű-gyártás bizniszében, másrészt jól ismeri a Mátrai Erőmű állami tulajdonosának döntési helyzetben lévő irányítóját.

megszerzik azoknak a cégeknek a piacát, amelyek nagyobb mennyiségben fuvaroznak árut vasúton

Ami tény: hacsak a Közbeszerzési Döntőbizottság másképp nem dönt, az MMV Magyar Magánvasút Zrt. szerezheti meg két évre a bükkábrányi lignitbeszállítási üzletet, holott járműparkja csupán töredéke az osztrák hátterű Rail Cargo-nak. Ez utóbbinak azért jönne ki olcsóbban az évi 2,5 millió tonna lignit Visontára szállítása, mert egymilliárd forintnál is drágább, üzembiztos, modern mozdonyai vannak, nem úgy, mint a hazai magánfuvarozók többségének. A teljes képhez azonban az is hozzátartozik, hogy a tervek szerint 2025-től átállítják

az erőművet gázüzeműre; ez után, ha teljesen nem is áll le, de körülbelül évi egymillió tonnára csökken a szénfelhasználás.

A HVG úgy tudja, hogy ezekben az üzletekben már a Fidesz különböző köreinek egymással szembeni konkurenciaharcáról is szó van. A vasúti fuvarozás és járműgyártás piacát ugyanis nem csak Habonyék nézték ki maguknak. A Mészáros-csoport az év elején jelentette be, hogy együttműködési szándéknyilatkozatot írt alá a svájci Stadler-csoporttal tehervagonok gyártására. A helyezkedés nem véletlen, ugyanis az Európai Unióban több szabályozás is életbe lépett, amely a vasúti kocsikat érinti, sőt uniós támogatást is csoportosítottak át erre. A hangos tehervagonok ugyanis komoly zajterhelést jelentenek a környezetre. Emiatt egyrészt modernizálni kell a fékrendszerüket, másrészt át kell alakítani az ütközőiket. Az unió országaiban mintegy 20-30 ezer mozdony és csaknem 300 ezer tehervagon fut; Brüsszel 9 milliárd euró támogatást szán arra, hogy ezek a járművek megfeleljenek az előírásoknak. A központi uniós tender kihirdetése 2022-ben várható, a piaci szereplők, köztük a Stadler, erre hegyezik ki a kapacitásaikat.

De van-e járműgyártó cége Mészáros Lőrincnek? Még nincs. A kormány azonban május 12-én határozatot hozott „a vasúti gördülőállomány fejlesztésének” stratégiai céljairól, és ennek részeként a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszternek meg kell vizsgálnia, hogy a MÁV tulajdonában lévő leányvállalatok „profiltisztításaként” hogyan lehet a MÁV-Startnál végzett járműgyártási tevékenységet áthelyezni a MÁV Vagon Vasúti Jármű Gyártó és Javító Kft.-be. Ez utóbbi cég székesfehérvári központú, a MÁV-tól tulajdonképpen már az összes műhelyt oda szervezték át, ott tartják karban a MÁV kocsijait is, de bérmunkát is vállalnak. Szakmai körökben arra számítanak, hogy mindezzel vagy a MÁV Vagon privatizációját készítik elő, vagy a kapacitását veheti majd igénybe egy olyan befektető, amilyen például a Stadlerrel üzletelő felcsúti milliárdos. ■ OROSZI BABETT, SZABÓ YVETTE