



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **H/10044.**

Benyújtás dátuma: **2020-04-09 09:59**

Parlex azonosító: **1EW7YPKG0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Tárgy: **Határozati javaslat benyújtása**

Benyújtó: **Dr. Keresztes László Lóránt (LMP), Csárdi Antal (LMP), Demeter Márta (LMP), Hohn Krisztina (LMP), Schmuck Erzsébet (LMP), Ungár Péter (LMP)**

Határozati javaslat címe: **A Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásának leállításáról**

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 28. §-ának (4) bekezdése alapján „**A Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásának leállításáról**” címmel a mellékelt határozati javaslatot kívánjuk benyújtani.

...../2020. (.....) OGY határozat

A Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásának leállításáról

1. Az Országgyűlés megállapítja, hogy a Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya közötti Egyezmény alapján megvalósuló Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházása szakértői becslések szerint soha nem térül meg, így fenntarthatósága nem biztosított.
2. Az Országgyűlés megállapítja, hogy a Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya közötti Egyezmény alapján megvalósuló Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházása közel 500 milliárdos kínai hitelből valósulna meg, amelynek visszafizetési kötelezettsége a magyar adófizető állampolgároknál jelenik meg.
3. Fentiekre tekintettel az Országgyűlés felkéri Magyarország Kormányát, hogy haladéktalanul kezdje meg a Kínai Népköztársaság kormányával a tárgyalásokat a Budapest-Belgrád vasútvonal felújításáról szóló projekt leállításáról és szerződéseinek felbontásáról.
4. Az Országgyűlés felkéri Magyarország Kormányát, hogy az ezzel kapcsolatos jogalkotási tervet 2020. június 30-ig nyújtsa be az Országgyűlés részére.
5. Az Országgyűlés továbbá felkéri a Kormányt, hogy az így felszabaduló költségvetési forrásokat (beleértve a kínai félnek visszafizetendő felszabaduló kamatokat) az új típusú koronavírus járvány elleni védekezésre, a veszélyeztetett munkahelyek megmentésére, a munkanélküliek ellátására és az ökológiaailag fenntarthatóbb, reziliens gazdaságot célzó beruházásokra fordítsa.

Általános indokolás

A Budapest–Belgrád-vasútvonal építése több mint 500 milliárd forintos felújítás kínai hitelből valósul meg, de szakértők szerint 2400 év alatt térül meg. Nem túlzás az a megállapítás, hogy a paksi atomerőmű bővítéséről szóló projekt után az évszázad második legrosszabb üzletéről beszélünk, amellyel a hazai vállalkozások és a magyar vidék helyett egy szűk, a kormányhoz hű vállalkozói kör jár jól.

Ha a szakmai szempontokat nézzük, a projekttel szemben csak ellenérveket lehet felsorakoztatni: várhatóan soha nem fog megtérülni, a kormány ismételten eladósítja a magyar embereket, a „felújított” vasútvonalszakasz gondosan elkerüli a nagyvárosokat, így a személyszállítást nem javítja, nemzeti parki területeket tesz tönkre, teljesen feleslegesen 160 km/h-ra tervezik, miközben tehervonat csak 100-al mehet, a szállítás Görögországból a határállomások kicsi áteresztő kapacitása miatt lassú, nem a pályák lassúsága miatt, ráadásul a gigaprojekt miatt évtizedek óta elmaradó fejlesztésekről kell lemondania a mély gazdasági válságban lévő magyar vidéknek.

A projekt a koronavírus-járvány és a nyomában járó világgazdasági változások még fölöslegesebbé teszik. A hosszú szállítási láncokra, kontinensek közötti tömegáru-kereskedelemre épülő rendszer radikálisan fog megváltozni, a szállítási igény csökkenni. Előtérbe kerülnek a hazai vagy regionális szintű együttműködések, teljes termelési láncok. Ez a tömeges kínai import jelentős részét fölöslegessé teszi, tovább rontva a projekt megtérülési mutatóit.

Ráadásul 2019. július első hetében a magyar kormány jelentette be, hogy 31 millió euróért kikötői partszakaszt vásárolt az olaszországi Triesztben, a partszakaszon pedig további 100 millió eurós beruházással logisztikai központot építenének. A külgazdasági és külügyminiszter szavai szerint erre azért van szükség, mert a görögországi Pireuszban kikötő kínai hajókból kisebb hajókon át a trieszti kikötőig jutnak el az áruk, így - állítása szerint - a magyar vállalkozásoknak minden lehetőség adott lesz. Ha ez így is lenne - nincsen így - a „magyar” kikötő megléte önmagában is feleslegessé tenné az 1000 milliárd forintos vasúti szállítási útvonalat a pireuszi kikötő irányába: vagyis a Budapest-Belgrád vasútprojektet.

Fentiekre tekintettel megalapozott és indokolt, hogy a magyar kormány megkezdje a tárgyalásokat a kínai kormánnyal a projekt kivezetéséről és leállításáról, másrésről, hogy az Országgyűlésnek benyújtsa az ezzel kapcsolatos jogalkotási tervet. Az így felszabaduló forrásokat az új típusú koronavírus járvány elleni védekezésre kell fordítani.