

Mibe kerül?

2009 augusztus 16. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Szedjük össze végre mindazt a tudásunkat, ami amúgy is meg van, és ez alapján lássuk, mennyivel vernek át bennünket. Például a BKV ügyeiben. Igaz, nem értünk a részletekhez, de van annyi általános adatunk, amelyb?l kiindulva egy értelmes képet felrajzolhatunk.

Foglalkozzunk itt, nem a néhány otromba végkielégítéssel, mert az nem számszaki probléma. Lássuk inkább, hogy mit költenek járm?beszerzésre. És miért.

Magyarországon ma a közlekedési cégek közbeszerzési pályázatok útján vásárolnak. Márpedig közbeszerzésre csakis az kötelezett, akinek nincsen saját gyártókapacitása. Még csak egészen saját üzem sem szükséges ehhez, hanem egy gyár valamilyen százalékos birtoklása. (Azt hiszem, 30 %, de ez nem biztos.) Tehát, mivel pl. a MÁV állami tulajdonú cég, így egy feltételezett állami tulajdonú vasúti járm?gyár termékeit igen egyszer? módon vásárolhatná meg.

De vissza a BKV-hez.

Valahol azt olvastam, hogy egy új csuklós busz új ára cirka 100.000.000,- Ft. Engem ez sokkal inkább felháborít, mint egy szélhámos százmilliója. *Azon* a százmillión ugyanis sokan felháborodnak, azzal foglalkozik a sajtó, míg *ezzel* a százmillióval senki sem tör?dik. Pedig állítom, ennek fele a magánt?két gyarapítja. Nem egyszer-kétszer, mint a csaló, hanem sok százszor.

Egy kis számolás. Mivel alapvet? információim hiányoznak, hát azt veszem el?, amit tudok. Sok becslés lesz, azt jelzem. Összehasonlítási alapra is szükség lesz, legyen hát ez egy másik dízel üzem? közúti járm?, egy személyautó. Olyan dízelmotoros személygépkocsit, amely öt utassal képes 300.000. kilométert nagyjavítás nélkül megtenni, a szabadpiacon bárki megvehet kb. 3 millió (valószín?leg alábecsültem) forintért. Ez a három millió kiskereskedelmi ár, ennek kb. felét kapja a gyártó, abból még fejleszt, reklámoz és gyarapodik is. A másik fele marketing, szállítás, kereskedelmi költségek és haszon.



Nagyot nem tévedek, ha a kisautót és a buszt egyszer?en súlyra hasonlítom össze. A személyautó egy tonna, és gyári ára másfél millió. Az autóbusz legyen tizenöt tonna, és… 22.500.000,- Ft! Igaz, az autóbuszban vannak olyan extrák, amelyek alsó kategóriás kisautóban nincsenek. Pl. ajtónyitó mechanizmus, utas-tájékoztatási rendszer, stb.

Ezzel szemben a feltételezett 15 tonnás súlyban magasabb arányban vannak öntvények, fémlemezek és üveg, tehát az automatizált gyártású tömegcikkek, mint egy kisautóban. Nincsenek benne biztonsági övek és légzsákok (tonnánként 1 garnitúra!). Viszont ugyanúgy benne vannak a fejlesztési és egyéb költségek is.



Bátran ki merem jelenteni, hogy a BKV tisztvisel?i megfelel? szándékkal és tehetséggel 60-70%-os áron is megkaphatnák a buszokat. A jelenlegi rendszerben. Mert ha Budapest önkormányzatának lenne az Ikarusban vagy a NABI-ban legalább 51%-a, már rögtön megtakaríthatnának nekünk buszonként -na jó, óvatosan- 50 millát. A többit ne firtassuk, még abból is jutna sógornak-komának!

Tegyünk ellenpróbát. Adott egy busz, amely száz utast félmillió kilométeren keresztül százmillió forint vételárért szállít. Vételára egy utasra tehát:
100.000.000,- = 1.000.000,- Ft
100

A személyautó öt személyt háromszázezer kilométeren át, hárommillióért. Százban az öt = húsz,
3.000.000,- = 600.000,- Ft/egy utas.
5

Most javítsunk menetteljesítmények szerint:
500 = 1,66, 600.000,- x 1,66= 996000,-
300

..ezek szerint a százmillió éppen arányos vételár azokért a buszokért. Ámbár egy nagyváros autóbuszait nem a sarki autókereskед?nél vásárolják, mint én saját autómat. Saját autómat ugyanis egyedi, kiskereskedelmi áron vásárolom. Magyarul: így sem stimmel. Ezzel a számítással is az el?z?, meglehet?sen vázlatos becslésem igazolódott!

Pogány István

Szerz? a Flag Polgári M?hely tagja



Ajánló