

# VÉLEMÉNYEZÉS

A MÁV-Trakció ZRt. által

a TRAXX mozdonyok beszerzésével kapcsolatosan

2011. március 28-án kiadott válasz-dokumentumról

A MÁV Trakció Zrt. vezérigazgatója által aláírt dokumentum az igazgatósági ülésen elhangzott kérdésekre megfogalmazott válaszokat tartalmaz. Előljáróban kijelenthető, hogy a dokumentum **mind vasútszakmai, mind műszaki fizikai szempontból** súlyos hiányosságokat mutat fel, egyes részeit tekintve olyan felháborító dilettantizmusról tanúskodik, melyek a MÁV -Trakció ZRt. vezetőinek alkalmatlanságát vetik fel. Az egész TRAXX mozdonybeszerzés immár sokadjára áttekintett és bizonyított hibás előkészítése miatt az abban résztvevők súlyos fegyelmi felelőssége nyilvánvaló. Ma már világos, hogy az első 25 TRAXX-ot sem lett volna szabad beszerezni, **nemhogy most a 25 opciót lehívni!**

Az anyagban szereplő megállapításokkal kapcsolatban az alábbiakat emelem ki:

1. A bemutatott kockázat vizsgálat csaknem ***nevetséges***. Miért ne lenne verseny új tender esetén? A verseny csak akkor marad el, ha a megrendelő összebeszél a pályázókkal, vagy ha a pályázók (a megrendelő tudtával vagy azon kívül) kartelleznek.

A 4-5 év idővesztés **szélsőségesen eltúlzott!** A feltétfüzet gyakorlatilag készen van, a TRAXX árával megegyező Siemens ajánlat van a MÁV-Start ZRt. birtokában magasabb, **6.4 MW névleges teljesítményű és jobb műszaki színvonalú háromáramnemű** mozdonyra. Ennek 3.2 millió EUR ajánlati ára az általunk kívánt 25 mozdonyra vonatkozik. Az ajánlattevőnek van raktáron megfelelő számú mozdonya, az azonnali szállítás is megoldható.

A már meglevő finanszírozónak bizonyára mindegy, hogy A vagy B gyár termékét finanszírozza!

A töredéksorozat tényleg nagyon hátrányos. Hol voltak ennek hangoztatói, amikor a **gyengébb TRAXX mozdonytal törték meg** a formálódó homogenitást?

2. A BME-től a mozdonyok megrendelője a MÁV Gépészeti Üzletág rendelte meg (helyesen) a tudományos kutatást. Az anyagban „szakdolgozatnak”, azaz ***tanulói záródolgozat*** szerűnek titulálni a vezető hazai tudományos intézmény értékes kutatási jelentését, **több mint arcátlanság**. A kutatómunka megrendelésének célja éppen a mozdonybeszerzés tudományos előkészítése volt. A lényegi kérdés itt az, hogy a **MÁV-Trakció miért hagyta figyelmen kívül és miért nem hozta a döntéshozók tudomására a kutatási jelentés megállapításait?**

A Trakció válasz-anyagában szereplő energetikai témájú megállapítások **felháborító ismerethiányt bizonyítanak!** Középkolós ismeret, hogy az energia és a teljesítmény **eltérő fogalom!** Az anyag az energiafogyasztást horribile dictu MW-ban méri (ez közismerten teljesítményegység). Ha valakik összekeverik az alapfogalmakat és hibás mértékegységben mérnek, akkor a **megállapításaik eleve komolytalanok!** Az energiafogyasztást helyesen GJ-ban vagy kWh-ban kell mérni. A két mozdony összehasonlításának alapja a kisebb névleges teljesítményűvel biztosítható **mértékadó menetidő** lehet. A kutatási jelentésében közölt adatok alapján a Bp.- Miskolc személyvonati üzemben (182 km) az 5,6 MW névleges teljesítményű mozdony **energiaköltség többlete 8000....12000 Ft/menet között adódik** az villamosenergia ártól függően. A Trakció válasz-anyagában szereplő időadatok is hibásak!

A Trakció válasz-anyagában a Siemens üzletpolitikájának tudatos félreértelmezésként (csúsztatás) azonosítandó, hogy a Siemensnél 6.4 MW-os mozdony helyett 5,2 MW-osakat gyártanak. Tudomásul kell venni, hogy a Siemens igyekszik a vásárlói igénynek spektrumának megfelelő járművekkel jelen lenni a piacon, legyen szó akár feszültségről, frekvenciáról, teljesítményről, sebességről. Az **5.6 MW névleges teljesítményű TRAXX előnyéről tett megállapítás messze nem állja meg a helyét!** A villamosmozdonyok névleges teljesítménye ma már a 8 MW érték felé tör.

3. A TRAXX finanszírozás helyett a MÁV-Start Zrt. villamos motorvonat beszerzési terveit kell megvalósítani! Egyébként a megalapozott mozdonyszükségletet alapos elemzés után MÁV-Start és a VMMSzK szakembereinek közösen kellene meghatározniuk!

4. EBRD hitel felvételét a **motorvonatok beszerzéséhez** kellene újratárgyalni.
5. Az, hogy a 10 évvel ezelőtti mozdonyár mennyi lenne ma, **hihetelen csúsztatás!** Egzakt irányértéket ad a Siemens újabb, 2010-es, 6,4 MW-os névleges teljesítményű mozdony azonnali szállítására vonatkozó ajánlata (3,2 millió EUR/mozdony), melyet a MÁV-Start ZRt. kért be. **Ezt az alku nélkül adott árat kell a MÁV tárgyalóinak letörni, és pedig nívós (nem kartellezőn, ill. nem kartellezésre buzdított) konkurensok felsorakoztatásával.**
6. Az mozdony tendereztetésénél törekedni kellett volna a  **hazai összeszerelés és későbbi gyártás lehető legszélesebb körű megvalósítására.** A 2007-es MÁV mérnök-küldöttség úgy tapasztalta – és jelentette is az akkori vezérigazgatónak – hogy **mind az Alstom, mind a Siemens hajlandó lett volna erre, a Bombardier nem!**
7. A MÁV-Gépészet ZRt. az átmeneti 1 – 2 évben, amíg új tender szerinti 6,4 MW-os mozdonyok be nem érkeznek, **biztosítani tudja a szükséges számú V43 sor. mozdony karbantartását.** Itt is azt kell elérni, hogy az új tender alapján beszerzendő mozdonyok **összeszerelésébe később pedig sorozat-gyártásába a MÁV-Gépészet ZRt. kapcsolódjon be.**
8. Az új IC kocsik vontatásához az új tenderrel beszerzendő mozdonyok alkalmazása ad megfelelő biztosítékot. A 160 km/h maximális sebesség nem megfelelő, **ezért 200...230 km/h-végsebességre kell törekedni. A 3 áramnemű és min. 6,4 MW névleges teljesítményű mozdonyok tudják teljesíteni az elkövetkező 30...40 évre a korszerű vasúti közlekedés vonőerőszükségletét.**
9. A TALENT-ügy felvetése nagyon jogos! Ki kell azonban emelni, hogy a MÁV 2004-2005. évi villamos motorvonat tenderén a Bombardier gyártmányú TALENT motorvonatot a **műszaki értékelő bizottság két alkalommal is kizárta alkalmatlanság miatt!** Az első kizárás után valamilyen irracionális ***nem műszaki, szakmai ok miatt*** mégis visszakerült a versenybe, és **erős hátszéllel majdnem nyert is.** Meglepő a Trakció “őszinte-tárgyszerű” hozzáállása, ugyanis az is csaknem nyilvánvaló, hogy a TRAXX mozdonyt nemcsak 5,6 MW-os villamos berendezése, hanem **ugyanaz a – politikai – hátszél is hajtotta és hajtja ma is a Trakció segédletével a Bombardier felé!** Az egész TRAXX beruházás alapos ügyészségi vizsgálása elengedhetetlen! **Felelősök kerestetnek!**
10. **Nem magyarázható racionális indokokkal, hogy a meglévő 10 Taurusz sorát miért törték meg a 25 eltérő típusú mozdony (TRAXX) erőltetésével? Ezért kell az objektív, részletes tényfeltáró ügyészségi vizsgálat!**
11. **Összefoglalva: a további 25 TRAXX mozdony beszerzését továbbra sem támogatom!**

Budapest, 2011, április 4.

  
**Gaskó István**  
FB tag