

Szerda, 2009. január 21. 15:01 Utolsó frissítés: 21:26

Lengyel L. László írása

Címkék: **vasút tender Strabag**

Mi van a háttérben?

Furcsán került sínre a Strabag

Érdekes eredmény született az első nagyobb, nagyrészt az EU által finanszírozott vasútfelújítási tenderen: a győztes a harmadik legkedvezőbb ajánlatot tevő konzorcium lett, mivel az első kettőt, sőt még a negyediket is különböző indokokkal kizárták. A bennfenteseket ez nem nagyon lepte meg, mint ahogy az sem, hogy a kedvezményezett fővállalkozója az autópálya tendereken feltűnően sikeresen szereplő Strabag cég érdekeltségébe tartozik.

A Tárnok-Székesfehérvár közötti vonalszakasz és a kapcsolódó állomások felújítására még a nyáron hirdetett pályázatot a Nemzeti Infrastruktúra fejlesztő Zrt. A kiírás rendkívül szigorú feltételeket tartalmazott, egyebek között még azt is, hogy negyedmillió tonna zúzott követ az osztrák tulajdonban lévő MÁV Cargoval kell a helyszínre szállítani. Ehhez képest a szükséges referenciák szakemberek szerint viszonylag lazák voltak, ami egyesek szerint azt tette lehetővé, hogy a vasútépítésben kisebb tapasztalatokkal rendelkezők is indulhassanak.



A szeptember végi határidőre négyen adták be az anyagukat, az árajánlatok két csoportra osztották a mezőnyt. A Vegyépszér Zrt. 48.4 milliárd forintért vállalta a munkát, egy szlovák-cseh konzorcium egymilliárddal többért. A harmadik helyezett pályázó csoport, amelyben az osztrák Strabag érdekeltségében lévő Szentesi Vasútépítő Kft. és a Közgép Zrt. is megtalálható, 54.9 milliárdos árat ajánlott, míg a negyedik, a Hídépítő Zrt.-hez kapcsolódó konzorcium ennél mindössze néhány tízmillióval többet.

A döntést előkészítő folyamat alaposan elhúzódott és fordulatokban bővelkedett. A huzavonát bennfentesek állításai szerint főként az eredményezte, hogy sok hiánypótlást kértek a pályázóktól, különösen az élen állóktól. Az egyiküknek öt naptári napot adtak az egyik hiánypótlás külföldi beszerzésére, úgy, hogy abból három ünnepnap volt. Mivel az anyag emiatt kicsit késett, már nem fogadták el, és azt is kifogásolták, hogy két munkanap alatt nem tudtak külföldről közjegyzővel hitelesített, majd magyarra lefordított dokumentumokat beszerezni. Ezt a döntést egyébként az érintett pályázó információink szerint nem fogadta el és jogorvoslatot kért, ennek ellenére kizárták a tenderből.

További furcsaságokról is lehetett hallani a tenderfolyamat során. Állítólag az értékelésnél betű szerint ragaszkodtak ahhoz, hogy pályafelújítás és csere szerepeljen a referenciákban, a pályaépítés szót nem fogadták el, pedig nyilvánvaló, hogy aki több száz kilométer vasutat épített, ami összetettebb feladat, felújítani vagy vágányt cserélni éppúgy tud, sőt. Érdekes véletlen, hogy az említett esetek nem a későbbi győztesekkel, hanem más ajánlattevőkkel

érvényesnek.

A döntéssel szembeni jogorvoslati procedúra megállapíthatja, szabályos volt-e az eljárás. Az is lehetséges, hogy jogilag nem marasztalják el a döntéshozót, vagy ha mégis, az eddigi példák szerint a további folyamatra annak már nem lesz hatása, legfeljebb megbüntetik a NIF-et néhány millióra. Addigra a szerződést már megkötik a győztesekkel, ők végezhetik a munkát, még ha hatmilliárddal többbe is kerül nekünk.

Az infrastrukturális pályázatok hátterét közlő ismerők szerint nem meglepő, hogy a Strabag vezette konzorcium nyert. Az osztrák cég az utóbbi években a hazai autópálya építések meghatározó szereplőjévé vált, annak ellenére, hogy több, nagy visszhangot kiváltó ügy volt körülötte. Néhány héttel ezelőtt született jogerős bírósági döntés, amely kartellezésben találta vétkesnek a céget és két és fél milliárdos rekordbírságra ítélte. Ugyancsak a Strabag a fővállalkozó azon az M6-os szakaszon, ahol több helyen is beomlott az épülő alagút. Itt még az is megtörtént, hogy a céghez kötődő szakértőkkel vizsgáltatták ki a felelősséget, így nem véletlen, hogy egyedül az időjárást marasztalták el. Az már csak hab a tortán, hogy ugyancsak a Strabag cége által épített szakaszon állapították meg a munkaügyi felügyelőket, hogy a munkások többsége feketén dolgozik, a munkakönyvek egy részét pedig meghamisítják.

Bennfentesek szerint jó oka van annak, hogy mindezek ellenére az osztrák cég érdekeltségei eséllyel indulnak a pályázatokon. Szakmai körökben terjedő pletykák szerint igen jó kapcsolatok fűzik a kormánypárt egyes képviselőihez - erről az osztrák sajtó nyíltan, neveket is említve írt néhány hónappal ezelőtt, de az érintettek azonnal cáfolták az állításokat -, ez pedig jól jön a tendereknél. A mostani vasútfelújítási pályázaton az esélyeit tovább növelte, hogy együtt indult a Közgép Zrt.-vel, amely viszont a rossz nyelvek szerint nem áll távol az ellenzék vezető erejétől. Ha mindez igaz, aligha kell attól félniük, hogy a pályázat eredménye politikai ösztűz alá kerül.