



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés
Irományszám: K/1780
Érkezett: 2018 OKT 03

Írásbeli választ igénylő kérdés

**Kövér László úr,
az Országgyűlés elnöke részére**

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

Az Alaptörvény 7. cikk (2) bekezdése alapján, figyelemmel az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdésére, valamint az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 124. § (1) bekezdésére, kérdést kívánok benyújtani a téma szerint hatáskörrel rendelkező

Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszterhez

“Kinek jó üzlet vasúti kocsik szállítása Egyiptomnak?(2)”

címmel, amire a választ írásban kérem.

Tisztelt Miniszter Úr!

2018. szeptember 25-én írta alá Kairóban az egyiptomi állami vasutak (ENR) és az orosz-magyar konzorcium, a Transzmasholding Hungary alelnöke azt a megállapodást, ami 1300 vasúti kocsi szállításáról szól. Egyiptom 2013-ban kezdett előkészíteni egy nagyszabású, 700 vasúti kocsi beszerzéséről szóló tendert, amelyen – a német Siemens és az orosz Transzmasholding mellett – a Ganz Motor a Dunakeszi Járműjavító Kft-vel közös konzorcium vezetőjeként indult. 2014-ben jelent meg az első hír arról, hogy az Eximbank kedvezményes – akkor arról volt szó, akár húsz évre, egy százalékos kamattal, egymilliárd eurós – hitelével segítené vasúti kocsik eladását Egyiptomnak. A magyar miniszterelnök 2016-os egyiptomi látogatása során azt jelentették be a sajtónak, hogy az Eximbank aláírt egy olyan dokumentumot, amely az egyiptomi államvasutak részére 700 vasúti kocsi gyártásával kapcsolatos finanszírozási ajánlatot tartalmaz.

Ekkor úgy látszott, hogy a több százmilliárd forint összegű szállítást a nagy múltú magyar cég, a Ganz teljesítheti, amikor konzorciumvezetőként 2016-ban megnyerte a 700 vasúti kocsi gyártásáról szóló egyiptomi tendert. A tenderyertességhez nyilvánvalóan hozzájárult az eximbanki támogatási ígélet is. Ám a szerződéskötésig nem jutott el az ügy, mert a magyar kormány kihátrált a Ganz-csoport mögül, és egy riválisa mögé állította be a közel 280 milliárd forintos eximbankos hitelt. Ennek kiváltó oka lehetett az a fejlemény, hogy a magyar miniszterelnök 2016. februári moszkvai látogatása során az egyiptomi vasúti tenderen való közös magyar–orosz részvétel lehetőségéről is tárgyalt Orbán Viktor Vlagyimir Putyin orosz elnökkel.

A magyar kormányzat az egyiptomi tendernél végül azt a Transzmasholdingot segítette, amelynek tagvállalata (Metrovagonmas) a budapesti 3-as metró szerelvényeinek felújítását végezte. A cég a felújított kocsik rendszeres üzemzavarai miatt sok kritikát kapott, és jelenleg is folynak a tárgyalások az orosz céggel a kötbér érvényesítése kapcsán.

A 2018. szeptember 25-én aláírt megállapodás alapján a Transzmasholding tervezi a kocsikat és gyártja a legfontosabb alkatrészeket, valamint a végtermék felét készíti el. A magyar konzorciumi tag Dunakeszi Járműjavító gyártja a járművek másik felét. A projektben olyan alkatrészeket és részegységeket használnak fel, amelyek végleges felszerelését egy helyi üzemben végzik, amelyben a Transzmasholding International együttműködik az egyiptomi hadsereg termelőszerzetével. Az üzlet finanszírozásáról az Eximbank gondoskodik.

A megállapodás szerinti konstrukciónak a fényében továbbra is kérdéses – ahogyan azt K/849. számon feltett kérdésemben már jeleztem –, hogy ebben az üzletben mekkora a haszna a magyar cégnek, milyen előnyökkel jár az a magyar nemzetgazdaság számára, és az sem látszik világosan, milyen okok miatt kellett egy harmadik országbeli céget bekapcsolni a gyártásba akkor, amikor a hazai kapacitások is rendelkezésre állnak. Már korábbi kérdésemben is előre vetítettem annak a veszélyét, hogy az egyiptomi vasútkocsi-szállítás során a Dunakeszi Járműjavító alárendelt szerepet fog játszani, és a megállapodás csak a Transzmasholding piaci pozícióit javítja. A bejelentett megállapodás alapján ez is kétséges, hogy ezt az üzletet finanszírozhatja-e az Eximbank, tekintettel arra is, hogy K/849. számú kérdésemre adott válaszukban azt írták, hogy az Eximbank azzal a feltétellel vállalta a beruházás támogatását, ha a vasúti kocsik értékének több mint felét Magyarországon állítják elő.

Mindezek fényében a következőket kérdezem Miniszter úrtól:

1. Milyen üzleti vagy más okai voltak annak, hogy a tendernyertesség és a magyar kormánnyal kötött stratégiai partnerség ellenére az Eximbank kihátrált a Ganz által vezetett konzorcium támogatása mögül?
2. Megelőzte-e tulajdonosi döntés az Eximbanknak a Dunakeszi Járműjavító Kft. és az orosz Transzmasholding Hungary Zrt. által létrehozott konzorcium támogatásáról hozott döntését?
3. Az Egyiptomnak szállítandó vasúti kocsik értékének mekkora részét állítják majd elő Magyarországon? Létrejönnek-e az üzlet révén új magyar munkahelyek? Milyen részelemeket gyárt magyar cég és milyen elemek beszállításában vesznek részt magyarországi cégek?
4. Milyen konstrukcióban, mekkora összeggel és mely céget támogatja az Eximbank az üzlet megvalósításában?
5. Van-e kormányzati álláspont arról, hogy az orosz Transzmasholding megvásárolni szándékozza a Dunakeszi Járműjavító üzletrészenek felét, vagyis érdemi vagy akár többségi befolyást szerezhet az orosz cég a konzorcium magyar tagja felett?

Budapest, 2018. október „3 „


Demeter Márta