



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM

DR. FÓNAGY JÁNOS

Minister of National Development

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: K/18709/1

Érkezett: 2017 DEC 20.

PKF / 90035 - 3 / 2017-NFM

**Mesterházy Attila úr részére**  
**országgyűlési képviselő**

Budapest  
Széchenyi rkp. 19.  
1358

**Tisztelt Képviselő Úr!**

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint nemzetgazdasági miniszterhez intézett K/18709. K/18713. K/18714. K/18716. K/18718. K/18720. K/18722. K/18724. K/18727. K/18729. K/18731. K/18732. K/18734. K/18736. K/18739. K/18740. K/18743. K/18745. számú írásbeli kérdéseire feladat- és hatáskör szerinti illetékességből a hivatkozott törvény 42. § (2) bekezdése alapján a következő választ adom:

A magyar külgazdasági stratégia végrehajtásában meghatározó szerepet tölt be a vasút. A kormány a hagyományos kelet-nyugati irány mellett az északi-déli gazdasági és közlekedési összeköttetésekre is fokozott figyelmet fordít. A hazai külgazdaság növekedése 2014 óta minden évben rekordot döntött. E pozitív mutató fenntarthatóságához elengedhetetlen a vasúti infrastruktúra folyamatos fejlesztése.

A Budapest-Belgrád vasútvonal fontos részévé válhat a Pireuszon keresztül Európába vezető tengeri selyemútnak. A projekt révén újabb lehetőségek nyílnak a magyar-kínai gazdasági kapcsolatok előtt. A hazai beruházások és munkahelyek számának, az export mértékének gyarapodása várható.

A vasúti árufuvarozás mértéke a 150-es vonalon évek óta folyamatosan növekszik. Ezt a tendenciát és a megvalósuló korszerű infrastruktúra előnyeit figyelembe véve további jelentős bővülésre lehet számítani a személy- és teherszállításban is. Már az idei évtől tapasztalható a pireuszi szerelvények számának gyarapodása, amely a kínai féljelzései alapján a jövőben folytatódni fog.

A kormány vizsgálta a szegedi vonal lehetséges érintettségét is, azonban az érintett országok egységes szempontjának a 150-es vasútvonal fejlesztése felel meg.

A nemzetközi egyezmény értelmében a vasútvonal korszerűsítése 160 kilométer/órás engedélyezett sebességgel valósul meg. A vonal eredeti tervezési sebessége 100 kilométer/óra volt, ezért néhány szakaszon minimális nyomvonal-korrekciót szükséges végrehajtani. A kiigazító munkálatok magánterületeket is érintenek, így kerülhet sor kisajátítási eljárásra.

A hatályos EU-s előírások szerint a fővonalak és nemzetközi korridorok már legalább 160 km/h-s engedélyezett sebességre épülnek. A ma használt hazai és nemzetközi technológiák, eszközök és berendezések mindegyike alkalmas az emelt sebességű közlekedésre, a költségek tekintetében a 120 kilométer/órás és a 160 kilométer/órás sebesség között nincs érdemi különbség.

A Budapest-Kelebia vasútvonal nemcsak tehervonatokat szolgál ki, hanem évente több millió utas közlekedését is biztosítja az elővárosi, a távolsági és a nemzetközi viszonylatokon. A személyszállításban kihasználható lesz a 160 kilométer/órás engedélyezett sebesség, amelynek köszönhetően jelentős menetidő-csökkenéssel számolhatnak az utasok. Budapest és Belgrád között a felével, a főváros és Kelebia között egy órával, Budapest és Kunszentmiklós-Tass között fél órával csökken a menetidő. Az emelt sebességű közlekedés nemcsak a személyszállítás szolgáltatási szintjét javítja, hanem a vonal kapacitását is bővíti.

A várhatóan jelentősen megnövekvő pireuszi teherforgalom megfelelő kiszolgálása érdekében 22,5 tonnás tengelyterhelés és kétvágányúsítás szükséges. A budapesti áthaladást érintő Déli vasúti híd kapacitásának bővítését a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. készíti elő. A 150-es vasútvonal budapesti szakaszára (Soroksár-Ferencváros) nyomvonal-korrekciós tervek készülnek, hogy csökkenjen a tartózkodási idő a ferencvárosi pályaudvaron. Kiemelten fontosak a logisztikai terminálfejlesztések is.

A vasúti áruszállítás 2004 óta piaci keretek között zajlik magánvasúttársaságok részvételével. Amennyiben a szállítványozó Budapestről kiindulva is a vasúti szállítást kívánja igénybe venni, úgy lehetősége van az 1-es vasútvonalon Bécs és Pozsony irányába, a 70-es vonalon Prága és Berlin irányába, kelet felé pedig a 80-as és a 100-as vasútvonalakon továbbítani az árut.

A vám eljárás helyszínét minden kereskedő cég maga választhatja meg. Magyarország mindent megtesz annak érdekében, hogy a vámhivatal folyamatosan fejlessze szolgáltatásait, és eredményes legyen az európai országok között kialakult versenyben. A magyar vámhivatal rendszeresen egyeztet a kínai kereskedőkkel, az érintettek pontosan ismerik és betartják a szabályokat, ami jelentősen felgyorsítja az ügymenetet. Az utóbbi időben több mint húsz százalékkal nőtt az unión kívülről Magyarországra érkező áruk értéke.

Az áru fuvarozási útvonalak tekintetében a szállítványozási piac folyamatosan változik. A költség, az eljutási idő, a kiszámíthatóság, a biztonság egyaránt hatással van a cégek döntéseire. A 150-es vasútvonal korszerűsítése megteremti annak

lehetőségét, hogy ez a vasúti folyosó minden szempontból kedvező feltételeket biztosítson a gazdaságos, megbízható, gyors és biztonságos áruszállítás számára.

A többségi kínai tulajdonban álló pireuszi kikötő publikus tervei szerint a kikötő az évi három millióról előbb öt-, majd tízmillióra növeli az áthaladó konténerek mennyiségét. Ennek lebonyolításához szükséges lesz a 150-es vasútvonal növekvő mértékű igénybevétele is. További érv a vasúti szállítás mellett a tengeri útvonalak lassúsága.

A kormány részletesen bemutatta a projektet és a nemzetközi egyezményt az Európai Bizottságnak, majd több forduló egyeztetést folytatott az uniós közbeszerzési szabályokkal való összhang megállapítása érdekében. Az egyezmény magyar és angol nyelven közzétett, törvényben kihirdetett beszerzési szabályzatot tartalmaz, amely nyilvánosan elérhető. A beszerzési szabályzatot az EU közbeszerzési irányelvének alkalmazásával, a magyar közbeszerzési törvény logikáját követve alkották meg, garantálva a teljes átláthatóságot.

A projekt ellen uniós kötelezettségzegési eljárás nem indult. Az unió semmilyen lépést sem tett az infrastrukturális beruházás ellen, a Bizottság szerveinek csupán alapvető eljárása, hogy megvizsgálja, összeegyeztethetők-e a jelentős szerződések az uniós joggal, a magyar hatóságokkal pedig technikai szintű párbeszéd folyik.

A kérdéseiben szereplő számok és az Ön által felvetett megtérülési idő legfeljebb találgatásnak minősíthető, a sajtóban megjelent becslések minden alapot nélkülöznek.

A fővállalkozóként megnevezett Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. feladata projektcéggként a tervező és kivitelező cégek kiválasztása. A kivitelező vállalkozás és a megvalósítás pontos időtartama a jelenleg is zajló közbeszerzési eljárások lezárását követően, várhatóan 2018-ban válik ismertté. A tervek szerint a beruházás a szerződés aláírásától számított 84 hónap alatt készül el.

Az ajánlatkérő nem tesz közzé számadatokat, hogy az ajánlattevők árképzését ne befolyásolja. A végleges piaci árakat a nyilvános beszerzési eljárást követően lehet megállapítani. A megvalósíthatósági tanulmány döntést megalapozó adatnak minősül, amely a hatályos jogszabályok alapján a keletkezésétől számított tíz évig titkos.

Az állami infrastruktúrafejlesztéseket nem tisztán a pénzügyi megtérülés magánbefektetői logikája alapján kell vizsgálni, ilyen projektek esetében ugyanis nélkülözhetetlen az állami beavatkozás. Hosszú távú makrogazdasági és társadalmi hasznokkal kell számolni – vonal kapacitására épülő termelő- és logisztikai beruházások, rugalmasabb munkaerő mobilitás stb. – melyeknek csupán részeleme a vasúti szállítás versenyképességének javítása és az eljutási idők csökkenése.

A nyertes pályázó az alvállalkozóit és azok munkavállalóit szabadon választhatja meg. Erre az ajánlatkérőnek nincs ráhatása a hatályos jogszabályok értelmében. A beruházás előkészítésében jelenleg 15 kínai munkavállaló vesz részt.

Az egyezménnyel kapcsolatos vitarendezést a felek az államközi egyezmények esetében szokásos módon határozták meg. Az egyezmény alapján megkötött

magánjogi szerződések esetében a hatályos jogszabályok szerinti hatáskörrel és illetékességgel rendelkező jogorvoslati fórumok járhatnak el.

A 16+1-es együttműködések keretében az érintett országok megkezdtek a tárgyalásokat a már működő vasúti kapcsolatok fejlesztéséről. A felek közös érdeke, hogy a teljes vonalon hasonló kapacitású és egyenszilárdságú vasúti infrastruktúra álljon rendelkezésre.

Kérem válaszom szíves elfogadását.

Budapest, 2017. december „19.”

Üdvözlettel:

