



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: K/15507.

Érkezett: 2005 MARCH 3 O.

Írásbeli kérdés

Dr. Szili Katalin

Az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

A Házsabály 91. §. alapján kérdést kívánok feltenni Dr.Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter úrhoz, melyre ülésen kívül, írásban kérem a választ.

A kérdés címe: „**Mi a garancia arra, hogy a MÁV vállalni tudja pénzügyileg az elővásárlási villamos motorvonatok üzemeltetését?**”

A fentiek alapján a kérdés szövege a következő:

Tisztelt Miniszter Úr!

Az elővárosi villamos motorvonatok vásárlására és üzemeltetésére kiírt MÁV-tender eredményének kiszámításával a vasúttársaság pénzügyi vezérigazgató-helyettese sem ért egyet. Szerinte a vasúttársaság beruházási részlegének pénzügyi számításait át kellett volna számolniuk a MÁV pénzügyeseinek.

Ökrös András két nap haladékot kért múlt csütörtökön a cég menedzsmentjétől, majd másnap az igazgatóságától is. "Az urak meghallgattak, de nem fogadták el a javaslatomat" - mondta a vezérigazgató-helyettes.

A még 2003 végén elindított tender szabályainak kialakítása Ökrös tavalgy májusi kinevezése előtt történt. "Közgazdasági evidencia, hogy a versenyzők ajánlatait jelenérték-számítással kellett volna összehasonlítani, nem pedig azzal a módszerrel, ahogy történt" - mondta a MÁV

pénzügyeinek jelenlegi felelőse. A MÁV ugyanis nemcsak harminc (és opcionálisan legfeljebb még ugyanennyi) járművet vásárol, de a szállítóknak vállalniuk kell a vonatok működtetését, karbantartását, takarítását is harminc évig. Ennek költségeit pedig értelemszerűen harminc évig kell fizetni. A MÁV ugyancsak figyelembe veszi a motorvonatok által fogyasztott elektromos energia árát, ez a költség szintén folyamatosan jelentkezik.

Nyilvánvaló, hogy egy mai euró nem ugyanannyit ér, mint egy harminc év múlva elköltendő. Ha akkor kell kifizetnünk egy eurót, ehhez ma mindössze 23 centet kell betennünk a bankba, ha feltételezhető, hogy végig öt százalék kamatot kapunk. A jelenérték-számítás éppen ezt jelenti, a különböző időpontokban jelentkező összegeket mai értékre számítjuk át, hogy össze tudjuk hasonlítani őket. A szoros versenyben második helyezést elért kanadai-német Bombardier egyébként szintén kifogásolta a jelenérték-számítás hiányát, amikor megtámadta a MÁV döntését a Közbeszerzési Döntőbizottságon. Ők ugyanis úgy vesztettek, hogy lényegesen olcsóbban adták volna ugyan Talent nevű járműveiket, mint a győztes Stadler saját Flirtjeit (4,3 millió áll szemben 4,96 millióval szerelvényenként), de azok üzemeltetése a tender adatai szerint markánsan drágábbnak bizonyult.

Ökrösnek más indokai is voltak. Szerinte egyszerűen töviről hegyire át kellett volna nézni, számolni minden adatot, amit a bírálók figyelembe vettek. Egy százmilliárd forintos nagyságrendű közpénzköltésnél ugyanis megengedhetetlen, hogy bármilyen hiba csússzon a kalkulációba. Ráadásul egy igen bonyolult, súlyozott pontozási rendszerről van szó, amely szerint a maximálisan szerezhető ezer ponthoz képest minimális, kevesebb mint hétpontos különbséggel hozták ki győztesnek a svájci Stadler és a magyar Ganz Transelektro konzorciumát.

Ezek után szeretném megkérdezni, hogy nem felelőtlen-e a MÁV ebben a kérdésben?

Miként próbálják meg védeni a vasúttársaság érdekeit?

Várom megtisztelő válaszát!

Budapest, 2005. március 30.

Tisztelettel:



Fülöp István