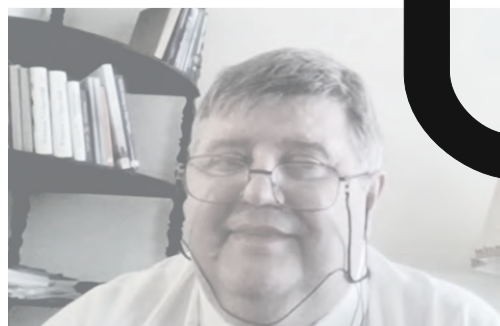
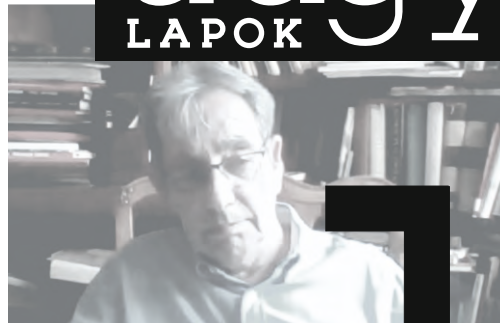




útügyi
LAPOK



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Építőmérnöki Kar
Út és Vasútépítési Tanszék



k ü l ö n s z á m



25 éve nyílt meg az
első, országhatárt
elérő autópálya,
az M1

2021.02.23



webinar

A P P P és a
M A G Y A R
A U T Ó P Á L Y Á K

szerkesztette

Bachmann Dóra
dr. Szakos Pál
dr. Tóth Csaba

és a



BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS
GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM
ÉPÍTŐMÉRNÖKI KAR
ÚT ÉS VASÚTÉPÍTÉSI TANSZÉK

közös szervezésében készült előbeszéd (2021. február 23.) leirata.

Felelős szerkesztő:

DR. SZAKOS PÁL – tanácsadó mérnök

A 2021. WEBINÁR szerkesztői:

BACHMANN DÓRA – BME Út és Vasútépítési Tanszék

DR. SZAKOS PÁL – az Utügyi lapok felelős szerkesztője

DR. TÓTH CSABA – BME Út és Vasútépítési Tanszék

TARTALOM

Előszó

DR. SZAKOS PÁL – tanácsadó mérnök

DR. TÓTH CSABA – tanszékvezető

Bevezető gondolatok

DR. GYURKOVICS SÁNDOR – nyugalmazott közigazgatási államtitkár

Bevezető előadások

DR. TIMÁR ANDRÁS – professor emeritus, a Koncessziós Autópálya Iroda
egykori vezetője

DR. LÉDERER KÁROLY – az ELMKA egykori vezérigazgatója

Meghívott hozzászólók

KOVÁCS FERENC – volt helyettes államtitkár

KÁLNOKI KIS SÁNDOR – volt helyettes államtitkár

RUPPERT LÁSZLÓ – volt helyettes államtitkár

SCHARLE PÉTER – volt helyettes államtitkár

valamint

MURÁNYI MIKLÓS – a Koncessziós Autópálya Iroda egykori munkatársa

SIPOSS ÁRPÁD – a Koncessziós Autópálya Iroda egykori munkatársa

Hozzászólások

Zárszó

DR. SZAKOS PÁL

KIADÓ

Felelős kiadó:

Makadám 2000 Kft.

Ügyvezető igazgató:

Csamangó Attila

Cím:

Szeged, H-6721

Juhász Gyula utca 9.

Telefon

+36/20-352-1497

e-mail:

utugyilapok@makadam.hu

ISSN 2064-0919 (Online)

ISSN 2416-2175 (Nyomtatott)

Tördelés, grafika:

Artvision Bt.

Ángyán Gergő

2021; 9. ÉVFOLYAM, 1.
KÜLÖNSZÁM

A cikkek a webinar leirata,
mely ugyan stilizált, de őrzi
az élő beszéd jellegzetességeit.

ELŐSZÓ

Az első magyar koncessziós autópálya – az M1 Győr – Hegyeshalom közti 42 km hosszú szakasza – átadásának 25 éves évfordulójára emlékezve interneten lebonyolított panelbeszélgetést szerveztünk az egykori események résztvevőinek megszólaltatásával, mintegy 60 résztvevővel.



dr. Szakos Pál
felelős szerkesztő
Útügyi Lapok

Mint ismert, az online panelbeszélgetés apropója az első, országhatárt elérő magyar autópálya szakasz megnyitásának 25. évfordulója volt és amikor *Timár* professzor úr emlékeztetett erre az évfordulóra, egyből arra gondoltam, hogy ezzel a tanszékünknek feladata van.



Ahogy elvárom szakmai szervezeteinktől is, hogy elsődleges feladatuknak a szakmaiságot, szakmai érdekképviselést tartsák, úgy azt is gondolom, hogy egy autonóm egyetemnek, tanszéknek feladata az is, hogy a szakmát foglalkoztató, akár megosztó, kérdések objektív megvitatását támogassa a maga szerény eszközeivel és segítsen szétválogatni a szakmai érveket és ellenérveket minden mástól.

Ennek szellemében kezdtük el szervezni *Szakos* tanár úrral és *Bachmann Dórával* ezt a rendezvényt, amelynek előadásait, hozzászólásait az alábbiakban olvashatják.

Őszintén remélem, hogy az elmúlt 25 év, ha nem is helyezi történelmi távlatba a korabeli eseményeket, de ahogy ezen a fórumon is segített letisztogatni az időközben lerakodott politikai felhangokat, úgy egyéb rendezvényeken, más formában is lehetővé tesz jóhangulatú, konstruktív beszélgetéseket.

dr. Tóth Csaba
tanszékvezető
BME Út és Vasútépítési Tanszék

GYURKOVICS SÁNDOR

az Antall-kormány Közlekedési és Hírközlés

Minisztérium és Közlekedési, Hírközlési és

Vízügyi Minisztérium,

a Boross-kormány Közlekedési, Hírközlési és

Vízügyi Minisztérium,

a Horn-kormány Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, valamint

az Orbán-kormány Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium közigazgatási államtitkára

(1990–1999)



A bevezetőben elhangzott, hogy a koncesszió a nagyközönség számára inkább szitokszó. Ez sajnos valóban így van, erről majd fogok egy-két mondatot én is mondani.

Továbbá elhangzott az is, hogy tárgyaljuk a témát politikamentesen. Ezzel teljesen egyetértek. Államtitkárságom alatt is kizárólag a szakmai szempontokat próbáltam érvényesíteni, és úgy gondolom és remélem, hogy a politikamentességet államtitkárként is sikerült – négy kormány, köztük politikai szempontból három egymástól jelentősen eltérő kormány alatt – mindenben teljesen megőriznem.

A mai konferencián bevezetőmben csak „behangelésul” mondok – természetesen továbbra is politikamentesen – három, általam hangsúlyozni kívánt tényt és szempontot. A konferencia tárgyának, a konferencia tárgyához tartozó tényeknek és szempontoknak a konkrét kifejtését az utánam következő kiváló előadóktól és korreferensektől – és gondolom, az utánuk következő hozzászólóktól – fogják a konferencia résztvevői megkapni.

Az egyik fontos tény, amit feltétlenül hangsúlyozni szeretnék a bevezetőmben, hogy az elmúlt három-négy évtized alatt többször hallottam és olvastam – az utóbbi években már európai uniós forrásokra is hivatkozva, és egyre „divatosabbá” válva – azt, hogy „a közlekedés szükséges rossz, annak visszaszorítása társadalmi érdek”.

Szerintem ez döbbenetes dolog, nagyon káros kijelentés (vagy álláspont), mind gazdaságilag, mind társadalmilag, és természetesen az igazsághoz, a valósághoz

semmi köze sincs. Itt a Konferenciánkon kiváló tudományos és gyakorlati szakemberek vesznek részt, úgyhogy bővebben én most nem szólok erről, csak kérem, hogy mindenki gondolja át ennek a jelentését, feltehető okait és következményeit.

Másik fontos tény, amelyet hangsúlyozni kívánok – a félreértések elkerülése érdekében itt külön is kiemelve, hogy ezt is politikamentesen, de tényként (és a tények makacs dolgok) – hogy Trianon tőlünk minden jelentős földrajzi értéket elvett. Csupán kettőt nem tudott elvenni. Ez a kettő, ami sokkal kisebb területen, s így sokkal kisebb mértékben, de megmaradt nekünk: az alig több mint negyedére zsugorodott országunk mezőgazdasági adottságai, valamint az a tény, hogy mi útkereszteződésben vagyunk, és ez az útkereszteződés önmagában mind gazdaságilag, mind társadalmilag különösen nagy érték.

Ezzel összefüggő személyes emlékem, hogy 1992-ben, Genovában, a Kolumbusz-évforduló 500 éves jubileumi ünnepségén a magyar kormányküldöttség vezetőjeként köszöntőmben (előadásomban) azt mondtam, hogy az útkereszteződésben levő létünk nagy érték (az volt a korábbi évszázadokban, de még ma is az), bár ez az útkereszteződés időként keresztúttá változott. Erre a szó-hasonlatomra („útkereszteződés” – „keresztút”) nemzetközi és néhány magyar médiumtól elismeréseket, a belföldi médiumok jelentős részétől viszont nagy felháborodást kaptam.

A harmadik pedig, amelyről még röviden szólnék, a koncesszió magyarországi jogi szabályozása.

1991-ben jelent meg, és 1991. május 30-án (tehát három hónap híján 30 évvel ezelőtt) lépett hatályba a koncesszióról szóló első – és módosításokkal ugyan, de jelenleg is hatályos – magyar törvény: az 1991. évi XVI. törvény.

Ebben a fő cél az volt – már 1991-ben is, de 1996-ban is és ma is – hogy tartsuk meg az országos közutak és ezen belül külön is hangsúlyosan az autópályák és autótutak állami, nemzeti tulajdonát.

Amikor megszületett ez a törvény, akkor alapvetően két forrásra támaszkodott: önmagára a törvényre, és – „mint alágazati alaptörvényre” – az 1988. évi I. törvényre.

Azóta megjelent a nemzeti vagyonról szóló törvény, amely nagy – az addigiaknál lényegesen nagyobb – hangsúlyt adott a nemzeti vagyon védelmének. Emellett a nemzeti vagyonról szóló törvény egy sor kérdést átvett a koncessziós törvényből, és részben az alágazati alaptörvényből is.

Így most már három törvény szabályozza a koncesszió kérdéskörét.

A jelenleg hatályos törvényi rendelkezések a nemzeti vagyontárgyak koncessziós kezelésének a szabályait jelentősen szűkítette, de nem szüntette meg a koncessziós kezelés lehetőségét.

A koncessziós megoldás lehetősége tekintetében az eredeti szabályozás ma is változatlan abban a tekintetben, hogy a koncessziós rendszer kétféle lehet:

- vagy az autópályák „megszületését” (tehát az autópálya építését),
- vagy-pedig a már meglévő autópálya működtetését (ideértve nemcsak az üzemeltetését, hanem a fenntartását, felújítását, továbbfejlesztését is) célozza.

Azonos az eredeti szabályozás a jelenleg hatályos szabályozással abban a tekintetben is, hogy a koncessziós megoldásban épített autópályák csak az üzembe helyezéssel kerülnek állami tulajdonba, tehát az állami tulajdon védelmére szolgáló intézkedések, követelmények, jogszabályi rendelkezések a felépült autópályára (vagy autópálya-szakaszra) csak annak üzembe helyezésével, az üzembe helyezés aktusával (attól kezdődően) érvényesek.

Több órát lehetne arról beszélni, hogy az időközi változtatások és a három törvény - a jelenlegi koncessziós törvény, a jelenlegi alágazati törvény, valamint a nemzeti vagyonról szóló törvény együttesen – mit enged meg koncesszióban, és mit kíván meg a koncesszióban.

Én ezeket itt és most nem sorolom föl, de kérem és ajánlom, hogy tudjunk róla.

Egyébként azt is érdemes ismerni és tudni, hogy a koncesszióról szóló 1991. évi jogi szabályozás eredeti (tehát legelső) szövegét milyen történelmi, gazdasági és társadalmi helyzetben és milyen szempontok és követelmények alapján alakítottuk ki (ebben sokat segít a jelenlegi Konferencia), és azt is érdemes tudni, hogy a koncesszió törvényi szabályozásának azóta bekövetkezett módosítása és/vagy továbbfejlesztése tovább-fejlesztése és módosítása milyen szempontok és követelmények alapján történt. És azt sem árt tudni, hogy van még további feladat a koncessziót szabályozó törvényi rendelkezések továbbfejlesztésében.

Idő hiányában én most nem szeretnék többet mondani, átadnám a szót a referenseknek és korreferenseknek, kívánva sok sikert a jelenlegi Konferencia munkájához és az Önök további munkájához is.

BEVEZETŐ ELŐADÁSOK

TIMÁR ANDRÁS

a Koncessziós Autópálya Iroda egykori vezetője



Amit a bevezetőmben, néhány dia vetítésével kísérve elmondani szeretnék, annak célja nem csupán az emlékek felfrissítése, hanem elsősorban azoknak szól, akik az elmúlt 20-25 évben szerezték meg a diplomájukat és sajnos, vagy szerencsére nem sok fogalmuk van arról, milyen körülmények között jutottunk el oda, hogy 1996. január 4-én átadták a forgalomnak a Győr–Hegyeshalom közötti díjas M1-es autópálya-szakaszt.

Néhány képet szeretnék először vetíteni az átadásról. Az első dián Horn Gyula miniszterelnök látható, amint az avatáson éppen átvágja a nemzeti színű szalagot.



1. **MONITOR** / M1 autópálya Győr-Hegyeshalom szakasz átadása, szalagvágás
– forrás: Kisalfold.hu

A következő kép egy *Kálnoki Kis Sándor*tól kapott emlék, a szalag egyik emlékdarabját mutatja és arra is utal, hogy az ELMKA – Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt építtette meg és adta át avatásra ezt az autópálya-szakaszt.



2. MONITOR / Emlék-szalagrész – (Kálnoki Kis Sándor engedélyével)

Emlékeztetek arra, hogy Horn Gyula miniszterelnök tett egy gesztust az előző miniszterelnök, Antall József és kormánya irányában, amikor azt mondta: *„Nem szeretek idegen tollakkal ékeskedni. Az M1-es autópálya Győrtől Hegyeshalomig tartó szakaszának megépítéséről a döntést még az előző kormány hozta, amiért minden elismerést megérdemel.”*

Győr polgármestere üdvözölte az új utat: *„Kell-e mondanom, hogy mennyire örülök ennek a nagyszerű létesítménynek? Húsz éve erre várunk.”* (Balogh József polgármester)... és Mosonmagyaróvár polgármestere is örült, bár még akkor az M15-ös autópályát nem avatták föl.

Néhány kép készült a díjszedő kapusorról is, amelyik Mosonmagyaróvár határában az útdíj bevezetésével együtt, annak beszédésére épült. Emlékeztetek arra, hogy Magyarországon az utak használatért 1918-ban szedtek utoljára díjat (kövezetvámot). És ez a '96. január 4-ei nap azt is jelezte, hogy a „közönséges” utakénál magasabb színvonalú közszolgáltatásért, amit az autópályák nyújtanak, az úthasználóknak ismét díjat kell fizetniük.

Így nézett ki akkor a díjfizetés. Tudnunk kell, hogy olyan, jelenleg már mindennapos telekommunikációs eszközök, mint a mobiltelefon, akkor még nem álltak rendelkezésre. Ezért a használattal közel arányos díjszedést csak díjszedő kapukkal, a kapuknál való megállással és ott készpénz-fizetéssel lehetett megoldani.



3. monitor / Díjszedő kapuk az átadott M1 autópályán, 1996
(forrás: Kisalfold.hu)



4. monitor / A kivitelezésben dolgozó kollégák nézik a frissen átadott M1-es autópálya-szakaszt (forrás: Kisalfold.hu)



5. monitor / Díjszedő kapusor Mosonmagyaróvárnál és az ünneplő közönség, 1996 (forrás: Kisalfold.hu)

A győri tanácsházán – akkor már polgármesteri hivatalban – az avatóünnepségen az ELMKA vezérigazgatójaként *Léderer Károly* kollégánk beszélt, mellette *Horn Gyula* miniszterelnök, *Lotz Károly* közlekedési miniszter, valamint Győr polgármestere ült.



Balogh József, Horn Gyula, Léderer Károly, dr. Lotz Károly és Botos Gábor az ünnepségen.

5. MONITOR / Avatóünnepség (forrás: Kisalföld)

Végül hadd mutassam meg azt az elhíresült táblázatot is, amelyik egy elég messzire vezető folyamatot indított meg.

A március 31-ig érvényes autópálya-díjszabás:			
M1	Győr-Lébény Lébény-Győr	H. halom-Mövár Mövár-H. halom	Minden egyéb
Motorkerékpár, személyautó, autó+utánfutó	forint 450	forint 260	forint 900
Kisáruszállító, minibusz, kisteherautó	450	260	900
Nehéz-teherautó, nyerges vontató, kamion	1350	770	2700
Busz	1800	1030	3600

6. MONITOR / Az M1-es autópálya koncessziós szakaszának díjtáblázata, 1996 (forrás:Kisalföld)

Nemcsak bevezették ugyanis az autópályadíjat, de a személygépkocsiknak mindjárt 900 Ft-ot kellett fizetniük a 42 km-nyi pálya használatáért, ami nagy felzúdulást váltott ki. De vajon miért lett ez 900 Ft, hiszen amikor 1993-ban aláírtuk a koncessziós szerződést, akkor a '92-es (ismert) árviszonyok és árfolyamok alapján abban alig háromszázegynéhány forint szerepelt? Azért, mert ezt az összeget a befektetők és a hitelezők számára a megtérülés egyik garanciájának tekintett, az inflációt és a forint árfolyamváltozását is az évek múlásával figyelembe vevő formula szerint, korrigálni kellett. Természetesen, hiszen a külföldi magánbefektető konvertibilis valutában hozta ide a pénzét, a bevétel pedig nem konvertibilis forintban keletkezett, azt át kellett váltani. Ahhoz, hogy a beruházott tőke megtérüljön és a konvertibilis valutában rendelkezésre bocsátott pénzüket visszakaphassák a befektetők és a hitelezők, a bevételt át kellett váltani USA dollárra, osztrák schillingre vagy német márkára. Emlékeztetek arra, hogy amikor '92–'93-ban ezt az árat közös megegyezéssel kialakítottuk, még több naiv elképzelésünk volt a körülmények várható alakulásával kapcsolatosan. Az egyik: nem tudhattuk előre, hogy Ausztria 1995-ben, tehát éppen az átadás előtt az Európai Unió tagjává válik és így Hegyeshalom/Nickelsdorfnál ún. schengeni határ lesz. Nem tudhattuk, hogy elmarad a tervezett Bécs–Budapest világkiállítás. Nem tudhattuk, hogy Jugoszláviában polgárháború fog kitörni, és emiatt a magyarországi 5-ös és 1-es számú főutakon a nemzetközi átmenő forgalom hirtelen és igen nagy mértékben tartósan visszaesik. És azt sem tudhattuk, hogy a rendszerváltozással együtt járó gazdasági visszaeséssel, majd '95 tavaszán a Bokros-csomag bevezetésével '96 elejére olyan helyzet alakul ki, amely a lakossági vásárlóerő erőteljes gyengülésével jár. Ezért tehát teljesen érthető volt, hogy néhány perces utazási- vagy szállítási időmegtakarításáért (miközben a párhuzamosan, vagy közel párhuzamosan haladó 1-es főúton még komoly kapacitástartalékok voltak), nem nagyon akaródzott sem a szállítatóknak, sem a közúti fuvarozóknak fizetniük, hiszen az M1-es autópálya végén, az Európai Unió határán néha órákig kellett várakozniuk amiatt, hogy az állategészségügyi, higiéniai ellenőrzésen, vagy a szállítólevél- és vámvizsgálaton átessenek. De a személygépkocsival utazóknak sem akaródzott ennyit fizetniük, mert a határátlépési procedura szokásos időtartamához viszonyítva ezen a „rövid” útszakaszon szerzett pár perces időnyereség nem érte meg, hogy kifizessék a „borsos” útdíjat.

A sajtó mégis elég lelkesen fogadta – mint ahogy már említettem – az átadást, s ennek az optimista hangulatnak az volt elsősorban az alapja, hogy Budapest lett az első olyan kelet-közép-európai (volt szocialista országbeli) főváros, amelyik közvetlen autópálya-kapcsolatot létesített a nyugat-európai autópálya hálózattal.

Az eseményt nagyon keserves, aprólékos, éveken át tartó előkészítő munka előzte meg. Elsősorban a Koncessziós Autópálya Iroda irányításával, amely 1990 végén, november-december hónapban jött létre az akkor alig egy éves Autópálya Igazgatóságon. Itt nagy szeretettel kell emlétenem Kozma László, az autópálya igazgatóság első igazgatójának nevét és *Répássy Attiláét* is, aki '91. január elsejétől vette át az igazgatói tisztet és minden segítséget megadott az iroda sikeres működéséhez.

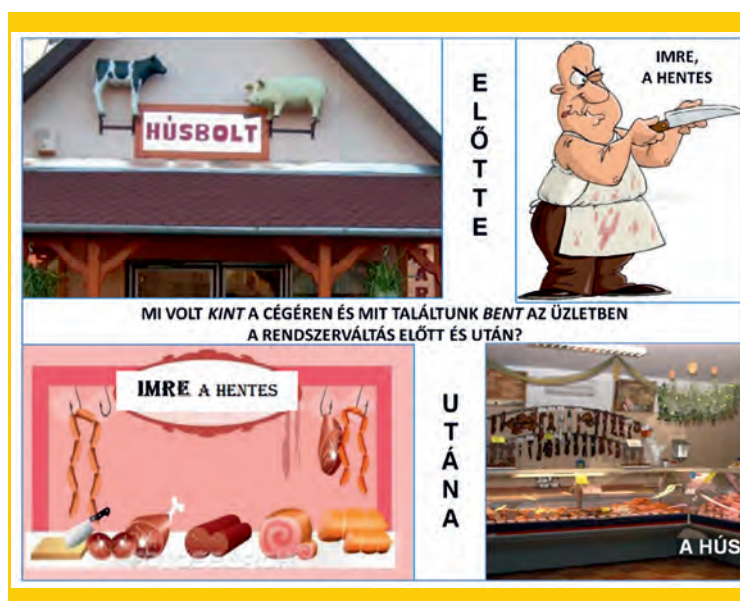
Bemutatok egy táblázatot is – idegen tollakkal ékeskedve –, annak igazolására, hogy amit ma rendszerváltozásnak/változtatásnak hívunk, milyen komoly változásokat hozott a tulajdonviszonyokban, a politikai rendszerben, a piachoz való hozzáállásban, a termelőeszközök tulajdonában, az erőforrások elosztásában és a versenyhez való viszonyunkban is. Csak zárójelben jegyzem meg, hogy a verseny (talán hagyományainknál fogva), azóta sincs igazán a vérünkben, mi magyarok nem nagyon szeretjük a nyílt versenyt és már nem tudom hány – itt *Gyurkovics Sándor* kollégánk megjegyzésére utalok – jogszabállyal próbáltuk meg ezt úgy védeni, hogy annak a tisztasága és korrupciómentessége fennmaradjon. Egyelőre nem biztos, hogy túl nagy sikerrel.

	<i>Szocializmus</i>	<i>Kapitalizmus</i>
Tulajdonviszonyok	Közös tulajdon dominanciája, magán tulajdon megvetése	Magán tulajdon többsége
Politikai rendszer	Egypártrendszer - kommunista párt kezében a hatalom	Többpártrendszer
Piachoz való hozzáállás	Egyenlőtlenségek, kizsákmányolás generálója	Jövedelemeloszláshoz és termelésirányításhoz elengedhetetlen
Munkaerőpiac jellemzői	Állandó munkaerőhiány, nincs munkanélküliség	Nagyobb munkaerőkinálat, mint munkaerőkereslet - munkanélküliség jelenléte
Termelési eszközök tulajdonosa	Állam	Termelő vállalat
Erőforrások elosztása	Bürokratikus koordináció alapján	Ármechanizmus jelzőrendszere alapján
Gazdaságot meghatározó tényező	Központi tervezés	Piaci viszonyok
Versenyhez való hozzáállás	Verseny megszüntetése	Szükséges a piac megfelelő működéséhez

9. MONITOR / Rendszerváltás: a két rendszer jellemzői

(forrás: Tabajdi Gabriella, 2016)

Akkoriban arra a viccben feltett kérdésre - ezt most a fiatalabbak kedvéért eleve-nítem fel –, hogy: „Miben különbözik a két rendszer egymástól, így szólt a válasz: abban, hogy a szocializmusban a boltra az volt kiírva: húsbolt. És mi volt odabenn? Imre, a hentes. A kapitalizmusban, amire áttértünk a rendszerváltoztatással, mi lesz kiírva? Imre, a hentes; és mi lesz benne? Hús. Ez azért nagy különbség!”



10. MONITOR / Imre, a hentes

A rendszerváltás jellemzőiről érdemes szemügyre venni a következő táblázatot, ami a nyereségeket és a veszteségeket mind a társadalom, mind az egyének szintjén mérlegeli és egymással szembeállítja. Csak jelzem, hogy az akkor történekről a mai magyar közvéleményben igen rossz vélemény alakult ki, a vadprivatizáció képzele elnyom minden más nyereséget, ami mégis csak megadta a rendszerváltoztatás értelmét és hozzájárult az átfogó társadalmi, politikai, gazdasági átalakuláshoz.

	Nyerések	Veszteségek
	<i>Társadalom szintjén</i>	
Gazdasági átalakulás hoz kapcsolódó	Felszabadított gazdaság - piacgazdaság	Fekete gazdaság; Piaci kudarcok megjelenése; Közszolgáltatások visszaszorulása
Társadalmi - politikai átalakulás hoz kapcsolódó	Parlamentáris demokrácia; Pluralizmus lehetősége; Felszabadított legitim társadalmi struktúra;	Közbiztonság romlása; Szélsőségek megjelenése, kifejeződési lehetőségeik, uralomra jutásuk veszélye; Egyenlőtlenségek növekedése; Szegmentálódás
	<i>Egyének szintjén</i>	
Gazdasági átalakulás hoz kapcsolódó	Gyors profitszerzés; Korlátlan magántulajdon; Legitim magasabb jövedelmek; Elvesztett tulajdon miatti kárpótlások	Létfbiztonság munkabiztonság csökkenése; Strukturális munkanélküliség és strukturális szegénység kialakulásának veszélyei
Társadalmi - politikai átalakulás hoz kapcsolódó	Szabadságnyerés; Polgárosodás; Civil és politikai jogok nyerése;	Szociális ellátások csökkenése; Szociális jogok gyengülése; Lassuló társadalmi mobilitás; Felelősségrevonás korábbi tettekért

11. MONITOR / A rendszerváltás jellemzői – forrás: Tabajdi Gabriella (2016): „Csodavárás kimaxolva – A magyar gazdaság és társadalom útja a rendszerváltástól az EU-s csatlakozásig” (SzTE, Szeged, OTDK dolgozat)

Nem akarok a részletekbe bonyolódni, csak jelzem, hogy akkoriban egy másik viccben az átalakulást ahhoz hasonlítottuk: „*bizony jóval egyszerűbb halászlét készíteni egy akváriumból, mint akváriumot készíteni egy halászléből*”. Ez utóbbi művelten természetesen a rendszerváltoztatást értettük.



Jóval egyszerűbb
halászlét készíteni egy akváriumból

mint



akváriumot készíteni egy halászléből

12. MONITOR /

Fontos volt az említett naiv hiedelmeket és a rideg valóságot egymással ütköztetni, úgy, hogy abból mégse az előbbiek kerüljenek ki győztesen, ezért itt megint utalok Gyurkovics Sándor bevezetőjére, amelyben említette, hogy az akkori kormányzat milyen nagy jelentőséget tulajdonított a közlekedés fejlesztésének. Az Antall-kormány közlekedési minisztere, Siklós Csaba meggyőző erővel támogatja, hogy a Koncessziós Autópálya Iroda mielőbb kezdje meg a tárgyalásokat ennek érdekében, megfelelő partnerekkel. Tehát a „*navigare necesse est*” mondást úgy értelmezték, hogy minél előbb folytatni kell az akkor alig háromezer kilométer hosszú, a megelőző 20 évben létrehozott magyar autópálya-hálózat építését. Ehhez meg kellett teremteni a jogbiztonságot, a joguralmat – „*rule of law*”, ahogy ma nevezik, helyre kellett állítani a szerződéses fegyelmet is. Nem tervalkukról volt többé szó a gazdaságban, hanem két, lehetőleg egyenlő és egyenrangú fél szerződéses megállapodásairól. Helyre kellett állítani a gazdasági egyensúlyt és megfelelő pénzügyi háttérrel kellett teremteni egy olyan rendkívül bonyolult szerződéses rendszer megvalósításához, mint a koncesszió.

Nagyon örülök, hogy Gyurkovics úr már említette a koncessziós törvény megalkotását, ami alapvető fontosságú, úttörő lépés volt a jogbiztonság, elsősorban a külföldi befektetők és hitelezők jogbiztonságának megteremtése céljából. A Parlamenti Napló 1991-es számából idézve, érdemes elolvasni a Független Kisgazda Párt képviselőcsoportja részéről elhangzott felszólalást, annak bizonyosságául, hogy ebben a kérdésben akkor milyen egyetértés uralkodott a politikai pártok között: igenis, a koncessziót törvényes keretek között újra helyre kell állítani, mert hiszen korábban már a 'K und K' időkben, az Osztrák–Magyar Monarchia korában is léteztek koncessziók, ezek azonban más jellegűek voltak.

SZÉKELY ZOLTÁN, az FKGP képviselőcsoportja részéről:

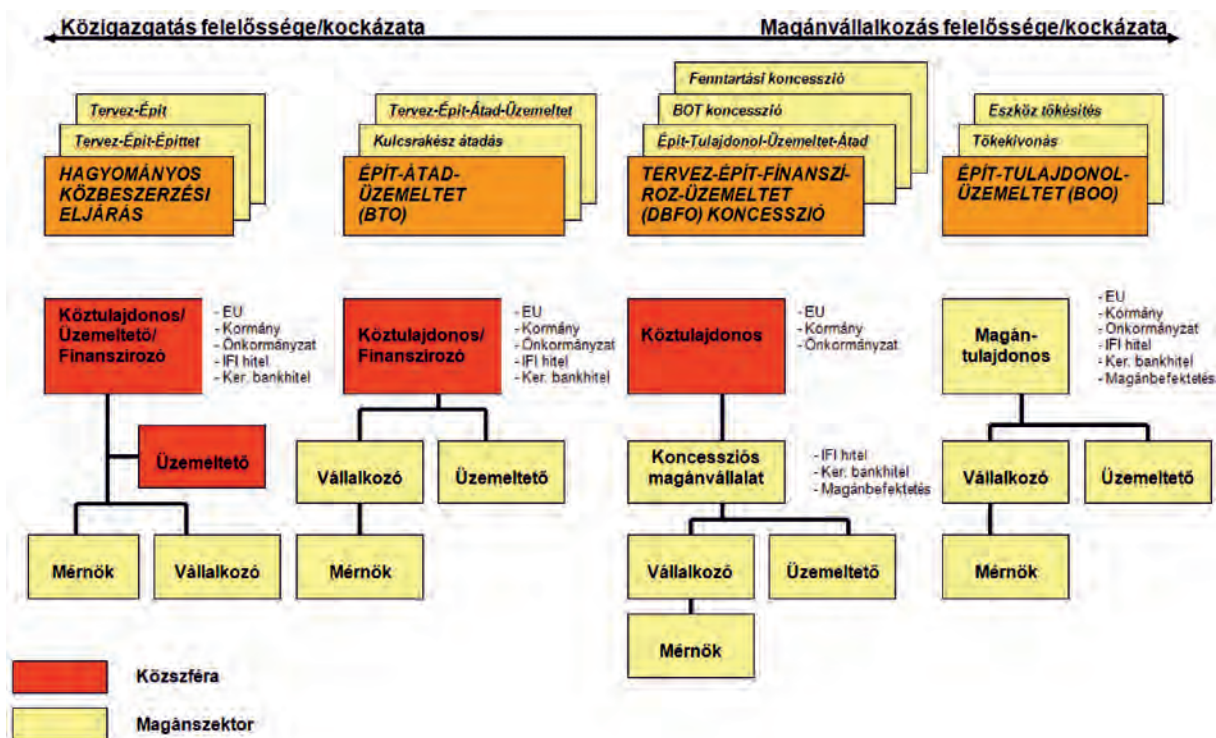
Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Miniszter Asszony! Tisztelt Képviselőtársaim! A koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény megalkotásával olyan törvény született, amelyre mind a külföldi, mind a belföldi vállalkozók már régen és türelmetlenül vártak. A törvénynek nem voltak közvetlen előzményei, mert a hatályos magyar jogrendszer nem ismeri a hazai jogtörténelmi és komoly hagyományokkal rendelkező koncesszió intézményét. E hiányosság mielőbbi megszüntetése a piactudomány kiépítésének időszakában vált szükségessé. Összhangban ugyanis az alkotmány 10. §-a (2) bekezdésében foglaltakkal, törvényi szintű jogforrás keretében kell meghatározni a kizárólagos állami tevékenységek gyakorlásának időleges átengedésére és a kizárólagos állami tulajdonhoz tartozó egyes vagyontárgyak működtetésére vonatkozó szabályokat.

(Parlamenti napló, 1991)

Nekünk tulajdonképpen nem volt más választásunk, mint Nyugat-Európában körülnézni, de ott sem volt gyakori, hogy törvény szabályozta volna a koncesszióba adás folyamatát. Regős Szilveszter úrral, aki akkor a közúti főosztály vezetője volt a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban, elmentünk Spanyolországba, majd az Egyesült Államokba is, megnézni, hogy ott milyen a jogi szabályozás és nagyon-nagyon örültünk, amikor '91 májusában hatályba lépett az 1991. évi XVI. törvény a koncesszióról.

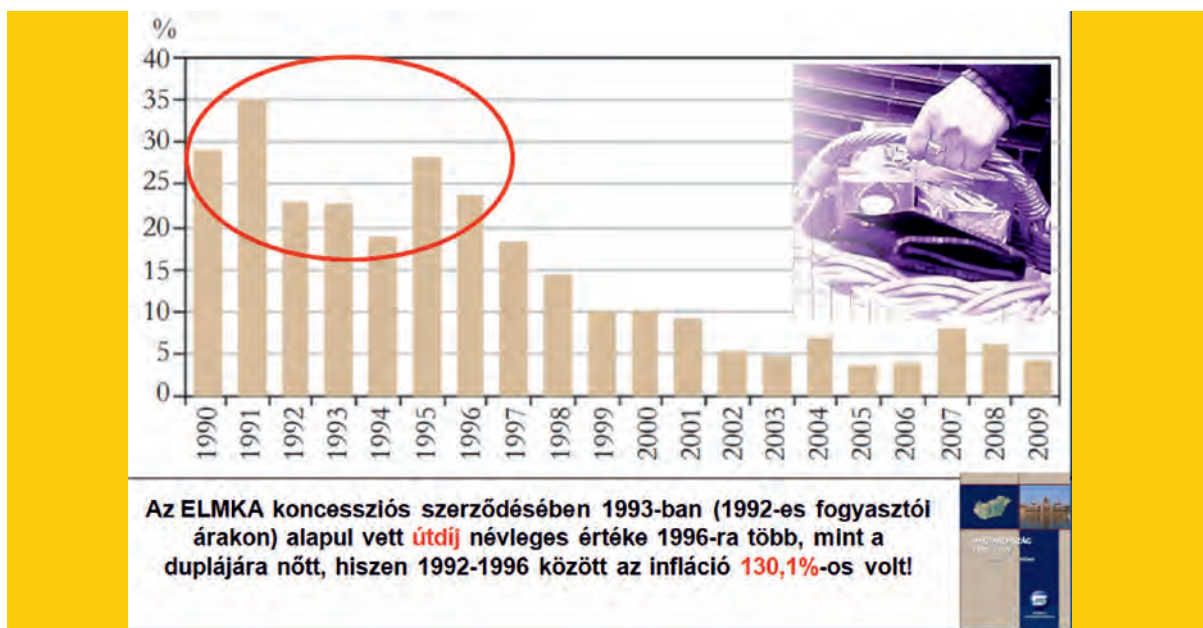
Még egy megjegyzést engedjenek meg a *Gyurkovics Sándor* úr által mondottakhoz: súlyos hazai félreértés, hogy a koncesszióban a tulajdonjogot is megszerzi a külföldi vagy magyar koncessziós. Ez a tévedés ma is él a közvéleményben és a legtöbb félreértést ez okozza. Nem tudunk különbséget tenni a tényleges tulajdonjog és a használati (hasznosítási) jog, a fenntartás és üzemeltetés jogának koncesszióba adása között. Hangsúlyozom: egyetlen egy autópálya koncesszió esetében sem vette a saját tulajdonába a külföldi vagy a külföldi és belföldi részvényesek által alapított koncessziós társaság magát az autópályát, azt nem lehet kivinni az országból, nem lehet fölszedni, az magyar köztulajdon maradt az átadás pillanatától kezdve. A koncesszió időtartamának lejártakor, annak végén pedig nem visszavásárolnia kell az államnak, hanem ingyen visszakapja (hiszen a saját tulajdona), tehát amit visszakap az a további használat, hasznosítás joga, illetve a fenntartás és üzemeltetés joga. Egy másik komoly közkeletű félreértés abból eredt, hogy koncessziót létre lehet hozni akkor is, ha nem rentábilis tevékenységekről van szó, azaz: adjuk koncesszióba a külföldieknek azt az infrastruktúrát és annak igénybevételeivel nyújtott (köz)szolgáltatást, ami pénzügyileg veszteséges és amit mi úgysem tudunk itt, az adott magyar gazdasági viszonyok között finanszírozni, megvalósítani és működtetni. Ez a tökéletes és teljes tévedés kiegészült azzal, hogy a koncessziós díjból fogunk meggazdagodni, mert azért, hogy átengedtük a használat és hasznosítás jogát (s a magánvállalkozó elvállalta az ezzel együtt járó kockázatok döntő részét), még koncessziós díjat is fogunk kapni. Különösen kényes kérdésnek bizonyult annak megértetése és elfogadtatása, hogy a koncessziós szerződés magánjogi szerződés, amelynek végrehajtása során és érvényességének időtartama alatt az állam nem érvényesítheti hagyományos (szuverenitásából eredő) előjogait. Ezeket a félreértéseket menet közben kellett felderítenünk és be kellett bizonyítanunk az illetékes politikai és minisztériumi vezetőknek, mi lenne a helyes magatartás és hogyan lenne mégis elérhető az a cél, hogy a magyar autópályák tovább épüljenek.

A következő ábrán bemutatom a Nyugat-Európában akkor már létező, a magánbefektetők, magánhitelező bankok és a koncessziós autópálya-építés megvalósítói közötti, lehetséges együttműködési módokat a tulajdonviszonyok függvényében.

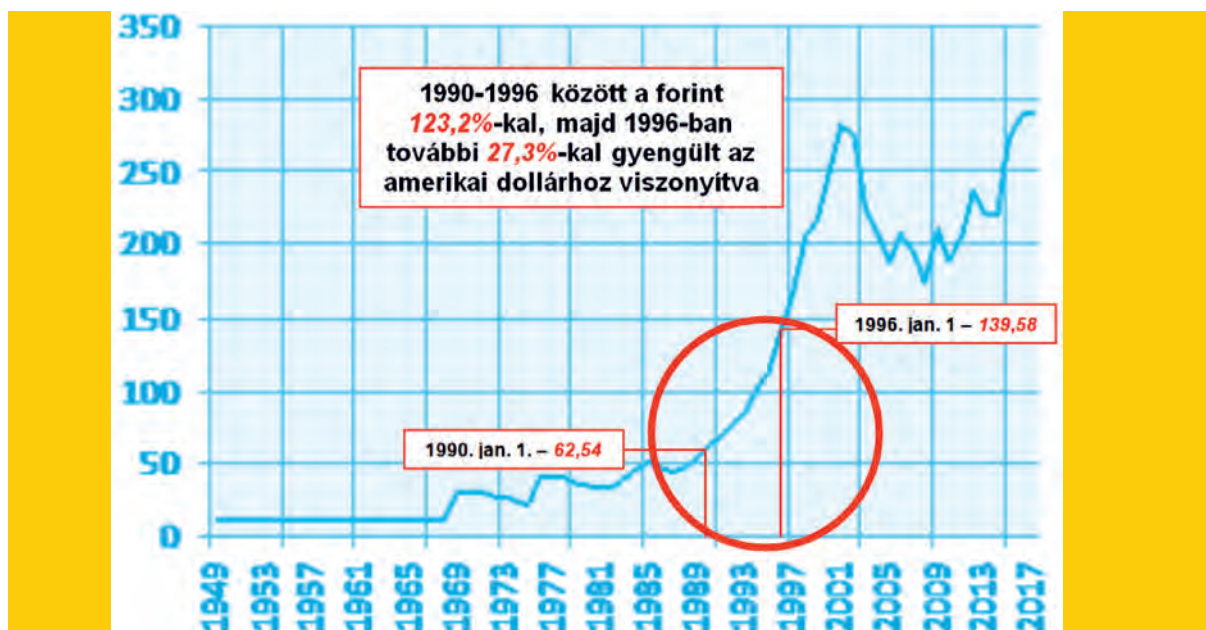


13. **MONITOR** / Public-Private-Partnership (PPP – köz- és magánszefera társulása) változatok

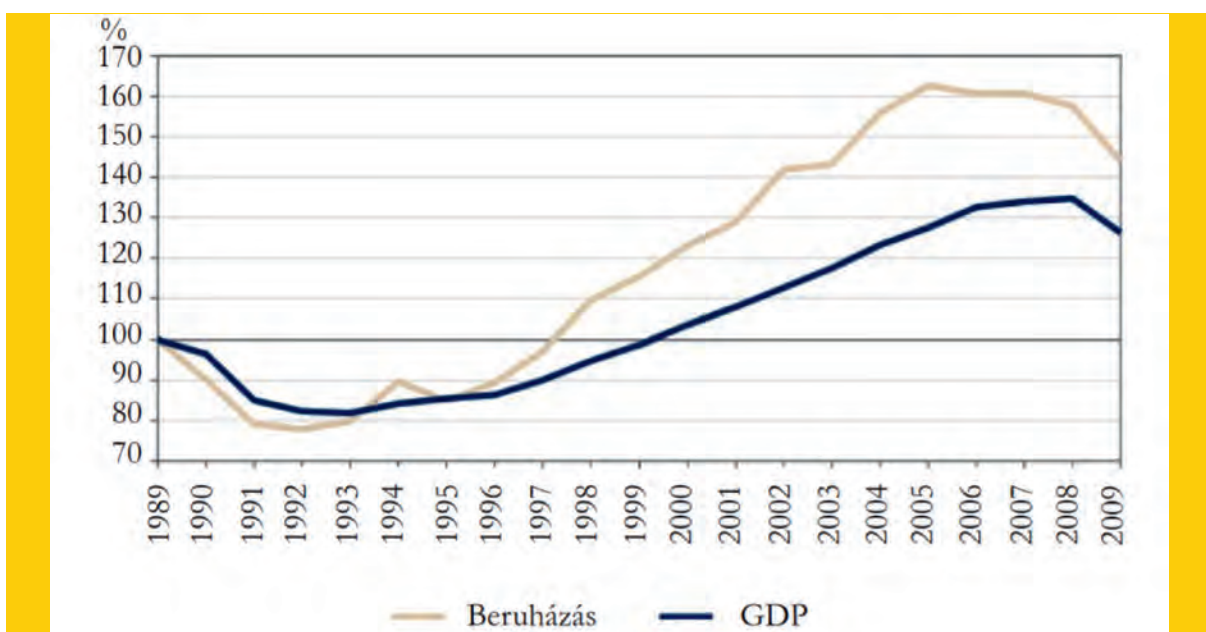
Ezután néhány gazdaságstatisztikai adatsorral, ábrával szeretném bemutatni, milyen volt, a magyar gazdaság állapota, hogyan alakultak annak fő jellemzői az 1990-1995 közötti években, amikor az M1-es autópálya koncessziós szerződését megkötöttük, s az 1996. január 4-én megnyitott autópálya szakasz épült.



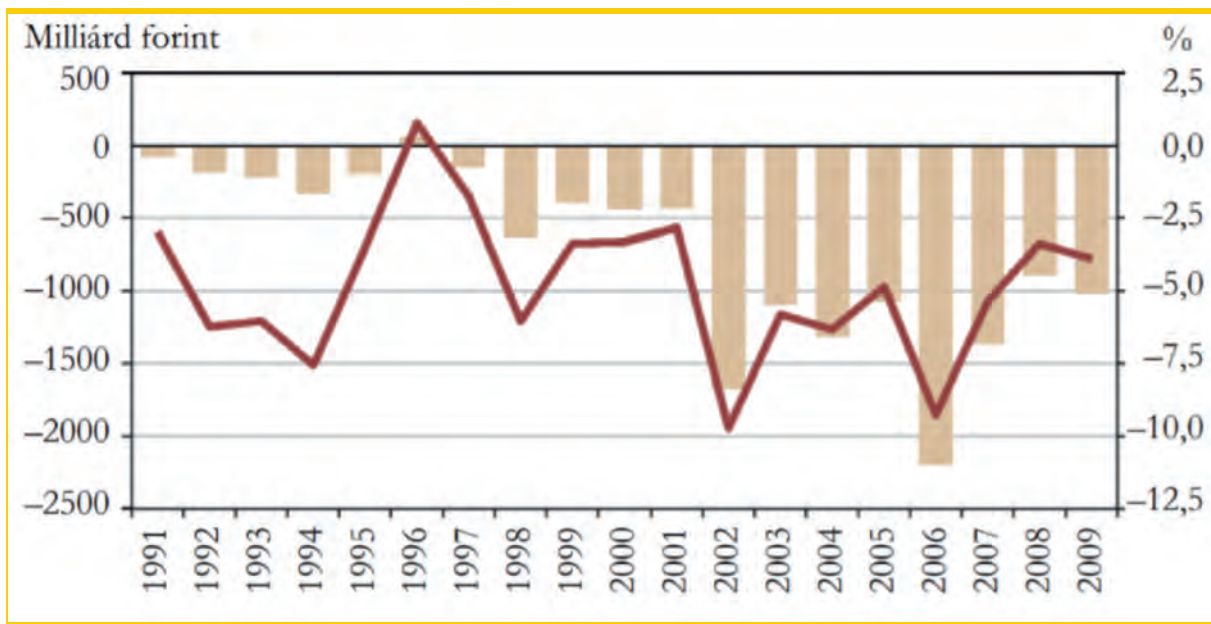
14. **MONITOR** / A fogyasztói árak növekedése (infláció) az előző évhez képest (forrás: KSH)



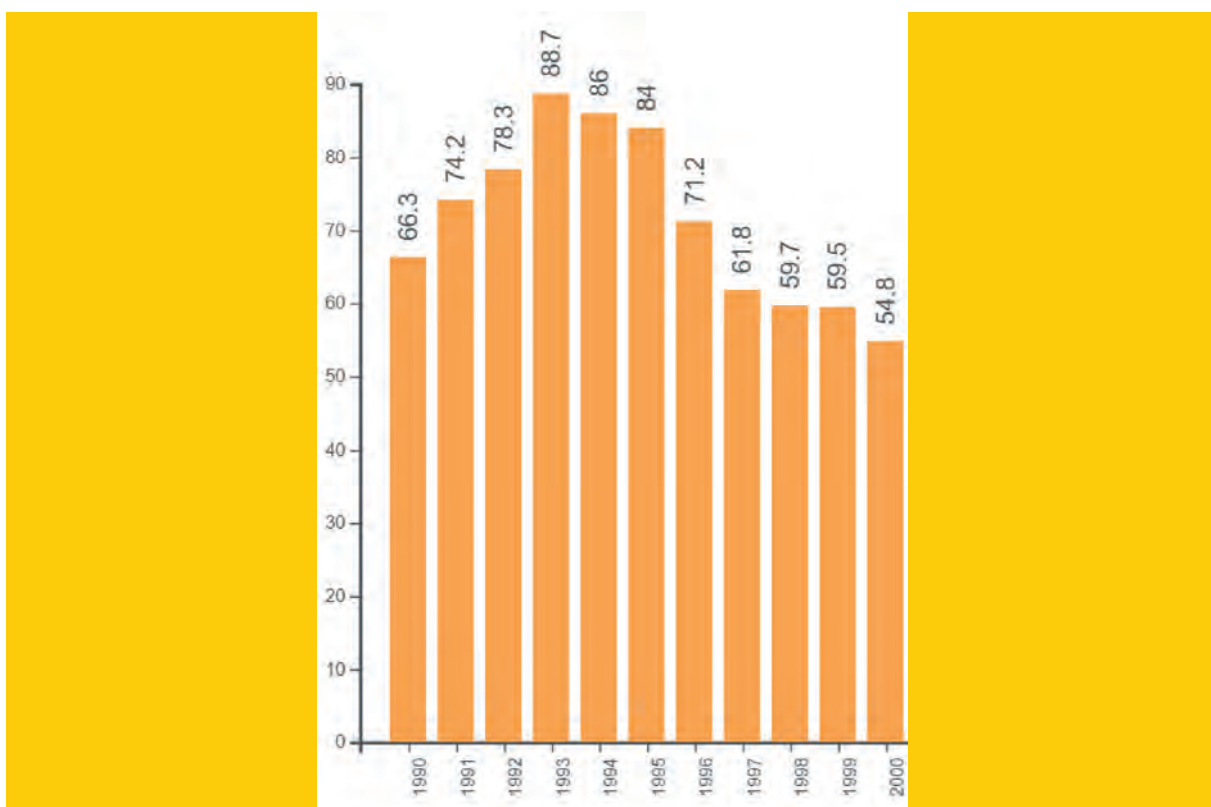
15. **MONITOR** / A forint értéke a dollárhoz viszonyítva (árfolyamváltozás) az előző évhez képest (forrás: KSH)



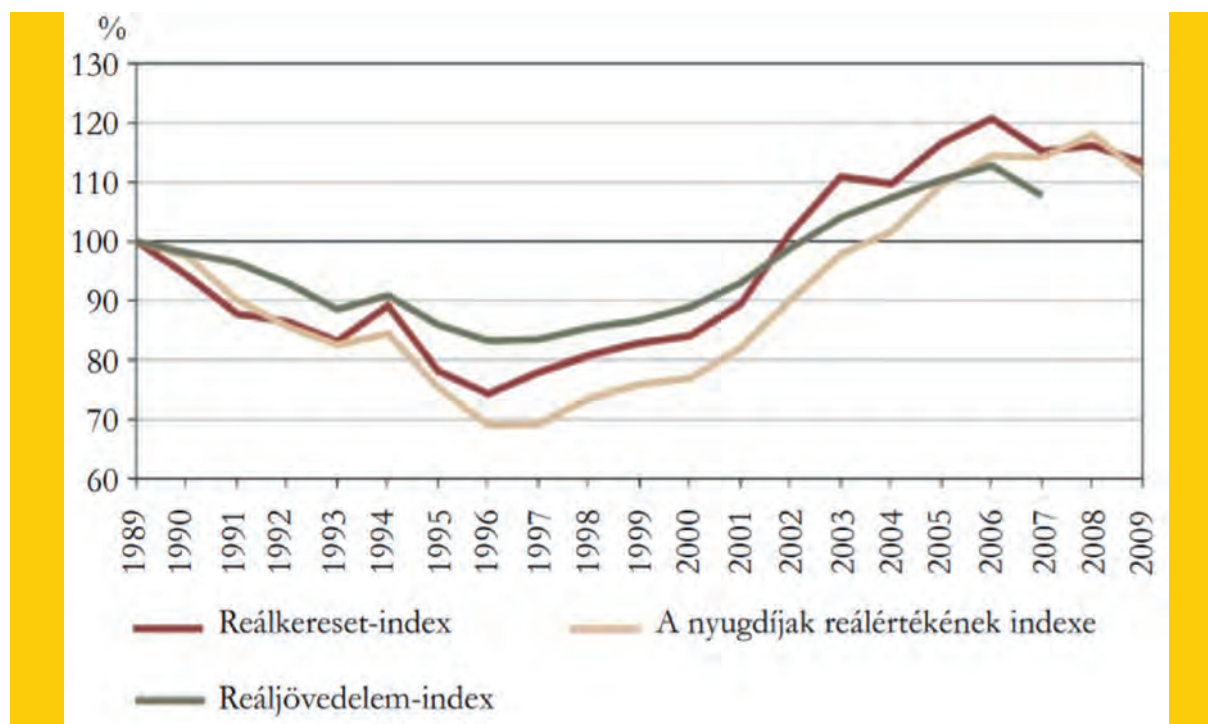
16. **MONITOR** / A GDP és a beruházások volumenének alakulása (1989=100%) (forrás: KSH)



17. MONITOR / Az államháztartás pénzforgalmi szemléletben számított egyenlege (forrás: KSH)

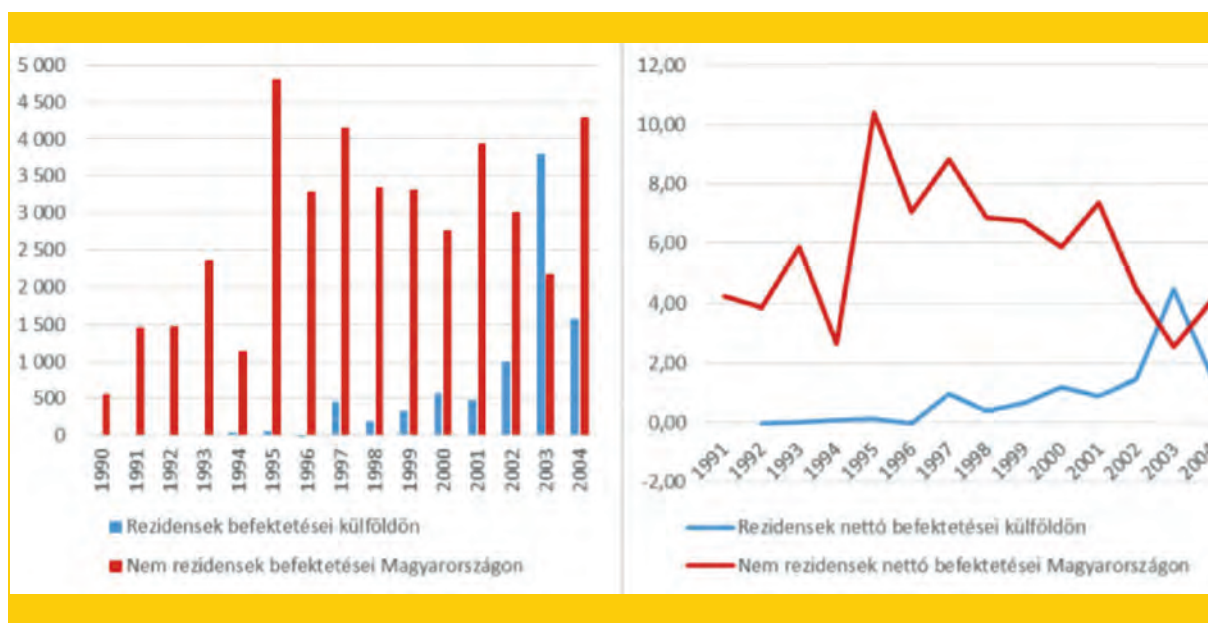


18. MONITOR / Az államadósság a GDP százalékában (1990–2000) (forrás: KSH)



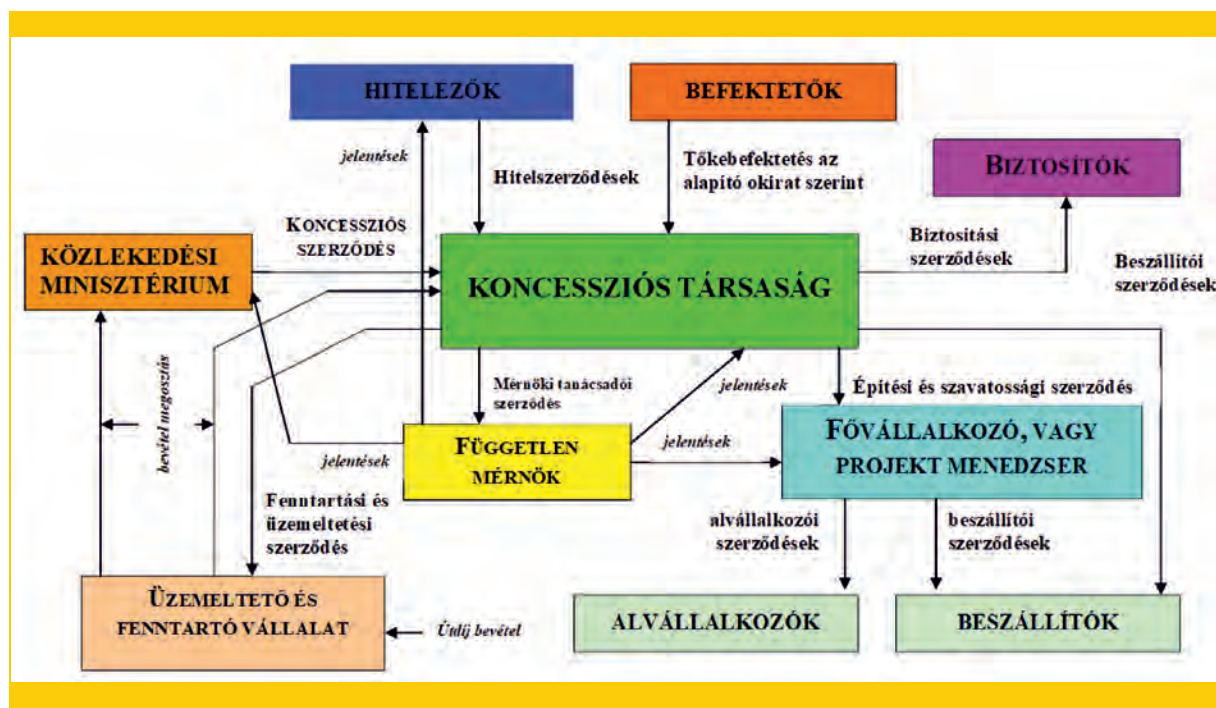
19. MONITOR / A reálkereset, reálnyugdíj, reáljövedelem alakulása (1989=100%) (forrás: KSH)

A következő grafikonon látható, hogy a külföldi tőkebefektetések nagysága '93-'94-'95-ben – az M1-es autópálya-szakaszt befejező építési évében – milyen magasra nőtt Magyarországon, amiben benne van az M1-es autópálya építésére fordított külföldi magántőke is.



20. MONITOR / Külföldi tőkebefektetések nagysága (millió USD), külföldi tőkebefektetések évenkénti változása (előző évhez viszonyítva, %) (forrás: Tabajdi Gabriella, 2016)

Nem elrejtendő, de bemutatom azt a szerződéses rendszert is, amelynek minden egyes elemét jogászoknak és pénzügyi szakembereknek kellett szorgos munkával és hosszadalmas tárgyalások eredményeként előállítaniuk ahhoz, hogy alá lehessen írni a koncessziós szerződést, majd annak alapján elkezdődhesse az építkezés.



21. MONITOR / Az M1-es autópálya koncesszió szerződéses rendszere

Megjegyzem, nem kívánok az útdíjszabás kérdésében nagyon elmélyülni, hiszen Kovács Kázmér is a körünkben van, aki az előbb említett nagyon magas útdíjszint miatt a Magyar Autóklub nevében elindította azt a persorozatot, aminek alapján a sajtó az M1-es autópálya díjas szakaszát „Európa legdrágább autópályájának” nevezte el. A per alapvető célja az volt, hogy az ELMKA-t marasztalják el gazdasági erőfölénnyel való visszaélés, illetve a „természetes monopóliumot” képező útdíj helytelen megszabása (azaz a nyújtott szolgáltatás értéke és ára közötti aránytalanság) miatt, s ezzel a díjszint csökkentésére kényszerítsék. Csak jelzem, hogy 2001-ben a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága minden alacsonyabb szintű ítéletet megsemmisített, és úgy döntött, hogy az autópályadíj piaci ár, amely a szerződő felek megegyezésén alapul, tehát a legvégén nem volt pernyertes a Magyar Autóklub. Sajnos ez ma sem így él a köztudatban. Bemutatok egy az Origó által közölt hírt, ami szerint „Kovács Kázmér autóklubos jogász kezdeményezésére hosszas per indult meg az ELMKA ellen. Végül a Legfelsőbb Bíróság is jóváhagyta a példátlan ítéletet.” A Legfelsőbb Bíróság – a következő ábrán jól látható a bizonyíték –, valójában nem hagyta jóvá éppen ellenkezőleg: megsemmisítette ezt az ítéletet.

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG LEGFELSŐBB BÍRÓSÁGA		FŐVÁROSI BÍRÓSÁG	
Dr. Ferenczy Ügyvédi Iroda		FŐVÁROSI BÍRÓSÁG	
mint felülvizsgálati bíróság		KEZDŐVIRÁZ	
ÉRKEZETT		Ervényes: 2001. 03. 21.	
2001. APR. 02.		MELDÁNY: 12.	
Kfv. II. 28. 406/1998/11. szám		MÉRTÉK: 1000.	
854 01		UTÓIRAT: 3026/11/1	
A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!			

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága dr. Kovács Kázmér ügyvéd I.r. és az általa képviselt Magyar Autóklub II.r. (1024 Budapest, Rómer Flóris u. 4/a.) felpereseknek dr. László Ildikó Katalin ügyvéd (1056 Budapest, Királyi Pál u. 5-7.) és dr. Berke Barna a versenytanács elnöke által képviselt Gazdasági Versenyhivatal (1051 Budapest, Roosevelt tér 7-8.) alperes ellen versenyügyben hozott közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálata iránt indított perében, amelyben az alperes pernyertessége érdekében dr. Katona János, majd Molnár István ügyvéd (1072 Budapest, Rákóczi u. 42.) által képviselt Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt. „v.a.” (1026 Budapest, Házmán u. 11.) beavatkozott, a Fővárosi Bíróság 1998. évi július hó 14. napján hozott 8.K.30.268/1998/4. számú ítélete ellen az alperes és a beavatkozó részéről 6. és 7. sorszám alatt benyújtott fellebbezés elbírálása során a 2001. évi február hó 7. és február hó 28. napján megtartott nyilvános tárgyalás alapján meghozta a következő

í t é l e t e t :

A Legfelsőbb Bíróság az első fokú bíróság ítéletét megváltoztatja és a felperesek keresetét elutasítja.

Kötelezi a felpereseket, hogy egyetemlegesen fizessenek meg 15 nap alatt az alperesnek 7.500.- (azaz hétezer-ötszáz) forint másodfokú, a beavatkozónak 15.000.- (azaz tizenötezer) forint együttes első- és másodfokú perköltséget, valamint az illetékhivatal külön felhívására az államnak 6.000.- (azaz hatezer) forint kereseti és 13.500.- (azaz tizenháromezer-ötszáz) forint fellebbezési eljárási illetéket.

Ez ellen az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Jogszerű volt a sztrádadíj

A Legfelsőbb Bíróság (LB) szerdai ítélete szerint az Első Magyar Koncessziós Autópálya (Elmka) Rt. nem élt vissza gazdasági erőfölényével az M1-es autópálya Győr és Hegyeshalom közötti szakaszára kivetett útdíj megállapításakor. Az LB egyúttal megváltoztatta az első fokon eljáró Fővárosi Bíróság 1998-ban hozott, ezzel ellentétes döntését.

22. MONITOR / A Legfelső Bíróság 2001-es ítéletének első oldala és az arról szóló hír a Népszava 2001. március 8. számában

Bár az autópálya koncessziókkal kapcsolatos mai közvélekedés szerint egyáltalán nem népszerű az, amit akkor munkatársaimmal együtt csináltunk, vállalnunk kell érte a felelősséget. A ma uralkodó általános felfogásra inkább az jellemző, amiről a Magyar Hírlap még 2004-ben is ezzel a címmel írt: „Magyarországon megbukott a koncesszió”.

Magyarországon nem jött be a magántőkéből finanszírozott koncessziós autópálya-építés és-üzemeltetés. Az M1-es sztráda Győr és Hegyeshalom közötti szakaszának megépítésére 1993 decemberében kötött koncessziós szerződést Schamschula György, az Antall–Boros kormány közlekedési minisztere. A koncesszióban megépült 42 kilométeres szakaszt 1996. január 4-én helyezték forgalomba, hogy aztán 1999. szeptember 20-án állami kezelésbe kerüljön. Az ok, hogy a sztrádarészt üzemeltető Első Magyar Koncessziós Autópálya (Elmka) Rt. bevételei nem voltak elegendők az építésre felvett hitelek törlesztésére. A kölcsönöket nyújtó EBRD és külföldi bankok akkor sokalltak be, amikor a magyar Autóklub jogi képviselője, Kovács Kázmér pereket indított a magas sztrádadíjak miatt s ezáltal megkérdőjeleződött a leágazó M15-ös út Rajkáig vivő 15,5 kilométeres szakaszának megtérülése is. 1999. augusztus 29-én a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium akkori államtitkára, Manninger Jenő teátrális mozdulatokkal vette le az 1700 forintos útdíj 1-es számjegyét, vagyis a 42 kilométer megtétele az M1-esen onnantól fogva 700 forintba került. A teljes M1-es 2000. január elsejétől matricás az M3-assal együtt. Az már kevesebb hírverést kapott, hogy az 54 milliárd forint értékben átvett sztrádaszakaszért az adófizető állampolgárok 15 év alatt 120 milliárdot fizetnek ki, ami hasonlít az M5-ös kivásárlásának végső számlájához.

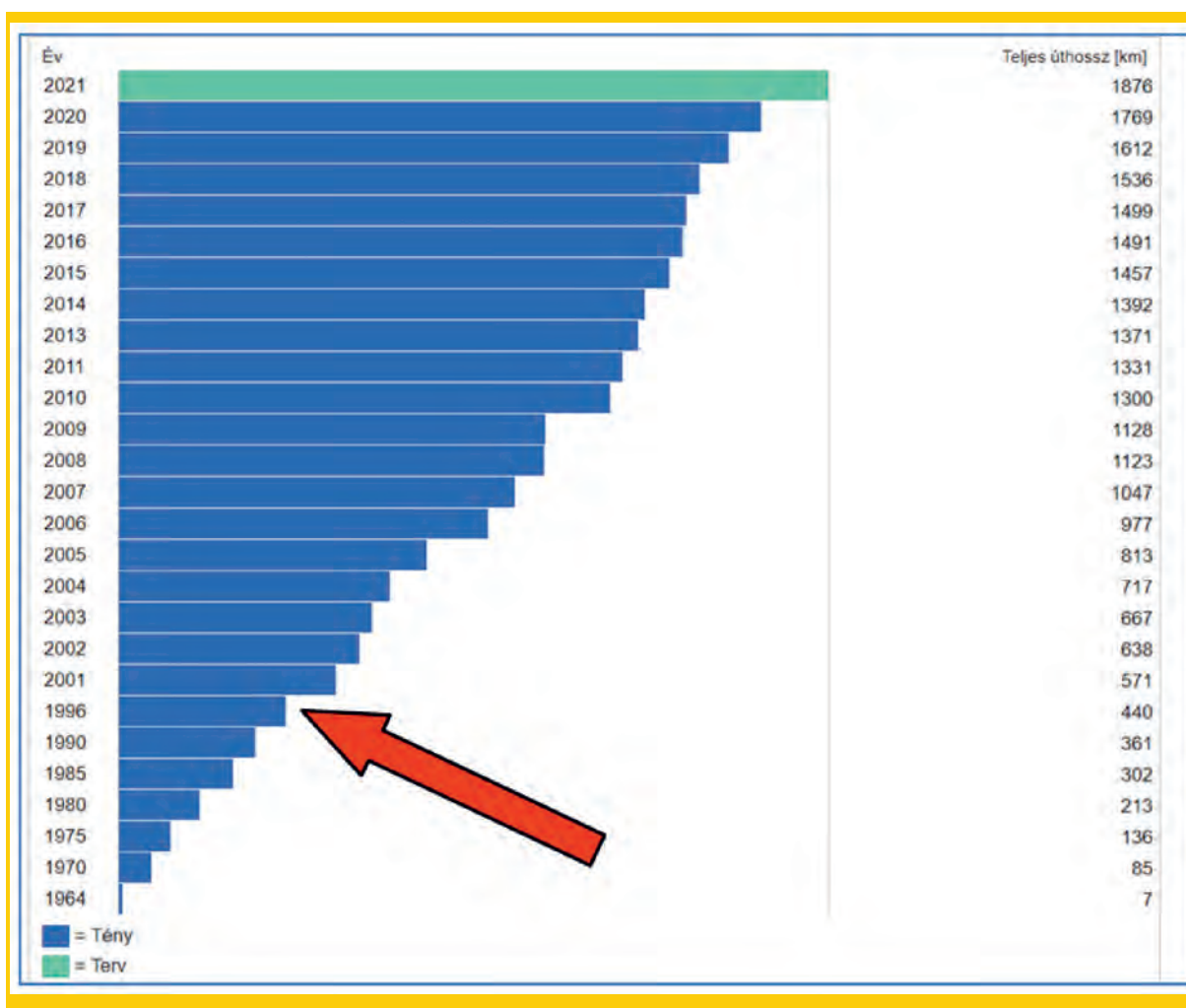
(Magyar Hírlap online, 2004. 01.08.)

Egy táblázattal és egy grafikonnal szeretném befejezni. Lehet, hogy „nem jött be”, de ’96-ban mindössze 440 km hosszú volt a magyar autópálya-hálózat, ma pedig 1770 km-nyi autópálya-hálózatunk van. Nézzük meg a következő táblázatban, hogy ebből mennyi épült eredetileg a magyar adófizetők pénzéből és mennyi (elsősorban külföldi) magántőkéből! Itt ki kell emelnem az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banknak, az EBRD-nek a szerepét, amelyik közvetlen hitelekkel és szindikált, tehát csoportba tömörülő befektetési és kereskedelmi bankoktól felvett hitelek szervezésével – oroszlánrészt vállalva – finanszírozta az M1-es autópálya építését (is).

	Hossz (km)	Üzemeltető	Az autópálya hálózat-hossz százalékában
Közfinanszírozással épült autópályák (1963-2017)	976,8	-	65,6%
PPP keretében magántőkéből épült, majd 2000-ben államosított autópályák (1993-2000)			
M1 autópálya Győr-Hegyeshalom (országhatár)	43.0	Első Magyar Autópálya Koncessziós Autópálya Rt (ELMKA) 1993-1999 Nyugat-Magyarországi Autópálya-üzemeltető Rt (NyUMA) 1999-2000	-
M15 fél-autópálya (autóút) Hegyeshalom/M1-Rajka	14.0		-
M3 autópálya M0-Füzesabony	101.0	Észak-Kelet Magyarországi Autópálya Koncessziós Rt (ÉKMA) 1995-2000	-
PPP/államosított összesen	158.0	Magyar Közút Nonprofit ZRt	10.6%
Állami üzemeltetésű autópályák összesen (2017)	1134.8		76.2%
PPP keretében magántőkéből épült, magánvállalkozás által üzemeltetett autópályák (1995-2017)			
M5 autópálya M0-Röszke (országhatár)	156.5	Alföld Koncessziós Autópálya Rt (AKA) 1995-2030	-
M6 autópálya Érdi-tető – Dunaújváros	58.6	M6 Duna Autópálya Koncessziós ZRt 2004-2034	-
M6 autópálya Dunaújváros – Szekszárd	65.1	M6 Tolna Autópálya Koncessziós ZRt 2008-2038	-
M6 autópálya Szekszárd-Bóly	48.0	M6 Mecsek Autópálya Koncessziós ZRt 2007-2037	-
M60 autópálya Bóly-Pécs	30.2		-
PPP üzemeltetésű összesen	354,4	-	23.8%
Autópályák és autóutak összesen (2017.12.31)	1489.2	-	100%

23. MONITOR / PPP és a magyar autópálya hálózat (2017)

Befejezésül: nem kívánok a történekekről többet elmondani, lévén, hogy gyáván megfutamodtam és az EBRD hívásának engedve már a '96. január 4-ei ünnepségen sem vettem részt. Londonba utaztam és 5 évig dolgoztam az EBRD-nél nem magyarországi, hanem más országbeli közúti projektek finanszírozásának előkészítésén. Nem tisztem és nem is érezném illendőnek, ha a következő időszakról bármit mondanék. Azt, hogy mindaz, ami a magántőke közreműködésével épült autópályáinkat illetően történt, siker volt-e vagy kudarc, véleményem szerint nem lehet eldönteni. Volt benne siker és volt benne kudarc is. Természetesen követünk el hibákat. Azt azonban ma is úgy érzem, hogy jóindulattal és lelkesedéssel, erőnket megfeszítve dolgoztunk akkor a magyar autópálya-hálózat fejlesztéséért,



24. MONITOR / A magyar autópálya-hálózat fejlődése 1964-2020

a magyar gazdaság fejlődéséért. Engedjék meg, hogy az egykori négyfős Koncessziós Autópálya Iroda vezetőjeként itt köszönjem meg ismételten a körünkben jelen levő két volt munkatársam: *Murányi Miklós* és *Siposs Árpád* munkáját. Úgy érzem, hogy amit elvégeztünk, arra érdemes emlékeznünk.

Nagyon köszönöm *Tóth Csaba* tanszékvezető docens úrnak, az *Útügyi Lapoknak*, a *Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karának* és az *Út- és Vasútépítési Tanszéknek*, hogy lehetővé tették a webináriumot, és itt megtarthattam ezt a bevezető előadásomat.

LÉDERER KÁROLY

az Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt.
egykori vezérigazgatója



Visszaugorva 1900-ba, a bemutatott kép egy angliai felvétel, ami egy fizető útról – messze nem autópályáról készült. Ott van a díjtáblázat. Felütésként el kell mondanom, hogy nagyon jól esett és köszönöm a meghívást. Meg vagyok tisztelve, hogy az ELMKA volt elnökét meghívtatok erre a szép visszaemlékezésre.

Timár Andráshoz csatlakoznék egy személyes megjegyzéssel: én a magam részéről ma is büszke vagyok, hogy egy ilyen úttörő munkában részt vehettem, véleményemet sokszor elmondhattam és annak sokszor talán haszna is volt.



25. MONITOR / Díjszedő kapu, Efailwen, Pembrokeshire, Wales (forrás: www.alamy.com)

Még két fénykép a múltból: az egyik Kent városában egy 19. századi fizetőkapu, ami ma már persze nem működik, csak nagyon hangulatos. És a másik: ez Angliában, Walesben, a kimondhatatlan nevű, Aberystwyth városban készült – ahol magam is megfordultam – szintén fizetőkapu.

Talán 1990-ben történt, mikor *Kálnoki Kiss Sándor* kollégával, barátommal találkoztam – akkor ő helyettes államtitkár volt –, és megpróbáltuk megjósolni, hogy a közlekedési hálózat- és az útépités-, autópályafejlesztésnek milyen jövője látszik. Sándor azt mondta, hogy olyan mértékben üres az államkassza, hogy őneki



26. MONITOR / Sandwich, Kent, Nagy-Britannia: díjkapu
(forrás: www.alamy.com)



27. MONITOR / Fizetőkapu, Aberstwyth, Wales, 1915
(forrás: <http://westwales.co.uk/pictures>)

az a meggyőződése, hogy csak fizető autópályával lehet a legfontosabb autópályaszakaszokat megépíteni. Szerencsémre volt egy nagyon jó angol barátom, aki építési vitákra szakosodott ügyvédi irodának volt a tulajdonosa, és a rendszerváltozás után nagy lelkesedéssel jött Magyarországra, hogy egy hasonló profilú ügyvédi irodát nyisson – ez a FIDIC szerződésekre emlékeztető terület. Elmondtam neki, hogy van egy magyar álom a fizetős autópályákról. Azt mondta, hogy ha legközelebb Párizsba megyek, keressem meg a *Transroute*-ot (*Transroute International SA*), akik koncessziós fizető autópályákat terveznek és üzemeltetnek. Így kerültem egy ebéd erejéig 3 francia kollégával – köztük *Henry Gilliet* úrral, a cég igazgatójával – egy asztal köré, és elmondtam nekik az álmot. Érdekes, ma is emlékszem, hogy három kérdésük volt: az első, hogy mekkora a legnagyobb forgalom az üzemelő magyar autópályákon, a második, hogy konvertibilis-e a magyar forint, a harmadik, hogy van-e Magyarországon koncessziós törvény. Miután mind a háromra negatív választ kellett adnom azt mondták, hogy ezek nagyon nehéz körülmények. Az volt a javaslatuk, hogy csináljunk – a *Transroute* és a *Transinvest*, az én cégem – egy közös megvalósíthatósági tanulmányt (*Feasibility Study*) a magyar kormánynak, amiben bemutatjuk, hogy milyen lehetőségek vannak általában, milyen modelleket lehetne ennek a problémának megoldásként javasolni a kormánynak – így kezdődött ez 1990-ben. El kell mondanom, hogy még másik két nagyon kedves és nagy tudású francia társasággal kerültem ekkor kapcsolatba. Az egyik a *Banque Nationale de Paris* volt, akik kereskedelmi hiteleket szerveztek – többek között a *Channel Tunnel*nek is az egyik finanszírozói voltak – az ún. pénzügyi engineeringnek a nagy tudósai voltak. A másik a *Caisse des Dépôts et Consignations* francia... nem is bank, hanem pénztár, amelyiknek ma már 200 éves múltja van, és ők azt mondták, hogy Magyarország a rendszerváltás után egy óriási lehetőség előtt áll, ők szívesen támogatnak ilyen típusú fejlesztéseket. Ezekkel az urakkal mérlegeltük a lehetőségeket, majd jöttek Magyarországra és konzultáltak az akkor hivatalban lévő kollégákkal, és megcsináltuk ezt az első *feasibility study*t.

Az 1991 áprilisában készült tanulmányból bemutatok három – különböző feltételezésekkel készült – táblázatot.

Az első változatban – ahogy *Timár András* is elmondta – a tanulmány készítésekor, '91-ben 35%-os volt a forint értékvesztése, és előrevetítve 2006-ig ez 5–6%-ra megy le. A jobb felső oldalon ki van sárgítva a forint inflációja és az ECU (akkor még nem volt euró az Európai Unióban, hanem elszámoló valutaként az ECU létezett, amelynek gyakorlatilag ugyanannyi az árfolyama, mint az eurónak). A bal oldalon besárgítva jól lehet látni – és ez rendkívül fontos – hogy, az állami támogatás vagy hozzájárulás (*Government subsidy*) nulla. Ugyanis a konzultációkon megértették a francia barátaink is, hogy az ország helyzetéből eredően a kormányzat olyan instrukciókkal élt, hogy ne számítsunk semmilyen hozzájárulásra. Az érdekesség kedvéért: kicsit lejjebb, bal oldalon alásárgítva a díj szintje. 9,3 Ft/km ebben a szcenárióban, ami a 43 km-es szakaszon 400 Ft-ot tett ki a teherjárműveknek. A személyautóknak mindez 100 Ft lett volna. Egész lent bal oldalt olvasható a résztvevők tervezett jellege és nagyságrendje: az *Európai Befek-*

ASSUMPTIONS & RESULTS - A1

CONSTRUCTION & EQUIPMENT							INFLATION AND EXCHANGE RATES									
CONSTRUCTION (BASE PRICES)	TOTAL	1991	1992	1993	1994	1995	Forint/ECU Spot	83,13	1991	1992	1993	1994	1995	96-00	00-26	
STUDIES & DESIGN	1 000	150	450	140	140	120										
CONSTRUCTION COSTS	10 000			3 800	3 800	2 400	FORINT INFLATION		35%	20%	15%	10%	10%	8%	6%	
							ECU INFLATION		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	
TOTAL CONSTRUCTION	11 000	150	450	3 940	3 940	2 520	FORINT DEVALUATION		30%	15%	10%	5%	5%	3%	1%	
TOTAL CONST. (INFLATED)	19 645	150	608	6 383	7 340	5 164										
GOVERNMENT SUBSIDY	0															
GOVT. SUBSIDY (INFLATED)	0															
OPERAT. COSTS (CURRENT PRICE)	3,5 million Ft/km - amounting to a global total of:						150,5 mPt starting from: 1995									
	NB: 1992 to 1995: oper. costs on existing kms tolled amount to:						0 mPt									
HEAVY REPAIRS (CURRENT PRICE)	1,2 million Ft/km - amounting to a global total of:						51,6 mPt starting from: 2000									
TRAFFIC AND REVENUE FORECASTS																
BASE DAILY TRAFFIC AT OPENING	17 000 in		1995		DIVERSION		GENERATED TRAFFIC		ACTUAL ADT TRAFFIC GROWTH							
OF WHICH																
HEAVY GOODS VEHICLES (HGVs)	15% being		2 550 ADT		-40% +		10%		1 785 ADT to 2000							
PRIVATE CARS	85% being		14 450 ADT		-50% +		10%		8 670 ADT 6% 4%							
TOTAL	100%		17 000 ADT						10 455 ADT							
TOLLS																
HEAVY GOOD VEHICLES	1992 onwards	0 kms		1995 onwards		43 kms										
PRIVATE CARS	9,303 Ft/km	being		400,0 Ft for the completed route												
AVERAGE TOLL	2,325 Ft/km	being		100,0 Ft for the completed route												
	3,3717 Ft/km	being		145,0 Ft for the completed route												
FINANCING ASSUMPTIONS																
TYPE OF FACILITY	% OF TOTAL AMOUNT	RATE	Maturity	Grace Period	Amortised Over	Interest Capitalized										
EUROPEAN INVESTMENT BK	30%	43,5	10,00% ECU	20 Years	5 Years	17 Years	Yes									
EUROPEAN BANK FOR R&D	30%	43,5	10,00% ECU	20 Years	5 Years	17 Years	Yes									
FOREIGN COMMERCIAL	10%	14,5	12,50% ECU	15 Years	3 Years	15 Years	Yes									
DOMESTIC COMMERCIAL	15%	21,7	3,00% over Ft Infl.	15 Years	3 Years	12 Years	No									
OVERDRAFT (Ft)	N/A	15 169,0	4,00% over Ft Infl. Revolving	N/A	N/A	N/A	No									
SHAREHOLDERS EQUITY (Ft)	15%	2 870,1														
TOTAL	100%															

MAIN RESULTS

Yes/No % of Const. Costs

GOVT. SUBSIDY N 0,00%

KILOMETERS TOLLED:

From 1992 onwards 0 kms

From 1995 onw (incl. extra kms) 43 kms

PROJECT & EQUITY RETURNS

25 YRS 35 YRS

PROJECT CASH 12,10% 14,51%

RETURN ON EQUITY 11,33% 16,06%

MAIN RESULTS		
GOVT. SUBSIDY	Yes/No	% of Const. Costs
	N	0,00%
KILOMETERS TOLLED:		
From 1992 onwards		0 kms
From 1995 onw. (incl. extra kms)		43 kms
PROJECT & EQUITY RETURNS		
	25 YRS	35 YRS
PROJECT CASH	12,10%	14,51%
RETURN ON EQUITY	11,33%	16,06%

28. MONITOR / M1 megvalósíthatósági tanulmány A1 változat – peremfeltételek és eredmények összefoglalása

tetési Bank – az EIB, az Európai Fejlesztési Bank – az EBRD, aztán külföldi kereskedelmi bankok, a hazai kereskedelmi bankok és egyéb. Az utolsó sorban szerepel a befektetők tőkéje, amelyik beforgatásra kerül a kivitelezés finanszírozásába. Az arányok itt érzékelhetők. Érdekes a jobb alsó sarokban ennek a scenáriónak az eredménye: a tőkebefektetés megtérülését 25 éves távlatban 11,3%-ra, 35 évesben, a koncessziós időtartam végére 16%-ra becsültük.

Amint Timár András említette, a kockázat megosztását mérlegelni kell, ebben a scenárióban a kockázat teljes mértékben áthárításra kerül a koncesszorra. Az ilyen fajta projektfinanszírozást non-recourse finance-nek nevezik, ahol minden – és itt elsősorban a bevételi kockázat vagyis a forgalom és a díjbevétel kockázata – a koncesszorra hárul.

Az alábbi, 2. számú scenárió pénzügyi hozzájárulást feltételezett. Megnéztük, hogy ha az állami hozzájárulást a beruházás 30%-ára tennénk, akkor ugyanolyan körülmények esetén a tőkemegtérülés mennyivel jobb. Ez az előbbi 11,3%-kal szemben itt 16,6%-nak mutatkozott. A díjtételek ugyanazok, a díjas szakasz hossza ugyanaz, és a tőke összetétele is ugyanakkora.

ASSUMPTIONS & RESULTS - A2

CONSTRUCTION & EQUIPMENT

CONSTRUCTION (BASE PRICES)	TOTAL	1991	1992	1993	1994	1995
STUDIES & DESIGN	1 000	150	450	140	140	120
CONSTRUCTION COSTS	10 000			3 800	3 800	2 400
TOTAL CONSTRUCTION	11 000	150	450	3 940	3 940	2 520
TOTAL CONST. (INFLATED)	19 645	150	608	6 383	7 340	5 164
GOVERNMENT SUBSIDY	3 000	0	0	1 140	1 140	720
GOVT. SUBSIDY (INFLATED)	5 446	0	0	1 847	2 124	1 475

OPERAT. COSTS (CURRENT PRICE) 3,5 million Ft/km - amounting to a global total of:
NB: 1992 to 1995: oper.costs on existing kms tolled amount to:
HEAVY REPAIRS (CURRENT PRICE) 1,2 million Ft/km - amounting to a global total of:

INFLATION AND EXCHANGE RATES

Forint/ECU Spot	83,13	1991	1992	1993	1994	1995	96-00	00-26
FORINT INFLATION		35%	20%	15%	10%	10%	8%	6%
ECU INFLATION		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
FORINT DEVALUATION		30%	15%	10%	5%	5%	3%	1%

TRAFFIC AND REVENUE FORECASTS

BASE DAILY TRAFFIC AT OPENING OF WHICH	17 000 in	1995	DIVERSION	GENERATED TRAFFIC	=	ACTUAL ADT TRAFFIC GROWTH
HEAVY GOODS VEHICLES (HGVs)	15% being	2 550 ADT	-40% +	10%	=	1 785 ADT to 2000
PRIVATE CARS	85% being	14 450 ADT	-50% +	10%	=	8 670 ADT 6% 2000 onwards
TOTAL	100%	17 000 ADT				10 455 ADT

TOLLS

	1992 onwards	0 kms	1995 onwards	43 kms
HEAVY GOOD VEHICLES	9,303 Ft/km	being	400,0 Ft for the completed route	
PRIVATE CARS	2,325 Ft/km	being	100,0 Ft for the completed route	
AVERAGE TOLL	3,3717 Ft/km	being	145,0 Ft for the completed route	

FINANCING ASSUMPTIONS

TYPE OF FACILITY	% OF TOTAL AMOUNT	RATE	Maturity	Grace Period	Amortised Over	Interest Capitalised
EUROPEAN INVESTMENT BK	30%	31,3	10,00% BCU	20 Years	5 Years	17 Years Yes
EUROPEAN BANK FOR R&D	30%	31,3	10,00% BCU	20 Years	5 Years	17 Years Yes
FOREIGN COMMERCIAL	10%	10,4	12,50% ECU	15 Years	3 Years	15 Years Yes
DOMESTIC COMMERCIAL	15%	15,6	3,00% over Ft Infl.	15 Years	3 Years	12 Years No
OVERDRAFT (Ft)	N/A	3 071,5	4,00% over Ft Infl. Revolving	N/A	N/A	No
SHAREHOLDERS EQUITY (Ft)	15%	2 053,2				
TOTAL	100%					

MAIN RESULTS

	Yes/No	% of Const. Costs
GOVT. SUBSIDY	Y	30,00%

KILOMETERS TOLLED:

From 1992 onwards	0 kms
From 1995 onw.(incl. extra kms)	43 kms

PROJECT & EQUITY RETURNS

	25 YRS	35 YRS
PROJECT CASH	15,35%	17,23%
RETURN ON EQUITY	16,57%	19,42%

MAIN RESULTS		
GOVT. SUBSIDY	Yes/No	% of Const. Costs
GOVT. SUBSIDY	Y	30,00%
KILOMETERS TOLLED:		
From 1992 onwards		0 kms
From 1995 onw.(incl. extra kms)		43 kms
PROJECT & EQUITY RETURNS		
	25 YRS	35 YRS
PROJECT CASH	15,35%	17,23%
RETURN ON EQUITY	16,57%	19,42%

29. MONITOR / M1 megvalósíthatósági tanulmány A2 változat

– peremfeltételek és eredmények összefoglalása

A harmadik, itt bemutatott scenárióban – többet is készítettünk, de ezek voltak a legtipikusabbak – az állami hozzájárulás szintén 0, de az üzemeltetett pályahossz 56 km, szemben a 43-mal. Ez az a gondolat, hogy az állam bevisz a koncesszióba egy már megépített és működő autópálya szakaszt azzal, hogy a díjszedést arra ki is lehet terjeszteni, cserébe a koncesszor – ahogy Gyurkovics Sándor is mondta – az üzemeltetés, karbantartás terhét átvállalja az államtól. Ebben az esetben a tökemegtérülés javul, jobb, mint az első scenárióban, picit rosszabb, mint a másodikban. Tehát pénz helyett, ha az állam nem pénzzel járul hozzá a fejlesztéshez, hanem átengedi az üzemeltetés jogát és a díjszedés jogát egy többlet, mintegy 13 km-es szakaszon – ami a győri elkerülő egy része.

Ez a három scenárió azt illusztrálja, hogy azokat a legnagyobb dilemmákat, amelyekkel szembekerült az M1 koncessziós autópályának a fejlesztése, hogy lehetett volna megoldani. Tudom, hogy szakmaiatlan, történelmietlen és nem is tudományos megközelítés a „mi lett volna, ha...” felvetés, nem is ez volt a célom, csak azt bemutatni, hogy hányféle megoldás létezik.

A különböző megvalósítási lehetőségekben azt is kimunkáltuk, hogy a két olyan alternatíva – az irodalom által a FOT sémának nevezett (*Finance Operate Transfer*), valamint a *Build Operate Transfer*, ahol az építés is a koncesszor saját

ASSUMPTIONS & RESULTS - A3

CONSTRUCTION & EQUIPMENT							INFLATION AND EXCHANGE RATES								
CONSTRUCTION (BASE PRICES)	TOTAL	1991	1992	1993	1994	1995	Forint/ECU Spot	83,13	1991	1992	1993	1994	1995	96-00	00-26
STUDIES & DESIGN	1 000	150	450	140	140	120									
CONSTRUCTION COSTS	10 000			3 800	3 800	2 400									
TOTAL CONSTRUCTION	11 000	150	450	3 940	3 940	2 520	FORINT INFLATION		35%	20%	15%	10%	10%	8%	6%
TOTAL CONST. (INFLATED)	19 645	150	608	6 383	7 340	5 164	ECU INFLATION		5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
GOVERNMENT SUBSIDY	0						FORINT DEVALUATION		30%	15%	10%	5%	5%	3%	1%
GOVT. SUBSIDY (INFLATED)	0														
OPERAT. COSTS (CURRENT PRICE)	3,5 million Ft/km - amounting to a global total of:						196 mFt starting from: 1995								
	NB: 1992 to 1995: oper. costs on existing kms tolled amount to:						45,5 mFt								
HEAVY REPAIRS (CURRENT PRICE)	1,2 million Ft/km - amounting to a global total of:						67,2 mFt starting from: 2000								
TRAFFIC AND REVENUE FORECASTS															
BASE DAILY TRAFFIC AT OPENING OF WHICH:	17 000 in		1995				DIVERSION	GENERATED TRAFFIC		=	ACTUAL ADT TRAFFIC GROWTH				
HEAVY GOODS VEHICLES (HGVs)	15% being		2 550 ADT				-40% +	10%		=	1 785 ADT to 2000				
PRIVATE CARS	85% being		14 450 ADT				-30% +	10%		=	8 670 ADT 6% 4%				
TOTAL	100%		17 000 ADT							=	10 455 ADT				
TOLLS															
HEAVY GOOD VEHICLES	1992 onwards	13 kms	1995 onwards	56 kms											
PRIVATE CARS	9,303 Ft/km	being	521,0 Ft for the completed route												
AVERAGE TOLL	2,325 Ft/km	being	130,2 Ft for the completed route												
	3,3717 Ft/km	being	188,8 Ft for the completed route												
FINANCING ASSUMPTIONS															
TYPE OF FACILITY	% OF TOTAL AMOUNT	RATE	Maturity	Grace Period	Amortised Over	Interest Capitalised									
EUROPEAN INVESTMENT BK	30%	41,4	10,00% ECU	20 Years	5 Years	17 Years	Yes								
EUROPEAN BANK FOR R&D	30%	41,4	10,00% ECU	20 Years	5 Years	17 Years	Yes								
FOREIGN COMMERCIAL	10%	13,8	12,50% ECU	15 Years	3 Years	15 Years	Yes								
DOMESTIC COMMERCIAL	15%	20,7	3,00% over Ft Infl.	15 Years	3 Years	12 Years	No								
OVERDRAFT (Ft)	N/A	4 160,9	4,00% over Ft Infl. Revolving	N/A	N/A	N/A	No								
SHAREHOLDERS EQUITY (Ft)	15%	2 738,2													
TOTAL	100%														

MAIN RESULTS

Yes/No % of Const. Costs

GOVT. SUBSIDY N 0,00%

KILOMETERS TOLLED:

From 1992 onwards 13 kms

From 1995 onw.(incl. extra kms) 56 kms

PROJECT & EQUITY RETURNS

25 YRS 35 YRS

PROJECT CASH 15,30% 17,11%

RETURN ON EQUITY 16,38% 19,28%

MAIN RESULTS		
Yes/No	% of Const. Costs	
GOVT. SUBSIDY	N	0,00%
KILOMETERS TOLLED:		
From 1992 onwards	13 kms	
From 1995 onw. (incl. extra kms)	56 kms	
PROJECT & EQUITY RETURNS		
	25 YRS	35 YRS
PROJECT CASH	15,20%	17,11%
RETURN ON EQUITY	16,38%	19,28%

30. MONITOR / M1 megvalósíthatósági tanulmány A3 változat – peremfeltételek és eredmények összefoglalása

köreiből kerül ki – két eléggé különböző kockázati elem. Ebben a megvalósíthatósági tanulmányban az volt a véleményünk, hogy talán szerencsésebb volna a *Finance Operate Transfer* sémát alkalmazni, ahol a koncesszióban, a befektetői körben a kivitelező nem vesz részt. Azonban a nemzetközi tenderezés fázisában – amikor a pénzügyi struktúrát kezdtük felépíteni – jól lehetett látni, hogy a sima pénzügyi befektetők a magyar makroadatokat miatt nem nagyon tudták volna lefedni ezt a projektfinanszírozást, vagyis a *Build Operate Transfer*nek a realitása lényegesen nagyobb volt, ugyanis a kivitelező az üzlet, a megbízás reményében hajlandó volt a befektetői oldalon is részt venni. Ez egy nagyon érdekes megjegyzés. A másik érdekes megjegyzésem az, hogy az EBRD – aki kétségtelen, úttörő szerepet vállalt a projekt megvalósításában azzal, hogy nem csupán hitelt bocsátott rendelkezésre a projekt számára, hanem egy olyan garanciát is, ami nem pénzügyi instrumentum, hanem politikai garancia. Az EBRD nem kereskedelmi bank ma sem és az alapításánál az volt a küldetése, hogy a magánbefektetéseket és a magánszféra támogatása és miután államokkal van kapcsolatban, olyan különleges helyzetben van, hogy tárgyalóképes a különböző kormányzatokkal. Eből az következett, hogy a hagyományos kereskedelmi bankoknak – a mi konkrét esetünkben két magyar bankot is kiemelnek, az OTP-t és a K & H-t –, akik a befektetők és a finanszírozók között is megjelentek úttörő módon – a pénzügyi szabályok szerint nem volt szükséges a részvétel kockázatából eredő kockázati fedeze-

tet képezni a könyveikbe, azért mert az EBRD, nem pénzügyi instrumentummal, hanem politikai instrumentumokkal garantorként tudott fellépni. Ez megkönnyítette a finanszírozást a különböző kereskedelmi bankoknak. 11 bankból álló bankkonzorcium állt a projekt mögé finanszírozással azért csupán, mert az EBRD szerepet vállalt ebben a történetben. Ez egy rendkívül fontos dolog. A hitelstruktúrában is megjelent ez – a szakma úgy hívta, hogy A és B hitelek – az A volt, amely mögött az EBRD határozottan állt, és finanszírozott, a B pedig a többé-kevésbé hagyományos kereskedelmi banki hitelek voltak.

Azt látni, hogy az egyik legjobban működő beruházás, a Boszporusz híd – ez is egy non-recourse finance – 4 év alatt megtermelte a kivitelezési költségeket. A fénykép jól mutatja, irdatlan forgalom volt rajta éjjel-nappal, és van ma is. Mindeközben el kell mondanom, hogy abban a szituációban, amikor a köztudat szerint az ELMKA csődbe ment, az ELMKA nem ment formálisan csődbe, egy másik eljárást alkalmazott az összes résztvevő és a magyar kormány is ezzel kapcsolatban, ami a saját elnevezésem szerint - és ezért szemrehányást is kaphatok – az EBRD és a Járay Zsigmond által kötött paktum. Ez a mai napig működő struktúrája ennek az M1 autópályának. A paktum lényege az, hogy az EBRD mint fő garantor, majdnem azt mondtam, hogy kihátrált, de ez az igazság, kihátrált a projekt mögül és átváltotta ezt a projektfinanszírozást ún. szuverén államadóssággá. Ez egy nagyon jó üzlet volt az EBRD-nek és ennek a kereskedelmi bankok is örültek és tapsoltak, hiszen nagy biztonságba kerültek a kihelyezett hiteleik, ugyanis kikapcsolódott az a kereskedelmi kockázat, hogy mekkora az autópályán a forgalom és milyen díjszintet engedélyez az állam, illetve a koncesszor milyen díjszintet vezet be. A megállapodás létrejötte után 1999 augusztusában 50%-kal csökkentette a



31. MONITOR / Boszporusz-híd, 1973 (forrás: Wikipedia)

kormány az M1-es autópályán a díj mértékét. Örülök, hogy itt van Kovács Kázmér kollégám mert el kell mondanom, hogy az akkori adatok alapján az 50%-os díj-csökkentés eredménye az volt, hogy miközben az M1-es fizető autópályán 15-20%-kal nőtt a forgalom, 50%-kal csökkent a teljes bevétele. Ez azt jelentette, hogy a szuverén államadósság volt a valódi fedezet ezekre a hiányokra. Tehát a konstrukció egy politikai megoldást adott, nem többet és nem is kevesebbet.

A mondandómnak itt érek az utolsó pontjára, és a magam részéről őszintén mondom, hogy vitatkozok azokkal az álláspontokkal, amelyek azt mondják, hogy a politikától nem független a PPP. Független, de partnershipről van szó, ami kommunikációt és egymás érdekeinek a tiszteletben tartását is jelenti. A nemzetközi rögzíti, hogy a hosszú távú PPP jellegű beruházások politikailag szenzibilis konstrukciók. El kell mondanom, hogy ahogy három kormányzat kapcsán én átéltem az M1 történetét, körülbelül a következők a személyes tapasztalataim: az MDF kormány alatt – az Antall-kormány alatt –, amikor a szerződést Sztojanovics Iván helyettes államtitkár és nem a *Schamschula* miniszter írta alá, óriási támogatottságot élvezett ez a projekt és maga az ELMKA mint vállalkozó is. Érezni lehetett, hogy az a scenárió, hogy az állam, hogy a kormány valamilyen mértékben segítse meg a koncessziót és nem egy meztelen recourse finance legyen, ami óriási kockázatokat rejt, de ebben politikai okokból – elmondták őszintén a felelős tisztségviselők nekünk - nem tudtak részt vállalni. A következő, a szocialista liberális kormányzat pedig - bármilyen fájdalmas így mondani – nem védte meg a koncessziós projektet. Amikor Kovács Kázmér beperelte a díjtétel kapcsán a koncesszort, akkor mi kértük a közlekedési minisztériumot, hogy lépjen be a perbe beavatkozóként. Nem tette meg, holott a történet jogi értelemben úgy nézett ki, hogy az ELMKA azokat a díjakat alkalmazta, amelyeket az állammal kötött koncessziós szerződésben kikötöttek. Ebbe még az is beletartozik, hogy például nyáron megemeltük a tarifát a nagyobb bevétel reményében – egyébként ez realizálódott is. Ezeket drasztikus dolgok, amelyek belátom, hogy nem növelték a díjasított autópálya társadalmi elfogadottságát. Olyan is előfordult személyesen velem, hogy az M1-es mellett az autópályáról lehajtottam, és egy üzemanyagtöltő állomáson tankolni kívántam, kijött a benzinkutas, és azt mondta, Léderer úr, magának nem adok benzint. A televízióból felismert a pasas, és olyan népszerű voltam emiatt, hogy egész egyszerűen elzavart. Tehát ilyen volt a társadalmi elfogadottsága, és a szocialista liberális kormány nem mert kiállni az állammal kötött szerződés védelmében. A harmadik színű kormányzat – a Fidesz–Kisgazda-kormány – végül is megkötötte a Járay–EBRD paktumot, és határozottan közölte, hogy a kapuk a főcipályára valók. Mindazonáltal – ha visszagondolok – az álláspontom az, hogy itt áttört valami, ez pedig a „*Használó, fizess!*” elve. Elfogadást nyert – nagyon nehezen, veszteségekkel kétségtelenül –, hogy a közjavakért a használónak fizetnie kell, ennek a gondolatnak az áttörése végül is szerintem az M1-es koncessziós autópálya volt.

Igaz, hogy az a klasszikus közgazdasági elv nem került megvalósításra, amelyik úgy szól, hogy a megtett úttal arányos módon fizess, hiszen azok a vinyettás rend-

szerek, amelyek az első időben bevezetésre kerültek, jó esetben időarányosak és nem használatarányosak voltak.

Az utolsó képpemmel azt akarom mutatni, hogy a díjszedés itt dühörög már Budapest határain, előbb-utóbb szembe fogunk nézni szerintem egy ilyen típusú problémával és gondolattal, mint a *Congestion charging*, kordondíj vagy dugódíj, ahogy akarjuk.



32. MONITOR / Díjas övezet határa Londonban
(forrás: AP Photo / Alastair Grant)

KÁLNOKI KIS SÁNDOR

a Németh-kormány Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium miniszterhelyettese, az Antall-kormány Közlekedési és Hírközlési Minisztérium helyettes államtitkára (1989–1993)



Elismerésem a Konferencia szervezőinek, mert a múlt nélkül nincs jövő. Ahogy az ember öregszik, egyre kevesebbet lát maga előtt, de ha hátratekint a kérdő- és felkiáltójelek tömegét látja maga mögött. Ezeket megválaszolva vagy csak figyelemfelhívásként adhatja tovább tanulságként a jövő generációinak, remélve – optimista voltam mindig – lesznek újra olyanok, akik nemcsak egyes szám első személyben tudnak fogalmazni, és akik számára a történelem nem az ő pozícióba kerülésükkel kezdődik, és arra is figyelnek, hogy elődeik döntéseit az akkori adottságok között ítélik meg.

A mai megemlékezés számomra azért könnyű, mert megírtam az emlékirataimat –szakmai és magánéletit egyben és már a könyv szerkesztésén dolgozunk elsősorban az újságíró fiammal, mint szerkesztővel és szakmai lektorral, *Timár András*sal. Az időkorlátra is tekintettel, most abból idézem az M1-re vonatkozó részteket.

Az első találkozásom az M1 tovább építésével akkor volt, amikor 1987-ben a kémenyvonalas *Grósz Károly* miniszterelnök és *Vranitzky* osztrák kancellár találkozásán a két fél kinyilvánította a szándékát egy közös világkiállítás 1995. évi megrendezésére. A kiállítás szlogenje is a szemléletváltozást fejezte ki: „*Hidak a jövőbe.*”

A VÁTI dolgozott a helyszínek kiválasztás és a infrastrukturális feltételek tanulmányán, amely – egyebek között – első számú feltételként tartalmazta az akkor Tata-bányáig üzemelő M1 autópálya országhatárig történő meghosszabbítását. Az M1 nyomvonalát akkor Győrtől északra, a Szigetközön keresztül tervezte a KPM, ami vitát váltott ki. A VÁTI igazgatójaként vettem részt a Hazafias Népfront főtítkára *S. Hegedüs László* által – akkori nevén Lébénymiklóson – szervezett rendezvényen, amelyen én is alapjaiban vitattam az M1 autópálya tervezett nyomvonalát. A Szigetköz környezetvédelmének sok szószólója mellett én azzal érveltem, hogy Győrbe délről négy darab kétszámjegyű főút (81., 82., 83., 85.) és három alsóbb-

rendű út érkezik, míg északról csak a 14-es főút. Az övárkot arra az oldalra építjük, ahonnan jön a víz akkor is, ha az 800 méterrel hosszabb. Az, hogy másnap hívtak a Fehér-házba, hogy engem idézett a Szabad Európa és én miért beszélek a tárcsa álláspontja ellen, az számomra akkor már nem volt meglepetés.

Derzsi András miniszter hívására 1989. augusztus 1.-től váltottam a VÁTI-ból a KöHÉM-be, és a másik oldalról jött szembe velem az M1 feladata. Nehéz gazdasági helyzetben kerültem a magyar közlekedés működtetésének, fejlesztésének szakmai irányító pozíciójába. Az 1989. évi költségvetés alig tartalmazott fejlesztési forrásokat, és az egyre romló gazdasági körülmények miatt az első félévben ezeket is törölték. Csak annyit hagyott meg az OT-PM kettős, amennyit a Világbankkal hosszú tárgyalások eredményeként kialakított közös finanszírozásban épülő M0 autópálya I./A szakaszához és az ugyancsak a Világbank társfinanszírozásával folyó útfelújítási programhoz aláírt szerződésben már rögzítettek. Valamit enyhített a helyzeten, hogy kormányrendelettel 1989 júniusában létrejött az Út-alap, amelynek forrását az üzemanyag árába beépített és a forgalmazók által befizetett összeg, továbbá a gépjárműadó bevételének egy hányada képezte.

1989/90-ben az Expo programjához igazodva megkezdtük az M1-es autópálya Tatabánya–Győr közötti szakaszán a már üzemelő mellé a második pálya kiépítését, amit 1990-ben sikerült forgalomba helyezni.

Mivel a közúti beruházások finanszírozása teljesen ellehetetlenült, *Plachy Sándor* kollégával – akkor a tárcán belüli Közúti Osztály vezetőjével, s akinek az agya mindig a fejlesztéseken járt – kerestük a megoldást. Még május elején talált az egyik magyar szakfolyóiratban egy cikket, amiben *dr. Timár András*, a KTI igazgatója egyebek mellett megemlítette a magántőke bevonását lehetővé tevő, Franciaországban alkalmazott koncessziós megoldást, mint forrásteremtési lehetőséget. Megbeszéltük, hogy *Plachy Sándor* kér egy tanulmányt tőle e finanszírozási mód magyarországi alkalmazásának lehetőségéről. A tanulmányból kiderült, hogy a koncesszió ugyan alkalmazható, azonban annak mindenképpen szükséges előfeltétele az esetleges magánbefektetőknek kellő (elsősorban megtérülési) garanciákat biztosító jogi szabályozás megteremtése, azaz egy ilyen jellegű koncessziós törvény megalkotása. 1989 végén egy beszélgetés közben erre vonatkozóan elhangzott felvetésünket hallva, már kidobtak minket az Igazságügyi Minisztériumból.

Az Antall-kormány 1990 májusában történt hivatalba lépése után állást foglalt az EXPO mellett, és – talán meglepetésre – *Baráth Etele*, az MSZP képviselője lett Expo kormánybiztos (lehet, hogy akkor még a szakértelmet szükségszerűnek ítélték a káderpolitikában?) és megváltozott a szlogen is: „*Utak a jövőbe – kultúrák találkozása*” lett, ami még mindig jelezte a változás korát. Az új szlogenre én akkor megjegyeztem, hogy ezek a kultúrák a XX. század elejéig évszázadokon keresztül egy államban találkoztak.

Ezzel a döntéssel feladatunk lett az EXPO érdekében az M1-es autópálya kiépítése az országhatárig, kapcsolatot teremtve az osztrák A4-es autópályával. Jeleztük a várható költségeket a pénzügyi kormányzatnak, hogy a finanszírozás feltételeit megteremthessék. Mivel nem kaptunk érdemi választ, *Siklós Csaba* miniszter a kormányülésre is bevitte a témát. Végül a miniszterelnök összefoglalója úgy szólt, hogy az autópályára szükség van, de a költségvetés nem tudja az összeget biztosítani, állami hitelt pedig a 22–23 milliárd dolláros államadósság mellett nem lehet felvenni. Maradt a koncesszió. Visszaulva a bevezetőben írtakra ezt a döntést vitatni csak abban a tudatban tisztességes, ha belátjuk, hogy egyetlen lehetőség volt a finanszírozásra.

Elmondtuk új miniszterünknek, hogy törvényi megalapozás nélkül életveszélyes lenne ilyenbe belemenni, különösen azért, mert itt nem arról van szó, mint mondjuk a kaszinók esetében, hogy a koncessziós díj a haszon meghatározott hányada. Itt a befektető megvalósítja az autópályát – amihez általában szükséges az állam valamilyen, de általában jelentős mértékű részvétele. Az úthasználati díjból térül meg a befektetés, de mivel az a hosszú évek alatt várható, bizonytalanul előrebecsülhető forgalomtól függ, elkerülhetetlen valamilyen állami garanciavállalás, ami jogi szabályozás nélkül nem működik. *Siklós Csaba* tárgyalásokat kezdeményezett az IM és a PM bevonásával. Helyettes államtitkári szinten tárgyaltunk a témáról, de végül újra csak elutasítás lett a vége.

1990. augusztus elejére a kérdés a jogi háttérrel illetően – ha nem is a megszokott közigazgatási csatornákon, de – mégis megoldódott. Abban az időben a Kelet-Közép-európai országok közötti együttműködés iránti szándék felerősödött. Elsőként öt ország – Magyarország, Jugoszlávia, Csehszlovákia, Olaszország és Ausztria – létrehozta a Pentagonalénak nevezett együttműködési megállapodást. 1990. július 31-e és augusztus 1-je között Velencében került sor a részt vevő országok vezetőinek első csúcstalálkozójára. Az indíttatás körülményeit nem ismerem, de tény, hogy *Siklós Csaba* engem jelölt ki a tárca részéről a miniszterelnököt kísérő delegációba. Mi lesz a feladatom? – kérdeztem. Csak figyelj – mondta. Reggel a feleségem kivitt a repülőtérre. Leparkoltunk a „kormányváró” előtt és bementünk. A nagy asztalnál egymással szemben ült *Antall József* miniszterelnök és *Jeszzenszky Géza* külügyminiszter. Jeszenszky, amikor meglátott minket, felállt és odajött hozzánk. Tudni kell, hogy őt mi már ismertük. A 70-es évek végén, a 80-as évek elején – amíg ki nem tiltották Romániából – sokat járt Székelyudvarhelyre, mert ott lakott egy jó barátja, Katona Ádám, aki a rendszerváltás után mint radikális elveket képviselő értelmiségi többször szerepelt a magyar sajtóban. Ádám az édesanyjával egy egyszobás kis lakásban élt. Feleségem ikertestvérének, Évának a férje, András Zoltán, a helyi kórház főorvosa, Ádámmal iskolatársból testi-lelki jó barátokká lettek. Ezért Jeszenszky, ha Udvarhelyen járt, leginkább náluk szállt meg. Így számtalanszor találkoztunk vele. Feleségemet is ennek megfelelően köszöntötte, majd odavezetett minket Antall Józsefhez és bemutatott, mint Erdélyben megismert ismerőseit.

Az utazásra külön géppel, egy TU-134-essel került sor. Akik még egykor utaztak ezzel a típussal tudhatják, hogy a gép orrától hátrafelé haladva jobbra 1, balra 3 üléses bokszt alakítottak ki, az első sort a menetiránynak háttal elhelyezve. Most e két sor mögött függönnyel zárták le a hátsó teret, ahova a hátsó lépcsőn szálltak be a sajtó, a televízió munkatársai és néhány üzletember.

Itt ért az első meglepetés, mert egyértelmű lett, hogy a hivatalos delegáció összesen 5 főből áll. A jobb oldali két ülésen ült a miniszterelnök és a külügyminiszter, bal oldalon Antall József titkára, sajtófőnöke és én. Már a kormányváróban furcsáltam, hogy mit keresek én itt, ilyen kis létszám mellett. A gép felszállt, Antall és Jeszenszky beszélgettek. Amikor már elértük a repülési magasságot megszólított a miniszterelnök: *„Mondja, mi az a koncesszió, amiről győzköd engem a maga minisztere?”* Mondtam, hogy ha van tíz perce, akkor megpróbálom összefoglalni. Mondja – válaszolta. Elmondtam, hogy az elkészült tanulmány szerint az infrastruktúra finanszírozásába, ha nincs más (pl. állami hitelfelvételi) lehetőség, a magántőke is bevonható, azért, hogy elsősorban hitelekkel finanszírozza az építést, mert a hitelek felvevő, erre a célra alapított magánvállalatnak az átengedett útdíj bevételeiből 25–30 éves időtartam alatt, megfelelő forgalomnagyság esetén megtérül a befektetés, és képes lesz az adósságszolgálat kifizetésére is. Elsősorban a forgalomban rejlő kockázati tényező miatt azonban állami kötelezettség vállalásra, elsősorban megfelelő garanciák nyújtására is szükség szokott lenni. Jeleztem, hogy ez a megoldás a mintegy 30 évnyi futamidő alatt összességében többbe kerül, mint egy hasonló állami hitelkonstrukció, s azt is, hogy a magánbefektetők és hitelezők komoly kockázatvállalása miatt a koncessziós megoldás alkalmazásának előfeltételeként elengedhetetlen és sürgős a megfelelő jogi szabályozás megalkotása.

Talán ezért a kérdésért utaztam én Velencébe? Vagy az is belejátszott, hogy Csurka István követői kezdettől fogva támadták Siklós Csabát, hogy „kommunista kövületeket” – Doros és Kálnoki – tartott meg helyettes államtitkárnak? Lehet, hogy azt akarta Siklós Csaba, hogy a miniszterelnök személyesen megismerjen? Ebben az esetben nem jött rosszul Jeszenszky Géza reakciója, amikor felségemmel beléptünk a kormányváróba.

Mindenesetre másnap a Szent György szigeten – ahonnan Gellért püspök érkezett Szent Istvánhoz Imre herceg nevelőjének – a nagy kerek asztal mellett várakozva a kezdésre, észrevettem valamit. Az asztalnál az első sorban két szék állt a Hungary tábla mögött, Antallnak Józsefnek és Jeszenszky Gézának. A miniszterelnök felszólalásához a gépelt szöveg ott feküdt az asztalon, ott kinyitva, ahol kézzel írva azt a betoldást olvashattam el – lehet, hogy ezt nem lett volna szabad megtennem – *„és dolgozunk azon a törvényen, amely lehetővé teszi a működő tőke bevonását a magyar infrastruktúra fejlesztésébe.”*

Hazaérkezésünk után egy héttel felhívott az IM-ből a helyettes államtitkár kolléga: *„Mit csináltak? A miniszterelnöktől megkaptuk az utasítást a koncessziós törvénynek a sürgős beterjesztésére.”* „Jókor voltam jó helyen” – válaszoltam.

Az Igazságügyi Minisztérium a KHVM és a PüM jogászainak, közlekedési és pénzügyi szakembereinek tevékeny részvételével munkacsoportot hozott létre a törvény megszövegezésére. Az Országgyűlés végül megtárgyalta és elfogadta az 1991. május 30-án kihirdetett (azóta többször, de nem sokrétűen módosított, ma is hatályban lévő) „1991. évi XVI. törvényt a Koncesszióról”, amely megfelelő jogi háttérrel biztosított – többek között – ahhoz, hogy az autópályák finanszírozásának, építésének és üzemeltetésének jogát a magyar állam meghatározott időre és feltételekkel, magánjogi szerződéssel magánvállalkozásnak engedje át. Eddig az én történetem, amibe a véletlenek is közrejátszhattak.

Utószó.

Az, hogy ez nálunk nem úgy működött, ahogy Olaszországban vagy Franciaországban – egy másik történet. A pénzügyi, de még a szaktárca vezetése részéről is a terület biztosításán túli állami részvétel megtagadása vezetett a magas kezdeti díjtételekre, ami alapot látszott adni az egész konstrukció populáris megtámadására. A végső elutasításig eltelt fél évtized alatt a koncessziós társaság ellehetetlenült. A koncesszió ezalatt úgy járt, mint az egyszeri professzor, akinek az órája alatt elloptak egy kabátot és elterjedt róla, hogy kabát lopásba keveredett.

KOVÁCS FERENC

*az Antall-kormány Közlekedési és Hírközlés
Minisztérium, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi
Minisztérium,
a Boross-kormány Közlekedési, Hírközlési és
Vízügyi Minisztérium,
a Horn-kormány Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium,
az Orbán-kormány Közlekedés és Vízügyi Minisztérium -,
a Medgyessy-kormány Gazdasági és Közlekedési Minisztérium-,
a Gyurcsány-kormány Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
helyettes államtitkára
(1990-1999; 2002-2006)*



A *Kálnoki Kis Sándor*ral mi egy időben voltunk helyettes államtitkárok. Előtte ő már miniszterhelyettes volt, én meg még tovább maradtam az ő távozása után a minisztériumban. Hat kormányon keresztül voltam helyettes államtitkár, ebből az első négyben egyhuzamban, '90-től '99 elejéig. Nagyon változó volt a hozzáállás a közlekedési ügyekhez, és itt van, amit a *Léderer Károly* mondott, hogy igen, van kapcsolat a politika és a koncessziós ügyek között is.

Ami a minisztériumi munkám előzményei közt említendő: 1983-ban lettem a Közgáz Egyetemen a Közlekedés-gazdaságtan Tanszék vezetője. Ott egy csapat jött össze – a főállású, viszonylag fiatal kollégákon kívül – a gyakorló közlekedési szakemberekből. A jelen levők nagy részének a nevek azért mondanak valamit, mert ott a tanszékemen olyan részfoglalkozásúak voltak, mint a *Tózsér István*, *Veroszta Imre*, *Udvari László*, *Nagy Rudolf*, bedolgozóként *Nagy Ervin*... Összeállt egy olyan csapat, ahol mi nagyon jó műhelyvitákat folytattunk alapvetően közlekedéspolitikai ügyekben. Ez tehát '80-as évek eleje, közepe. És eljutottunk egyértelműen oda, hogy világos, hogy a motorizációs fejlődés felgyorsult, de ezzel messze nem tart lépést az infrastruktúra-fejlesztés a közúti közlekedésben.

Így merült fel – és itt azért van egy erős kapcsolat – az, hogy nagyon kemények a költségvetési korlátok, tehát valami elkülönített pénzhez jó lenne hozzáférni. Jött a később útalapnak elnevezett konstrukció. Ami nagyon sikeres volt, és még a társadalom is elfogadta, mert így az autósok közvetve visszajutottak olyan pénzekhez, amelyek tőlük származtak. Az útalap forrása ugyanis az üzemanyag felhasználás-

nálásából eredő jövedéki adó és a gépjármű adó volt, ami visszakerült a közúti közlekedésbe.

Aztán kiderült, hogy az útalap sem lesz elegendő a felgyorsított fejlesztésre, és maradt az a lehetőség, amit a *Kálnoki Sándor* is említett – a magánforrások bevonása a közúti közlekedés fejlesztésébe.

Zárójeles megjegyzésként: a '70-es évek vége, '80-as évek eleje volt, amikor csináltam a kandidátusi disszertációm, abban már szerepelt a magántőke bevonási javaslat és emiatt eléggé félre is tetették velem ezt a témát, hogy ne jöjjek én az-zal, hogy magán forrás bevonása, de aztán mégis csak lett belőle valami.

Véletlen hozta, hogy Antall miniszterelnök úrral egy találkozáskor beszéltünk a magántőke-bevonás lehetőségéről, a koncesszióról, így amikor az első nagy kormánydelegációs útja Olaszországba vezetett – minden tárcától vitt magával embert –, akkor Siklós miniszter úr azt mondta hogy menjek én, mert szeretne ott is a koncesszióval foglalkozni. Így jutottunk el a magántőke bevonáshoz, a koncessziós konstrukciókhoz, aminek én nem akarom részletezni sem a törvényi részét – amiről *Gyurkovics Sándor* beszélt –, sem a kifutási részét – amiről *Kálnoki Kis Sándor* tett említést.

Végül is megvalósult az M1-ben a koncessziós konstrukció, ahol a díjszintben képményen visszaköszönt az állami részvétel csekély volta, amit *Léderer Károly* is bemutatott. Az állam aktívan nem kívánt részt venni az együttműködésben. Amikor még folytak a tárgyalások és Kálnokitól – az ő távozása után – átvettem az ülések vezetését. A részt vevő Pénzügyminisztérium mellett a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Minisztériuma is támogatta elvileg dolgokat, de érdemi állami vállalást a földterületen kívül nem tett. Így aztán *Kovács Kázmér* úrnak teljesen igaza volt, amikor a rendkívül magas díjszintet kritizálta, és az is igaz, ahogy a magas díj szükségességét *Léderer Károly* levezette. Az szerintem nyilvánvaló volt, hogy Magyarország számára, a magyar autósok számára ez nem jelent igazán hosszú távú megoldást.

1996-ban az átadás után még ott voltam a minisztériumban ahol az M1-gyel párhuzamosan elkezdtek az M5-ös előkészítését. Az M5-nél amennyire tudtuk figyelembe vettük az M1-nek azon tapasztalatait, miszerint igenis szükség van az állami szerepvállalásra, ezért került be ebbe a projektbe végső, a korábban már állami forrásból megépített M5 szakasz. Vállalta továbbá a minisztériumunk, hogy a forgalommegosztás és terelhetőség érdekében megépül a 4 sz. és 5 sz. főutakat összekötő 405 sz. út, tehát adott esetben a főváros elkerülhető, bekerült továbbá néhány újabb, eredetileg nem tervezett pénzszedő kapu kiépítése. Ezek olyan szerepvállalások voltak a kormány részéről, amelyek lehetővé tették, hogy az M1-esnél alacsonyabb díjszinten működhessen ez a koncessziós autópálya.

Ebben az időben felgyorsult a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, a Horn-kormány idején tovább épült az M3 Hatvantól, és amikor ezt a döntést meghozta a kormány, érezhető volt – és a helyi megyei vezetők, Heves, Borsod, Szabolcs kép-

viselői is egyértelműen azt látták –, hogy megjön a beruházási kedv ebbe a térségbe is, hiszen megközelíthetővé válik a keleti országrész.

A későbbiekben az M5-ösben egy szünet következett, de erről *Ruppert László* tud beszélni. Amikor az ötödik kormányba 2002-ben visszamentem, ott volt a feladat, megoldani az M5 továbbépítését. Erre egy viszonylag jó lehetőség adódott, és *Csillag* miniszter úr is itt van, ő tudja legjobban, hogy az M5-ös konstrukció továbbvitele hogyan, milyen megfontolások alapján – kvázi kivásárlással – történt (a kereskedelmi – forgalmi – kockázatot a rendelkezésre állási díj bevezetésével az állam vállalta – *a szerk. megjegyzése*).

Aztán az M6-os autópály előkészítésében voltam. Ott nagyon egyértelműen kijött, hogy az erős politikai támogatás fel tudja gyorsítani az ügyeket, és ha nem is az eredeti elképzelésnek megfelelően, de mégis csak eljutottunk Pécsig, és van arra is esély, hogy a nem túl távoli jövőben a horvát határig is lemenjen ez a projekt.

Zárásul: bízom benne, hogy a PPP nemcsak szitokszó lesz – mindegy, hogy koncessziónak nevezem vagy PPP-nek –, az infrastruktúra-fejlesztésben szerintem az egy jó és reális megoldás.

SCHARLE PÉTER

*a Horn-kormány Közlekedési, Hírközlési és
Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára
(1994–1997)*



Igazán jó a pozícióm, mert szinte minden elhangzott már azok közül a gondolatok közül, amelyeknek hangsúlyt szeretnék adni és pedig abból a szempontból, hogy nekem, máig tekintve, az M1-es történet annak a fölismerésnek az első komoly példája volt, hogy egy ilyen autópályának a létrehozása egy társadalmi játszma, amelyben a játékosok egy része a befolyásával gazdálkodik, egy másik része a szaktudásával, egy harmadik csoportja azzal, hogy hova szegődjön el, amiből jól meg lehet élni és a negyedik pedig abban érdekelt, amiért lelkesedhet.

Ezeknek a társadalmi struktúráknak az értelmezése egy kanadai közlekedésszociológus, *Harold Kaplan* felismerése, aki ezt 1989-ben megírta. A részletekre nem térnék ki, hanem mondanám a következtetéseket, amivel egy picit legitimálom azt, hogy miért éppen én mondom, aki egyébként geotechnikus, szerkezetépítő mérnök, szóval sok minden voltam, de közgazdasági iskolázottságom csak a marxizmus-leninizmus esti egyetem kétéves szakosítója volt. Persze abban az időben, amikor ott olyanok adtak elő, mint *Szabó Kálmán* vagy *Nagy Tamás*, akiket azért lehetett becsülni.

Az egyik következtetésem onnan ered, hogy 2001-ben nagyon mélyen belenézhettem az amerikai rendszerbe, abba, hogy az ottani államok hogyan szervezik a saját PPP-jeiket. Ebből kerekedett egy tanulmány, amelynek itthon szinte nulla idézettsége van, de a megállapításai beleillenek abba a nemzetközi következtetésbe, hogy a PPP jó is lehet, rossz is lehet, a környezetétől függ az, hogy mi kerekedik ki belőle. Ezzel azért is szerencsém van, mert én is ahhoz a csapathoz tartozom, úgy érzem, *Léderer Károlyhoz*, *Kálnoki Kiss Sándorhoz* és többen másokhoz hasonlóan, amelyek szerint nincs olyan PPP, amelyik szorosan és kizárólag szakmai (műszaki-gazdasági) keretek között átlátható, kiértékelhető és a kimenetelét ezeken a kereteken belül lehet jól vagy rosszul becsülni. A másik következtetés szerint ennek az az oka, hogy autópályát birtokolni – maradjunk most ennél a kifejezésnél – senki nem akar. Még egy kormányzat sem nagyon szeretne. A konstrukció tétje mindig az, hogy a hozamokat ki tudja irányítani és hogy ebben az irányításban mi a politika és mi a szakma szerepe.

Nekem úgy tűnt, hogy ez a PPP volt az az első magyar példa, ahol kiderült, hogy egy autópályára beruházással szert tenni nem képes állam fizetés nélkül kész azt idővel átvenni, de a majdani birtokbavételt megelőző költségek elszámolásának társadalmi kérdéseivel nem igazán szeret foglalkozni. Érdekes tény, hogy ez az attitűd benne volt a díjcsökkentésért indított per elsőfokú ítéletében. Az a bíró, aki az ELMKA-t elmarasztalta, ítélete indoklásába beleírta, hogy ő a gondolatmenetében az autópálya bekerülési költségével nem kívánt foglalkozni. Ez azért nagyon érdekes dolog, mert abban az időben a 900 forintos használati díj az autópálya minden létrehozási és működtetési költségének fedezetét is jelentette a valószínűsített éves forgalom és a befektetőkkel kialakult megtérülési idő szintjén. Aki személygépkocsival fölment az autópályára, az a díjban kifizette az autópálya 1 mm hosszának az építési költségét is. A politikában az volt a vicces, hogy az se akart ezzel törődni, ami még nem lett volna baj, de még a társadalom gondolkodásába se akarta belevinni azt az alapelemet, hogy azért azt döntsük el, hogy a megépítés árát ki fizesse ki és mikor. A „mikorban” számított az, hogy milyen a koncessziós szerződés, a „kiben” számított az, hogy mennyi a díj, de hogy senki ne fizessen érte, az körülbelül az ingyen ebédre vonatkozó közhely zónájába tolta a projektet. Ennyi lett volna az, amivel kiegyeztem az elhangzottakat.

Anekdotikus emlékezésre használnám még a rendelkezésemre álló időt. Nekem tetszettek ezek az angliai díjkapu felvételek. Én úgy emlékszem, hogy Angliában azok a városok és azok a kapuk erdő szélén, ahol ilyeneket építettek, arról voltak nevezetesek, hogy körülbelül 5 kilométerrel a kapu előtt, az erdőből oldalutakat nyitottak azok, akik megtehették, és a kaput kikerülve, mondjuk lovon vagy valami más eszközön, mondjuk kocsin, inkább a város másik kapuján jöttek be, hogy megússzák a koncessziós díjat. Tehát a közgondolkodás régen sem volt és Angliában sem volt sokkal emelkedettebb, mint manapság. Egy másik anekdotikus emlék erre is példa, ez az M1-es főút melletti településeknek adott ajánlat volt. Az ELMKA – amikor még folytak a díjviták – díjkedvezményt ajánlott föl az M1-es út mentén fekvő települések – mint Öttevény, Abda, Lébény – vállalkozóinak. Csak jelentkezni kell az önkormányzatnál és fele-harmad áron kapnak bérletet az M1-esre. A legjellegzetesebb válasz az volt, hogy sajnos ezt nem tehetjük meg, mert a járműveink telephelye másutt van, ott, ahol adómentesek. Öttevényben meg Abdán nekünk helyi adót kellene fizetni utánuk, ezért nem kaphatunk az ELMKA-tól helyieknek adható kedvezményt.

Az elhangzottakhoz szorosan kapcsolódik Scharle Péter – a Széchenyi István Egyetem professor emeritusa (az előzőkben mint helyettes államtitkár) – cikke, mely eredetileg a *Közlekedéstudományi Szemle 1999. XLIX. évfolyam, évi 10. számának 361–367 oldalán* található: *Dr. Scharle Péter: Forrásteremtés public private partnership keretében – egy társadalmi játszma*. Az alábbiakban a cikkből idézünk.

1. Bevezetés

A közhasználatú közlekedési rendszerek működtetése, fenntartása és fejlesztése a gazdasági-társadalmi haladás minden szakaszában bonyolult lecke. A lakosság és a gazdaság komfortigényének kielégítéséhez szükséges eszközök mindig és mindenhol elégtelenek.

A kelet-közép-európai volt KGST országokban további sajátosságok is észlelhetők. Az állami gazdaságpolitika a közlekedést bevételképző szektorként kezeli. Fenntartásához és fejlesztéséhez a költségvetésből csak szűkösen juttat forrást. Ahol van Útalap, általában a meglévő hálózatok fenntartásához sem elegendő. A közúti forgalom, bár növekszik, kisebb annál, mint amekkora mellett díjas utak építése üzleti vállalkozás lehetne (az évi 6–10 000 USD/fő GDP sávban még gyenge a fizetőképesség is). Ugyanakkor különösen erős a fejlett országok fogyasztásban való utolérésének vágya a felhalmozási készséghez viszonyítva.

Műszaki-technológiai korlátok ma már nem szabnak határt az igényeknek. Sziciliát híddal fogják a kontinenshez kapcsolni, Nagy-Britannia és Franciaország között az alagút már megépült. A közlekedő járművek teljesítményei sem maradnak el a hálózatoké, pályáké mögött. Fejlesztési projektek hosszú sora várakozik a megvalósításra (igaz, közülük nem egy évtizeden át). Korlátozást, mérlegelési kötelezettséget a gazdasági erő és racionalitás jelent.

Egyszerű a helyzet akkor, ha egy projekt önfinanszírozó, az üzembe helyezés után elérhető bevételek elviselik a létesítés költségterheit. Akadnak ilyen közlekedési projektek (például repülőtér-fejlesztések), azonban ezek száma nagyon alacsony (*Gaspard, 1996*). A lassan (vagy soha) megtérülő beruházások közösségi, közteherviseléssel fedezett finanszírozási keretei viszont gyorsan kimerülnek.

A költségvetési és állami eladósodási korlátok leküzdésének kézenfekvő módja ilyenkor a magántőke bevonása. Utóbbi nagy mennyiségben érhető el bankokon keresztül. Ez a tőke az igényekhez kapcsolódva erős nyomást is kifejt saját kihelyezése érdekében, természetesen a legfeljebb középtávú megtérülés és a banki kamatoknál magasabb hozamkilátások követelményével.

A kétféle érdekelttség – a fejlesztés iránti igények és a pénzpiac bővítésére irányuló törekvés – találkozási területén megméretnek azok a projektek, amelyek jelentős externális hasznot ígérnek szerény közvetlen bevételekkel. A pozitív társadalmi hatások kilátásai természetesen felkeltik a politika érdeklődését is, amely a projektek megvalósulásától rövid távú (többnyire választási időszakokban realizálható) politikai hozamokat vár. Ebben a hármas érdekeltiségi mezőben kell döntenie arról, hogy a megvalósítás terheit

- a) milyen arányban viseljék a létesítmény közvetlen használói, közvetett haszonélvezői és az adófizetők általában,
- b) milyen finanszírozástechnikai eszközökkel lehet időben késleltetve elteríteni.

A mérlegelés és az egyeztetések eredménye a közösségi és magánerőforrások képzésének és felhasználásának sajátos kombinációja a public private partnership (a továbbiakban ppp), a köztestületi-magánvállalkozási együttműködés (Timár, 1997).

Az erőforrás-elosztásra vonatkozó döntéselőkészítése, illetve annak érvényesítése a szövevényes érdek-összefonódások miatt nagyon érdekes szakmai (közigazgatási, jogi, finanszírozási stb.) feladat. A sikeres ppp projektképzés és megvalósítás nagyon sok kérdésért rendszeresen vitatja, elemzi a szakirodalom (Ferrigno, 1990, Martinand, 1994, Timár 1997). Módosulnak, folyamatosan fejlődnek az optimális változatokra vonatkozó nézetek. A ppp egész kérdéskörére kiterjedő, szakmai tartalom szerint is tagolt ismeretanyagot e célra létrehozott intézetek továbbképző tanfolyamain lehet elsajátítani. Az EU ebben a modellben ismeri fel az infrastruktúra fejlesztésének egyik legígéretesebb eszközét, annak tudatában, hogy ez az eszköz sem panacea („a ppp által enyhíthető gond nem a finanszírozható projektekhez szükséges hitelek hiánya, hanem a gazdaságos, de nem finanszírozható projektek megvalósításához szükséges közösségi források elégtelensége”, Commission of the EU, 1997). A különféle erőforrások bevonása és felhasználása természetesen társadalmi erőviszonyok és megállapodások kérdése is...

2. Tapasztalatok

A ppp projektek múltja, a közérdeket szolgáló magánvállalkozás eszméje évezredek (Lorrain, 1994). A tapasztalatok egyfelől azt jelzik, hogy nagyon sok konkrét változat bizonyult eredményesnek, másfelől azt, hogy mindmáig nem sikerült megtalálni a lehetséges kudarcok biztos ellenszerét.

Gyakran történik meg, hogy egy projekt sikeresnek indul és később fullad kudarcba. A fordított eset ritkább. A balsikerek utólagos elemzői általában azt hangsúlyozzák, hogy „előre nem látható körülmények” jöttek létre. Ez a megállapítás, ha igaz is, rendszeresen felszínes. Elfogulatlan vizsgálódással többnyire be lehet bizonyítani, hogy tervezési hibák, előkészítési mulasztások történ-

tek. Például a projekt hívei elvetették a baljós forgatókönyvek megvalósulásának lehetőségét, lemondtak ezek elemzéséről.

A társadalmi-gazdasági fejlődés is vezethet korábban jól működő rendszerek hanyatlásához. Érdekes újkori példa erre a Nagy-Britanniában mintegy 150 éven át működött díjas - koncessziós jellegű finanszírozással fenntartott - közúthálózat sorsa. Bár a XIX. század elejére mintegy 20 000 mérföldnyi hosszban épült hálózat használói gyakran megtalálták a módját a fizetés előli kitérésnek, a ténylegesen befolyt összeget pedig a koncesszorok tudták nem egyszer felhasználni rendeltetésétől eltérő célokra, a vállalkozást végül a vasút megjelenése tette tönkre (Albert, 1972). Utóbbi versenyképesebbnek bizonyult, a közúti közlekedés teret veszített (érdekes tény, hogy a XIX. század közepén is egy erősen környezetszennyező technológia szorított háttérbe egy akkor környezetbarátnak számító közlekedési módot).

Természetesen tanulságokat elsősorban a kudarcokból lehet levonni. A fenyegető és meggondolandó kockázatok köre a kudarcok elemzése nyomán bővül. Különösen azok az esetek tanulságosak, amelyekben a projekt előkészítése és lebonyolítása bizonyíthatóan szakértelemmel történt. E körbe tartozik az Orlyval projekt – amelyet műszaki, környezetvédelmi, üzemeltetési, jogi és finanszírozási szempontból is vitathatatlanul sikeresnek tekintenek – (Martinand, 1994) vagy a Bécs-Budapest autópálya Hegyeshalom–Győr szakasza, amelyet az EBRD mintaprojektnek tekintett.

A kudarcok egyik legfontosabb magyarázatát ezek az esetek sugallják. A megvalósított létesítmény tervezett díjtétel melletti használatára – a működtetés első éveire – vonatkozó várakozás bizonyult tévesnek az Orlyval esetében. Ennél is kellemetlenebb tévedés, az adott közlekedési folyosóban várható forgalom túlbecslése sodorta 1998 elejére nehéz helyzetbe az M1 autópálya üzemeltetőjét, a vártnál egyébként itt is alacsonyabb fizetőkészség mellett.

Jól ismertek olyan esetek is, amelyekben a magánvállalkozás nehézségei láttán a közhatalom közbelép és megelőzi a csődöt. A tanulságok levonása ilyenkor nehezebb, mert kisebb-nagyobb hibákat minden érdekelt elkövethet, és azok nyilvános megvitatása nem vonzó lehetőség.

A ppp projektek sikerének legfontosabb előfeltétele a kockázatok minél gondosabb elemzése és a lebonyolítás szakszerűsége. Az idevágó szakirodalom ma már rendkívül gazdag. Az elemzések kiterjednek a kezdeti tervezési, az előkészítési, a megvalósítási szakaszokra és általában a ppp filozófiájára (Ferrigo, 1990, Timár, 1997). A kelet-közép-európai térségben talán Magyarországon keletkezett a legtöbb tapasztalat (Murányi, 1997). A kockázatok felismerésére, kezelésére vonatkozó technikák széles körét, ppp jellegű konstrukciók nagyon sokféle változatát alakították ki a hatóságok, a hitelezők, a kivitelezők és üzemeltetők, illetve ezek szakértői.

Mégis vannak olyan tényezők, amelyeket a ppp projektek lebonyolítása során nagy valószínűséggel előforduló nehézségek forrásainak kell tekintenünk ma is:

- a közérdekűség fogalma nincs kellő részletességgel meghatározva, többnyire részérdekek képviselői számára jelent hivatkozási alapot;
- nincsenek pontosan azonosítva a projekt megvalósításával ténylegesen előnyökhöz jutó használók, még kevésbé az ezek körében is nagyon eltérő mértékű előnyökhöz jutó kisebb csoportok;
- a közérdek képviselőjének (állam, kormányzat, minisztérium, területi kormányzatok stb.) szerepét, felelősségét az érdekeltek különféleképpen, esetleg időben is változó módon értelmezik;
- a projektet a köz nevében támogató (távoli jövőben viselendő terhek vállalására garanciát adó) politika és kormányzat kötelezettségvállalási mandátuma bizonytalan választói és adófizetői legitimációra támaszkodik;
- a társadalmi igények és a költségvetési források közötti szakadékot a ppp ugyan áthidalja (*Sarmet*, 1994, p 87) de a megvalósításra törekvő érdekeltek nyomása alatt a piaci kockázatelemzés túlbecsüli a várható, tényleges, fizetőkész igényt (*Dijan*, 1994, p 98);
- a forrásháttérrel szemben a finanszírozás technikája kerül a figyelem középpontjába (az elkendőző szóhasználat például a hitelt gyakran nevezi támogatásnak, hozzájárulásnak);
- a „kell, mert jogos igény” érve mellett háttérbe szorul a „megengedhetjük-e magunknak” és a „miről mondunk le, ha ezt választjuk” kérdése....

... sok példa sugallja azt a gondolatot, hogy a ppp projekteket, az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés folyamatát fel lehet fogni sokszereplős játszma-ként. Tapasztalatok, különösen a kevésbé sikeres példák tanulságai arra mutatnak, hogy a ppp ügyletek lebonyolódása gyakran alakul a matematikai-közgazdasági játékelmélet, avagy éppen a pszichológiai játszmák alapmintái szerint...

...A ppp nyilvánvalóvá tesz rejtett ellentmondásokat, felfed korrekciós kényszereket, segítheti hatékonyabb társadalmi-gazdasági megállapodások kialakulását. A játékelméleti analógiák a szerep teljes értékű betöltéséhez minden bizonnyal hozzásegítenek.

RUPPERT LÁSZLÓ

*az Orbán-kormány Közlekedés és Vízügyi
Minisztérium,
a Medgyessy-kormány Gazdasági és Közlekedési
Minisztérium helyettes államtitkára
(2001–2002)*



Tímár András bevezető előadásában feltette a kérdést: a koncessziós autópálya megépítése siker vagy kudarc volt. Szilárd meggyőződésem, hogy a hazai társadalmi gazdasági rendszerváltás és a hazai útépitési szakma nagy sikere volt. Kérem tekintsünk most el a kezdetben drámaian magas használati díjaktól, a fizikai fizető kapus rendszer körüli átmeneti vitáktól.

Az M1 koncessziós szakaszával a volt szocialista országok közül Magyarország elsőként csatlakozott autópályával a nyugat-európai úthálózathoz. A közúti közlekedés területén Magyarország elindult egy sikeres felzárkózási pályán. Csak emlékeztetőül: a XIX. század végén az európai kontinensen elsőként Budapesten épült földalatti vasút. A XX. első harmadában Magyarország vasúthálózata az egyik legsűrűbb volt Európában. Kontinensünkön Olaszországban (Milano–Varese) 1924-ben, Németországban az 1930-as évektől kezdődött meg a biztonságos és nagykapacitású autópálya-hálózatok építése. Ehhez képest, ha mi az M1–M7 közös – hét kilométeres – szakaszát vesszük kezdetnek, akkor az elmaradásunk 30–40 éves volt. Ha a Budapest–Balatonakarattya szakaszt nézzük, akkor az elmaradásunk már közel 50 éves. Ehhez a lemaradáshoz képest ma már a magyar autópálya hálózat hossza a legnagyobb az európai volt szocialista országok között. Területnagysághoz és lakosságszámhoz viszonyítva autópálya-hálózatunk hosszával 2019-ben már meghaladtuk Olaszországot és Németországot, az EU tagországok élvonalában vagyunk.

Az elmúlt évtizedekben jól nyomon követhető volt, hogy a működtetőke-befektetések hogyan haladtak, növekedtek az épülő, átadott autópályák mentén. Ebben a dinamikus fejlődésben jelentős szerepe volt annak a tanulási folyamatnak, ami az M1-es koncessziós szakaszának építésével kezdődött. A 1991-es koncessziós törvény, a koncesszió fogalma annyira új volt, hogy kezdetben még a szakújságírók is – nyilván figyelmetlenségből – többször koncepciót írtak koncesszió helyett. Csak megismételni tudom, az 1996-ban átadott autópálya szakasz jelentős siker volt.

A koncessziós autópályák építése idején jómagam kutatóintézetben dolgoztam és be kell vallanom, hogy abban az időben a koncessziós építés, üzemeltetés, valamint a fizikai díjfizetősek kapuk létesítése ellen voltam. Az első esetben tévedtem, az utóbbiban talán igazam volt. A tévedésem azon az egyszerű elven alapult, hogy az állam olcsóbban jut hitelhez, mint a versenyszféra. Az 1990-es években a száguldó infláció, a magas költségvetési hiány miatt az M1 nyugati szakaszának építése nyilvánvalóan csak hitelből tűnt megvalósíthatónak. Bár az államadóságunk magas volt, meghaladta a 80%-ot, de ennél voltak jobban eladósodott fejlett országok is. Azt azonban nem tudtam, hogy azokban az években a magyar állam egyáltalán nem volt hitelképes. Az akkori vezetés előtt álló eldöntendő kérdés: megépül az M1 hiányzó szakasza koncessziós formában, vagy évekre, esetleg évtizedekre le kell mondani róla. Az idő bebizonyította, hogy jó döntést hoztak.

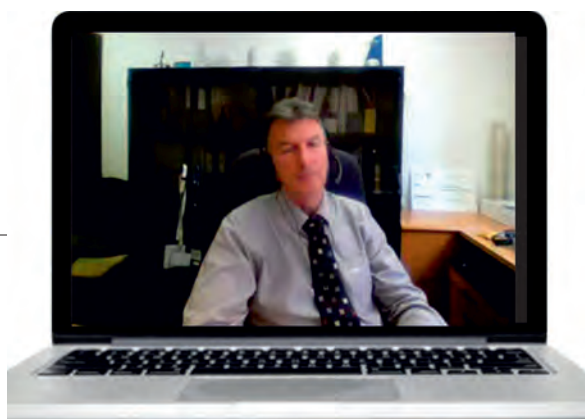
A kapuk: díjfizetősek szakaszokon az autópályákon egyes országokban kezdetektől kapukat építettek. A kapuk nagy hátránya a hatalmas területigény, a forgalom zavarása, megállítása, a nagy élőmunkaigény, a magas üzemeltetési költségek. A '90-es években a digitális forradalomnak még csak az előszele érződött, de látható volt, hogy az áramló forgalom megállítása, a termőföldek kárára hatalmas területek leaszfaltozása a be- és kiléptető kapuk előtti forgalmi sávok számára, a fülkékben ülő kezelőszemélyzet stb. nem jelentheti a jövőt. Az új típusú koncessziós szerződéseknél a rendelkezésre állási díj bevezetésével elérhetővé vált egyes járműkategóriák esetében a matricás díjfizetés, a kapuk elhagyása. Sőt, a digitális világban, a használatárányos e-útdíj rendszer hazai kidolgozásában a magyar szakemberek nemzetközi szintű eredményeket értek el. Mi sem bizonyítja jobban, minthogy a hazai rendszerhez hasonló elektronikus fizetési rendszert épít ki a NÚSZ Zrt. és a ROTEX Zrt. több mint 80 milliárd forint értékben a szigetekre épült Indonéziában.

A magyar közlekedési infrastruktúra-fejlesztőket sokszor éri az a vád, hogy a forgalom nem indokolja a fejlesztést. Való igaz, hogy még a legelőretekintőbb költség-haszon elemzéssel előkészített beruházás után is egy új autópálya, metró, repülőtéri terminál a megnyitás pillanatában mintha igazolná az aggodalmaskodókat. De különösen a vonalas infrastruktúrák nem 3–5 évre, hanem évtizedekre, akár évszázadokra szólnak. Földrajzi helyzetünk miatt a hazai autópályákon haladó kamionkonvojokban a járművek többsége külföldi – ha az elektronok hangja hallható volna, akkor hallani lehetne a pénztárgépek csilingelését. A kiemelkedő minőségben üzemeltetett, fenntartott koncessziós autópálya-szakaszok rendelkezésre állási díjai egyre kisebb terhet jelentenek az állam részére, miközben a gazdasági-társadalmi hasznuk az átadás pillanatától élvezhető. A koncessziós autópályák építésében, üzemeltetésében, fenntartásában szerzett tapasztalatok új ismereteket, munkakultúrát hoztak az útügybe.

Végezetül gratulálok mindazoknak, akik negyed évszázada, nehéz hazai pénzügyi, jogi környezetben és legalább ilyen nehéz talajviszonyok mellett létrehozták, megépítették az M1 nyugati szakaszát.

MURÁNYI MIKLÓS

a Koncessziós Autópálya Iroda egykori munkatársa



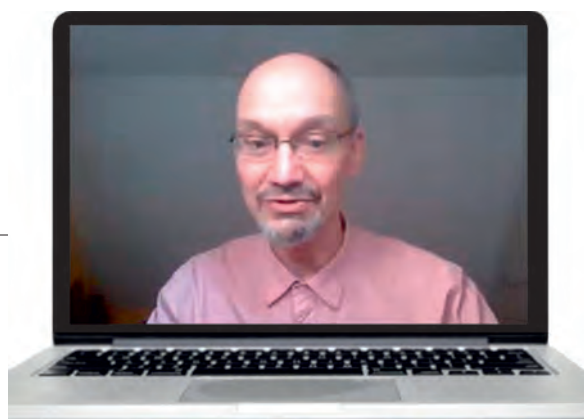
Bevezetésként: az az igazság, hogy én ebben a grémiumban még ma is ugyanazzal a megilletődöttséggel tudok hozzászólni, mint amikor 30 évvel ezelőtt Andrásához először csatlakoztam. Ez egy 1991. évi húsvét előtti nagypénteki napon volt, amikor a Koncessziós Autópálya Iroda vezetőjeként a Világbank két képviselőjével tárgyalt és az épületbe belépve a Fényes Elek utcában a portás néni azt mondta, már nincs az épületben senki, csak *dr. Timár András*. Ez az az elhivatottság volt, amivel arra akarok utalni, hogy ahhoz hogy egy ilyen projekt, egy ilyen program el tudja érni az eredményt, a vezetőknek, a beosztott kollégáknak, a külső tanácsadóknak és minden olyan szervezet képviselőjének, aki ebben bármilyen részt vállalt, oda kellett tenni magát.

A Léderer Károly hozzászólására visszautalva – jelezte, hogy egy megvalósíthatósági tanulmányt készítettek a Transroute égisze alatt. Volt másik kettő is, megrendelésünkre (Koncessziós Autópálya Iroda *a szerk. megjegyzése*) a *Bechtel* amerikai és a *Bonifica* olasz cég ugyancsak elkészítette a megvalósíthatósági tanulmányát, így három különböző anyagból lehetett összedolgozni azt a koncepciót, amit az állam irányába javaslatként terjesztettünk tovább. Akkor úgy láttam, hogy abban az időszakban, amikor az M1-es autópálya koncesszióba adásának a gondolata felmerült, ez egész Európát, sőt Amerikát is megmozgatta. Az előminősítésre jelentkezettek száma (16 társaság) jelzi, hogy igen nagy érdeklődés mutatkozott ezen magyarországi projektfejlesztés iránt. A 16 előminősítettből a 4 kiválasztottal nagyon-nagyon hosszú időn keresztül és nagyon alapos előkészítő munkával sikerült a nyertest kiválasztani. Itt és most is szeretném megköszönni minden munkatársnak, aki életkorban akár előttem, akár mögöttem jár, hogy ebben a munkában így részt vehettem és gyakorlatilag kezdő útépítő mérnökként annyit tanulhattam, amennyit csak lehetett.

Elköszönő gondolatom: nem olyan régen elkezdtem selejtezni, helyesebben rendszerezni az otthoni anyagaimat és egy, a témába vágó tartalmú VHS kazettát találtam – *Az utak az Európába vezetnek* c. megrendezett film kazettáját –, amit megpróbálunk digitalizálni, hogy az utókor számára ne vesszen el, hiszen a 30 meg 25 éves VHS kazetták az utolsó pillanatukban vannak még, hogy át lehet róluk menteni anyagot.

SIPOSS ÁRPÁD

a Koncessziós Autópálya Iroda egykori munkatársa



Néhány személyes dolgot szeretnék elmondani. Óriási szerencsében volt részem a Műegyetem Közlekedésmérnöki Karának hallgatójaként 1988-ban, amikor bejött az új útlevéltörvény, ami azt jelentette, hogy bár még nem voltam 5 évnél régebbi leszerelt sorkatonai szolgálat utáni időszakban, de kaptam kék útlevelet. A Műegyetemen mindig lehetett különböző KTI-s, BKV-s, MÁV-os, Volánbuszos meg egyéb munkákban részt venni forgalomszámlálóként, amiből annyi pénz gyűlt össze, hogy '88-'89-'90-'91 nyarán el tudtam jutni olyan helyekre, mint Jugoszlávia, Olaszország, Görögország, Svájc, Ausztria, Franciaország, Spanyolország, sőt még az Egyesült Királyság is. Így utólag töredelmesen be kell valljam, hogy ezen utazások kapcsán mélységesen és talán életem végéig beleszerelmedtem a díjas autópályák módszerébe vagy rendszerébe, ami aztán végzetessé vált, mert az M7-es autópálya koncessziós építésének a lehetőségéből írtam a diplomamunkámat. Ennek kapcsán ismerkedtem meg *Timár András*sal és így kerültem '91 szeptember elején az Autópálya Igazgatóságra.

Külön érdekessége volt ezen kezdésnek, hogy András azokban a napokban éppen egy konferencián volt – talán éppen Marrakesben –, Miklós pedig talán valahol szabadságon lehetett. A belépésem napján jelent meg két magyar napilapban, valamint a Financial Timesban az M1/M15 autópálya koncessziós tenderfelhívása, 2000 dollárért el kellett kezdeni árulni az előminősítési dokumentációt, ami akkoriban még egy elég érdekes feladat volt. Különböző külföldi országok kereskedelmi képviselőitől, cégektől jöttek és meg kellett oldanunk az értékesítést, miközben még csak drótos telefon volt, egy-egy asztali számítógép itt-ott előfordult, és kollégák között megosztva néha lehetett rajta dolgozni.

Aztán bekerültem a fősodorba és itt meg kell említenem az Uvater-t, az Utiber-t, az Encon-t, az Object Kft.-ket, amelyeknek a kollégái nagyon-nagyon fontos hazai műszaki háttérsegítséget adtak, illetve azokat a külföldi pénzügyi és jogi tanácsadókat, akikkel együtt dolgozhattunk.

Ahogy Miklós említette, bizony volt olyan, amikor a Fényes Elek utca szinte összes tárgyalótermében párhuzamosan akár még este 10-kor is folytak a tárgyalások és az egyeztetések a különböző pályázókkal, ami érdekes és kalandos betekintést nyújtott az ügymenetbe.

Egy-két emlékezetes személyes tapasztalatot felidézve:

A koncessziós versenytárgyalások során mindig rendeztünk egy-egy helyszíni bejárást (site visit), ahol bemutattuk a csatlakozó pályaszakaszt és a leendő nyomvonalat, aminek keretében az adott autópálya-nyomvonalakon a mérnökségeket is meglátogattuk. Például az M1 autópályán, ha jól emlékszem, a bicskei mérnökségre mentünk be, ahol körbejárva a mérnökségi telepet, háttérben állva elcsíptem egy-két érdekes beszélgetést. Ami nekem akkor nagyon tetszett, hogy beszéltek az angol, francia és a többi kollégák egymás között, hogy ezek az emberek az üzemeltetésben mindent ugyanúgy csinálnak mint mi, mit nézegetünk itt; menjünk inkább a terepre, az minket jobban érdekel. Ha most lesz egy kicsivel több pénz, lesznek jobb gépek, aztán minden tovább fog működni, talán kicsit jobban. Azt hiszem, hogy ez az akkori hazai és már évtizedek óta bevett autópálya-üzemeltetésnek egy elég nagy dicsérete volt a külföldiek részéről.

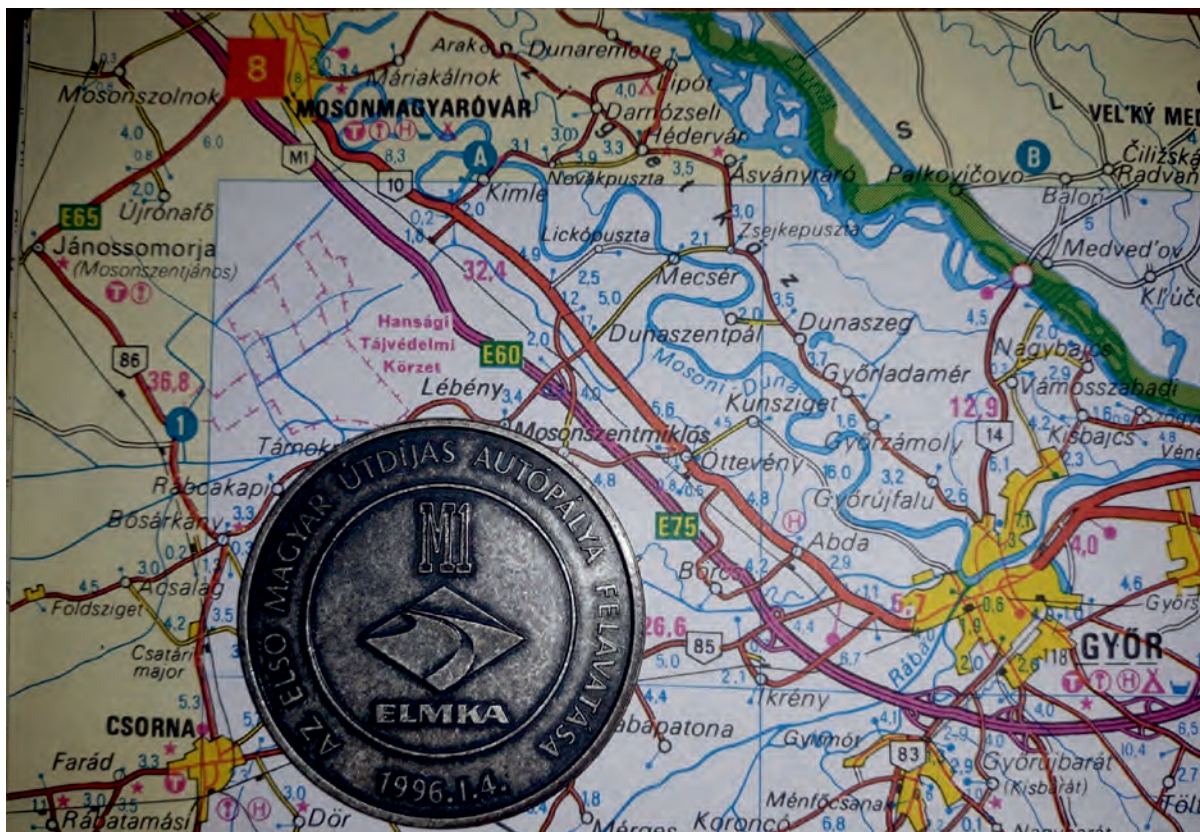
Nagyon érdekesek voltak még az aláírási ünnepségek. Az M1/M15 koncessziós szerződésének aláírása a Gellért szállóban történt meg, de a pénzügyi zárásnak az aláírása már a Kempinskyben volt. Ott vártuk, hogy Bokros Lajos pénzügyminiszter úr megjelenjen, de valahogy ez nem történt meg. Akkor András mondta, hogy át kellene menni érte a József Nádor térre, mert lehet, hogy elfelejtette, vagy valami elfoglaltsága van még, de hát őrá várt mindenki. És akkor én, Siposs Árpád átcaplattam a József Nádor térre, bejelentkeztem a portán, hogy miniszter úrért jöttem, mert fontos dolga lenne pár sarokra innen, és aztán átkísértem. Érdekes tapasztalat volt, hogy útközben egy miniszterrel kötetlenül lehetett beszélgetni amíg átértünk, és aztán megtörtént az aláírás is.

A kivitelezés során fantasztikus élmény volt látni, hogy hogyan működnek a kivitelezők, mennyire szigorú a független mérnök tevékenysége. Azt hiszem ez mindenkinek – aki részt vett a projektben – elég érdekes tapasztalat volt.

Hadd említsem meg azt is, hogy ez a koncessziós szakasz évtizedek óta az egyik olyan autópálya volt Magyarországon, aminek az építési költsége nem igazán haladta meg az eredetileg tervezett szerződéses költségeket, ami kivételes történet, talán azóta is.

A megnyitás előtt pár héttel Andrással mentünk megnézni a már kész pályaszakaszt, ahol az üzemeltető Magyar Transroute szakemberei igencsak küzdöttek, mert akkoriban még előfordult, hogy télen Magyarországon esett a hó. 20–30–40 centi magas hóátfúvások voltak az autópályán, és gyakoroltak a hóekék kezelői, hogy hogyan kellene ezt megoldani miközben nincs forgalom, azaz takarítsanak le és tartsanak tisztán egy széles útburkolatot a forgalom közreműködése nélkül.

Végül megtörtént maga az átadás is. Most itt felmutatnék egy érmét, amit annak idején az ELMKA adott az átadáson résztvevőknek. Az első magyar koncessziós autópálya átadása emlékérmének a hátoldalán a Lánchídra emlékező veret van, emlékeztetve az előd, azaz az első magyar hídpénz bevezetésére, ami mondhatjuk, hogy egy történelmi párhuzam, illetve emlékeztető volt.



33. MONITOR / Az első magyar koncessziós autópálya átadására készült emlékérmé

A későbbiekben, mikor már működött a rendszer, az igazgatósági, felügyelőbizottsági ülésekre hol Miklós, hol én készítettük fel az állam képviselőit rész vevő kollégákat.

A lébényi koncessziós autópályamérnökségen többször megfordulva – azt is el kell, hogy mondjam, úgy gondolom – ezzel a rendszerrel Magyarországra érkezett szervezettségéből, munkakultúrából, hatékonyságból nagyon sokan, mondhatni az egész ország profitálhatott. Ilyen szempontból én azt mondanám, hogy amit itt megvalósulni láttunk az egyértelmű siker volt, ami a későbbi években, évtizedekben átszivárgott a hazai autópálya üzemeltetési rendszerbe is.

Már az M5-öshöz kapcsolódó anekdota – a pénzügyi zárásához közeledve – a leendő finanszírozóknak Balatonföldváron a közúti vendégházban rendezett összejövetelen egy kávészünetben a külföldi befektetők között zajló elkapott beszélge-

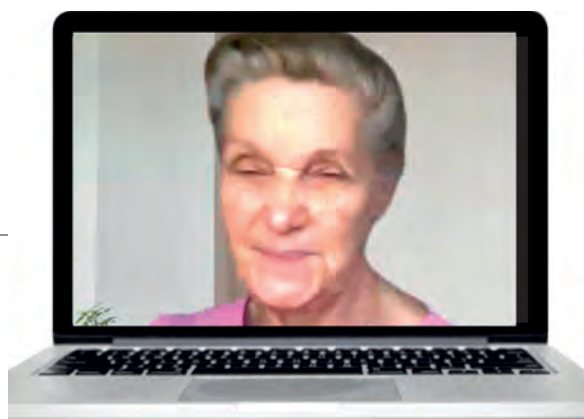
tés. A déli határok felé tartó, az M5-ös autópálya megépítésének a lehetőségét erősen korlátozó jugoszláv polgárháború kapcsán arról beszélgettek, hogy ez egy érdekes projekt, ami izgalmas irányba halad, mert hát a teljes Balkán feltárása – háttérben Görögország, Törökország, más területek – fontos lehet, de azon majd el kell gondolkodni, hogy a jugoszláv tankoktól milyen Ft/km díjat lehet majd az M5 autópályán beszédni...

Csatlakozva a már elhangzottakhoz, miszerint a mai M5 és M6 autópályák szolgáltatási szintje láthatóan eltérő a többi autópályán tapasztalhatótól, ami némileg szomorúsággal tölt el. Ugyanakkor a díjszedés vonatkozásában azt kell, hogy mondjam, hogy annak a magyarországi megjelenése az első lépés volt ahhoz, ami lehetővé tette, hogy a díjszedés egy teljesen egységes és országosan általános rendszerré fejlődjön. Örülök, hogy ebben részt vehettem és Miklóshoz csatlakozva megerősítem, hogy a munka kapcsán tényleg fantasztikus kollégákkal és mentorokkal találkoztunk.

Zárógondolatként elmesélném, hogy azért nemcsak este 10-kor voltunk bent a tárgyalásokon. Volt olyan, amikor kora tavasszal kint már csicseregtek a madarak, sütött a nap, nem is volt annyira késő, még ott ültem a helyemen, dolgoztam és akkor egyszer csak András benézett a szobába és mondta, hogy hát te mit ülsz itt, mit csinálsz még? Mondom, még van feladat, azt most meg kell csinálni. Erre Ő azt felelte, hogy nem-nem, neki már el kell mennie, így már nem maradhat más sem, ha-za kell menni – a kapitány távozásával a hajón már nem maradhatott senki...

A konferencia szakmai színvonalát értékes hozzászólásaikkal, megjegyzéseikkel számos résztvevő emelte, többek között:

TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ
professor emerita



Köszönöm, hogy meghívást kaptam, és nagy örömmel hallgattam végig a számomra egy-két vonatkozásban most teljesen világossá vált hátteret.

Szeretnék a jövőbe mutatni egy gondolattal – ami talán rossz hír az elhangzottak alapján – a jövőben azzal, hogy jön az ún. shared economy, minden tekintetben hozzá kell szoknunk ahhoz, és ehhez azért a korszerű, ún. big data korszak talán segítséget is ad és azok a technológiai fejlesztések, amelyek az adatainkat megfelelő szaktudás esetén használhatóvá teszik, megfelelő feldolgozás esetén egy kicsit az előrelátásra, olyan értelemben a tisztánlátásra vezetnek, hogy átláthatók legyenek ezek a bonyolult szerződések. De mindenképpen jön az, hogy az úgymond érdekelték – stakeholderek – sokan lesznek mindenféle fejlesztésben, ez egyértelműen igaz a közút további fejlesztésére, a vasút további fejlesztésére.

Gondolom, önök is jól ismerik a most éppen véleményekre váró, március 6-ig nyitott budapesti agglomerációs vasúti stratégiának a koncepcióit, amelyek 2040-ig mutatják az elképzeléseket. Jó lett volna, hogyha azok közül, akik azt készítették, véleményezik itt ülnek sokan, hogy az a 30 éves tapasztalat, amit itt összegzett, indulat nélkül, mindenféle rossz, bántás nélkül elhangzott, azokat ne kövessék el még egyszer vasútra ugyanígy a jövőben, hiszen ott is vannak olyan tervek, ahol nem megalapozottak az ambíciók olyan tekintetben, hogy milyen forgalom, milyen sebességű vasúttal való kiszolgálást igényel.

De annál is fontosabb lenne, hogy közutasok, vasutasok, városi közlekedéssel foglalkozók, járművel vagy infrastruktúrával foglalkozók egyre szorosabban ismerjék egymás távlatos elképzeléseit, gondjait, tapasztalatait. Úgyhogy ehhez sok sikert kívánnék.

A magam részéről nyugodt lelkiismerettel hallgattam végig, hogy mind, ami itt kérdés volt, mai napig is oktatom az egyetemen. Beleértve a PPP-t és mind egyebet.

Köszönöm szépen, hogy hozzászólhattam, nagyon élveztem az elhangzottakat.

- **CSILLAG ISTVÁN**

Medgyessy-kormány gazdasági és közlekedési minisztere.



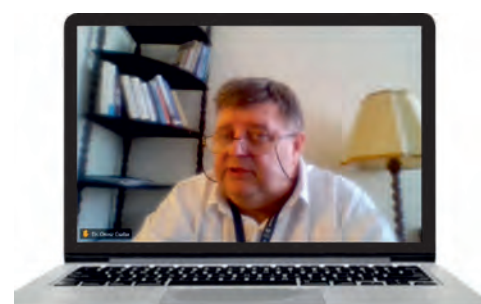
- **DR. KOVÁCS KÁZMÉR**

ügyvéd, Magyar Autóklub



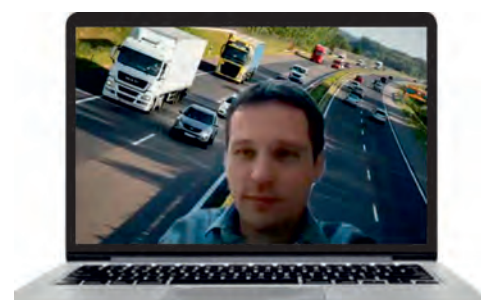
- **DR. OROSZ CSABA**

egyetemi docens, BME



- **PÁSTI BALÁZS**

vezérigazgató AKA Zrt.



- **SZERENCSI GÁBOR**

Közúti szolgáltató igazgató



SZAKOS PÁL

az Ütügyi Lapok felelős szerkesztője



A Konferencia megnyitása kapcsán azt mondtam, hogy az ÚL, a Szerkesztőség célja a téma politikamentes tárgyalása. Az elhangzottak megerősítettek abban, hogy a koncesszió, a ppp valóban politikától mentes megoldás, de annak konkrét tartalma, a köz- és magánszféra részvételének aránya szorosan függ az aktuális politikától. Mint tudjuk, mindenért fizetni kell, de hogy a partnerek közül ki mit fizet, a politika dönti el és az utódok viselik annak következményeit.

Az M1 tárgyalt szakasza megnyitását követően az akkori 440 kilométeres autópályahossz 2020-ra közel 1800 kilométerre, azaz az egykori hossz több mint négyszeresére nőtt – benne 354 km ppp üzemeltetésű, fajlagos ellátottságunk az EU tagországok átlagához hasonló 17 km/ ezer km².

A kapuk 2000-ban eltűntek a magyar autópályákról, a használatarányos díjknál mérsékeltebb, átalánydíjas rendszer került bevezetésre, a koncessziós társaságoknak az állam a rendelkezésre állási díjban téríti meg a használók részéről megtakarított díjhányadot.

Ugyanakkor tény, hogy a kezdetekben kárhoztatott díjszedés napjainkban nem csak az autópályákon, hanem mintegy 5300 kilométer főúton is zajlik – mégpedig a 3,5 t össztömeg feletti járművek vonatkozásában használatarányosan. A bevétel bruttó összege 2019-ben meghaladta a 315 Mrd forintot (Timár), ennek kb. fele külföldi rendszámú járműből, több mint kétharmada pedig a díjas úthálózat hosszának alig egynegyedét kitevő autópályákon közlekedőktől származott.