**A BKK Zrt.**

**2015-2016. évi üzleti terve**

Budapest, 2015. március

Tartalomjegyzék

[VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ 4](#_Toc413233479)

[BEVEZETŐ 16](#_Toc413233480)

[A BKK Zrt. 2015. évi üzleti tervének peremfeltételei 19](#_Toc413233481)

[I. A BKK TEVÉKENYSÉGEINEK FEDEZETEI 23](#_Toc413233482)

[I.1. Közlekedésszervezői feladatellátás 23](#_Toc413233483)

[I.1.1. A Közlekedésszervezői tevékenység 2015-2016. évi fontosabb feladatai és keretei 23](#_Toc413233484)

[I.1.2. Közlekedésszervező tevékenység forrásigényének alátámasztása 38](#_Toc413233489)

[I.1.3. A közlekedésszervezői tevékenység saját bevételei 40](#_Toc413233490)

[I.1.4. A Közlekedésszervezői tevékenység ráfordításai 43](#_Toc413233491)

[I.1.5. A Közlekedésszervezői tevékenység eredménye 46](#_Toc413233492)

[I.2. Közútkezelői feladatellátás 47](#_Toc413233493)

[**I.2.1.** **A Közútkezelői feladatellátás 2015-2016. évi keretei** 47](#_Toc413233494)

[I.2.2. Közútkezelői tevékenység forrásigényének alátámasztása 57](#_Toc413233495)

[I.3. Teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások 59](#_Toc413233496)

[I.3.1. Parkolási közszolgáltatások tervezett feladatai 59](#_Toc413233497)

[I.3.2. Teherfogalommal és behajtással kapcsolatos feladatok 60](#_Toc413233498)

[I.3.3. A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások fedezete 62](#_Toc413233499)

[I.4. Taxiállomás-üzemeltetési és ellenőrzési feladatok 64](#_Toc413233500)

[**I.4.1.** **Taxiállomás-üzemeltetési feladatok** 64](#_Toc413233501)

[**I.4.2.** **Taxiszolgáltatás-ellenőrzési feladatok** 64](#_Toc413233502)

[**I.4.3.** **A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás ellenőrzési feladatok fedezete** 65](#_Toc413233503)

[I.5. Projektmenedzsment közszolgáltatás 68](#_Toc413233504)

[I.5.1. A projektmenedzsment közszolgáltatás fedezete 69](#_Toc413233505)

[I.6. A BKK Zrt. piaci alapú tevékenysége 70](#_Toc413233506)

[I.7. Tevékenységek fedezetét összesítő adatok 72](#_Toc413233507)

[I.8. A BKV Zrt. 2015-2016. évi üzleti terve 72](#_Toc413233508)

[I.9. A BKK Zrt. leánytársaságainak 2015. évi üzleti tervei 80](#_Toc413233509)

[II. EREDMÉNY CÉLKITŰZÉS 84](#_Toc413233510)

[II.1. Szervezeti költségek alakulása 85](#_Toc413233511)

[III. HUMÁNPOLITIKAI CÉLKITŰZÉSEK 88](#_Toc413233512)

[IV. MÉRLEGTERV 92](#_Toc413233513)

[V. PÉNZÜGYI- ÉS CASH-FLOW TERV 94](#_Toc413233514)

[V.1. A BKK Zrt. 2015-2016. évi üzleti tervének kockázatai 97](#_Toc413233515)

[VI. BERUHÁZÁSI CÉLKITŰZÉSEK 105](#_Toc413233516)

[VI.1. BKK infrastruktúra és működés-fejlesztés 108](#_Toc413233517)

[VI.2. Környezetvédelemmel, minőségbiztosítással kapcsolatos célkitűzések bemutatása 109](#_Toc413233518)

[VII. GAZDASÁGI MUTATÓK 111](#_Toc413233519)

[VIII. KOMMUNIKÁCIÓS FELADATOK 114](#_Toc413233520)

[IX. Kitekintés, a BKK Zrt. 2016. évi előzetes üzleti terve 124](#_Toc413233522)

[X. Mellékletek 130](#_Toc413233523)

# VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A BKK Zrt. elkészítette a 2015-2016. évi üzleti tervét a Fővárosi Önkormányzat és a BKK Zrt. között érvényben lévő Feladat-ellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodásban (továbbiakban: Keretmegállapodás) foglalt tartalmi előírásokra, valamint a Fővárosi Közgyűlés által 2013. november 14-én (1963-1965/2013. (XI.14.) sz. határozatokkal) elfogadott, a Fővárosi Önkormányzat 100 %-os tulajdonában lévő gazdasági társaságok üzleti tervei tartalmi és formai követelményeire vonatkozó javaslatban szereplő előírások, valamint a Főváros által 2015-2016. tervévekre meghatározott peremfeltételek figyelembevételével. 2012. május 1-jével a forrásszervezetek feladatainak integrációjával a BKK Zrt.-hez kerültek az intézményrendszeri átalakításról szóló koncepcióban megjelölt feladatok, vagyis lezárult a budapesti közlekedési intézményrendszer átalakításának programja. A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott BKK Koncepcióban megfogalmazott szervezeti, szakmai célok túlnyomó többségét a Társaság teljesítette, illetve kialakította a megvalósításhoz szükséges feltételeket.

2015-16. évben a Társaság célja az elért eredmények fenntartása, és a tevékenységek hatékonyságának javítása, továbbá a megvalósítási szakaszba jutott számos projekt végrehajtása, egyes esetekben az új rendszerek éles üzemének megkezdése.

**A BKK Zrt. fontosabb célkitűzései a következő két éves időszakban:**

* a közlekedési rendszer működése és fejlesztése közötti egyensúly megteremtése érdekében továbbra is olyan fejlesztések előnyben részesítése, illetve megvalósítása, amelyek a működésből hiányzó források finanszírozását külső, elsősorban európai uniós támogatásokból segítik elő (járműcserék, infrastruktúra-felújítások),
* továbbra is célkitűzés, hogy a közlekedésszervezői feladatok ellátásával folytatni kell a hatékonyság, különösen a jegyet, bérletet váltó utasok arányának növelését,
* kiemelt cél a BKV Zrt. működésének hatékonyságjavítása, és a cég átalakításának folytatása,
* ehhez kapcsolódóan a BKV Zrt. indokolt költségszintjének szigorú kontrollja,
* az autóbusz-járműpark frissítésének folytatása, részben a BKV programjait segítve, részben a Fővárosi Közgyűlés döntései szerint az új buszüzemeltetési modell megvalósításának folytatásával és járműpark-cserével,
* egységes finanszírozási rendszer működtetése,
* a 2007-2013. közötti időszakból megmaradó, illetve a 2014-2020. közötti uniós költségvetési időszak új forrásaiból a lehető legnagyobb arányban a fővárosi közösségi közlekedés fejlesztését célzó projektekre forrás lekötése, a projektek megfelelő előkészítésével, illetve megvalósításával,
* a Taxi Rendelet rendelkezései alapján a BKK Zrt. által ellátandó feladatok magas színvonalú ellátása,
* a fővárosi közösségi közlekedési elektronikus jegyrendszer fokozatos bevezetése,
* a városi életminőség javítása és az autós forgalom mérséklése a környezettudatos közlekedést előmozdító projektek megvalósítása útján,
* a BKK Zrt. folyamatos likviditásának fenntartása, a fizetési kötelezettségek fizetési határidőben történő teljesítése mellett. Működési célú hitelfelvétel elkerülése.

A BKK Zrt. 2015. évre vonatkozó üzleti terve a Keretmegállapodás szerinti feladatokat figyelembe véve készült el, kitekintéssel a 2016. év hatásaira. Az üzleti tervben bemutatásra kerülnek a tervezés során alkalmazott tervezési peremfeltételek, a tervidőszakban a BKK tevékenységét érintő fő változások, melyeket alapul véve meghatározásra került a közlekedésszervezői feladatellátás, a közútkezelői feladatellátás, a teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetésére vonatkozó közszolgáltatások, valamint a projektmenedzsment feladatokkal kapcsolatos közszolgáltatások tervezett 2015. és 2016. évi forrásigénye.

A BKK által tervezett feladatok teljes forrásigénye 2015. évben bruttó 95.503 millió Ft. A BKK a 2016. évi előzetes üzleti tervét négy változatban készítette el.

A BKK a 2016. évi előzetes üzleti tervét négy változatban („A”, „B” „C” és „D” változatban) készítette el. A 2016. évi „A” változatban a BKV Zrt.-nek fizetendő szolgáltatási díj a csökkentett szintű beruházási forrásokon felül ésszerű nyereséggel nem számol. A „B” változatban a BKV Zrt.-nek fizetendő szolgáltatási díj a csökkentett szintű beruházási forrásokon felül ésszerű nyereséggel is számol. A „C” változat az ésszerű nyereség mellett amortizációpótláshoz elegendő szintű beruházási forrást is biztosít, a „D” változat pedig az amortizációpótlást biztosító beruházás mellett a közszolgáltatási szerződésben foglaltaknak megfelelő maximális ésszerű nyereséget biztosít.

A BKK által tervezett feladatok teljes forrásigénye 2016. évben az „A” változat szerint 101.084 millió Ft, a „B” változat szerint 104.224 millió Ft, a „C” változat szerint 110.869 millió Ft, a „D” változat szerint pedig 117.017 millió Ft.

*adatok ezer Ft-ban*



A Főváros 2015. évi költségvetési rendeletében a közlekedésszervezői feladatok finanszírozására összesen 70.405,8 millió Ft forrás áll rendelkezésre, vagyis a közösségi közlekedés finanszírozásában a csökkentett beruházást tartalmazó 2015. évi forrásigényhez képest is 15.000 millió Ft forráshiány jelentkezik 2015. évben.

A Társaság bízik abban, hogy a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat között megkötött Budapest 21 megállapodás alapján a hiányzó összeg biztosításra kerül, ellenkező esetben a jelenlegi (Keretmegállapodásban rögzített) teljesítményszint és az üzleti terv keretszámai tarthatatlanná válnak. A rendszer üzemméretére és a szolgáltatás nyújtásához kapcsolódó fix költségek magas arányára tekintettel kijelenthető, hogy figyelemmel az év első negyedévében a Keretmegállapodásban rögzített tömegközlekedési volumen kibocsátására és ettől eltérő döntés hiányára a fenti 15 milliárd Ft forráshiány a rendszerben nem megtakarítható. A BKK felhívja a tulajdonos figyelmét, hogy amennyiben a 85,406 milliárd forint forrásigény nem biztosítható, a Keretmegállapodásban foglalt volumen csökkentéséről és egyéb, költségcsökkentő válságintézkedésekről, vagy tarifaemelésről haladéktalanul dönteni kell. A BKV 2015. szolgáltatói díja 119,2 milliárd Ft összegben került tervezésre, mely 3,14 milliárd Ft ésszerű nyereséget 6,561 milliárd Ft beruházási forrást tartalmaz, ami a BKV 2015. évi beruházási tervére csak részben nyújt fedezetet.

A BKV 2015. évben lejáró 52,3 milliárd Ft összegű adósságállomány visszafizetésére a BKV és a BKK 2015. évi üzleti terve nem nyújt fedezetet. Refinanszírozási célú hitel felvételére csak állami kezességvállalás biztosítása esetén van reális esély, ennek hiányában az 52,3 milliárd Ft adósságállomány visszafizetéséhez tulajdonosi beavatkozás, tőkepótló támogatás vagy állami hitelkonszolidáció válik szükségessé. ***A lejáró hitelek kezelése jelenti a BKV és a BKK előtt álló legkomolyabb kihívást, amely egyben a legnagyobb kockázatot hordozza a két Társaság működésével kapcsolatban***

A Főváros 2015. évi költségvetésében a közútkezelési feladatellátás, valamint a közszolgáltatások (teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetése, taxiállomás-üzemeltetés és taxiellenőrzési feladatok, projektmenedzsment feladatok) 2015. évi tervezett finanszírozási igényével megegyező összegű forrás áll rendelkezésre.

A BKK a fővárosi illetékességbe tartozó közszolgáltatási tevékenységén túl egyéb tevékenységként a VII. kerületi önkormányzat megbízásából a kerületi parkolók üzemeltetésével, parkoló automaták bérbeadásával, valamint szakmai tudományos lap kiadásával tervez. A tevékenység fedezetét a kerületi önkormányzat által nyújtott bevétel valamint a lapkiadás tervezett bevétele biztosítja, melyek 2015. évi tervezett mértéke összességében 72 millió Ft.

A BKK 2015. évre tervezett beruházásait részben saját forrásból (értékcsökkenés terhére, 2015. évi tervben 212 millió Ft, az ésszerű nyereség és közlekedési szolgáltatói kötbér terhére 198 millió Ft), részben – a korábbi évek gyakorlatával azonos módon – a Fővárosi Önkormányzattal megkötött Fejlesztési Megállapodások által biztosított forrásból tervezi megvalósítani.

**A BKK működésének stratégiai keretei**

A BKK átfogó célja a Főváros stratégiai céljainak elősegítése a közlekedés területén elérhető komplex eszköztár elemeinek alkalmazásával. Ezt a célrendszert részletesen rögzíti Budapest 2014 és 2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiája a Balázs Mór-terv. A hazai gyakorlatban újszerű mobilitási terv az elmúlt időszak közlekedésfejlesztési tapasztalataira, a nemzetközi jó gyakorlatokra, valamint a fővárosi közlekedési kulcsproblémák elemzésére támaszkodva meghatározza a budapesti közlekedés szerepét a nagyváros stratégiai fejlesztési céljainak elérése érdekében, illetve rendszerbe foglalja a legfontosabb közlekedési teendőket. Korszerű szemlélete a városban élő embert és környezetét állítja a tervezés középpontjába. A BMT célrendszerének kialakítása a különböző szintű, sok esetben párhuzamosan készülő fővárosi és országos fejlesztési dokumentumok társadalmi és közlekedésfejlesztési céljainak figyelembe vételével történt.

**A Balázs Mór-terv célrendszere**

*Jövőkép*

A jövőképet a Főváros 2030-ig szóló városfejlesztési koncepciója adja. A dokumentumban megfogalmazottak szerint a főváros jövőképe:

„Budapest élhető, vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagja.”

*Átfogó cél*

A város fejlődése nagy hatással van a közlekedési szokásokra és a mobilitási igényekre is. A közlekedés jelentős városformáló erő, gazdaságfejlesztő és környezetalakító tényező, a várospolitika része. A Balázs Mór-terv a budapesti városfejlesztés jövőképére épül, megfogalmazva, hogy a Budapest 2030 Városfejlesztési koncepcióban kitűzött célokat kell a közlekedés eszközeivel támogatni. A közlekedés átfogó célja:

*„A fővárosi közlekedési rendszer javítsa Budapest és várostérsége versenyképességét, és járuljon hozzá a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához.”*

*Stratégiai célok*

A Balázs Mór-terv integrált megközelítésében a célrendszer az átfogó célt elősegítő közlekedési megoldások szintjén válik közlekedésspecifikussá, ezért az átfogó cél kifejtéseként jelennek meg azok a stratégiai célok, amelyek minden további operatív célban általános elvárásként szerepelnek. A Balázs Mór-terv kulcsfogalma a közlekedésspecifikus stratégiai célok meghatározásakor az integráció. A fenntartható városimobilitás-tervezés három célterületen valósít meg integrációt, szakít az egyoldalúan ágazati, közlekedési szempontú, illetve a városhatárig tekintő szemlélettel és kapcsolatot teremt:

* a városfejlesztési és közlekedésfejlesztési szemlélet között
* a különböző közlekedési módok fejlesztési és működtetési eszköztára között
* a helyi, a regionális és a nagytérségi szintű rendszerek között.

Budapest közlekedésfejlesztésének közlekedésspecifikus stratégiai céljai ezek alapján 2014-től:

* 1. *ÉLHETŐ VÁROSI KÖRNYEZET – a városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés, a közlekedési igények és módválasztás befolyásolásával, a környezetterhelés csökkentésével, az esélyegyenlőség erősítésével*

A közlekedési megoldásokat integrálni kell a város célrendszerébe azért, hogy teljesüljön a Főváros fenntartható fejlődésének egyik alapvető feltétele, a meglévő értékekkel, terekkel és eszközökkel való jó gazdálkodás. A közlekedési felületeket a városi közterületekbe azok szerves részeként, a valós igényeket és a területi adottságokat mérlegelve kell beleilleszteni. Az élhető városi térhasználathoz, illetve a mobilitás kívánatos alakításához a kompakt város elveit követő, kiegyensúlyozott városszerkezeti fejlődés mellett a megépített infrastruktúrák környezettudatos használata is hozzájárul, ezért könnyen elérhetővé kell tenni a közlekedési lehetőségek közül a környezetünket kevésbé terhelő közlekedési módokat, segítenünk kell a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés magától értetődő, mindennapi használatát.

* 1. *BIZTONSÁGOS, KISZÁMÍTHATÓ ÉS DINAMIKUS KÖZLEKEDÉS – a közlekedési módok integrált fejlesztése hatékony szervezéssel, stabil finanszírozással és célirányos fejlesztéssel*

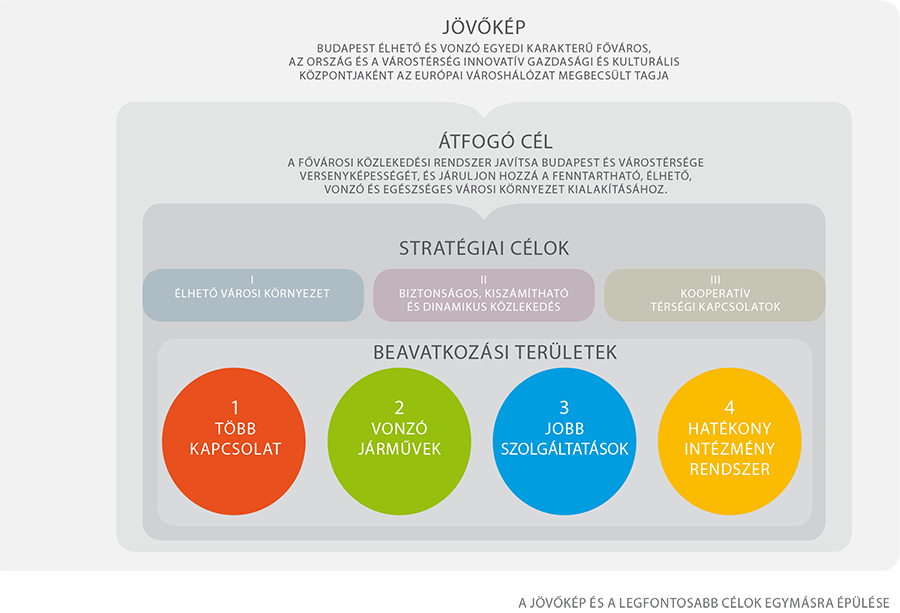
Ahhoz, hogy mindannyian eljussunk mindennapi tevékenységeink helyszíneire, biztonságos közlekedési terekre, egységes elvekre épülő, kiszámítható és megbízható közlekedési eszközrendszerekre van szükségünk. Ha a várost kiszámíthatóan akarjuk működtetni, biztosítanunk kell a közlekedés stabil finanszírozását, valamint a költséghatékony fejlesztési, fenntartási és működési beavatkozásokat. A működtetés és a fejlesztés eszköztárát úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegyék a közlekedési módok egymásra építését, a szolgáltatások és szolgáltatók közötti kooperáció növelését, az alágazati munkamegosztás környezetspecifikus érvényesítését.

* 1. *KOOPERATÍV TÉRSÉGI KAPCSOLATOK – a Főváros térségi integrációjának megvalósítása a várostérségi együttműködést, illetve a gazdasági versenyképességet erősítő közlekedési rendszer kialakításával*

Budapest nemzetközi, országos és regionális közlekedéshálózati rendszerek metszéspontjában helyezkedik el, e lehetőségek kihasználása a világpiaci szinten is versenyképes gazdasági térség alapfeltételét teremti meg. A tevékenységek széles körét biztosító környezetet a főváros és környéke mint egységes várostérség együttesen képes kialakítani, a jól koordinált gazdasági együttműködéshez pedig – többek között – a különböző szintű közlekedési hálózatok integrált rendszerbe szervezése, kapcsolataik optimalizálása szükséges.

A nagytérségi – nemzetközi és országos – közlekedési rendszerek optimalizálása igényli egyrészt a térségbe érkező vasúti, közúti, vízi és légi hálózatok hatékony összekapcsolását, másrészt, hogy e hálózatok megfelelően kapcsolódjanak a regionális és helyi hálózatokhoz.

A regionális közlekedési rendszerek optimalizálása komplex, a napi gyakorlatban együttműködő hálózati és szabályozási struktúrát igényel. A főváros fejlesztési céljainak eléréséhez szükséges, az Európai Unió törekvéseivel összhangban lévő alapelv, hogy a közlekedéspolitika a közigazgatási határokon túlmutató integrált szemléletet érvényesítsen. Budapest fontos feladata a regionális közlekedési hálózati kapcsolatok, átjárható (interoperábilis) rendszerek és intermodális átadási pontok fejlesztése, illetve a kapcsolódó szolgáltatások és intézményi, szabályozási háttér kialakítása.



**A BKK küldetése**

A BKK közérdeket szolgáló intézmény. Küldetése, hogy a közlekedés területén széleskörű eszköztára összességének tudatos és jól koordinált alkalmazásával támogassa Budapest életminőségének és versenyképességének egyidejű javítását, és így hozzájáruljon ahhoz, hogy a Főváros városfejlesztési koncepciójában meghatározott jövőkép megvalósuljon.

*Ügyfeleink*

A fővárosi közlekedés minden érintettje a BKK ügyfele is egyben: a város lakóin túl mindenki ide tartozik, aki Budapesten közlekedik. Nem csak a közösségi közlekedéssel utazók, de a gyalogosok, a biciklisek és az autósok is, akik a BKK által karbantartott, felújított járdákon, kerékpárutakon, utakon vagy éppen Duna-hídjainkon közlekednek, használják a szintén a Társaságunk által üzemeltetett jelzőlámpákat, a KRESZ-táblákat és az útburkolati jeleket. Ügyfeleink a taxival utazók is, akik a BKK által ellenőrzött és engedélyezett taxikat használják.

*A BKK modellje*

A BKK olyan közlekedésszervező cég, amelyik képes áttekinteni a város forgalmának minden apró részletét. Ez lehetőséget ad arra, hogy egységesen irányítsuk a főváros közlekedési rendszerét, és a fejlesztési forrásokat egy egységes, számon kérhető közlekedéspolitika mentén használjuk fel. A BKK felépítése a sikeres, bevált külföldi modelleket követi, többek között London adott mintát Budapest közlekedésirányítási rendszerének megszervezéséhez.

A BKK tevékenységének legnagyobb része a tömegközlekedési rendszerrel kapcsolatos, kiterjedt feladatkör ellátása, melybe beletartozik a hálózat tervezése, menetrendek kidolgozása a stratégiai tervezéstől egészen az eseti, rendkívüli forgalmi rendekig, része a tevékenységnek a szolgáltatások megrendelése, színvonalának folyamatos kontrollja, a forgalom irányítása, operatív beavatkozás. Kiemelten fontos az ügyfelekkel való kapcsolat szempontjából a tájékoztatás, értékesítés, illetve az ellenőrzési tevékenység. További fontos feladat a tömegközlekedési szolgáltatások fontos részét képező, 2014 őszétől működő MOL Bubi közbringarendszer üzemeltetése.

A tömegközlekedés területén ellátott komplex közlekedésszervezői feladatok mellett a modell szerves része az integráltan megvalósuló, az egységes közlekedési koncepcióval teljes összhangban végzett tervezési, fejlesztési és projektmenedzsment tevékenység. A BKK további lényeges feladatokat lát el a közúti szolgáltatások területén, ide tartozik a főváros úthálózatán a forgalmi rend kialakítása, a legfontosabb utak, a fontosabb hidak teljeskörű üzemeltetése éppúgy, mint a teherfogalomi behajtási és ellenőrzési rendszer, a parkolás-szabályozás, parkolók üzemeltetése, vagy a taxi üzemeltetés, illetve a taxi szolgáltatások felügyelete és ellenőrzése.

**A BKK víziója**

A BKK víziójában egy olyan város képe jelenik meg, amely valóra váltja a 2030-ig szóló városfejlesztési koncepcióban meghatározott jövőképet, mely szerint Budapest élhető, vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagja.

Ennek megvalósításához a Balázs Mór-tervben megfogalmazott közlekedésspecifikus stratégiai célok elérése vezet:

* Élhető városi környezet megvalósítása – a városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés, a közlekedési igények és módválasztás befolyásolásával, a környezetterhelés csökkentésével, az esélyegyenlőség erősítésével.
* Biztonságos, kiszámítható és dinamikus közlekedés megvalósítása – a közlekedési módok integrált fejlesztése hatékony szervezéssel, stabil finanszírozással és célirányos fejlesztéssel.
* Kooperatív térségi kapcsolatok – a Főváros térségi integrációjának megvalósítása a várostérségi együttműködést, illetve a gazdasági versenyképességet erősítő közlekedési rendszer kialakításával.

**Beavatkozási területek, prioritások**

A beavatkozási területek az integrált szemléletű stratégiai célokhoz kapcsolják a közlekedésfejlesztés eszközrendszerét, a közlekedés hagyományos műszaki területeire lebontva fogalmazzák meg a tennivalókat. A Balázs Mór-terv négy közlekedési beavatkozási területre, az infrastruktúrára, a járművekre, a szolgáltatásokra és az intézményrendszerre fókuszál:

1. TÖBB *KAPCSOLAT – új kapcsolatok teremtésével, a meglévő közlekedési hálózatok biztonságos és megbízható fejlesztésével, közterületek újrafelosztásával, utasközpontú intermodális kapcsolatok fejlesztésével*

Budapest mindennapi közlekedésének színtere, egyben a városi környezet lényeges eleme az elérhető, jól karbantartott, a kor követelményeinek megfelelő, biztonságos infrastruktúra, amelyet üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési szempontból egyaránt folyamatosan biztosítani kell. Az integrált infrastruktúrafejlesztés eredménye a közterület-használat újragondolása, a városi terek újrafelosztása, amely egyszerre orvosolja a közlekedési hálózat aránytalanságait és alakít ki vonzó, egészséges, élhető városi környezetet. A gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési módok versenyképességének fejlesztése a város mobilitási és környezeti helyzetét egyaránt javítja. A meglévő infrastruktúra jobb kihasználásával olyan rendezett közterületek, közösségi terek kialakítása a cél, ahol minden közlekedési mód biztonságosan elérhető és használható.

1. *VONZÓ JÁRMŰVEK – kényelmes, utasbarát járműpark kialakításával, környezetbarát technológiák elterjedésének ösztönzésével*

A budapesti közösségi közlekedés eszközállománya és infrastruktúrája a szinten tartó és fejlesztő beruházások elmaradása miatt lényegesen alacsonyabb műszaki színvonalú az elvárhatónál. A járműpark nagy része túl van a gazdaságilag és műszakilag optimális üzemeltetési idején, beleértve olyan járműveket is, amelyek időközben értéknövelő felújítást kaptak.

Az elöregedő járműparkot ütemezetten felváltó, korszerű, kényelmes és biztonságos közösségi közlekedési járművek üzembe állítása és működtetése sürgető feladat. Egy kényelmes, akadálymentes, tiszta, menetrend szerint pontosan érkező jármű önmagában is vonzóbbá teszi a közösségi közlekedést a személygépkocsival szemben. Hogy megfelelő színvonalú járművek álljanak nap mint nap az utazók rendelkezésére, korszerű kiszolgáló, karbantartó háttér is szükséges.

Az európai uniós irányelveknek megfelelően a jövőbeli fejlesztések a budapesti közösségi közlekedési járművek környezetterhelésének csökkentését is célozzák. A közösségi közlekedés járműparkjának megújításán kívül a taxi és city logisztikai szolgáltatásokat szabályozó intézkedések is ösztönzik a Fővárosban használt járművek környezetvédelmi tulajdonságainak javítását, a tisztább budapesti levegő érdekében.

1. *JOBB SZOLGÁLTATÁSOK – hatékonyan szervezett és intelligens, széles körűen hozzáférhető, jól informáló integrált közlekedési rendszer megvalósításával*

A közlekedési szolgáltatások megléte, kiterjedtsége és minősége fontos része a városi életminőségnek. A nyilvános, valós idejű utazási információk, az átlátható, igazságos tarifarendszer és korszerű díjfizetési módok biztosítása segíti a rendszer használatát, egyúttal lehetővé teszi a közlekedési infrastruktúra és járművek hatékonyabb kihasználását az egyéni és a közösségi közlekedésben is. Budapest közlekedési rendszerében az eddiginél nagyobb hangsúlyt kell helyezni a közlekedő embereket segítő, igény- és használatbefolyásoló, hozzáférhető infotechnológiai alkalmazásokra, a korszerű forgalomirányításra és utastájékoztatásra.

1. *HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER – következetes szabályozással, országos, regionális és városi szintű hálózati kapcsolódások utasbarát fejlesztésével*

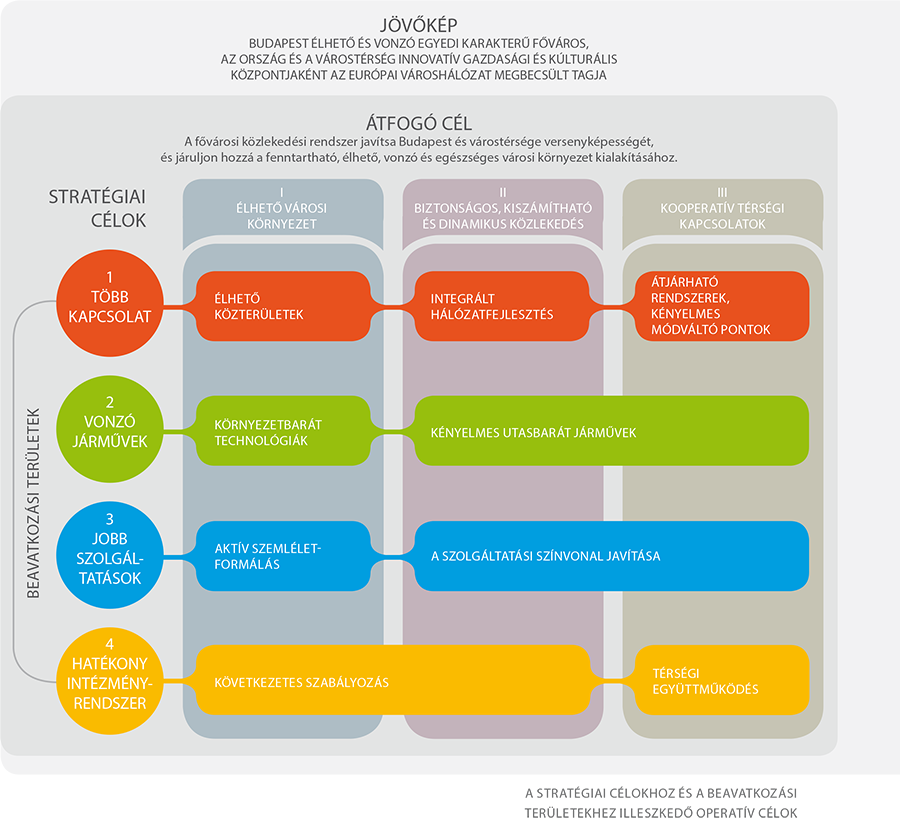
A budapesti közlekedési intézményrendszernek támogatnia kell a kitűzött várospolitikai célok elérését. 2010-től a budapesti közlekedési ügyek egységes, jól koordinált szervezeti formában valósulnak meg. A következő években biztosítani kell a jelenleg elkülönülő, városon belüli és agglomerációs hálózatokon zajló tömegközlekedés integrált rendszerként való működtetését. Az egységes menetrend, egységes tarifarendszer és egységes információs rendszer csak az ehhez szükséges intézményi háttérrel jöhet létre. Az egységes közlekedési szolgáltatási rendszer intézményrendszerét, a közreműködő szervezetek közötti együttműködés kereteit is ki kell alakítani. Továbbá a minőségi közlekedési szolgáltatások hátterét adó hatékony intézményrendszer biztosításához stabil, fenntartható és kiszámítható finanszírozási keretekre van szükség.

**Operatív célok**

A Balázs Mór-terv négy beavatkozási területéhez meghatároztuk a legfontosabb operatív célokat, amelyekhez intézkedéscsomagokat rendeltünk. A bemutatott intézkedések alapján előkészített és megvalósított projektek és beruházások a stratégia megvalósításának eszközei.

A stratégiai célokat a négy beavatkozási területen az alábbi operatív célok testesítik meg:

* élhető közterületek kialakítása,
* integrált hálózatfejlesztés,
* átjárható rendszerek és intermodális kapcsolatok,
* környezetbarát technológiák alkalmazása,
* kényelmes, utasbarát járművek,
* aktív, tudatos szemléletformálás,
* a szolgáltatási színvonal javítása,
* következetes szabályozás, valamint
* térségi együttműködés.



Ha a Balázs Mór-terv lényegét három szóban foglaljuk össze, akkor ezek az integráltság, a hatékonyság és a mindent átfogó minőség. A terv ezek mentén szolgálja Budapest eleven, élhető jövőjét.

# BEVEZETŐ

A 2015-2016. évi üzleti tervezés kereteit és annak tartalmát alapvetően meghatározza a BKK alapítói koncepciója, a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III.14.) Főv. Kgy. rendelet, a BKK Zrt. és a Fővárosi Önkormányzat között megkötött Keretmegállapodás, a BKK és a BKV között, valamint a BKK és a BKK Közút között megkötött Közszolgáltatási Szerződés, illetve Keretszerződés, melyek a megrendelői és üzemeltetői kompetenciák és felelősségek szétválasztása alapján határozzák meg a megrendelő, illetve a közszolgáltató által ellátandó tevékenységek körét.

A budapesti közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala jelentősen javult az új autóbusz üzemeltetési modell keretében forgalomba álló új autóbuszoknak és az M4-es metró beindulásának köszönhetően.

Az autóbuszflotta megújítására irányuló elvárásoknak való minimális megfelelés érdekében a tervezési időszak végéig nagyságrendileg 400-500 darab új autóbusz forgalomba állítása szükséges. A továbbiakban előre jelzett darabszámok erre az alapra támaszkodnak.

2015-ben a tervek szerint 200-300 új, korszerű, környezetkímélő autóbusz forgalomba állása történik meg, mely megújítási folyamat 2016-ban tervezetten tovább folytatódik.

Az M4 metróvonal és a FUTÁR, forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszer 2014. évi átadásait követően 2015-ben olyan még befejezés előtt álló újabb projektek is előtérbe kerültek, kerülnek – mint pl.: 1-es és 3-as villamos vonalak felújítása, illetve továbbfejlesztése, budai fonódó villamos hálózat kialakítása, villamosok és trolibuszok beszerzése stb. – amelyek a megvalósítás alatt és vagy a megvalósítást követően alapjaiban befolyásolják a közlekedési hálózat és a biztosított közlekedési szolgáltatások alakulását.

A Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése a 2013. június 12-ei ülésén, a „*Javaslat a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. 2013-2014. évi üzleti tervének elfogadására”* tárgyú előterjesztéshez kapcsolódóan hozott 1266/2013. (VI.12.) sz. határozatában felkérte a BKK Zrt.-t, hogy haladéktalanul folytassa az **új buszüzemeltetési modell** megvalósítását új, teljesen alacsonypadlós autóbuszok forgalomba állításával, annak érdekében, hogy a következő évben is legalább a 2013. évi ütemhez hasonló mértékben állhassanak forgalomba új buszok, kiemelten Budapest déli részén. Az új autóbuszok beállításával javul a szolgáltatási színvonal, csökken a BKV Zrt. szolgáltatói díja, illetve az autóbuszpark megfiatalításával csökkennek a rendelkezésre állásbeli és működésbeli kockázatok.

A fenti elvárás teljesítésének érdekében a BKK versenyeztetett operátori szerződések megkötésével 2015-ben is folytatni kívánja az autóbusz járműállomány korszerűsítését, a károsanyag-kibocsátás jelentős csökkentését és a közösségi közlekedési hálózat utazási igényekhez történő fokozatos átalakítását.

A BKK kiemelten kezeli a budapesti közösségi közlekedési rendszer elöregedett járműparkjának megújítását. Ennek érdekében kerül sor – az autóbusz ágazat járműparkjának több lépésben történő megújítása mellett – a **trolibusz és villamos járműbeszerzési projektek** megvalósítására is. A villamos és trolibusz járművek érkezésére 2015. évben számítunk. Az ágazatok szolgáltatási színvonalának, és rendelkezésre állásának emelkedése mellett a projekt a BKV – értékcsökkenés, és járműüzemeltetési ágú – finanszírozási igényének csökkenésén keresztül a BKV működési költségeit is csökkenti. Mivel mindkét projekt 99 %-ot meghaladó mértékben Európai Uniós források terhére kerül megvalósításra, így a járműfejlesztési projektek fővárosi önkormányzati forrásokra gyakorolt hatása nem jelentős.

A forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszer fejlesztése, korszerűsítése a felszíni és felszín alatti közösségi közlekedésben, közismertebb nevén **FUTÁR projekt** a BKK Zrt. és a BKV Zrt. konzorciuma által került megvalósításra. A rendszer kiépítése 2014-ben befejeződött és az üzemeltetés időszakába lépett. A FUTÁR rendszer üzemeltetése figyelembe véve az üzemeltetési díjjal nem fedezett költségeket is (pl.: újonnan telepített kijelzők üzemeltetési díja, jármű átszerelések költsége, szoftverkövetés) éves szinten   
1,2 mrd Ft működési kiadást jelent, azonban a legkorszerűbb utastájékoztatási és forgalomirányítási eszközökön keresztül hozzájárul a közösségi közlekedés vonzerejének javításához. A FUTÁR bevezetésével a forgalomfelügyelet fejlesztésén keresztül a működésbiztonság javulását, az utastájékoztatás fejlesztésén keresztül az utaselégedettség növelését célozza meg a társaság.

2015. évben a jegy- és bérletértékesítés területén a korábbi hagyományos jegypénztárak helyét fokozatosan átveszik a modern, a feladatok széles spektrumát ellátó **ügyfélközpontok**. 2015. év végére a személyes értékesítést, összhangban az új jegykiadó automaták telepítésével és ügyfélközpontok nyitásával, az ügyfélközpontok mellett kisebb számú nagy forgalmú pénztár biztosítja.

A tisztán jegy- és bérletértékesítési feladatok jelentős részét átveszi a nap 24 órájában működő a város számos pontján megtalálható, több száz jegykiadó automata. A 2015. évre tervezett további **112 db jegy- és bérletautomata üzembe** **helyezéséve**l a teljes automata állomány 2015. évben 400 db fölé emelkedik.

2015. évben elindul Budapesten az **elektronikus jegyrendszer megvalósítása**, amelynek keretein belül fokozatosan, egy több éves folyamat során teljes mértékben kiváltásra kerülnek a papír alapú jegyek. 2015. évben a jelenleg ingyenes utazásra jogosultak kapnak utazásra jogosító kártyákat, 2016. évben kerülnek kiváltásra a hagyományos éves és havi bérletek, a teljes rendszer bevezetése 2017. évben tervezett.

A BKK üzleti terve a **MOL Bubi kerékpárrendszer bővülésével** 2015. év végére 97,   
2016 végére 176 gyűjtőállomással számol.

A BKK Zrt. Igazgatóságának 2014. január 28-án hozott, személyszállítási pótdíjak kezelését érintő döntéseivel összhangban megkezdődött a fizetési felszólításokat követően is rendezetlen pótdíjak esetében a **fizetési meghagyások** előkészítése, illetve kezdeményezése.

A BKK Zrt. tevékenységében 2013. évben változást eredményezett a 2013. január 1-jén hatályba lépő Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (továbbiakban Mötv.), mely a parkolási tevékenységekhez kapcsolódó feladatok ellátásának újraelosztásáról rendelkezett. A parkolásüzemeltetés a kerületi önkormányzatok feladata lett, de hosszabb-rövidebb ideig 2013-ban a BKK-t bízták meg a feladat ellátásával. 2015-ben már csak a VII. kerületben végzi a tevékenységet a társaság.

A 2015. év folyamán hét további P+R parkoló üzemeltetésének átvételét tervezi a BKK, 2016-ban pedig további legalább négy parkolóét.

A BKK tevékenységének bővülését eredményezte a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet (továbbiakban Taxi Rendelet), melynek értelmében a BKK-nak a taxiállomás üzemeltetési feladatokon túl ellenőrzési feladatokat is el kell látnia 2013 szeptemberétől. A többletfeladatok költségét a droszthasználati díj, annak hiányában a fővárosi önkormányzati költségvetés biztosítja.

## A BKK Zrt. 2015. évi üzleti tervének peremfeltételei

A Fővárosi Önkormányzat a 2015-2016. évi tervezéshez kiadott, az előzetes üzleti terv peremfeltételeihez képest módosított központi tervezési iránymutatásában a tervezési peremfeltételeket a Kormány Konvergencia programja és az MNB elemzései figyelembe vételével határozta meg.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Mutató** | **2013 tény** | **2014** | **2015 terv** |
| **prognózis** |
| **Makro adatok (%)** |  |  |  |
| Fogyasztói árak várható változása | 1,7 | 0,7 | 1,15 |
| GDP várható növekedése | 1,1 | 2,3 | 2,5 |
| Háztartások fogyasztásának várható változása | 0,2 | 1,8 | 2 |
| **Üzemanyagárak (Ft)\*\*** |  |  |  |
| Benzin fogyasztói átlagár, Ft/liter (tartalmazza a jövedéki adót és az áfát is) | 420 | 420 | 420 |
| **Közüzemi díjak változása** *[%)* |  |  |  |
| Elektromos energia áremelkedés mértéke, *%* | -9,9 | 0 | -1,5 |
| Csatornahasználati díj áremelkedés mértéke, % | -3,5 | 0 | 0 |
| Gáz díj áremelkedés mértéke, % | -9,8 | 0 | -5 |
| Vízdíj áremelkedés mértéke, *%* | -3,9 | 0 | 0 |
| **Adó- és járulékkulcsok (%)** |  |  |  |
| Társasági adó kulcsa 500 millió Ft adóalap alatt | 10 | 10 | 10 |
| Társasági adó kulcsa 500 millió Ft adóalap felett | 19 | 19 | 19 |
| Közműtársaságok, energiaellátók jövedelemadójának mértéke (Robin Hood adó) | 8 | 31 | 31 |
| Általános forgalmi adó nagysága | 27 | 27 | 27 |
| Szakképzési hozzájárulás mértéke | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Szociális hozzájárulási adó mértéke | 27 | 27 | 27 |
| Személyi jövedelemadó kulcsa | 16 | 16 | 16 |
| Helyi iparűzési adó | 2 | 2 | 2 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **HR adatok** |  |  |  |
| Minimálbér (Ft) | 98 000 | 101 500 | 101 500 |
| Garantált bérminimum, (Ft) | 114 000 | 118 000 | 118 000 |
| **Beruházási megtérülési elvárás** *(%)* |  |  |  |
| Beruházási megtérülési elvárás (diszkontráta) | 4 | 4 | 4 |
| Középtávú (1-3 éves) államkötvény hozama |  |  | 2,4 |
| Hosszú távú (10 éves) államkötvény hozama |  |  |  |
| **Árfolyamok** |  |  |  |
| EUR | 296,9 | 308 | 310 |
| USD | 223,7 | 226 | 228 |
| **Kamatok** |  |  |  |
| MNB alapkamat (éves átlag) | 4,37 | 2,38 | 2,1 |
| BUBOR - 3 havi (éves átlag) | 4,3 | 2,42 | 2,1 |

A Főváros által módosított tervezési peremfeltételek alapján az üzemanyagok esetén nettó 250 Ft/l gázolaj ár került figyelembe vételre. Főváros iránymutatása alapján a 2015-16. évre vonatkozó tervben a 2014-es bázisnak megfelelően – bérfejlesztés nélkül – kerülnek a bérek tervezésre. A központilag meghatározott tervezési irányelveken felül a BKK a 2015. évi üzleti tervének összeállításakor az alábbi peremfeltételeket alkalmazta.

A BKK Zrt. 2015. évi üzleti tervének összeállítása során az alábbi peremfeltételek kerültek figyelembe vételre:

* A Főváros által tervezés peremfeltételként megszabott 1,15 %-os inflációs hatás ellenére a működési költségek dologi kiadásainak tervezésénél főszabályként inflációval nem számol a terv, ez alól azok a tételek képeznek kivételt, ahol szerződéses kötelezettségként szerepel az áremelés.
* A közlekedésszervezői tevékenység keretében a menetdíjbevételek tervezésénél a BKK 2015. évre tarifaváltozással nem számol, a bevételi terv összeállításánál az üzembe helyezett jegykiadó automaták, valamint az elektronikus jegyrendszer időarányos bevételnövelő és költséghatása figyelembe vételre kerül. A viszontértékesítés visszaszorulásával a bevételt csökkentő bizományosi díj mérséklődésével számol a terv. Az új szolgáltatási terület által hozott többlet utas többlet bevétele (Szigetszentmiklós) beépült a tervbe.
* A menetjegy-értékesítési tevékenység tervezésnél figyelembe vételre került:
  + Jegykiadó automata üzemeltetési feladatok volumenének növekedése, összhangban a jegykiadó automata telepítésekkel.
  + Egyes pénztárak évközi megszűnése összhangban az új jegykiadó automaták telepítésével és ügyfélközpontok nyitásával.
  + Viszontértékesítői tevékenység csökkenése.
  + Elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez kapcsolódó üzemeltetési feladatok megjelenése.
* A közlekedésszervezői tevékenység teljesítmény adatainak tervezésénél figyelembe vételre került a Budai fonódó villamos közlekedés fejlesztések hatása, az 1-es villamos hosszabbítás hatása, az Újpesti hálózatfejlesztés hatása, Rákoskeresztúri fejlesztés hatása, a Budai hálózatfejlesztés hatása.
* A Fővárosi Közgyűlés 1266/2013. (VI.12.) számú határozatának megfelelően további, új autóbusszal történő szolgáltatásra irányuló, illetve a megkezdett autóbusztenderek hatásai figyelembe vételre kerültek.
* A BKK üzleti terve a MOL Bubi kerékpárrendszer bővülésével, 2015. év végére 97 gyűjtőállomással számol.
* A taxiállomás-üzemeltetési és taxiellenőrzési feladatok tervezett 2015. évi költségeit az érvényben lévő taxiállomás-használati díjakból befolyó bevételek nem fedezik. A Keretmegállapodás 23.5.1 pontja alapján „Amennyiben a BKK Zrt. által beszedett Taxiállomás Használati Díjak ténylegesen nem fedezik a BKK Zrt. Taxiállomás Üzemeltetési Feladatok és Ellenőrzési Feladatok ellátásával felmerülő költségeket, a BKK kezdeményezi az Önkormányzatnál a Taxiállomás Használati Díj mértékének a Taxi Rendeletben való módosítását”. A taxiellenőrzési feladatok pénzügyi fedezetének biztosítása érdekében 2015. évben januári emelés mellett nettó 98 ezer Ft/év/gk, májusi emelés mellett nettó 128 ezer Ft/év/gk mértékű drosztdíjra lenne szükség a taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési tevékenység fedezetének biztosításához. A BKK 2015-16. évi előzetes üzleti tervének elfogadását követően kezdeményezte a drosztdíj 98 ezer Ft/év/gk mértékűre történő emelését. Tekintettel arra, hogy a drosztdíj emelésére vonatkozó javaslatra a Főváros részéről visszajelzés nem érkezett a terv lezárásáig, ezért a 2015-2016. évi üzleti terv a taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési tevékenység esetén a drosztdíj bevételekkel nem fedezett indokolt költségek fedezetéül taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési kompenzációval számol.
* 2013. január 1-jén hatályba lépett Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (továbbiakban Mötv.), mely a parkolási tevékenységekhez kapcsolódó feladatok ellátásának újraelosztásáról rendelkezett. A parkolás üzemeltetés a kerületi önkormányzatok feladata lett, de hosszabb-rövidebb ideig 2013-ban a BKK Zrt.-t bízták meg a feladat ellátásával. A közterületi parkolás gazdálkodás terén a BKK Zrt. egyfelől a 2012. év végéig kivetett pótdíjak, másfelől a 2013. évben a kerületi önkormányzatok megbízásából, a Fővárosi Önkormányzat nevében kivetett pótdíjak behajtásával tervez.
* A parkolók, mint forgalomszabályozó eszközök, bevételének tervezésénél a jelenlegi díjszabásokkal, a jelenleg ismert férőhelyszámokkal és kihasználtsági adatokkal kalkulál a terv.
* A 2015. év folyamán hét további P+R parkoló üzemeltetésének átvételét tervezi a BKK, és 2016-ben pedig további négy parkolóét. Ezek a BKK Stratégia, Fejlesztés és Beruházás Divízió szakterületének irányításával valósulnak meg. A parkolók jelenleg tervezési fázisban vannak – kivéve a Kaszásdűlő P+R parkolót mely elkészült. Az új parkolók közül öt lesz fizetős, a többi ingyenes. A öt fizetős közül árom 2016-ra várható, így a 2015-ös bevételeknél csak a Pillangó utca és Örs Vezér tere parkolók bevétele került tervezésre.
* A teherforgalmi tevékenység bevételei tervezésekor a Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 92/2011. (XII.30.) számú Főv. Kgy. rendeletben (továbbiakban Tfr.) meghatározott behajtási díjak a 2014-es tervszintet tartva 2015. évi emelésével nem tervezünk.
* A túlsúlyos, túlméretes járművek számára kiadott közútkezelői hozzájárulások bevételénél a jelenleg hatályos jogszabályban rögzített díjakkal számol a terv.
* A BKK közszolgáltatási feladatainak ésszerű nyeresége a Keretmegállapodásban foglalt szabályok szerint került megállapításra, figyelembe véve a 21/2012/EK Bizottsági határozat 5. cikkében szereplő felső korlátot. Az ésszerű nyereség számításakor az Európai Bizottság által közzétett Magyarországra vonatkozó 2015. január 1-től 1 éves swap kamatláb (2,16 %) 100 bázisponttal növelt mértéke került figyelembe vételre.

# A BKK TEVÉKENYSÉGEINEK FEDEZETEI

Ebben a fejezetben a BKK tevékenységeinek bontásában kerülnek bemutatásra a tevékenységek ellátásának kereteiben (gazdasági jellemzőkben, külső feltételrendszerben) bekövetkező változások, a tevékenységek bevételei, ráfordításai és fedezetei.

## Közlekedésszervezői feladatellátás

A BKK a tömegközlekedés területén a 2015-16. években az alábbi közlekedésszervezői feladatok megvalósítását tervezi:

* hálózat és menetrend tervezése, szervezése,
* tarifakoncepció kidolgozása, tervezése,
* megrendelői kompetenciák, feladatok ellátása, közszolgáltatási szerződés menedzsmentje, elszámolási rendszerének működtetése,
* közösségi közlekedéssel kapcsolatos minőségi elvárások definiálása, nyomon követése, végrehajtás ellenőrzése,
* ügyfélkapcsolati feladatok ellátása,
* jegyek és bérletek kibocsátása, értékesítése, ellenőrzése,
* integrált utastájékoztatási feladatok ellátása,
* a közösségi közlekedés egységes, fővárosi szemléletű forgalomirányítása,
* hajózással, kikötőkkel kapcsolatos feladatok ellátása,
* a regionális szereplőkkel való együttműködés,
* FUTÁR rendszer üzemeltetése.

### A Közlekedésszervezői tevékenység 2015-2016. évi fontosabb feladatai és keretei

Közlekedésszervezői feladatainak részeként a BKK Zrt. az elkövetkező években arra törekszik, hogy a közösségi közlekedési szolgáltatások minősége és költséghatékonysága a szolgáltatásokban érintett igénylő- és használó szereplők számára továbbra is kedvező irányban változzon.

Az M4 metróvonal és a FUTÁR forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszer 2014. évi átadásait követően olyan még befejezés előtt álló újabb projektek is előtérbe kerültek, kerülnek – a teljesség igénye nélkül pl.: 1-es és 3-as villamos vonalak felújítása, illetve továbbfejlesztése, budai fonódó villamos hálózat kialakítása, villamosok beszerzése stb. – amelyek a megvalósítás alatt és vagy a megvalósítást követően alapjaiban befolyásolják a közlekedési hálózat és a biztosított közlekedési szolgáltatások alakulását.

Az autóbusz-ágazatot tekintve kijelenthető, hogy a budapesti közösségi közlekedés működőképességéhez a 2015. februári állományi adatok alapján több mint 650 darab, 15 év feletti életkorú, magaspadlós, környezetszennyező autóbusz cseréje szükséges a következő 2-4 évben, melyeket követően (várhatóan 2018-tól kezdődően) az idősebb alacsonypadlós autóbuszok – IK 412 típusú autóbuszok és a használtan beszerzett járművek, összesen mintegy  150-200 db jármű – cseréjének is fokozatosan meg kell majd kezdődnie.

Az autóbuszflotta megújítására irányuló elvárásoknak való minimális megfelelés érdekében a tervezési időszak végéig nagyságrendileg 400-500 darab új autóbusz forgalomba állítása szükséges. A továbbiakban előre jelzett darabszámok erre az alapra támaszkodnak.

2015-ben tervek szerint 200-300 új, korszerű, környezetkímélő autóbusz forgalomba állása történik meg, mely megújítási folyamat 2016-ban tervezetten tovább folytatódik.

#### BKV autóbusz beszerzések és felújítások

A BKV Zrt. autóbusz állományát illetően új autóbuszok beszerzése, bérlése került tervezésre.

* A PKD (Partially Knocked Down kit konstrukció) pilot projekt (18 db jármű) pozitív eredményei alapján, további 10 db szóló és 5 db midi alacsonypadlós autóbusz alapmennyiség beszerzése szerepel a megvalósítási tervekben, járműtípusonkénti 400% opciós kitétellel.
* Lefolytatott beszerzési eljárást (15 db + 400% szóló buszbeszerzés) követően   
  BKV Zrt. üzemeltetésben legalább 15 db új, szóló autóbusz fog forgalomba állni 2015-ben.
* Fentiek mellett a Fővárosi Közgyűlés – 1079/2014. (VI.30.) sz. határozat szerinti – előzetes jóváhagyását 75 db autóbusz tartós bérletére vonatkozóan megkapva (melyből 5 db-nak elektromos üzeműnek kell lennie) a BKV Zrt nyilvános hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos közbeszerzési eljárás lefolytatásával 17 db + 3 db opció szóló és 46 db + 4 db opció csuklós dízel, valamint 5 db + 7 db opció szóló elektromos autóbusz rendelkezésre tartására tervez szolgáltatási szerződést kötni 8+2 éves időtartamra.

Beruházási forrásainak terhére a BKV Zrt. 2015-ben folytatja a Volvo 7700A autóbuszok felújítását a 2014. évben végzett 1 db prototípus-felújítás tapasztalatainak alapján.

#### Autóbuszos szolgáltatás-beszerzések

A Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése 2013. június 12-ei ülésén a „Javaslat a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. 2013-14 évi üzleti tervének elfogadására” tárgyú előterjesztéshez kapcsolódó 1266/2013. (VI.12.) érdemi határozatában felkérte a BKK Zrt.-t, hogy haladéktalanul folytassa az új buszüzemeltetési modell megvalósítását új, teljesen alacsonypadlós autóbuszok forgalomba állításával, annak érdekében, hogy a következő években is legalább a 2013. évi ütemhez hasonló mértékben állhassanak forgalomba új buszok Budapesten.

A fenti elvárás teljesítésének érdekében a BKK versenyeztetett operátori szerződések megkötésével 2015-ben is folytatni kívánja az autóbusz járműállomány korszerűsítését, akadálymentesítését, a károsanyag-kibocsátás jelentős csökkentését és a közösségi közlekedési hálózat utazási igényekhez történő fokozatos átalakítását.

Az elindított tenderkiírások alapján az alábbiakban részletezett változások várhatóak:

1. Elindításra került egy 25 db, plusz opcionálisan további 10 db midi autóbusz üzemeltetésére szóló pályázat (B9 tender) 1.500.000 + 60% opció hasznos vonali kocsikilométerrel. Ezzel a lépéssel a jelentős üzemanyag-megtakarítás mellett az alacsonypadlós, minőségi szolgáltatás részaránya tovább növekedhet. A főváros levegőminőségének javítása érdekében a BKK Zrt. hibrid üzemű autóbuszok forgalomba állítását is tervezte. Ennek érdekében lezárásra került a szolgáltatás beszerzésre vonatkozó B2 jelű tender, a szerződés 25 db hibrid csuklós autóbusszal, 1 900 000 km + 20% opció teljesítménnyel 2014. április 7-én aláírásra került. A Vállalkozó a szolgáltatást 2015. január közepétől fokozatosan megkezdte, az összes jármű 2015. március 1-jén áll forgalomba.
2. A 1266/2013. (VI.30) Főv. Kgy. hat. szerint elindításra került több szolgáltatás-beszerzési pályázat a következő paraméterekkel:
   1. szóló autóbusz: 75 db + 45 db opció, 3 960 000 km + 130% opció (B3 tender);
   2. csuklós autóbusz: 75 db + 45 db opció, 3 960 000 km + 130% opció (B4 tender);

A szerződéskötés 2014 novemberében megtörtént, a nyertes szolgáltató ütemezetten (ütemenként 25 db autóbusszal) szóló jármű esetén 2015. május 1-jével, csuklós jármű esetén június 1-jével kezdi meg a szolgáltatást. Mindkét típus esetében 2015 novemberére a 75 db alapmennyiség tervezetten forgalomba fog állni, a már a szerződésben lehívott csuklós opciós mennyiség beindulása 2016. év elején várható.

1. A 2012 tavaszán és nyarán indult, használt autóbusszal történő szolgáltatásokból a 20 db autóbuszra vonatkozó A5 jelű szerződés 2014 tavaszán lejárt, további 80 db autóbuszra vonatkozó (B7, A2 és A3 jelű) szerződés pedig 2015 májusában jár le. A lejáró A5 és B7 jelű szerződések pótlására kiírásra került két, alacsonypadlós, használt járművekkel történő szolgáltatásra vonatkozó pályázat (B5 és B6 tender), amely a szerződések lejárta után, azokkal megegyező mennyiségben venné át a szolgáltatást. A B5 tender 2014.07.01-én mind a 20 db járművel elindult, a B6 tender eredménytelenül zárult, a B7 jelű szerződés meghosszabbításra került 2015. május 25-ig. A szintén 2015 májusában lejáró, összesen 50 db járműre vonatkozó A2 és A3 jelű szerződések kiváltására vonatkozó B10 és B11 jelű tenderek előkészítése folyamatban van.

### Értékesítési tevékenység

2015. évben folytatódik az értékesítési rendszer 2014. évben megkezdett átalakítása. A fővárosi elektronikus jegyrendszer kiépítésére és üzemeltetésére vonatkozó szerződés 2014. évben történt megkötésével pedig megkezdődik az elektronikus jegyrendszer lépcsőzetes, több ütemben történő megvalósítása.

2015. évben a jegy- és bérletértékesítés területén

* a korábbi hagyományos jegypénztárak helyét fokozatosan átveszik a modern, feladatok széles spektrumát ellátó ügyfélközpontok. 2015. év végére a személyes értékesítést, összhangban az új jegykiadó automaták telepítésével és ügyfélközpontok nyitásával, az ügyfélközpontok mellett kisebb számú nagy forgalmú pénztár biztosítja.
* a pénztárakban foglalkoztatott munkavállalók folyamatosan átvételre kerülnek az ügyfélközpontok által, oly módon, hogy az létszámleépítést ne tegyen szükségessé.
* a tisztán jegy- és bérletértékesítési feladatok jelentős részét átveszi a nap 24 órájában működő a város számos pontján megtalálható, több száz jegykiadó automata. A 2015. évre tervezett további 112 db jegy és bérletautomata üzembe helyezésével a teljes automata állomány 2015. évben 400 db fölé emelkedik, melyek teljeskörű üzemeltetési feladatait a BKK látja el.
* a klasszikus viszontértékesítők szerepe a BKK által kibocsátott jegyekre korlátozódik azokon a helyszíneken, ahol a BKK által biztosított vásárlási lehetőségek nem állnak az utasok rendelkezésére.
* felfut ugyanakkor a BKK operátor partnerei által járművezetői jegyértékesítés keretein belül végzett árusítás.

2015. évben elindul Budapesten az elektronikus jegyrendszer megvalósítása, amelynek keretein belül fokozatosan, egy több éves folyamat keretein belül teljes mértékben kiváltásra kerülnek a papír alapú jegyek. 2015. évben a jelenleg ingyenes utazásra jogosultak kapnak utazásra jogosító kártyákat, 2016. évben kerülnek kiváltásra a hagyományos havi bérletek, a teljes rendszer bevezetése 2017. évben tervezett.

## Üzletfejlesztés

### Elektronikus jegyrendszer

A „Budapesti Elektronikus Jegyrendszer tervezése, kivitelezése, üzemeltetése és karbantartása” tárgyú beszerzési eljárás 2014. október 8-án lezárult a vállalkozói szerződés megkötésével.

A rendszer tervezésével, a bevezetésével és 2015-ben üzembe álló fázisokkal kapcsolatos feladatok miatt 10 új fő felvétele vált szükségessé. A projekt kivitelezésével kapcsolatos költségek forrása alapvetően az EBRD-vel megkötött kölcsönszerződés és a Főváros által biztosított önerő (Fejlesztési Megállapodás), az üzleti tervben a kölcsönszerződéssel kapcsolatos, illetve a várhatóan felmerülő és FM terhére el nem számolható költségek kerültek tervezésre.

#### Jegy- és bérletellenőrzés

A „Jegyellenőri, személy- és vagyonőrzési, valamint értékcikk-szállítási biztosítási tevékenység ellátása és eseti jelleggel értékcikk-értékesítés” tárgyú keretszerződés a PFM Kontroll Kft.-vel 2014. december 10-én a szerződésben szereplő opció szerint meghosszabbításra került 2015. december 31-ig.

Az M4 átadását követően alapfeladattá vált a biztonsági őrök által történő beléptetéses jegyellenőrzés a teljes vonalhosszon. Az egyre bővülő számban megnyíló ügyfélközpontok őrzési feladatai és a felmerülő egyéb feladatok is – a BKK szintjén – szintén a PFM-szerződés terhére kerülnek megrendelésre.

A megnövekedett feladatellátás következtében szükséges volt a 2014. évi bázisköltségkeret megemelése. A bázisköltségkeret a 2015. évben 1.950.000 ezer Ft. Ennek megfelelően az alapfeladat további ellátásához éves szinten 1.950.000 ezer Ft bázisösszeggel tervez a szakterület 2016. és 2017. évekre.

A 2016. évre új szerződés megkötése szükséges. A biztonsági őri jegyellenőrzési tevékenység és az ezzel járó költség az elektronikus jegyrendszer bevezetését követően jelentős mértékben csökkenni fog. A beléptető rendszerek kiépítését követően kisebb számú biztonsági őr foglalkoztatása lesz indokolt. Ez előreláthatólag a 2017. évben valósulhat meg.

A BKK továbbra is próbavásárlásokat végeztet, amellyel az elvárt egységes szolgáltatási színvonal, az utasok elégedettségének növelése, valamint a tevékenységben részt vevők ösztönzése a célja, illetve az, hogy feladatukat a BKK frontemberei mindig az előírásoknak megfelelően végezzék. A próbavásárlások lebonyolítására kiírt beszerzési eljárás nyertesével kötött keretszerződés 2015. december 31-ig vagy a szerződéses keretösszeg kimerüléséig hatályban van. A BKK 2016-ban is tervezi a jegyellenőrzési tevékenységet végző személyek e konstrukció keretében történő ellenőriztetését.

A 2013. július 31-én, a segéd-jegyellenőri feladatok ellátására kötött vállalkozási szerződés hatálya – a 12 hónapos hosszabbítási opció 2014. március 4-i lehívását követően – 2015. március 31-én fog lejárni. A Jegy- és bérletellenőrzés nem tervezi új közbeszerzés indítását. A jelenlegi segédjegyellenőri állományból a jól teljesítőket a szerződés lejárta után jegyellenőrként alkalmazzuk.

A Jegy- és Bérletellenőrzés, valamint a Pótdíjkezelés szakterületen dolgozó diákmunkaerőt a biztosító szerződés 2015 júniusában lejár, ezért az idegen nyelvű utastájékoztatásra és adminisztratív munka végzésére új közbeszerzési eljárás kezdeményezésére lesz szükség, amelyre éves szinten 27 millió Ft-ot tervezünk.

A 2014. évben tovább folytatódott a hév-jegyellenőri létszám bővítése, azonban a 13 fő sikeresen vizsgázott hév-jegyellenőr felvételével a létszám feltöltése nem valósult meg kilépés, passzív állományba helyezés, áthelyezés és munkafegyelmi vétségből adódó munkaviszony-megszüntetés miatt. A következő hév-jegyellenőri tanfolyamra 2015. év II. negyedévében kerül majd sor. A szükséges létszám eléréséig folyamatosan tervezünk hév-jegyellenőri tanfolyamokat indítani (2x15 fő).

A fluktuáció miatt a létszám pótlása a jegyellenőrök esetében is folyamatos. A 2015. és 2016. évben 1x20, és 1x30 főt tervezünk felvenni.

A TVM monitoring feladatok 2015. január hónaptól fokozatosan átvételre kerültek a Jegy- és Bérletértékesítés szakterülettől.

A fentieken túl az elektronikus jegyrendszer bevezetése kapcsán az ellenőrzési feladatok ellátásához szükség lesz úgynevezett jegyellenőri készülékek beszerzésére is.

### Pótdíjkezelés

A partneri behajtási tevékenység keretében a követelések behajtásában – szerződése alapján – 2014. június 30. napjáig közreműködött ügyvédi iroda kezelésében 203.348 db pótdíjazási esemény volt 6,6 milliárd Ft követelésösszeggel.

A BKK Igazgatóságának 2014. január 28-án hozott, pótdíjkezelést érintő döntéseivel összhangban megkezdődött a fizetési felszólításokat követően is rendezetlen pótdíjak esetében a fizetési meghagyások (FMH-k) előkészítése, illetve kezdeményezése a MOKK-nál. A várható pótdíjazási eseményszám és térülés alapján – éves szinten – kb. 52.000 utas pótdíjazási eseményeinek fizetési meghagyás keretében történő behajtásával számolunk.

**A jogi eljárások  bevételi hatása az alábbi lehet:**

1. csak FMH-val számolunk: a költség 52.000\*5.000 Ft (minimum közjegyzői díj) azaz 260 millió Ft (feltételezve, hogy ellentmondásból származó perköltség, egyéb költség (lakcímkutatás, végrehajtói kézbesítés)  nem merül fel – azonban a tapasztalatok szerint legalább 2%-kal (5,2 millió Ft) számolhatunk), akkor ezzel egy kb. 50 millió Ft-os – hamar realizálódó közvetlen – bevétel állítható szembe (2% az FMH után a tapasztalataink alapján már fizető pótdíjazott).
2. végrehajtás (továbbiakban: VH) esetén): a költség már duplázódhat is, a várható bevétel pedig a következők szerint alakulhat: az FMH-hoz hasonló arányban (2%) lehet fizetésre számítani az FMH után, ez kb. 20 millió Ft kvázi azonnali, tehát az adott évben figyelembe vehető bevételt jelenthet, illetve számolhatunk egy kb. 30 %-os, VH utáni térülési értékkel is, de ez idősáv szempontjából már meghatározhatatlan tartamú, de 2015-ben szinte biztosan nem hozna ekkora bevételt.
3. az FMH kibocsátás eredményeként befolyt összegből fordítunk vissza VH-ra, amely kb. 20 000 db VH indítására lehet elegendő): hatására a bevétel  várhatóan szintén nem több a 2 %-os aránynál azonnal, nagyobb része időben - akár évekig – széthúzódó lehet.

A pótdíjbehajtás, -kezelés hatékonyságának javítása miatt megindított, a korábbi, „Walkür” pótdíjnyilvántartó rendszer kiváltása érdekében folytatott beszerzési eljárás eredményeként elkészült az új, FusionR néven futó pótdíjkezelő szoftver, amelynek üzembe állítása 2014. október 13-án megtörtént. Jelenleg is folyik a rendszer „finomhangolása” a hiányosságok pótlása, a működés során észlelt hibák kijavítása. Az eredményes pótdíjbehajtási tevékenység hatékony informatikai támogatásához további fejlesztések szükségesek. Tervben van a Jegy- és Bérletellenőrzés szakterületen az adminisztratív háttérmunka egyszerűsítését és átláthatóságát elősegítő modulok beépítése is a szoftverbe.

Az elektronikus jegyrendszer bevezetésének hatásai nem számszerűsíthetők a Pótdíjkezelés szakterületen: többek közt hat a bliccelésre, a fizetési morálra, illetve az ellenőri adatfelvétel technikájának korszerűsítése (mobil, helyszíni kártyás fizetésre alkalmazott eszközökkel) hatni fog a pótdíjkezelés, feldolgozás módszereire, a bevételek alakulására is.

#### FUTÁR projekt

A FUTÁR (Forgalomirányítási és UtasTÁjékoztatási Rendszer) projekt európai uniós pályázati támogatás eredményeképpen létrejött integrált közösségi közlekedési informatikai rendszer, melyet a BKK a BKV közreműködésével, összesen 6,7 milliárd forint tervezett összköltségvetéssel építtetett ki a Synergon Integrator Rendszerszolgáltató Kft.-vel mint Vállalkozóval.

A költségek 2012. első háromnegyed évében a BKV-nál, ezt követően pedig – a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásról szóló 20/2012. (III.14.) Főv. KGy. rendelet hatályba lépését követő TSZ módosítással létrejött Konzorciumi Megállapodás értelmében – a BKK-nál jelentkeztek.

A közel 4 milliárd Ft értékű európai uniós támogatás mellett az önerőt a 989/2013. (V.29.) Főv. Kgy. határozatnak megfelelően aláírt – és időközben többször módosított – Fejlesztési Megállapodás biztosította.

A FUTÁR egy integrált forgalomirányítási és utastájékoztatási informatikai rendszer, mely létrejöttével teljes mértékben kiváltotta a korábbi korszerűtlen, valós idejű adatokat megfelelő szinten kezelni nem tudó, cserére szoruló utastájékoztatási és forgalomirányítási rendszereket. A FUTÁR bevezetésével a Társaság forgalomirányító és utastájékoztató tevékenysége teljesen átalakult. Mind a járművek közlekedésének felügyelete, mind a rendkívüli forgalmi helyzetekben szükséges beavatkozások hatékonyabbá váltak. Utasainkat új csatornák bevonásával minden korábbinál gyorsabban és pontosabban tájékoztathatjuk járműveink közlekedéséről akár menetrendszerű, akár attól eltérő forgalom esetén.

A Szabó Ervin téri diszpécserközpont felújítása kapcsán a feladatok egy része a korábbi üzleti években lezárult. A szoftverek tekintetében lezárult a központi rendszer átadás-átvételi eljárása. Jelzőlámpa-befolyásolás esetében a 30 db csomópont szerelése megtörtént, a szükséges jóváhagyásokkal együtt.

A vállalkozó a SELEX rádiós rendszer kiépítését követően a jogszabályváltozások adta lehetőséggel élve egy minőségileg magasabb szintű, ún. privát TETRA rádiós rendszert épített ki. A végleges rádióengedélyt már kiadta a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság (NMHH), amely 2018-ig érvényes. 2015. évben az új rádiós rendszer hálózati lefedettségének növelése kerül megvalósításra. A forgalmi zavarelhárításban résztvevő valamennyi gépjárműbe beépítésre kerül a rádiós egység.

A járműves alprojekt keretében 2014. november 30-ig valamennyi gumi- és vaskerekes jármű FUTÁR rendszerrel való felszerelése befejeződött.

A közterületi alprojektben, valamint a projekt kötbéreiből megvalósított rendszerbővítések keretében csaknem 290 db kihelyezett közterületi kijelző kiépítése és FUTÁR rendszerbe történő illesztése is megtörtént 2014-ben.

A FUTÁR projekt megvalósítása tehát a rendszer teljes kiépítésével befejeződött, üzembe helyezése 2014-ben megtörtént és a FUTÁR az üzemeltetési időszakba lépett. A műszaki átadás-átvételi folyamatok 2014-ben lezárultak, a végszámla FM-ben történő elszámolása a 2015. évben történik meg. A Projekt uniós zárása várhatóan 2015. első negyedévében befejeződik.

A BKK valamennyi felszíni tömegközlekedési jármű integrálása és a rendszer teljes működéséhez elengedhetetlenül szükséges továbbfejlesztések biztosítása érdekében kiegészítő szerződést kötött a Synergon Integrator Kft.-vel összesen mintegy 591 millió Ft értékben. A kiegészítő szerződésekből 2015. évre áthúzódó feladatok:

* 40 db Siemens Combino villamos FUTÁR-ral történő felszerelése.
* 40 db Siemens Combino villamos utastéri biztonsági kamerákkal történő felszerelése.
* 40 db Siemens Combino villamoson a kamerarendszer központi vezérlő- és adattároló egységeinek beépítése.
* A Siemens Combino villamosok szereléséhez kapcsolódó hatósági engedélyeztetési feladatok elvégzése.
* A Siemens Combino villamosok kamera- és FUTÁR rendszerének illesztése.
* A BKK járműtenderek során szállított új járműveire FUTÁR eszközök beszerzése.

2014. május 22-én aláírásra került a FUTÁR rendszer Üzemetetési Szerződése, amely 5 éves határozott időre szól, de lehetőséget teremt a BKK számára arra, hogy lejáratakor egyoldalú döntéssel a szerződés időtartamát további 3+2 évvel meghosszabbítsa, amennyiben az üzemeltetési tapasztalatok kedvezőek. Az üzemeltetést a T-Systems Magyarország Zrt. és a Synergon Integrator Kft. alkotta konzorcium látja el. A megkötött szerződés teljes üzemeltetési költsége az 5 éves időszakra vonatkozóan 5,4 milliárd Ft-ot tesz ki. Az üzemeltetést a BKK éven túli kötelezettségvállalás terhére finanszírozza, mellyel a 2015-ös és a 2016-os üzleti terv időarányosan számol. Az üzemeltetési díj fedezetet nyújt valamennyi rendszerelem szigorú SLA szintek mellett történő működésének biztosítására, az üzemeltetést érintő szolgáltatási díjakra (pl. energia díjak, frekvencia díjak, antenna bázisállomások bérleti díja) továbbá a járműállomány változás miatt fellépő átszerelések költségére 40 db jármű erejéig. Ezen felül az üzleti terv számol a FUTÁR projekt bővítése során beszerzett eszközök (pl. új közterületi kijelzők) üzemeltetési díjával évi 21,6 millió Ft értékben, továbbá az említett 40 db jármű átszerelésen felül várható átszerelések   
81,42 millió Ft költségével.

Előzőeken túl a FUTÁR vállalkozási szerződése értelmében a Társaságnak 2600 mérnöknapnyi keretben van lehetősége szoftverfejlesztéseket megvalósíttatni a vállalkozóval a következő négy évben 260 millió Ft értékben és rendelkezésünkre áll a szoftverkövetési szolgáltatás 67,2 millió Ft értékben, mely költségek a 2015-ös és a 2016-os üzleti tervben időarányosan figyelembe vételre kerültek.

A FUTÁR bevezetése új üzemeltetési feladatokat rótt a BKK Zrt-re informatikai-, és eszközüzemeltetés tekintetében. Ugyanakkor számottevő megtakarításokat eredményez, a GPS adatok alapján kiaknázható menetrendi ésszerűsítések, a jelzőlámpás csomópontokban előnyben részesített járművek okán mérséklődő költségek, továbbá a hatékonyabb forgalomfelügyelet révén. Költségmegtakarításként jelentkezik a korábbi, BKV által üzemeltetett rádiórendszer és forgalomirányító eszközpark üzemeltetésének megszüntetése is, mellyel a terv számol.

**Egységes forgalmi modell üzemeltetési költségei**

A közlekedésfejlesztési tervezés célja, hogy a közlekedés fejlett infrastruktúrával, korszerű személy- és áruszállítással tervezett módon, rövid, közép- és hosszútávon megfelelő mértékben járulhasson hozzá a gazdaság növekedéséhez, versenyképességéhez, szem előtt tartva a társadalom érdekeit, az arra gyakorolt hatásait, a környezeti és kulturális értékek minél nagyobb fokú megóvása és megőrzése mellett. A stratégiaalkotás, a projektek programozása, megvalósítása és azok értékelési folyamatában szükséges a hatások számszerűsítése és együttes értékelése a tér-idő-költség rendszerben, amelynek egyik lehetséges eszközrendszere az egymásra épülő modellrendszerek alkalmazása. Az Egységes Forgalmi Modell a hozzá csatlakoztatható hatásmodellekkel és értékelő eljárásokkal egy olyan eszközrendszert alkot, amellyel ezek a feladatok elvégezhetőek.

* 2015 márciusára el kell készíteni a BKK Zrt. –én belül az online hozzáférést biztosító weblapot. Ennek költségeiről még egyeztetés folyik az érintett Szakterülettel.
* 2015 őszétől: az EFM üzemeltetési feladataihoz első lépésben szükséges +1 fő
* Az Egységes forgalmi modell frissítési feladatainak költségei 2015 őszétől:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **2015** |
| 2 | Őszi forgalomfelvételek | 12 885 000 Ft |
| 3 | Nyári forgalomfelvételek | 855 000 Ft |
| 4 | Adatszolgáltatások megvásárlása | 4 000 000 Ft |
| 6 | Adatfeldolgozások | 1 774 000 Ft |
| 11 | Oktatás | 1 395 000 Ft |
|  | **Fenntartási feladatok összesen** | **20 909 000 Ft** |
| 12 | Visum licenc díj | 640 977 Ft |
| 13 | VISSIM szoftver beszerzése | 6 200 000 Ft |
|  | **Beruházási feladatok összesen** | **6 840 977 Ft** |
|  | ***EFM fenntartás összesen*** | ***27 749 977 Ft*** |

**Tervezett teljesítmények**

A tervezés alapjául szolgáló teljesítmény-terv a 2014-16. évekre az alábbi férőhely-kilométer teljesítményeket tartalmazza:

*adatok ezer fhkm-ben*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** | **2015/2014.** | **2016/2015.** |
| **terv** | **terv** | **terv** |
| MFAV + Metró | 4 836 084 | 5 182 799 | 5 249 738 | 107,17% | 101,29% |
| Hév | 2 224 697 | 2 201 612 | 2 222 187 | 98,96% | 100,93% |
| Villamos | 3 534 907 | 3 407 128 | 4 236 538 | 96,39% | 124,34% |
| Trolibusz | 559 989 | 560 636 | 560 636 | 100,12% | 100,00% |
| Autóbusz | 7 711 920 | 7 901 790 | 7 397 591 | 102,46% | 93,62% |
| **Összesen** | **18 867 597** | **19 253 965** | **19 666 690** | **102,05%** | **102,14%** |

**A tervezés alapjául szolgáló tervezett teljesítmények, 2014-16., ezer fhkm**

Fontos megjegyezni, hogy 2016. évi Forgalomkorlátozási Terv hiányában a 2016-os évre vágányzári hatásokkal nem számoltunk; jórészt ez okozza, hogy 2016-ban 2015-höz képest az autóbusz ágazatnál kevesebb, a kötöttpályás ágazatoknál pedig több teljesítmény mutatkozik.

**Tervezési paraméterei**

Általánosságban elmondható, hogy a 2014-es (bázis), a 2015-ös és a 2016-os havi adatok is referencia napok kijelölésével és használatával kerültek meghatározásra. Mivel azonban a 2014-es (bázis) év teljesítménye 2014 júniusában, a 2015-ös és 2016-os évek teljesítményei pedig 2015 januárjában kerültek meghatározásra, így a két időszakra vonatkozóan eltérőek a referencianapok és a figyelembe vett hatások sem feltétlenül azonosak, illetve az azonos hatások is adott esetben eltérő teljesítménnyel lettek figyelembe véve.

A referencia napok a 2015. és 2016. évre vonatkozóan a következők:

* HC (hétfő-csütörtök) 2015. január 5.
* PP (péntek) 2015. január 16.
* SZ (szombat) 2015. január 3.
* VV (vasárnap) 2015. január 4.
* K1 (tanítási szünet munkanap) 2015. január 10.
* K2 2014. július 8. (csak a metró ágazatnál)

Ezek a napok csak keretmenetrendi adatokat tartalmaznak, a fenti menetrendtípusokon kívüli összes változás (pl. vágányzárak, idénymenetrendek) különböző hatások formájában külön számítással került meghatározásra.

Idénymenetrendi hatások:

* Múzeumok éjszakája
* Sziget fesztiválhoz kapcsolódó sűrítések
* 16-os, 22A, 26-os, 218-as, 60-as idénymenetrendek
* 171-es és 226-os járatok
* Augusztus 20.
* December 24.
* December 31.
* EVV napok
* Bevásárló hétvégi sűrítések
* Mindenszentek környéki sűrítések
* Ünnepnapi menetrendi hatások (a 2015. március 15-től tervezett vasárnapi zárva tartás hatását nem tartalmazza a számítás!)

Vágányzári hatás:

A jelenleg ismert vágányzárak az autóbusz ágazat esetében növekedést, míg a kötöttpályás ágazatoknál csökkenést eredményeztek a teljesítményekben. A számítást a jövőbeli vágányzárak esetében egy tervezett paramétersorban megadott járatkövetési jellemzők alapján, tapasztalati képlettel határoztuk meg, mivel ezek esetében még nem állnak rendelkezésünkre a vágányzári menetrendek. A számítás módszeréből eredhetnek pontatlanságok, az egyes hónapok eltérő arányban tartalmazzák a referencia napokat. A futó vágányzáraknál tényleges menetrendi teljesítményekkel számoltunk.

Figyelembe vett vágányzárak:

* **M3-as metró** és pótlója: 2015.01.17-06.28. közötti hétvégi napokon
* **17-es villamos** és pótlója (Bécsi út): 9 hónap (a 2014 júniusában történt tervezésnél csak 6 hónapra volt figyelembe véve, a projekt csúszása miatt!)
* **18-as, 59-es, 59A, 61-es villamosok,** továbbá **91-es és 102-es autóbuszok** (Széll Kálmán tér): 10 hónap (a 2014 júniusában történt tervezésnél csak 6 hónapra volt figyelembe véve, a projekt csúszása miatt!)
* **12-es, 14-es villamosok** és pótlóik, továbbá **170-es és 270-es autóbuszok** (Görgey Artúr utca): 11 hónap (a 2014 júniusában történt tervezésnél csak 7 hónapra volt figyelembe véve, a projekt csúszása miatt!)
* **14-es villamos** és pótlója (Frangepán utca): 5 nap
* **19-es, 41-es villamos** és pótlója (Lánchíd aluljáró): 7 hónap
* **4-es, 6-os villamos** és pótlója (Nagykörút): 2 hónap (új elem, a 2014 júniusában történt tervezésnél még 2014. évre volt figyelembe véve!)
* **3-as, 62-es, 69-es villamosok** és pótlóik (Nagy Lajos király útja – Egressy út): 16 nap
* **18-as, 41-es,47-es, 48-as villamosok** és pótlóik (Fehérvári úti peronok): 2 hónap
* **51-es villamos** és pótlója (Közvágóhíd – Nagysándor József utca): 16 nap
* **18-as, 19-es, 41-es, 47-es, 48-as villamosok** és pótlóik (Bartók Béla úti peronok): 2 hónap
* **42-es villamos** és pótlója (Ady Endre úti panelek): 1 hónap

A metrópótlás autóbuszos teljesítményét a 435-ös típus soron, az összes többit pedig a 260-as és 280-as típus soron tüntettük föl.

M4-es metró utóvizsgálati hatás:

Felsővezetői döntés értelmében ezzel a hatással jelenleg már nem számoltunk, a 2014 júniusában történt tervezésnél viszont még figyelembe volt véve.

Tenderek hatás:

A BKV teljesítményekre gyakorolt hatások kezelésével együttesen a tervezett forgalmi teljesítményeken belül a versenyeztetett operátorok közreműködésével biztosítandó teljesítmények tartalmazzák:

* az egyes operátori szerződések időbeli hatályának kifutása által jelentkező hatásokat,
* a kifutó szerződések teljesítményeinek kiváltását jelentő hatásokat,
* a hatályos operátori szerződések különböző teljesítmény-korlátaira tekintettel lévő tervezési tényezőket, illetve
* a már futó, illetve közeljövőben elindítandó tenderek teljesítményi kihatásait.

Futó tenderek hatás:

Ebben a hatásban módosítottuk az operátorok teljesítményét a szerződéses keretek szerint, illetve ennek a BKV-ra való hatásával. 2015. január hónapra a menetrendi előterv teljesítménnyel számoltunk, 2015. februártól pedig minden operátori ütemnél a szerződésben meghatározott minimum teljesítmény érték + 1 %-os adattal. A minimum teljesítményszintű megrendelések következtében a BKV autóbusz ágazatához jelentős teljesítmény került átcsoportosításra, amely csuklós esetében az AG318, szóló esetében pedig fele-fele arányban a VHCNG és a 127 típus sorokon került feltüntetésre.

Jövőbeni tenderek hatás:

Ebben a hatásban módosítottuk az operátorok jövőbeli teljesítményét a szerződéses keretek szerint, illetve ennek a BKV-ra gyakorolt hatásával. Minden operátori ütemnél a Szolgáltatásmenedzsment szakterülettől kapott adatok (szerződéses minimum teljesítményszint) alapján számoltunk. A BKV autóbusz ágazattól elvont teljesítményeket csuklós esetében fele-fele arányban a 280 és 435, szóló esetében szintén fele-fele arányban a 260 és 415 típus sorokon (B9 esetében a 405 típus soron) tüntettük fel.

Várható operátori belépések:

* B2 – csuklós autóbuszok: 2015. februártól
* B3 – szóló autóbuszok: 2015. májustól
* B4 – csuklós autóbuszok: 2015. júniustól
* B9 – midi autóbuszok: 2016. januártól
* B10 – szóló autóbuszok: 2015. májustól
* B11 – szóló autóbuszok: 2015. májustól

Jövőbeli hálózati fejlesztések hatása:

Itt vettük figyelembe az 1-es villamos Fehérvári útig történő meghosszabbítását 2015 márciusától, már tervezett menetrendi teljesítmények alapján. A havi értékek az éves adatok egyenlő arányban történő elosztásával kerültek meghatározásra. Az autóbusz ágazat csuklós kieső teljesítményét fele-fele arányban a 280 és 435 típus sorokon, a szóló többlet teljesítményt pedig a 260 típus soron tüntettük fel.

A Budai fonódó villamoshálózat projekt teljesítmény hatását 2015. novembertől vettük figyelembe, a 2015. évre a Lánchíd aluljáró zárása miatt csak a villamos többlet teljesítményt, 2016-ra pedig már az autóbusz (86-os) kieső teljesítmény is. A havi értékek az éves adatok egyenlő arányban történő elosztásával kerültek meghatározásra.

Nosztalgia járatok teljesítménye:

A BKV által 2015 januárjában átadott táblázat adatait vettük alapul, összességében egy kb. 30 %-os tartalék kerettel megnövelve. Ezen közlekedési mód teljesítménye kizárólag üzemórában került feltüntetésre.

Hajó ágazat teljesítménye

Ezen ágazat teljesítménye kizárólag üzemórában került feltüntetésre, a 2014-es menetrendi terv adatok alapján, a havi értékeknél figyelembe véve a szezonalitást.

*A teljesítmény szintet a későbbiekben esetlegesen befolyásoló kockázati tényezők*

* Kockázat, hogy – előre nem ismert vágányzári feladatokon túl – a tervezett vágányzárak időpontjával, időtartalmával, illetve a vágányzárakhoz kapcsolódóan tervezett pótlási feladatok menetrendi jellemzőinek esetleges változásával módosulhat a jelzett vágányzári hatások mértéke és időbeli felmerülése.
* Kockázatot jelentenek a közlekedési hálózatot, illetve a menetrendi kínálatot jelentősen módosító olyan intézkedések, amelyek a rendszeres forgalomfelvételek vagy egyéb konkrét megrendelések nyomán kerülhetnek megvalósításra. Pl.: Budai fonódó villamosközlekedés megteremtésével összefüggésben változó egyéb ágazati teljesítmények, bevásárlóközponti megrendelések volumenének növekedése stb.
* Kockázat a BKK Zrt. részről a versenyeztetett szolgáltatásokat érintően folyamatban lévő és jövőben tervezett eljárásokkal kapcsolatos esetleges változások.

### Közlekedésszervező tevékenység forrásigényének alátámasztása

A közlekedésszervezői tevékenység esetén a 2015. évi üzleti évben 2014. évhez képest lényegi változást a feladatellátásban a fentiekben is ismertetett:

* az M4 metró teljes éves üzemeltetése,
* az autóbusz-üzemeltetési modell folytatása,
* a FUTÁR rendszer teljes éves éles üzemeltetése,
* jegy- és bérletautomata hálózat további bővítése,
* az elektronikus jegyrendszer lépcsőzetes, több ütemben történő megvalósítása,
* a MOL Bubi rendszer teljes éves üzemeltetésének és tervezett bővítésének hatása,
* az értékesítési hálózat korszerűsítése kapcsán az ügyfélközpontok kialakításának folytatása valamint,
* a fizetési felszólításokat követően is rendezetlen pótdíjak esetében a fizetési meghagyások előkészítése, illetve kezdeményezése jelenti.

Az alábbi táblázat a közlekedésszervezői tevékenység fenti bővülések hatásait is tartalmazó, 2015. évi üzleti terv számait tartalmazza.

A BKK Zrt. 2015. évi tervezett közlekedésszervezői forrásigénye 85.406 millió Ft.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Közlekedésszervezői feladatok** | **2014** | **2015** | **Eltérés** |
| **Várható** | **Terv** | **Terv-Várható** |
| Értékesítés nettó árbevétele | 78 164 341 | 79 241 351 | 1 077 009 |
| Aktivált saját teljesítmények értéke | 549 422 | - | - 549 422 |
| Egyéb bevételek | 88 842 627 | 88 667 772 | - 174 855 |
| *- Ebből kompenzáció* | *87 710 024* | *85 405 837* | *- 2 304 187* |
| Anyagjellegű ráfordítások összesen | 156 049 802 | 154 312 109 | - 1 737 693 |
| Személyi jellegű ráfordítások összesen | 9 462 534 | 9 839 599 | 377 065 |
| Értékcsökkenési leírás | 643 698 | 3 088 195 | 2 444 497 |
| Egyéb ráfordítások | 1 303 010 | 563 291 | - 739 719 |
| **Üzemi ( üzleti ) tevékenység eredménye** | **97 346** | **105 929** | **8 583** |
| Pénzügyi műveletek eredménye | 84 150 | - 31 711 | - 115 862 |
| Rendkívüli eredmény | - 28 995 | - | 28 995 |
| Adófizetési kötelezettség | 56 460 | 74 217 | 17 757 |
| **Mérleg szerinti eredmény** | **96 041** | **- 0** | **- 96 041** |

A BKK Zrt. 2015. évi tervezett közlekedésszervezői forrásigénye a 2014. évi várható forrásigényétől 90,5 mrd közeledésszervezői forráslehívásával számolva 5.000 millió Ft-tal marad el. Az eltérés az alábbiakból adódik:

A BKV 2014. évi várható szolgáltatói díja a tervezett mértéket jelentősen meghaladja a 2013/14-es menetrendi éves elszámolás során megállapított alulfinanszírozottság 2014. évre eső összege (3,44 mrd Ft), a 2014/15-ös menetrendi év 2014. 9-12. hónapjára valószínűsített (3,6 mrd Ft) alulfinanszírozottsága, valamint a Közgyűlés 28/2015. (I.28) Kgy. határozata alapján a BKV részére biztosított ésszerű nyereségek összegéből adódóan. Ezen tételek miatt a BKK 2014. évi várható forrásigénye számviteli 90,5 mrd Ft, melyből a működési eredményben 87,7 mrd kerül kimutatásra a fennmaradó összeg a közlekedésszervezői tevékenységhez kapcsolódó projekteken kerül kimutatásra.

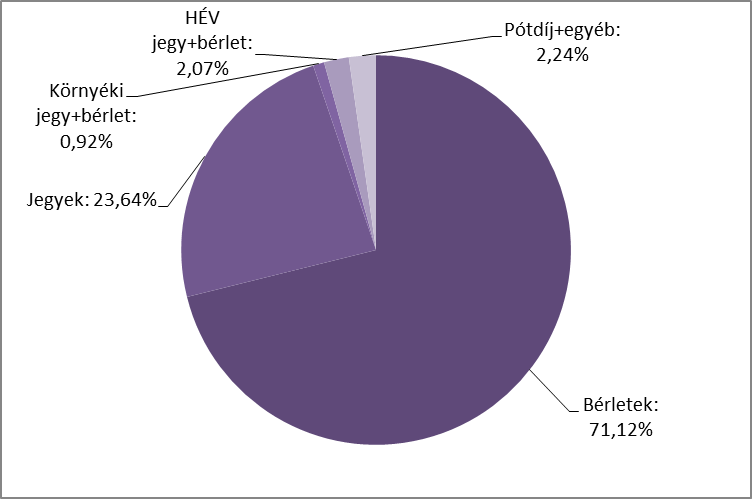
|  |  |
| --- | --- |
| **Közlekedésszervezői forrásigény változása** | **adatok millió Ft-ban** |
| Futár rendszer teljes éves üzemeltetése | 1009 |
| Jegy és bérlet automaták teljes éves üzemeltetési költsége (növekvő automataszám mellett) | 328 |
| A folyamatosan növekvő menetjegy-értékesítéssel párhuzamosan növekvő menetjegygyártási költsége, valamint a MÁV, Volánbusz részére fizetett bevétel részesedés költsége | 236 |
| MOL Bubi teljes éves üzemeltetése | 352 |
| BKV szolgáltatói díja | -12 429 |
| *Magánoperátorok teljesítmény átterhelés (új buszos szolgáltatások, agglomerációs teljes éves hatás), inflációs és díjtételkülönbség* | 5 869 |
| Pótdíjkezeléshez kapcsolódó fizetési meghagyások kezdeményezésének költsége | 593 |
| Az új rendszerekhez (FUTÁR, MOL Bubi, jegy- és bérletautomaták) üzemeltetéséhez kapcsolódó IT infrastruktúra működtetésének áthúzódó éves hatása | 257 |
| 2014. évi béremelés áthúzódó hatása, a feladatbővüléshez szükségessé vált évközi létszámbővítés áthúzódó éves hatása, 2015. évi feladatbővüléshez szükséges létszám törtévi bérhatása | 377 |
| Őrzésvédelmi szolgáltatás, munkaerőkölcsönzés, formaruha beszerzés, egyéb karbantartási költségek, posta költségek | 340 |
| EBRD hitel költsége | 228 |
| Oktatás, továbbképzés | 106 |
| BKV Bonus | -806 |
| Anyagjellegű ráfordítások hatékonyság javulása | -392 |
| Menetdíjbevétel | -922 |
| MOL Bubi éves bevétel | -146 |
| **Forrásigényre gyakorolt hatás összesen** | **-5 000** |

### A közlekedésszervezői tevékenység saját bevételei

A közlekedésszervezői tevékenység saját bevételeit a menetdíjbevételek, a szociálpolitikai menetdíj-támogatás, az egyéb közlekedésszervezői saját bevételek (kerületi-, agglomerációs-, szerződéses bevételek; megállóhely-használattal, megállóhely-névhasználattal kapcsolatos bevételek) képezik.

**Menetdíjbevételek**

A közlekedésszervezői feladatellátás keretében a BKK saját nevében szedi be a menetdíjbevételeket (2015. év: nettó 60.887 millió Ft, 2016. év:   
nettó 62.869 millió Ft), és igényli meg a szociálpolitikai menetdíj-támogatást   
(2015. év: 16.846 millió Ft, 2016. év: 16.852 millió Ft)



A 2015. és 2016. évi Társasági menetdíj-bevételi és menetdíj-támogatási terv összeállítása az alábbiak figyelembevételével történt:

* Változatlan tarifaszint, változatlan menetdíj-támogatási rendszer.
* Változatlan egyéb szabályozói rendszer (pl. áfa-kulcs, kedvezmények rendszere).
* A makrogazdasági feltételrendszer komplex elemzése, tekintettel alapvetően a foglalkoztatottságra, turizmusra, üzemanyagárakra, cafetéria átalakítására, stb.:
  + foglalkoztatottságnál és turizmusnál a 2014-es irányzat fennmaradásával,
  + az üzemanyagok áránál a tervezési peremfeltételeknél megadott árcsökkenéssel,
  + a nyugdíjas bérleteknél a jogosultak létszámának csökkenésével, díjmentes utazások után igényelhető szociálpolitikai menetdíj-támogatásnál a legfrissebb lakosságszámokkal.
* A termék-életciklus hatások tendenciája 2015-ben is fennmarad (például a kisgyerekes bérletek, Budapest csoportos 24 órás jegyek forgalma növekvő, a metrószakaszjegyeké csökkenő).
* A pótdíjbevételek, mint a menetdíjbevételek része, a pótdíjbeszedés hatékonyságának jelentős javulása mellett 2015-re 5,1 %-os növekedéssel, 2016-ra 2015. éves szinttel figyelembe véve.
* Bérletkiállítás, kezelési díjak, járatterelés és pótlás, stb. szintén mint, a menetdíjbevételek része.
* Az elektronikus jegyrendszer először 2016. évben jelentkező bevételhatása, tekintettel arra, hogy az első fázisban az ingyenes utazásra jogosultak, majd ezt követően a bérletek médiaváltása valósul meg, a komplex tarifareform (így érdemi bevételhatással) csak legkorábban 2016-tól jelentkezhet. Az elektronikus jegyrendszer 2016-os bevételhatásának tervezése során a hamisítások és a bliccelés csökkenése alapján 1,768 milliárd Ft menetdíjbevételi és 162 millió Ft menetdíj-támogatási többlet.
* A helyben nyomtatás, a jegy- és bérletautomaták által fejlődő értékesítési csatornák, valamint az ügyfélcentrumok és ügyfélpontok kiépítésével a növekvő hozzáférhetőségben rejlő bevételi potenciál.
* A menetjegy vásárlási lehetőségek kibővülésével a kényszerű (nem szándékolt) bliccelők száma csökkenhet a várakozások szerint. Az ellenőrzés hatékonyságjavításának és az első ajtós viszonylatok bővülésének áthúzódó hatása, továbbá a minőség javulásának és a többletteljesítménynek a pozitív hatásai is figyelembe vételre kerültek.

A 2016. évi bevételi terv alapját a 2015. évi terv képezte. Ezt lett csökkentve a nyugdíjasok tekintetében a 2015-ös évnél már említett változások további hatásával, illetve módosítva a 2015. évi tervnél is figyelembe vett termék életciklus-hatás változásainak megfelelően. Ugyanakkor további feltételezés, hogy bizonyos fokig 2016-ban is érvényesülni fog a szolgáltatási színvonal növelésének, illetve az ellenőrzési módszerek folyamatos megújításának hatása, amely mérsékelten megjelenik a bevételben.

Ezen peremfeltételek mentén készült az alábbi, a 2015. évi és 2016. évi nettó menetdíj-bevételi („menetdíj”) és nettó menetdíj-támogatási („támogatás”) terv, havi bontásban, millió Ft-ban kifejezve (az adatok a Tömegközlekedési Divízió által tervezett és jelzett várható számok, a premisszákban megadottak szerint):

A 2014., 2015. és 2016. évi nettó menetdíj-bevételi terv havi bontásban, millió Ft:



#### Közlekedésszervezéshez kapcsolódó szerződéses bevételek

A már meglévő, hatályos vevői szerződések továbbvezetésével – az aktuálisan még hiányzó, agglomerációs kiszolgálást érintő megállapodások várható megkötésével, továbbá a vasárnapi nyitva tartás korlátozásáról szóló törvény március 15-ei hatálybelépésének hatásaival is kalkulálva – a BKK 2015-ben és 2016-ban egyaránt 1.161 millió Ft közlekedésszervezéshez kapcsolódó szerződéses bevétellel tervez.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **2015. év** | **2016. év** |
| **Szerződéses bevételek**: | **1 160 811** | **1 160 811** |
| *ebből kerületi tömegközlekedési szerződések bevétele:* | 103 970 | 103 970 |
| *ebből agglomerációs tömegközlekedési szerződések bevétele:* | 549 532 | 549 532 |
| *ebből további, szerződéses menetrend szerinti szolgáltatások bevétele:* | 380 659 | 380 659 |
| *ebből egyéb szerződéses bevételek:* | 68 000 | 68 000 |
| *ebből megállóhely használattal, megállóhely-névhasználattal kapcsolatos bevételek:* | 58 650 | 58 650 |

A fentiekben tervezett bevételek finanszírozási hozzájárulásra vonatkozó szerződések vagy támogatási megállapodások keretében kerülnek beszedésre.

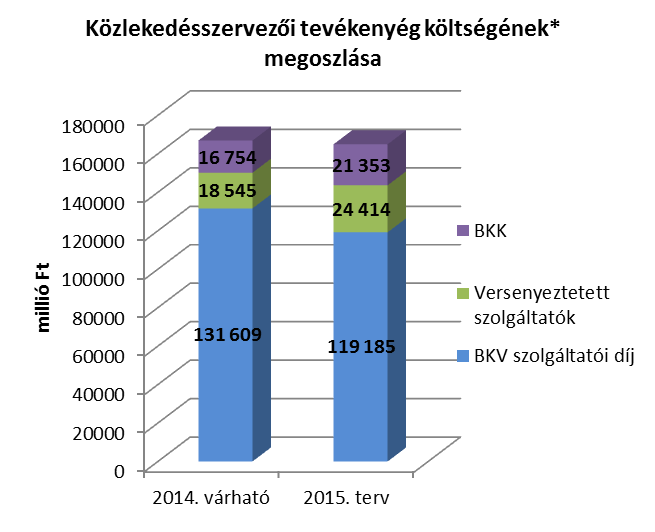
**Közösségi kerékpárrendszer bevételei**

Bevételi tervünkben egyrészt a jegy- és bérletértékesítések, valamint a 30 percen túli használatokért fizetett használati díjak; másrészt a MOL szponzorációs szerződésben szereplő díjak kerültek szerepeltetésre.

A közösségi kerékpárrendszer jegy- és bérletértékesítési terve – tekintettel arra, hogy az előzetes terv készítésekor mindössze két havi élesüzemi tapasztalat állt rendelkezésre –  
175 millió Ft összegű bevételi tervvel kalkulál.

### A Közlekedésszervezői tevékenység ráfordításai

A közlekedésszervezői tevékenység tervezett ráfordításainak 91,9 %-át teszik ki az anyagjellegű ráfordítások, ezen belül a legjelentősebb tételt a közvetített szolgáltatások értéke adja.



*\*Halasztott bevétellel fedezett értékcsökkenés nélkül*

A közlekedésszervezői tevékenység anyagjellegű ráfordításai 154.312 millió Ft összegben kerültek tervezésre 2015-ben, ami 1.738 millió Ft-tal marad el a 2014. évi várható költségektől, a BKV szolgáltatói díjának 2014. évi várhatónál alacsonyabb összegben történő tervezéséből, valamint, az M4 metró teljes éves üzemeléséből, busztenderek áthúzódó hatásából, FUTÁR üzemeltetés teljes éves hatásából, jegy- és bérletautomata hálózat bővüléséből adódó növekmény eredőjeként.

Az anyagjellegű ráfordítások legjelentősebb tétele a BKV és az egyéb autóbuszos operátor cégek szolgáltatási díjait magában foglaló ***közvetített szolgáltatások értéke***.

A BKV 2015. évi szolgáltatói díja 119.185 millió Ft összegben került tervezésre, ami 3.140 millió Ft összegű ésszerű nyereséget biztosít a BKV részére, viszont a BKV beruházási tervére csak részben nyújt fedezetet.

A tervezési premisszák, illetve a megjelölt szolgáltatási díj a BKV Zrt. változó teljesítménykövetelményeivel összhangban a már megkezdett hatékonyságnövelő vagy átcsoportosító intézkedések kidolgozását és sikeres megvalósítását is feltételezi. A BKV-n kívüli egyéb autóbuszos szolgáltatók, a magán operátorok szolgáltatói díja 2015-ben 24.414 millió Ft, mely 5.869 millió Ft-tal magasabb, mint ami 2014-ben várhatóan felmerül, az új buszüzemeltetési modell folytatása, a 2013-as szerződések áthúzódó hatása, és legfőképpen az agglomerációs járatok szolgáltatóváltása következtében.

A közlekedésszervezői tevékenység tervezett ***anyagköltsége*** 1.080 millió Ft, ami 408 millió Ft-tal haladja meg a 2014. évi várható mértéket, a folyamatosan növekvő menetjegyértékesítéssel párhuzamosan növekvő menetjeggyártási költség, a tervezett formaruha beszerzés, valamint az utastájékoztató anyagok költéségéből adódóan.

A közlekedésszervezői tevékenység ***igénybe vett szolgáltatásainak*** 2015. évi tervezett értéke 7.874 millió Ft, ami a 2014. évi várható mértéket 3.450 millió Ft-tal haladja meg. Az eltérés:

* a MOL Bubi üzemeltetéséhez kapcsolódó teljes éves költségből,
* a FUTÁR rendszer teljes éves üzemeltetéséhez kapcsolódó költségből (külső üzemeltető mellett bérleti díjak, hatósági díjak az üzemeltetéshez kapcsolódóan).
* A folyamatosan növekvő menetjegyértékesítéssel párhuzamosan növekvő menetjeggyártási költség, valamint a MÁV, Volánbusz részére fizetett bevétel részesedés költsége.
* Az új rendszerekhez (FUTÁR, MOL Bubi, jegy- és bérletautomaták) üzemeltetéséhez kapcsolódó IT infrastruktúra működtetésének áthúzódó éves hatása.
* A fennmaradó költségnövekmény rész a 2014-ben üzembe helyezett jegykiadó automaták teljes éves üzemeléséből, illetve további automaták üzembe helyezéséből adódóan (új értékesítési helyszíneken történő kihelyezések, régi automaták lecserélése), melynek egyik része a bérleti díjon, másik része a karbantartási költségek között merül fel.

Az ***egyéb költségek*** 2014. évi várhatóhoz viszonyított jelentős növekedése a pótdíjkezeléshez kapcsolódó fizetési meghagyások kezdeményezésének évi 593 millió Ft költségéből adódik.

A közlekedésszervezői tevékenység személyi jellegű ráfordításai 2015-ben 9.840 millió Ft összegben kerültek tervezésre. A 2014. évihez képest a személyi jellegű ráfordítások növekedése a 2014. évi a feladatbővülések teljes éves hatásából, a hév jegyellenőrök létszámának tervezett bővítéséből, továbbá a megnyíló ügyfélcentrumok és ügyfélpontok, valamint a pénztárak közötti feladat és létszámátcsoportosítás előzetesen tervezettől eltérő megvalósulásából adódik.

#### Közösségi kerékpárrendszer ráfordításai

A közösségi kerékpárrendszer 2015. évi tervezett anyagjellegű ráfordításai 460 millió Ft-ot tesznek. Ebből a legjelentősebb tétel a Közbinga Kft.-nek fizetett üzemeltetői díj, aminek 2015. évi tervezett költsége, a gyűjtőállomások tervezett bővülésének figyelembe vételével 352 millió Ft. A BKK üzleti terve a kerékpárrendszer bővülésével, 2015. év végére 97 gyűjtő állomással számol. A közösségi kerékpárrendszer üzemeltetésének 2015. évi tervezett személyi jellegű ráfordításai 53 millió Ft-ot tesznek ki.

#### Közlekedésszervezői feladatokhoz kapcsolódó projektek saját teljesítményének és ráosztott költségeinek finanszírozása

A Keretmegállapodásban meghatározottak szerint a BKK Zrt. az I. sz. mellékletben felsorolásra kerülő projektekben végez feladatokat.

A Keretmegállapodás és a projektekhez kapcsolódó Fejlesztési Megállapodások, Megvalósítási Megállapodások, illetve Beruházási Megállapodások alapján a projektek saját forrása terhére el nem számolható, de a projektek kivitelezéséhez szükséges feladatok átmeneti fedezeteként a közlekedésszervezői, illetve a közútkezelői forrás kerül meghatározásra.

Ezek alapján a közlekedésszervezői forrás terhére elszámolt projektekhez kapcsolódó saját teljesítmények és ráosztott vállalati irányítási költségek a közlekedésszervezői tevékenység keretében kerülnek elszámolásra. A projektek lezárásakor legkésőbb a Fejlesztési Megállapodások, illetve Beruházási Megállapodások alapján finanszírozott projektek saját teljesítményére elszámolt költségek tekintetében ún. forráscserére van szükség, azaz az átmeneti működési forrás helyett fejlesztési forrást kell biztosítania a Fővárosnak. Ennek a forráscserének a folyamatáról megkezdődtek az egyeztetések a Fővárosi Önkormányzat szakmai területeivel.

A közlekedésszervezői feladatok tervezett összegei magukba foglalják a projektek ráosztott költségeinek, továbbá saját teljesítményként elszámolt költségeinek összegeit is.

### A Közlekedésszervezői tevékenység eredménye

A közlekedésszervezői tevékenység esetén ésszerű nyereséggel nem számol a terv, így a tevékenység tervezett mérlegszerinti eredménye 2015. és 2016. évben egyaránt nulla.

## Közútkezelői feladatellátás

* + 1. **A Közútkezelői feladatellátás 2015-2016. évi keretei**

**A BKK Zrt. Közútkezelői feladatellátásra vonatkozó főbb céljai 2015-2016. évben**

A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény határozza meg a Fővárosi Önkormányzat kezelésében lévő utak körét. Az Önkormányzat a BKK-nak mint Eljáró Kezelőnek a Fővárosi Közgyűlés 497/2012. (IV. 25.) számú határozatával jóváhagyott Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról Keretmegállapodásban (Feladat-ellátási Szerződés) adta át a közútkezelői feladatokat.

A BKK eljáró közútkezelőként végzi a közútkezelési feladatokat:

* a Budapest Főváros Önkormányzata (Önkormányzat) kezelésében lévő főútvonalak, közutak és közterületek kijelöléséről szóló 432/2012. (XII. 29.) Korm. rendeletben meghatározottak szerint az Önkormányzat kezelésében lévő fővárosi közutakon (ide nem értve a gyorsforgalmi utak Budapest közigazgatási határain belüli szakaszait);
* valamennyi olyan közúton, amelynek törvényben kijelölt vagyonkezelőjeként az Önkormányzat látja el a közútkezelői feladatokat;
* valamennyi olyan közúton, amelynek vonatkozásában feladat- és hatáskör átadás-átvételi megállapodás alapján az Önkormányzat látja el a közútkezelői feladatokat.

A főváros teljes területén végzi az utak, hidak, műtárgyak, és azok tartozékainak kezelési, üzemeltetési, fenntartási feladatait, valamint egyes zöldterület kezelői és zajvédelmi feladatok elvégzését.

Az Mötv.-ben meghatározottak szerint a BKK feladata a Főváros teljes területén, valamennyi közúton a forgalomtechnikai létesítmények kezelési, üzemeltetési, fenntartási feladatainak elvégzése, illetve azok lebonyolításával kapcsolatos feladatok biztonságos, hatékony és jó minőségben történő ellátása.

2015-ben az M4-es metró keretében épült új aluljáró és más műtárgy üzemeltetése teljes éves feladatként jelentkezik, illetve kiemelt feladat a jelzőlámpa-üzemeltetés megrendelői feladatainak és szolgáltatásmenedzsmentjének átvétele a Fővárostól.

**Közútüzemeltetés**

A közútkezelési tevékenység tervezése a korábbi évek, évtizedek gyakorlatától eltérően 2014. évben a bemutatott 3 szolgáltatási szint közül a BKK Közút szolgáltatási szintje a 2. szolgáltatási szint 5,750 mrd értékétől eltérő 5,663 mrd Ft értéken került elfogadásra. A rendelkezésre álló forrás az állapotfenntartáshoz szükséges forrásnál kis mértékben magasabb volt. Az útfelújítások átlagos szintje mellett jelentősen növekedett a közútfenntartás keretében, a BKK Közút által elvégzett nagyfelületű javítások volumene, így a közutak burkolatának állapota összességében kis mértékben javult. A rongált, sérült, kopott közúti jelzőtáblák cseréje, az útburkolati jelek felújításának üteme gyorsult.

A Közútkezelési tevékenységhez kapcsolódó üzemeltetési feladatok 2015. évre három Szolgáltatási Szintben (I. II. és III.) kerültek megtervezésre. Az I. Szolgáltatási szint biztosításához 5,545 milliárd Ft, a II. Szolgáltatási szint biztosításához 6,096 milliárd Ft,   
a III. Szolgáltatási szint biztosításához pedig 6,397 milliárd Ft forrás szükséges. A BKK 2015. évi üzleti terve a közútkezelési tevékenység vonatkozásában a költségvetési tárgyalásokon elfogadott, a II. Szolgáltatási Szintet 60 millió Ft-al meghaladó változat alapján készült. A Szolgáltatási szint részletes szakmai tartalmát a 2. sz. melléklet, díjtételeit a 2. sz. melléklet 1. sz. Függeléke tartalmazza.

**A Költségvetési tárgyalásokon elfogadott 2. Szolgáltatási Szint az alábbi főbb feladatokat tartalmazza 6,156 Mrd Ft értéken, az alábbi részletezett feladatokkal:**

Az üzemeltetői feladatok végzését a forgalomtechnikai és műszaki nyilvántartási igazgatóság a meglévő személyi állományával, illetve a megnövekedett feladatellátáshoz igényelt 3 fős humánerőforrás bővítéssel látja el.

Forgalmi rend felülvizsgálati feladatok csak minimális mértékben végezhetők,   
míg 425 fénymérés kerül elvégzésre.

A közúti nyilvántartás frissen tartásához rendszeres adatgyűjtésekre, felmérésekre van szükség. Az adatgyűjtésekhez tartoznak a teherbírásmérések, a földhivatali adatok, a kontroll laborvizsgálatok, illetve a meglévő tervek bedolgozása digitalizálása a térinformatikai nyilvántartás számára. A 2015. évi forrás a várható 2014. évi bruttó 60 millió Ft-al megegyező.

A jelzőtáblák, tükrök üzemeltetése várhatóan zavartalan lesz, a diszpozíciós tevékenységet is el tudjuk látni. Az ideiglenes forgalomterelés, elemi kár jelzéséhez rendelt forrás a haváriák miatti (téli, tavaszi árvíz) lezárásokhoz és a temetői forgalmi rendek kialakításához, illetve az előre tervezett felújítási munkákhoz elegendő. A KRESZ táblák kihelyezésére a 2014. évi 26.385 db helyett 25.000 db volumenben kerül sor. A terv bruttó 85 millió Ft-ot tartalmaz ezen a soron, ez kevesebb, mint a 2014-es várható tényösszeg.

Szerelt csőkorlátok, parkolásgátló oszlopok, hajlított és hegesztett csőkorlátok, utcabútorok, forgalomirányítási kábelszekrények, forgalomterelő vasbeton elemek, szalagkorlátok és zajvédő falak fenntartása lényegében az előző évekhez hasonló szinten végezhető a tervezett forrásból. Nagymértékű rongálások esetén (pl. zajvédő falak baleseti rombolása) lehet, hogy csak romeltakarítást tudunk végezni pótforrás bevonása nélkül. Különösen pollerek és zajvédő falak fenntartására látszik szűkösnek a tervezett forrás.

A forgalomirányító központok, a ZTV rendszer és az ITS megoldások üzemeltetését jelentős anyagfelhasználás nélkül tudtuk tervezni. A folyamatosan bővülő kamera-hálózat, az EasyWayII. munkaprogramokban megvalósult ITS eszközök üzemének folyamatos biztosítása az előző évihez képest többletforrást igényel, amit beterveztünk. Egy esetleges nagyobb anyagfelhasználást igénylő meghibásodás, így is jelentős fennakadást okozhat a terepi- és központi forgalomirányításban.

Útirányjelző táblák rongálásának helyreállítására felkészültünk.

Az útburkolati jelek létesítésére 2014. évi 39.490 m2 helyett 46.000 m2 volumenben kerül sor. E sor terhére kívánjuk elvégezni a lehetőségek keretein belül fényvisszaverő prizmák fenntartását is.

Új gyalogos átkelőhely létesítésére (tervek rendelkezésre állása esetén) 2015. évben is hat helyen lesz mód.

A nehéz gépjárművek tengelyterhelés méréséhez állandó óraszámú jelenlét biztosítását tartalmazza a szolgáltatási szint. A túlsúlyos, túlméretes járművek tengelyterhelés mérési feladatai a 2014. évi értéket mintegy 1 millió Ft-tal meghaladóan kerültek tervezésre bruttó   
8 millió Ft-on.

A nehéz gépjárművek tengelyterhelés méréséhez használatos mérőeszköz havi rendszeres karbantartása elvégzésre kerül.

A közlekedési műtárgyak gépészeti berendezéseinek üzemeltetési, karbantartási feladataira meghatározott összeg lehetőséget nyújt a berendezések karbantartására valamint kisebb mértékű javítási munkák ellátására. (A tervezett összeg nem tartalmazza az M4–hez kapcsolódó aluljárók gépészeti berendezésének üzemeltetési, karbantartási költségeit). A 2014. évi 57,8 millió Ft-tal szemben 75 millió Ft forrást terveztünk.

A lokális úthibák javítását minden esetben el kell végezni a balesetveszélyes helyzetek és állapotok mielőbbi megszüntetése érdekében, a biztonságos közlekedési feltételek elérésének céljából, a 2014. évi bruttó 201 millió Ft-os szintet kismértékben csökkentően terveztük a sort 2015-ben 170 millió Ft-ra.

A forgalomra veszélyes úthibák javítás előtti lámpázását, elkorlátozását a balesetveszély megelőzése céljából mindenképpen el kell végezni, a 2014. évi 9,4 millió Ft-os szinttel szemben 7 millió Ft értékben terveztük a sort 2015-ben.

A hidak dilatációs szerkezeteinek, víznyelőinek évi kétszeri tisztítását lehet elvégezni a tervezett összegből.

A vízelvezető rendszerek, szikkasztó kutak, víznyelők tisztítását évi egy alkalommal tudjuk elvégeztetni. A burkolt árkok tisztítására elsősorban a legszükségesebb helyeken elegendő a biztosított keret. Csapadékosabb időjárás esetén szükség szerinti mértékben, azonnali beavatkozással kell a tisztításokat (hordalék- és dugulásmentesítéseket) elvégezni, a 2015. évben a 2014. évi 35 millió Ft-os szintet meghaladóan 50 millió Ft-ot terveztünk a sorra.

2015. évre 21 db híd és műtárgy fővizsgálatot terveztünk be.

A Hidak műtárgyak közüzemi díjai a 2014. évi várható költségekkel megegyezően kerültek meghatározásra.

A Burkolatfenntartáshoz sorolt munkák (repedés javítások, járdák- és szegélyek javításai, burkolat nagyobb felületű egy illetve kétrétegű javítása, buszmegállók burkolatjavítása illetve megerősítése) csak a forgalombiztonsági követelmények miatt kerülnének javításra, a legszükségesebb mértéken túl csak minimálisan.

Az útpályák burkolatbeszakadásainak javítása a balesetveszély és a közúti forgalom mielőbbi helyreállása szempontjából azonnali beavatkozást igénylő feladat.

Az útburkolat marásos javítása 1 rétegben (vékonyaszfalt) soron 2014. évi 39.830 m2 helyett 28.300 m2-t tervezünk, ezért a Burkolatfenntartás sor 388 millió Ft-ról 260 millió Ft-ra csökken.

A BKISZ projektet a 2014-es évhez képest 2015-ben jelentősen csökkentett felületen, a 2014. évi 20.000 m2-hez képest 10.000 m2-en végezzük 117 millió Ft helyett 60 millió Ft-os szinten.

A közúti növényzet gondozás műszaki ellenőrzése, teljesítés igazolása sor a kerékpárutak űrszelvény gallyazását, és a burkolt felületek gyommentesítését tartalmazza. Kerékpárutakon az út menti, KRESZ-táblákat eltakaró növényzet visszavágását a szükséges mértékben – baleset megelőzési szempontból – el kell végezni. A burkolatok repedésein található gyomok irtását alapszinten csak a legfrekventáltabb helyeken tudjuk elvégeztetni, holott tavasztól minden ilyen jellegű munkavégzésre – elsősorban esztétikai szempontból - nagy igény van. A 2015. évben a 2014. év bruttó 9,3 millió Ft-os szint helyett 15 millió Ft-tal számolunk.

Gellért hegyi sziklabiztosítás soron szükségessé vált egy átfogó geológiai vizsgálat elvégeztetése a keleti sziklafalnak, mivel az elmúlt évtizedekben erre nem került sor. A szokásos kopogtatásos vizsgálatot 84.000 m2-en kívánjuk elvégeztetni 2015. évben.

A híd, aluljáró, lépcső és támfal fenntartás keretében az egyes szerkezeti elemek teljes tönkremenetelének megakadályozására nyújt lehetőséget a 2014. évi 80 millió Ft-ot meghaladóan 180 millió Ft-os szinttel tervezünk 2015-re, mely 2 facelift felújítását is tartalmazza.

Az úthibákból eredő kárigények megtérítését minden szolgáltatási szinten el kell látni, a 2015. évi tervezett érték 40 millió Ft.

Az M4-es metró átadását követően a BKK Közút Zrt. üzemeltetett létesítményeinek   
száma növekedett. Új aluljáróként került átadásra a Kelenföldi – Őrmezői aluljáró (közforgalmi terület: 5820 m2), kibővítésre került a Móricz Zsigmond körtéri   
(új közforgalmi terület: 1740 m2), a Bocskai úti (új közforgalmi terület: 135 m2), a Kálvin téri (új közforgalmi terület: 590 m2) és a Baross téri aluljáró (új közforgalmi terület: 5565 m2). Ezen kívül 24 órás szolgálatban kell működtetni a Kelenföldi aluljáróban az Aluljáró Diszpécseri Irodát.

Az újonnan épülő aluljárók a jelenleg érvényben lévő biztonsági előírások szerint létesültek, így telepítésre kerültek olyan rendszerek, amelyek a meglévő aluljárókban még nem üzemeltek, vagy lényegesen korszerűtlenebb formában működtek:

* tűzjelző berendezés tartalékvilágítás, menekülőút jelző szünetmentes táppal, illetve akkus táppal
* füstköd oltó
* csőkísérő fűtés
* szellőző gépház
* átemelő gépház (20 db)
* liftek (11 db)
* mozgólépcsők (19 db)
* passzázs kapu (7 db)

Az új berendezéseknek üzemeltetésének költségei több tételből adódnak össze:

* liftek, mozgólépcsők hatósági ellenőrzése
* rendszeres karbantartások
* szünetmentes tápok, akkumulátorok rendszeres ellenőrzése
* gépházak kötelező karbantartása
* energiaköltségek.

Az M4 aluljárók üzemeltetési költségeit annak 2014. évi várható bruttó szintjét   
40 millió Ft-tal emelve 150 millió Ft-ra terveztük 2015-re, a növekedést a 2015. évi első teljes évi feladatellátás indokolja a 2014. évi törtévhez képest.

A Közúti Adatgyűjtő Rendszerrel kapcsolatban 250 millió Ft többletforrás biztosítja a rendszer teljes kapacitással történő működtetését új szoftverekkel, licenszekkel és nagy sebességű statikus szkenner beszerzésével. A rendszer kiépítése ily módon biztosítja a Fővárosi Önkormányzat térinformatikai igényeinek magas szintű kielégítését. A forrás biztosítja a jogszabályi kötelezettségen alapuló közúti nyilvántartás létrehozását, befejeződhet az elavult, hiányos papír alapú nyilvántartás online publikálható digitális nyilvántartásra történő cserélése.

**A 2016. évi 3. Szolgáltatási Szint az alábbi főbb eltéréseket tartalmazza a Költségvetési tárgyalások során elfogadott 2015. évi 2-es Szolgáltatási Szinthez tervezett 6,156 Mrd Ft-hoz képest:**

* Közutak, hidak, műtárgyak mérése: +30 millió Ft
* Pollerek, korlátok és utcabútorok üzemeltetése, fenntartása: +4 millió Ft
* Pályaelhagyásra figyelmeztető, visszatartó és

környezetvédelmi eszközök üzemeltetése, fenntartása: +20 millió Ft

* Útburkolati jelek létesítése, megszüntetése, fenntartása: +82 millió Ft
* Közlekedési műtárgyak gépészeti berendezéseinek

általános üzemeltetése: +9 millió Ft

* Burkolatfenntartás: +234 millió Ft
* Hídfenntartás: +90 millió Ft
* Közúti szolgáltatási igazgatóság rendelkezésre állási díj: +100 millió Ft

Közutak, hidak, műtárgyak mérése, minősítése, műszaki, gazdasági, szakmai vizsgálatok, adatbank alaptérképi adatfeltöltése fősoron belül a "Tervezett Közterületi Munkák" rendszere soron többletfeladatokat tervezünk 15 millió Ft értékben.

A Pollerek, korlátok és utcabútorok üzemeltetése, fenntartása sort 3,6 millió Ft-tal emeltük meg, az Utcabútorok soron 5 db-bal történt emelés miatt, összességében 15,6 millió Ft-ra.

A Pályaelhagyásra figyelmeztető, visszatartó és környezetvédelmi eszközök üzemeltetése, fenntartása sort 20 millió Ft-tal emeltük meg, 300 m2 zajvédő fal többlet-teljesítés miatt, így összesen 60 millió Ft-ot tervezünk.

Útburkolati jelek létesítése, megszüntetése, fenntartása sort 54.000 m2-rel magasabb szinten, 82 millió Ft-tal megemelve, 167 millió Ft-ra terveztük.

A Közlekedési műtárgyak gépészeti berendezéseinek általános üzemeltetése soron   
10 alkalommal több belső csatornahálózatok karbantartást terveztünk, így 9 millió Ft-tal magasabb szinten, 84 millió Ft-ra emeltük a tervet.

A Burkolatfenntartás soron belül az útburkolat marásos javítása 1 rétegben (vékonyaszfalt), valamint 2 rétegben sorokon 41.700, illetve 1.400 m2 volumen-növekménnyel, valamint további 500 m2 járda kopóréteg javítással számolunk, így összességében 234 millió Ft-tal magasabb tervezett összeggel, 494 millió Ft-ra növeltük a fősort.

Közúti növényzet gondozás műszaki ellenőrzése keretében 13 millió Ft-tal megemelt forrás 150.000 m2 további gyommentesítést biztosít.

A híd-dilatációk javítási ütemének gyorsítása és a beton és acélszerkezetek javítása, korrózióvédelmének 100 m2-rel növelése 110 millió Ft forrásigényű a Hídfenntartás soron.

.

**Szolgáltatásmenedzsment**

A 2012. május 1-jén jött létre a BKK Közúti Közlekedés Divízió Szolgáltatás Menedzsment szervezete, amelynek feladata a közszolgáltatási feladatok mennyiségi, minőségi ellenőrzése. Többek között a 2012. évben megkezdett ellenőrzések hatására a forgalomra veszélyes úthibák elhárításának átfutási ideje jelentősen csökkent. Az ÁSZ 107/2011. sz. vizsgálatban szereplő összes ellenőrzési feladat megfelelő elvégzésére a BKK és a BKK Közút Zrt. informatikai rendszerének 2012. III. negyedévben történt összekapcsolása teremtette meg a lehetőséget.

**Forgalomtechnika**

A 2015-ben a 3-as villamos felújítása, valamint a Budai Fonódó és a Széll Kálmán tér átépítése ért kivitelezési fázisba. A különböző munkák forgalomtechnikai összehangolása, a munkák organizálása a korábbi évekhez képest lényegesen nagyobb, összetettebb feladattá válik. A 2014. január 1-től érvényes jelzőlámpa üzemeltetési és fejlesztési szerződés keretében a főváros jelzőlámpás forgalomszabályozású csomópontjainak több mint 25 %-án kerül sor minőségi fejlesztésre, melynek megtervezése, menedzselése jelentős többlet feladatot jelent.

**Jelzőlámpás forgalomirányítás**

A jelzőlámpás forgalomirányítás üzemeltetését és fejlesztését a BKK-val kötött szerződés alapján a Siemens-AR konzorcium végzi 2014. január 1-től. Az üzemeltetési, karbantartási és fejlesztési feladatok meghatározása és megrendelése a BKK kompetenciája, a műszaki ellenőri feladatokat a BKK Közút Zrt. látja el a BKK-val kötött Szolgáltatási Keretszerződés alapján.

A jelzőlámpa-üzemeltetés megrendelése, menedzsmentje 2014. január 1-e óta a BKK feladata.

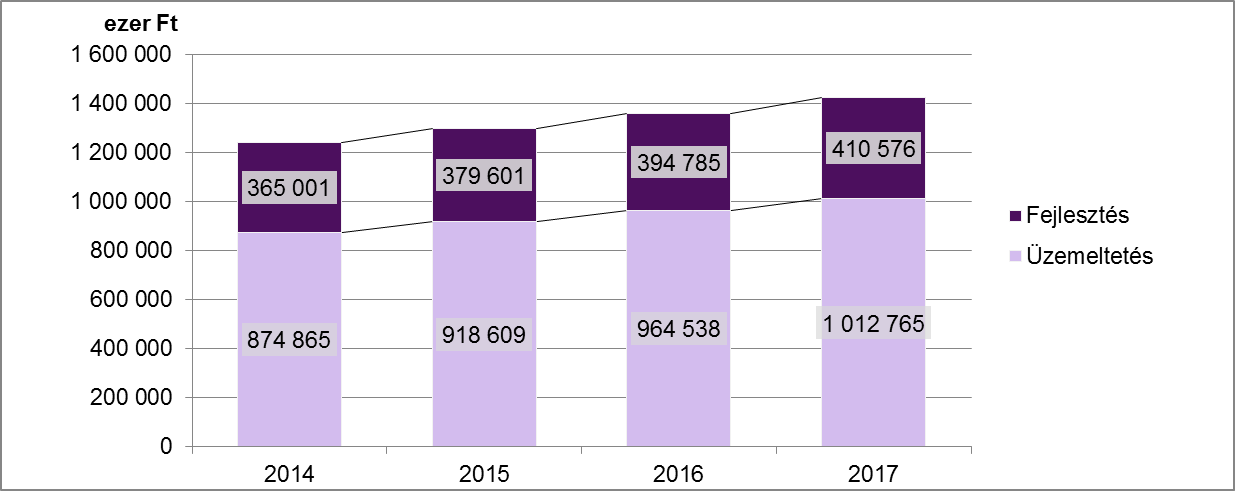
A 2015-2017. év árak a 2014. évi bázisár alapján a becsült inflációt és az évenként várható jelzőlámpás csomópontok számának emelkedését is figyelembe vevő, évente összesen   
5 %-os indexálással került megnövelésre.

A 2014-2017 évek közötti éves bruttó költségek az alábbiakban kerülnek bemutatásra.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | **Üzemeltetés** | **Fejlesztés** | **Összesen** |
| 2014 | nettó | 688 870 | 287 402 | 976 272 |
| bruttó | 874 865 | 365 001 | 1 239 865 |
| 2015 | nettó | 723 314 | 298 898 | 1 022 212 |
| bruttó | 918 609 | 379 601 | 1 298 209 |
| 2016 | nettó | 759 479 | 310 854 | 1 070 333 |
| bruttó | 964 538 | 394 785 | 1 359 323 |
| 2017 | nettó | 797 453 | 323 288 | 1 120 741 |
| bruttó | 1 012 765 | 410 576 | 1 423 341 |
| **Összesen** | **nettó** | **2 969 116** | **1 220 442** | **4 189 558** |
| **bruttó** | **3 770 777** | **1 549 962** | **5 320 739** |

**A közúti jelzőlámpa üzemeltetés 2014-2017 évi várható éves bruttó költsége**



**Jelzőlámpa üzemeltetési feladatok**

A jelzőlámpák üzemeltetése, szervizelése során az alábbi feladatok elvégzése szükséges az üzemeltetési források terhére:

* Hibabejelentő szolgálat működtetése: a tevékenység célja a forgalomirányító rendszerelemek működési rendellenességeiről nyert információknak a hibaelhárító szolgálat részére történő mielőbbi jelzése, ezáltal a hibák gyors megszüntetésének elősegítése.
* Hibaelhárítási feladatok: a tevékenységek célja a forgalomirányító rendszerben, illetve annak elemein történt meghibásodások, rongálódások okozta üzemzavar okainak mielőbbi feltárása, szakszerű elhárítása, ezáltal a kialakult balesetveszély, illetve forgalmi zavarforrás megszüntetése.
* Karbantartási feladatok: a tevékenység célja, hogy biztosítsa a vonatkozó műszaki előírások betartásával a forgalomirányítás létesítményeinek üzembiztos, folyamatos működését.
* Diszpozíciós feladatok: a tevékenység célja, a helyi közutak kezelésének szakmai szabályairól szóló 5/2004. (I.28.) GKM rendelet alapján a jelzőlámpás csomópontok forgalom igényeinek megfelelő működtetését szolgáló változtatások megvalósítása.
* Nyilvántartás vezetése: a tevékenység célja, a forgalomirányítás létesítményeire vonatkozó alapadatok, információk, illetve az üzemeltetéshez szükséges műszaki dokumentációk naprakész változásvezetése, valamint a szerviz tevékenység dokumentálása.

A fenti feladatok közül egyes feladatok éves költségigénye előre jól definiálható, melyekre a hatályos szerződéssel megegyező módon átalánydíjas elszámolás alkalmazása javasolt (hibabejelentő szolgálat, nyilvántartás vezetés, hibaelhárítás munkadíja, rendelkezésre állás). Más feladatok esetében az éves költségek elszámolása tételes felmérési napló, és a szerződésben rögzített egységárak alapján javasolt (hibaelhárítás, karbantartás, diszpozíciós anyagfelhasználás, karbantartás, diszpozíciós munkadíj).

**Jelzőlámpa fejlesztési feladatok**

A jelzőlámpák üzemeltetése, állapotuk, működőképességük megőrzése mellett szükség van fejlesztési források biztosítására is, amelyekből többek között a következő feladatok végezhetőek:

* Elavult forgalomirányító berendezések korszerű típusúra való cserélése;
* Forgalomfüggő, tömegközlekedést preferáló irányítási rendszerek bevezetése;
* Esélyegyenlőségi elvárások biztosítása a forgalomirányítás területén;
* Új jelzőlámpás csomópontok (pl.: gyalogos-átkelőhelyek) létesítése.

Az elmúlt évek során a jelzőlámpás forgalomirányító központban az Easy Way Európai Uniós társfinanszírozású projekt keretén belül jelentős fejlesztésekre került sor, így jelenleg a legkorszerűbb szoftver vezérli a központra kötött csomópontokat, amely már forgalmi adatgyűjtések alapján automatikus beavatkozásokra is képes lenne. Sajnálatos módon a csomóponti vezérlő berendezések jelentős részének fejlesztésére az elmúlt évek során nem jutott elegendő forrás, sok közülük mára elavulttá vált, így nem lehet kihasználni a korszerű központ által nyújtott lehetőségeket. Napjainkban, amikor a városon belüli főbb útvonalak sávszámának bővítése nem reális alternatíva, a fellépő torlódások kezelésének az egyik hatékony módja lenne a korszerű forgalmi adatgyűjtő rendszereken alapuló rugalmas jelzőlámpás rendszerek üzemeltetése. Ehhez, és a rendszer üzembiztos működtetéséhez szükséges a csomóponti vezérlő egységek előre meghatározott ütem szerinti lecserélése, valamint a már meglévő adatgyűjtő rendszer bővítése.

**2015-ben a BKK előtt álló egyik legfontosabb feladat a jelzőlámpa üzemeltetési szerződés alapján a forgalomirányítás magasabb szintre emelése**, a rendszer üzembiztonságának a 20 éves életkor feletti, illetve magas meghibásodási rátával rendelkező forgalomirányító berendezések cseréjével történő növelése, a forgalom rugalmas kiszolgálását biztosító forgalomfüggés növelését biztosító fejlesztések végrehajtása, az esélyegyenlőségi feltételek érdekében a beszélő hangjelzők beépítése, valamint a forgalomfigyelő kamerarendszer képeinek közcélú felhasználásra történő biztosításának előkészítése, megvalósítása.

**Közúti Forgalomszervezés**

A BKK a közútkezelői feladatokat 2012. január 1. óta látja el a Fővárosi Önkormányzat nevében eljáró közútkezelőként. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a közterületi munkák szabályszerűsége, a közterületek rendje csak rendszeres, intenzív, az ellenőrzésre specializálódott közútkezelői jelenléttel biztosítható. Ezért a tömegközlekedés segítése érdekében már működő tömegközlekedési HFOR (Hálózati Forgalomirányítás) mintájára 2014. május 1-én megalakult a KFOR (Közúti Forgalomirányítás) szakterület, Tarlós István főpolgármester 18 pontos intézkedési tervében foglaltakkal összhangban.

A jelenleg 1 db megkülönböztető jelzéssel ellátott és 1 db megkülönböztetés nélküli gépkocsival folytatott ellenőrzések a fővárosi közterületi munkák szabályszerűségét növelték. Az ellenőrzések tapasztalatai alapján folyamatban van a fővárosi közútkezelői rendelet felülvizsgálata.

**Duna partvonalával közvetlenül határos budai és pesti alsó rakparton lévő ingatlanok**

Az egyes ingatlanok Fővárosi Önkormányzat részére történő átadásával összefüggő 2013. évi LXXIV. törvénnyel módosított 2012. évi CXC. törvény (**Átadási Törvény**) alapján az állam, illetve a fővárosi kerületi önkormányzatok tulajdonában álló, a nemzeti vagyon körébe tartozó, Duna partvonalával közvetlenül határos budai és pesti alsó rakparton lévő ingatlanok, valamint kikötőhelyek és kikötői infrastruktúra, továbbá a nagyhajók fogadására alkalmas kikötőhelyek és kikötői infrastruktúra **(Kikötő)** Budapest Főváros Önkormányzatának vagyonkezelésébe kerültek.

A Rendelet által alkotott használati szabályokkal és az Átadási Törvény által biztosított vagyonkezelői jogosultsággal megteremtődött a lehetősége a rakparti térség egységes fejlesztésének és hasznosításának is. A Budapest 2030 dunai prioritásainak mind teljesebb körű végrehajtásához a következő lépés Budapest Főváros rakparti személyközlekedési közfeladat-ellátásának koncepcionális megújítását eredményező közforgalmú kikötőhálózatának kiépítése és üzemeltetése.

A jövőben a **Főváros érvényes szerződéseivel jelenleg nem, vagy nem kizárólagos joggal és teljes körűen érintett, de az Mötv.-ben, vagy más törvényben nevesített rakparti relevanciájú közfeladatait**, a rakparti közutak üzemeltetési feladatai körében már megfelelő szaktudással és tapasztalattal bíró, a Főváros kizárólagos közút üzemeltetési közszolgáltatója, a BKK Közút Zrt. bevonásával, közvetlenül kívánja ellátni.

A Duna-parti ingatlanokhoz és kikötőkhöz kapcsolódó feladatok az előzetes üzleti terv lezárásakor még nem ismertek ezért ennek hatását az üzleti terv nem tartalmazza.

### Közútkezelői tevékenység forrásigényének alátámasztása

A közútkezelői tevékenység esetén a 2015. évi üzleti évben 2014. évhez képest lényegi változást a feladatellátásban a fentiekben a jelzőlámpa üzemeltetési feladatok felfutása,   
51 millió Ft-os bővülése, valamint a Közúti Forgalomszervezés szakterület bővülése, valamint költségeinek teljes évben történő felmerülése okozza. Az alábbi táblázat a közútkezelői tevékenység fenti bővülések hatásait is tartalmazó, 2015. évi üzleti terv számait, illetve a 2014-es várható adatokat tartalmazza.

*adatok e*zer Ft-ban

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Közútkezelési feladatok** | **2014** | **2015** | **Eltérés** |
| **várható** | **terv** | **terv-várható** |
| Értékesítés nettó árbevétele | 88 842 | 32 977 | - 55 865 |
| Aktivált saját teljesítmények értéke | 7 142 | - | - 7 142 |
| Egyéb bevételek | 7 364 277 | 8 254 466 | 890 189 |
| *- Ebből kompenzáció* | *7 340 102* | *8 193 993* | *853 890* |
| Anyagjellegű ráfordítások összesen | 6 757 264 | 7 362 596 | 605 331 |
| Személyi jellegű ráfordítások összesen | 647 566 | 867 325 | 219 759 |
| Értékcsökkenési leírás | 18 824 | 35 169 | 16 345 |
| Egyéb ráfordítások | 40 160 | 23 603 | - 16 557 |
| **Üzemi ( üzleti ) tevékenység eredménye** | **- 3 554** | **- 1 249** | **2 304** |
| Pénzügyi műveletek eredménye | 6 189 | 4 915 | - 1 274 |
| Rendkívüli eredmény | - 44 | - | 44 |
| Adófizetési kötelezettség | 2 591 | 3 666 | 1 075 |
| **Mérleg szerinti eredmény** | **0** | **- 0** | **- 0** |

A BKK Zrt. 2015. évi tervezett közútkezelői forrásigénye, nettó 8.194 millió Ft, ami   
854 millió Ft-tal haladja meg a tevékenység 2014. évi várható forrásigényét, az alábbi hatásokból adódóan.

|  |  |
| --- | --- |
| **Közútkezelői forrásigény 2014. évi várhatóhoz viszonyított változása** | **adatok millió Ft-ban** |
| BKK Közút szolgáltatási tervezett szolgáltatási színvonala melletti 2015. évi előirányzatnak megfelelő szolgáltatási szint | 363 |
| Jelzőlámpa üzemeltetési feladatokra kötött szerződés szerinti összeg 5 %-os emelkedése (feladatbővülés és infláció) | 52 |
| 2014. évi béremelés áthúzódó hatása, a 2014. évben szükségessé vált évközi létszámbővítés áthúzódó éves hatása, valamint a 2015. évi projekt | 219 |
| A közútkezelői tevékenység tervezett beruházásaihoz kapcsolódó értékcsökkenés változás | 16 |
| Közutak nem közlekedési célú igénybevételének 2014. évi várhatónál alacsonyabb bevételi terve | 53 |
| KKD szakmai irányítási és üzemeltetési költségek (ingatlan- és jármű fenntartási költségek, oktatási költségek) | 167 |
| Egyéb ráfordítások | -16 |
| **Forrásigényre gyakorolt hatás összesen** | **+854** |

A közútkezelői tevékenység saját bevétele a közutak nem közlekedési célú (rendezvényekkel, építkezésekkel kapcsolatos útlezárások, közterület használat) igénybevételének bevételéből származik. Közút nem közlekedési célú igénybevételének díja 2015. évi tervezett értéke (31,9 millió Ft) alacsonyabb a 2014. évi várhatónál, a 2014. év kiemelt év volt a közterületi munkák szempontjából, 2015-ben nem várható hasonlóan kimagasló bevétel.

A BKK által megrendelt jelzőlámpa üzemeltetés tervezett, szerződés szerinti értéke 918.609 millió Ft, ami 52 millió Ft-tal haladja meg a 2014. évi várhatót, a becsült infláció és az évenként várható jelzőlámpás csomópontok számának emelkedése miatt.

A közútkezelői feladatellátás személyi jellegű ráfordítások tervezett mértéke 2015-ben 867 millió Ft. A közútkezelési tevékenység személyi jellegű ráfordításainak 2014. évi várhatóhoz képesti növekedését a közútkezelői feladatellátáshoz kapcsolódó projektek nagyobb intenzitásához kapcsolódó növekvő saját teljesítményből adódik, valamint a 2014. évi béremelés és a 2014. évi létszámbővülés áthúzódó hatása okozza.

A közútkezelői tevékenység esetén ésszerű nyereséggel nem számol a terv, így a tevékenység tervezett mérleg szerinti eredménye 2015. és 2016. évben egyaránt nulla.

A közútkezelői tevékenység 2015. évben a tevékenységhez kapcsolódó projektek átmeneti finanszírozása nélkül tervezett összes ráfordítása közül a legnagyobb hányadot a BKK Közút Zrt.-től igénybe vett szolgáltatások tervezett szolgáltatói díja teszi ki. A BKK Közút Zrt. szolgáltatói díja a II. Szolgáltatási Szintet 60 millió Ft-al meghaladó mértékben, 6.156 millió Ft összegben került tervezésre.

## Teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások

### Parkolási közszolgáltatások tervezett feladatai

A BKK célja a Keretmegállapodásban rögzített parkolási közszolgáltatásokkal kapcsolatos minőségi paraméterek javítása, az üzemeltett parkolóhelyek számának növelése új parkolók bevonásával. A parkolók, mélygarázsok, parkolóházak tervezett száma emelkedik, melyek üzemeltetése 2015-16-ban a parkolók kezelőszemélyzetének belső állományból történő biztosítása mellett történik. 2013. január 1-jén hatályba lépett az Mötv., amely a parkolási tevékenységekhez kapcsolódó feladatok ellátásának újraelosztásáról rendelkezett. A közterületi parkolásüzemeltetés a kerületi önkormányzatok feladata lett, de több kerületi önkormányzat is hosszabb-rövidebb ideig – 2013 első félévében-a BKK Zrt.-t bízta meg a feladat ellátásával. A közterületi parkolás gazdálkodás terén a BKK egyfelől a 2012. év végéig felmerült pótdíjak, a 2013-ban kerületi megbízásból kiszabott pótdíjak, másfelől a VII. kerületi Önkormányzat megbízásából, a Fővárosi Önkormányzat nevében kiszabott pótdíjak követelésével és a VII. kerület területén befolyó parkolási díjbevételekkel tervez.

#### Parkolási bevételek tervezése az alábbiak szerint történt:

* A Fővárosi Önkormányzat és a BKK nevében beszedett bevételek elkülönítetten kerültek tervezésre.
* A parkolók, mint forgalomszabályozó eszközök bevételének tervezésénél a jelenlegi díjszabásokkal, a jelenleg ismert férőhelyszámokkal, kihasználtsági adatokkal és tervezett megnyitási dátumokkal kalkulál a terv.
* A közterületi parkolás esetén a lentiek szerint tervezünk:
  + a már 2011-2012-ben elkészült pótdíjak követeléséből származó bevételekkel, melyek a Fővárosi Önkormányzatot illetik,
  + a VII. kerület megbízásosából a Fővárosi Önkormányzat nevében szedett parkolási és pótdíj bevételekkel, melyek a Fővárosi Önkormányzatot illetik,
  + a bérbe adott parkolójegy kiadó automaták bérleti díjával, mely a BKK Zrt.-t illeti,
  + és a VII. kerületi feladat ellátás díjával, mely szintén a BKK Zrt.-t illeti. (Az utóbbi két bevétel az egyéb piaci bevéltek között jelenik meg).
* A P+R parkolók esetében a meglévő helyszíneknél figyelembe vettük az elmúlt évek tapasztalatait és a 2015 évben tervezetten kivitelezésre kerülő fejlesztések várható hatásait. Az új helyszínek esetében szakmai tapasztalatunk alapján terveztük a bevételeket. Újpest Városkapu P+R parkoló kihasználtsága, a nyári időszakot kivéve, közel maximális, a bérletes ügyfelek száma nő, mely a bevételekre negatív hatással van, ezért itt nem került további bevétel-növekedés tervezésre.
* Kőbánya-Kispest P+R és KÖKI Terminál P+R parkolók bevételeit külön tervezzük az elmúlt évek, a parkolóház esetében az elmúlt pár hónap, tapasztalatai alapján. A még felfutóban lévő parkolóház hatása folyamatosan alakítja az igénybevételeket, így a bevételeket javasolt összességében kezelni, mert azok aránya, akár az évszakoktól, vagy a napi időjárás miatt is változhat.
* Hűvösvölgy P+R parkoló bevétel tervezésénél az elmúlt évek tendenciáit vettük alapul, ugyanakkor a 2015 második felére tervezett támfalfelújítás várhatóan kedvezőtlenül hat majd a bevételekre.
* Margitsziget parkoló esetében szintén az elmúlt évek tapasztalatai és a 2014. évi közgyűlési határozatok alapján határoztuk meg a bevételeket. A parkolási rendelet változása miatt, a parkolási díj részben csökkent, illetve a Danubius szállodákat érintő közgyűlési határozatok értelmében a várakozóhelyek száma 202-re csökkent. A parkoló üzemeltetésén túl, a helyszínen történik a védett övezeti beléptető rendszer felügyelete, a térfigyelő kamerák képeinek figyelése, a rendszámfelismerő rendszer kezelése.   
  Az európai uniós forrásból épült parkolók nem díjfizetősek, ezért itt bevétel nem került tervezésre.
* A Rákóczi téri mélygarázs bevételének tervezése az elmúlt majd 2 év adatai alapján történt.
* A 2015. év folyamán hét további P+R parkoló üzemeltetésének átvételét tervezi a BKK, és 2016-ben pedig további legalább négy parkolóét. Ezek a BKK Stratégia, Fejlesztés és Beruházás Divízió szakterületének irányításával valósulnak meg. A parkolók jelenleg tervezési fázisban vannak – kivéve a Kaszásdűlő P+R parkolókat mely elkészült, üzemeltetésre átvételre került. Az új parkolók közül öt lesz fizetős, a többi ingyenes. Az öt fizetős közül három 2016-ra várható.

### Teherfogalommal és behajtással kapcsolatos feladatok

A BKK célja a Keretmegállapodásban rögzített feladatok (behajtási hozzájárulások, rakodótárcsák és a túlsúlyos, túlméretes járművek részére a közútkezelői hozzájárulások kiadása) minőségi paramétereinek javítása, az alkalmazott városi járműforgalom szabályozási rendszer fejlesztése, a támogató ügyviteli és ellenőrzési rendszer hatékonyságának növelése a minőségi elvárások figyelembevételével.

A Budapest Főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 92/2011. (XII.30.) számú Főv. Kgy. rendelet (továbbiakban Tfr.) és a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról, és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 04.) önkormányzati rendelet (továbbiakban PR.) módosult, az alábbiak szerint:

* A Tfr.-ben és a PR-ben is átvezetésre kerülnek az új típusú ellenőrzés bevezetése miatt érvényesítendő változások a közgyűlés döntésének időpontjától
* A Fővárosi önkormányzat 200 millió Ft-os többlet bevételi elvárása a 2014-es üzleti tervben előírásra került, ezért a 2015-ös üzleti tervben már további bevételnövelést nem tervezünk. A 2016-os árbevétel infláció körüli 1 %-os bevétel növekedéssel számol.

2015. évben hatályba léphetnek a pótdíjjal történő szankcionálással összefüggő egyes törvények és egyéb jogszabályok, amelyeknek megfelelően az eljárásrend módosítása szükséges.

#### Teherforgalmi bevételek tervezése

A Teherforgalmi közszolgáltatási feladatok ellátása során tervezett bevételek (behajtási hozzájárulással és a rakodótárcsával kapcsolatos bevételek) alakulása a várható díjváltozások és a Főváros bevételelvárása alapján:

* A Főváros nevében beszedni tervezett bevétel a 2015. évre összesen bruttó   
  1.203 millió Ft.
* A BFFH nevében beszedett bevételek a 2016. évre összesen bruttó 1.215 millió Ft összegben szerepelnek a tervben.

E tervszámok tartalmazzák a hatékonyabb ellenőrzési rendszer (mobil és fix kamerák) bevezetésének árbevételre gyakorolt hatását, valamint azt a külön ki nem mutatott költségelemet is, amelyet évente 90 millió Ft értékben a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság (korábbi BFKF) teherforgalmi ellenőrzési tevékenységének finanszírozására szán a Fővárosi Önkormányzat.

Új piaci szereplők megjelenésével, vagy a beruházási kedv ugrásszerű megemelkedésével a válság elhúzódó hatásai miatt a terv nem számol. A hatékonyabb ellenőrzés megvalósulása biztosítja azt az árbevételt, melyet tervben prognosztizáltunk. Természetesen az új ellenőrző rendszer bevezetésével a szankcionált gépkocsik száma megtöbbszöröződik a kiszabott és befolyt közigazgatási bírsággal együtt, amely a bevétel az állami központi költségvetésé, így e terv keretében nem számolhatunk vele.

### A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások fedezete

A parkolási tevékenység esetén a 2015. évi üzleti évben 2014. évhez képest lényegi változást a feladatellátásban a fentiekben is ismertetett további parkolók üzemeltetésének az átvétele jelenti. A 2015. év folyamán 7 további P+R parkoló üzemeltetésének átvételét tervezi a BKK. A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások 2015-2016. időszakra vonatkozó hatását is tartalmazó forrásigényét az alábbi táblázat mutatja.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetése** | **2014** | **2015** | **Eltérés** |
| **várható** | **terv** | **terv-várható** |
| Értékesítés nettó árbevétele | **778 079** | **1 255 042** | 476 963 |
| Aktivált saját teljesítmények értéke | **-** | **-** | - |
| Egyéb bevételek | **8 912** | **35 446** | 26 535 |
| Anyagjellegű ráfordítások összesen | 252 944 | 469 694 | 216 750 |
| Személyi jellegű ráfordítások összesen | 490 995 | 755 303 | 264 308 |
| Értékcsökkenési leírás | 11 374 | 22 632 | 11 258 |
| Egyéb ráfordítások | 2 997 | 3 512 | 515 |
| **Üzemi ( üzleti ) tevékenység eredménye** | 28 681 | 39 347 | 10 667 |
| Pénzügyi műveletek eredménye | 2 110 | 742 | - 1 368 |
| Rendkívüli eredmény | - 5 | - | 5 |
| Adófizetési kötelezettség | 436 | 553 | 117 |
| **Mérleg szerinti eredmény** | 30 350 | 39 536 | 9 186 |

A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások 2015. évi tervezett forrásigénye   
nettó 1.215 millió Ft, bruttó 1.543 millió Ft, ami nettó 472 millió Ft-os forrásigény növekedést jelent 2014. évi várhatóhoz képest.

|  |  |
| --- | --- |
| **Teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetése közszolgáltatás tervezett forrásigényének változása a 2014. évi várhatóhoz képest** | **adatok millió Ft-ban** |
| A 2014. évben átvett parkolók teljes éves hatása, valamint a 2015. évben átvenni tervezett parkolók üzemeltetésének anyagjellegű ráfordítások, továbbá a mobil kamerás ellenőrző járművek üzemeltetési költsége | 213 |
| 2014. évi béremelés áthúzódó hatása, az újonnan megnyílt parkolók és a feladatbővüléshez szükségessé vált évközi létszámbővítés áthúzódó éves hatása, 2015. évben megnyíló parkolók és a teherforgalmi ellenőrzés bővítése miatt szükségesé váló létszám törtévi bérhatása | 264 |
| Meghatározott össztömeget meghaladó járművek eljárási és túlsúly díja | -5 |
| **Forrásigényre gyakorolt hatás összesen** | **472** |

#### A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások saját bevételei

Egyéb teherforgalomhoz kapcsolódó BKK saját bevételek tervezése során a túlsúlyos, túlméretes járművek számára kiadott közútkezelői hozzájárulások bevételénél a jelenleg hatályos jogszabályban rögzített díjakkal számol a terv. E mellett figyelembe vételre került az a tény is, hogy a romló gazdasági teljesítmény miatt a 2014-évre várt bevétel elmarad a tervtől. A 2015-es évre a gazdaságból megismert tendenciákat is figyelembe véve a tervezett árbevétel összesen: 39,9 millió Ft.

A parkolási közszolgáltatással kapcsolatosan nem merül fel saját bevétel. A Főváros VII. kerületének önkormányzata megbízása alapján végzett tevékenység, valamint az automaták bérbeadásából származó bevételek nem közszolgáltatásnak, hanem piaci alapú tevékenységnek minősülnek.

#### A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatás ráfordításai

A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatás 2015. évi tervezett anyagjellegű ráfordítása   
470 millió Ft, melynek legjelentősebb hányadát az igénybevett szolgáltatások teszik ki   
394 millió Ft összegben. Ez a parkolók üzemeltetése érdekében tervezett karbantartási költségekből, a behajtási tevékenységhez kapcsolódó mobil kamerás ellenőrző járművek üzemeltetési költségéből, postai, jogi, közjegyzői díjak összegéből adódik. A személyi jellegű ráfordítások 2015. évi tervezett mértéke 755 millió Ft, ami 264 millió Ft-tal haladja meg a 2014. évi várható értéket, a 2015. évi többletfeladatok, a megnyíló új parkolók és a teherforgalmi ellenőrzés bővítésének létszámigénye és a 2014. évi létszámbővülés teljes éves hatásaként.

#### A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások eredménye

A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások esetén a Keretmegállapodásban foglalt szabályok szerint meghatározott ésszerű nyereség került tervezésre, figyelembe véve a 2012/21/EU Bizottsági határozat 5. cikkében szereplő felső korlátot.

A teherforgalmi és parkolási közszolgáltatások tervezett ésszerű nyeresége 2015. évre   
39,5 millió Ft, ami 3,16 %-os mértékű értékesítési jövedelmezőséget biztosít.

A Keretmegállapodásban foglaltak szerint az ésszerű nyereség az Önkormányzat által jóváhagyott üzleti tervben, elsődlegesen a közszolgáltatási tevékenység fenntarthatóságát szolgáló, az amortizációt meghaladó összegű beruházások forrását hivatott biztosítani.

* 1. **Taxiállomás-üzemeltetési és ellenőrzési feladatok** 
     1. **Taxiállomás-üzemeltetési feladatok**

2013. szeptember 1-jén hatályba lépett „a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételének rendjéről és a személytaxi szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV.18.) Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének önkormányzati rendelete” (a továbbiakban: Taxi Rendelet). A Taxi Rendelet mind a taxiállomás-használati díjtételeket, mind a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálatok működési feltételeit, a vállalkozási környezetet befolyásolja. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által koordinált kormányrendelet tervezett jövőbeni megjelenése és a Taxi Rendelet várható módosítása komoly hatással lehet a piac átrendeződésére, ennek következtében a taxiállomás-használati megállapodást kötő vállalkozások (szerződéses partnerek) számára. A Budapest Főváros Önkormányzata és a BKK Zrt. között hatályban lévő Keretmegállapodás Negyedik része rendezi – többek között – a taxiállomások üzemeltetésével, a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a szolgáltatást közvetítő szolgálatok ellenőrzésével kapcsolatos közszolgáltatási feladatokat. A keretmegállapodás 23.5. pontja rendelkezik a taxiállomás üzemeltetési és taxi szolgáltatás ellenőrzési kompenzációról. A Fővárosban szolgáltatást végzők összlétszám csökkenése miatti bevételkiesést a taxiállomás-használati díjak emelésével vagy kiegészítő kompenzációval tudja Budapest Főváros Önkormányzata kiegyenlíteni.

A taxiállomások üzemeltetésében a BKK változatlan környezettel, állomásszámmal, és e feladatra eső költséggel számol.

* + 1. **Taxiszolgáltatás-ellenőrzési feladatok**

A Taxi Rendelet 13. §-nak és 17. §-nak rendelkezései értelmében a BKK, mint közlekedésszervező feladata, hogy ellenőrizze a Taxi Rendeletben foglaltak megtartását Budapest közigazgatási területén belül. Ezen túlmenően, a Taxi rendelet értelmében a BKK feladata a személytaxik előzetes jármű-megfelelőségi vizsgálatának, és a személytaxi szolgáltatást közvetítő szolgálatok előzetes megfelelőségi vizsgálatának elvégzése, és a megfelelőség folyamatos ellenőrzése is.

A személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás a budapesti tömegközlekedés egyik lényeges eleme. Az egyre magasabb színvonalú személytaxi-szolgáltatás érdekében a BKK nagyobb hangsúlyt kíván fordítani a személytaxis vállalkozások, valamint a személytaxi szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálatok (a továbbiakban: „Szolgálat”) ellenőrzésére.

A BKK Taxiközlekedés Szakterületén belül a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatások ellenőrzését 18 fő taxiszolgáltatás ellenőr és 2 fő főellenőr végzi, feladatuk a személytaxisok folyamatos, próbautazáson alapuló ellenőrzése, illetve – a feltárt jogsértések és hiányosságok alapján – saját hatáskörben a szükséges intézkedések megtétele és hatósági intézkedések kezdeményezése. A taxiszolgáltatás ellenőrzése folyamatos 2013. szeptember 1. óta. 2015. évre létszámbővítés nincs betervezve, az egész éves működésből eredő áthúzódó hatások érvényesülnek.

* + 1. **A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás ellenőrzési feladatok fedezete**

A BKK Zrt. 2015-2016. évi üzleti terve a Taxi Rendeletben rögzített feladatokkal számol. Az évi 4.500 gépkocsira megkötött taxiállomás-használati megállapodás alapján beszedett 40 ezer forint/gk/év taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díj nettó 180 millió forint bevétel nyújt részben fedezetet a taxiállomás-üzemeltetési feladatok teljes körű éves ellátásának költségeire. A 2015. évi 445 millió forint nettó árbevétel egy része, 265 millió forint Közszolgáltatási szerződés alapján finanszírozott kompenzáció.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Taxiállomás üzemeltetés és ellenőrzés** | **2014** | **2015** | **Eltérés** |
|  | **várható** | **terv** | **terv-várható** |
| Értékesítés nettó árbevétele | 322 265 | 445 180 | 122 916 |
| Aktivált saját teljesítmények értéke | - | - | - |
| Egyéb bevételek | 1 940 | 3 670 | 1 730 |
| Anyagjellegű ráfordítások összesen | 68 506 | 165 241 | 96 736 |
| Személyi jellegű ráfordítások összesen | 227 985 | 247 166 | 19 182 |
| Értékcsökkenési leírás | 14 229 | 21 536 | 7 307 |
| Egyéb ráfordítások | 1 077 | 1 222 | 145 |
| **Üzemi ( üzleti ) tevékenység eredménye** | **12 409** | **13 686** | **1 277** |
| Pénzügyi műveletek eredménye | 194 | 258 | 64 |
| Rendkívüli eredmény | - 2 | - | 2 |
| Adófizetési kötelezettség | 124 | 192 | 68 |
| **Mérleg szerinti eredmény** | **12 477** | **13 751** | **1 274** |

A Taxi Rendeletben rögzített drosztdíjak nem fedezik a tevékenység ellátásának 2015. évi tervezett költségét, ezért az üzleti terv taxiállomás üzemeltetési és ellenőrzési kiegészítő kompenzációval számol, hasonlóan a 2014. évhez. A tevékenység tervezett költségei alapján a 2014. évi várhatóhoz képest 150 millió Ft-tal magasabb kiegészítő kompenzáció biztosítása szükséges.

|  |  |
| --- | --- |
| **Taxiállomás üzemeltetés és ellenőrzés tervezett forrásigényének változása a 2014. évi várhatóhoz képest** | adatok millió Ft-ban |
| Fokozott ellenőrzéshez szükséges anyagjellegű ráfordítások és értékcsökkenés növekedése | 104 |
| 2014. évi béremelés áthúzódó hatása, a feladatbővüléshez szükségessé vált évközi létszámbővítés áthúzódó éves hatása, 2015. évi feladatbővüléshez szükséges létszám törtévi bérhatása | 19 |
| A csökkenő gépjármű szám miatt a 2014. évi várhatónál alacsonyabb összegben tervezett drosztdíj bevételek | 27 |
| **Forrásigényre gyakorolt hatás összesen** | **150** |

**A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás ellenőrzési feladatok forrásigényének összetétele**

A taxiállomás-üzemeltetési és a taxiellenőrzési feladatok 2015. évi tervezett költségeit a hatályos Taxi Rendelet szerinti drosztdíjakból befolyó bevételek várhatóan nem fogják fedezni. Ahhoz, hogy a taxiállomás üzemeltetési és a taxiellenőrzési feladatok pénzügyi fedezete a 2015. évben a saját bevételeikből biztosított legyen, a drosztdíj éves mértékét 2015. januárjától 98 ezer Ft+áfa/év/gk mértékre kellett volna emelni. A drosztdíj emelésére vonatkozó javaslatát a BKK 2015-2016. évi előzetes üzleti tervével együtt benyújtotta a Fővárosi Önkormányzat felé. A drosztdíj emelésére vonatkozó javaslat elfogadásáról nem érkezett visszajelzés.

A BKK és a Fővárosi Önkormányzat között létrejött Keretmegállapodás 23.5.2 pontja úgy rendelkezik, hogy „Amennyiben az Önkormányzat által megállapított taxiállomás használati díj mértékének emelésére nem, vagy nem a BKK által javasolt mértékben kerül sor és a taxiállomás használati díj a feladat ellátásának teljes körű pénzügyi fedezetét bármilyen okból nem biztosítja, a BKK Zrt. taxiállomás üzemeltetési és taxi szolgáltatás ellenőrzési kiegészítő kompenzációra jogosult”, amelynek meghatározása a Keretmegállapodás 23.6. pontja alapján történik.

**A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás ellenőrzési feladatok saját bevételei**

A taxiállomás üzemeltetési és a taxiszolgáltatás ellenőrzési feladatok saját bevételét a Taxi Rendeletben meghatározott mértékű taxiállomás-üzemeltetési, szolgáltatási díjakból (drosztdíjakból) befolyó bevétel jelenti.

A drosztdíjak mértékének megállapításáról a Taxi Rendelet 12. § (8) bekezdése, illetve a Taxi Rendelet 12. § (10) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„(8) A közlekedésszervező a személytaxi-szolgáltatást nyújtó vállalkozás felé éves időszakra vonatkozó taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díjat érvényesít. A taxiállomás-üzemeltetési, szolgáltatási díjat úgy kell megállapítani, hogy az a feladat teljes körű éves ellátásának – ideértve a taxiállomás-üzemeltetési közszolgáltatás működési költségeinek (személyi, dologi kiadások, taxiállomások karbantartása, új állomások létesítése, taxiállomás-üzemeltetéssel összefüggő beruházások, stb.), és az ellenőrzésbe bevont közreműködők – pénzügyi fedezetét biztosítsa.

(10) Az éves díj mértéke 40.000,- Ft + áfa. Gyári elektromos, hibrid és a tisztán földgázüzemű – max. 15 l tartalék benzintartályú - gépkocsik esetén az éves díj mértéke 20% kedvezmény biztosítása mellett értendő, azaz 32.000,- Ft + áfa.”

A szerződéses partnerek gépjárműveinek száma 2014. október 1. napján 4.979 darab volt. A Taxi Rendeletnek a személytaxi gépjárművek évjáratára vonatkozó rendelkezései a hatályba lépéstől kezdve folyamatosan szigorodtak, így a rendelet megalkotását megelőző időszakhoz képest, amikor nagyságrendileg 6.000 db taxi gépjárművel számolhattunk, 2014. október 1-jéig a személytaxi szolgáltatást végző járművek száma 17 %-kal csökkent a fővárosban. A jogszabályi szigorítások/ellenőrzési tapasztalatok fényében nem várható a személytaxik számának növekedése.

A Taxi Rendelet 2014. január 15-től hatályba lépett rendelkezése alapján, a 15 évnél idősebb személytaxik kiestek a piacról. 2015. július 1-től pedig már a 10 évnél idősebb személytaxival sem lehet majd személytaxi szolgáltatást végezni. A Taxi Rendelet fenti rendelkezései következtében, a taxiállomás-használati hozzájárulást kötő szerződéses partnerek létszámának közel 25 %-os csökkenése várható.

A szerződött partnerek számának csökkenését új gépkocsik személytaxi szolgáltatói körbe állításával lehet megállítani. Figyelemmel arra, hogy – a taxival történő utazásokról rendelkezésünkre álló információk alapján – a fővárosban havonta 1 millió taxi rendelés történik, rentábilis új személygépkocsik személytaxi szolgáltatói körbe állítása. Az előzőek alapján arra számítunk, hogy a személytaxik számának csökkenése – a Taxi Rendelet egyre szigorodó rendelkezései ellenére – folyamatosan lassulni fog, így 2015-16. években átlagosan 4.500 szerződő partnerrel tervezünk.

A hatályos Keretmegállapodás 23.5.1 pontja úgy rendelkezik, hogy „Amennyiben a BKK által beszedett taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díjak ténylegesen nem fedezik a BKK Taxiállomás Üzemeltetési Feladatok és Ellenőrzési Feladatok ellátásával felmerülő költségeket, a BKK Zrt. kezdeményezi az Önkormányzatnál a taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díjak mértékének a Taxi Rendeletben való módosítását.”

A fentiekre figyelemmel, a BKK indokoltnak tartotta a drosztdíjak mértékének emelését és 2015. január 1. napjától évi nettó 98.000,- Ft történő megállapítását, vagy 2015 májusától 128.000 Ft – tekintettel arra, hogy ez havi nettó 8.167,- Ft drosztdíjat jelentene – a taxisok új tarifaszint miatti bevételtöbbletéhez képest, nem jelentene jelentős emelést. Tekintettel arra, hogy a drosztdíj emelésére vonatkozó javaslatra a Fővárosi Önkormányzat részéről visszajelzés nem érkezett a terv lezárásáig, ezért a 2015-2016. évi üzleti terv a taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési tevékenység esetén a drosztdíj bevételekkel nem fedezett indokolt költségek fedezetéül taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési kompenzációval számol.

**A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás ellenőrzési feladatok ráfordításai**

A tevékenység 2015. évi tervezett anyagjellegű ráfordítása 165 millió Ft, ami 98 millió Ft-tal haladja meg a várható bázis értéket, a 2014. évi taxi ellenőrzés költségek tervtől elmaradó mértéke miatt. A személytaxi szolgáltatókkal végzett próbautazások éves tervezett költsége 50 millió Ft. A tevékenység 2015. évi tervezett személyi jellegű ráfordítása 247 millió Ft, ami 19 millió Ft-tal haladja meg a 2014. évi várható mértéket, a fokozott ellenőrzésekhez szükséges többlet ellenőri létszám biztosításából adódik.

A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési közszolgáltatások esetén a Keretmegállapodásban foglalt szabályok szerint meghatározott ésszerű nyereség került tervezésre, figyelembe véve a 2012/21/EU Bizottsági határozat 5. cikkében szereplő felső korlátot. A taxiállomás-üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési feladatok közszolgáltatások tervezett ésszerű nyeresége 2015. évre 13,8 millió Ft, azaz 3,16 %-os mértékű értékesítési jövedelmezőséget biztosít.

A Keretmegállapodásban foglaltak szerint az ésszerű nyereség az Önkormányzat által jóváhagyott üzleti tervben, elsődlegesen a közszolgáltatási tevékenység fenntarthatóságát szolgáló, az amortizációt meghaladó összegű beruházások forrását hivatott biztosítani.

## Projektmenedzsment közszolgáltatás

A Keretmegállapodás alapján a BKK teljes körű projektmenedzsment feladatot lát el a Budapest Főváros Önkormányzata kedvezményezetti körében ROP és EGT Finanszírozási Mechanizmus keretében támogatott projektek esetében, melyek az I. melléklet   
1.1.1. pontjában felsorolásra kerültek.

A projektmenedzsment feladatokat a BKK közszolgáltatási feladatként végzi, havi számla ellenében, a Főváros mindenkori költségvetésében ezen feladatokra tervezett előirányzat terhére. Az Éves Szerződés keretében a feladatokhoz kapcsolódó tételes kimutatások alapján projektenként számol el a felmerült költségekről.

### A projektmenedzsment közszolgáltatás fedezete

A projektmenedzsment közszolgáltatás 2015. évi tervezett forrásigényét az alábbi táblázat tartalmazza.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Projektmenedzsment** | **2014** | **2015** | **Eltérés** |
| **várható** | **terv** | **terv-várható** |
| Értékesítés nettó árbevétele | 10 601 | 18 598 | 7 997 |
| *Ebből kompenzáció* | *10 598* | *18 591* | *7 993* |
| Aktivált saját teljesítmények értéke | - | - | - |
| Egyéb bevételek | 19 | 106 | 88 |
| Anyagjellegű ráfordítások összesen | 818 | 8 382 | 7 564 |
| Személyi jellegű ráfordítások összesen | 9 295 | 9 503 | 208 |
| Értékcsökkenési leírás | 63 | 187 | 124 |
| Egyéb ráfordítások | 28 | 62 | 35 |
| **Üzemi ( üzleti ) tevékenység eredménye** | **417** | **570** | **153** |
| Pénzügyi műveletek eredménye | 6 | 11 | 4 |
| Rendkívüli eredmény | - 0 | - | 0 |
| Adófizetési kötelezettség | 14 | 8 | - 6 |
| **Mérleg szerinti eredmény** | **409** | **573** | **164** |

A projektmenedzsment feladatok forrásigénye nettó 8 millió Ft-tal magasabb a tevékenység 2014. évi várható forrásigényénél, a tevékenység ellátáshoz szüksége anyagjellegű ráfordítások várhatóhoz képesti növekedése, valamint a személyi jellegű ráfordítások 2014. év béremelés áthúzódó hatásából fakadó növekedése miatt.

A projektmenedzsment közszolgáltatások esetén a Keretmegállapodásban foglalt szabályok szerint meghatározott ésszerű nyereség került tervezésre, figyelembe véve a 21/2012/EK Bizottsági határozat 5. cikkében szereplő felső korlátot.

A projektmenedzsment közszolgáltatások tervezett ésszerű nyeresége 2015. évre   
573 ezer Ft, ami 3,16 %-os mértékű értékesítési jövedelmezőséget biztosít.

A Keretmegállapodásban foglaltak szerint az ésszerű nyereség az Önkormányzat által jóváhagyott üzleti tervben, elsődlegesen a közszolgáltatási tevékenység fenntarthatóságát szolgáló, az amortizációt meghaladó összegű beruházások forrását hivatott biztosítani.

## A BKK Zrt. piaci alapú tevékenysége

A BKK Zrt. piaci alapú tevékenységét a Budapest Főváros VII. kerületének megbízásából végzett parkolási feladatok, a parkoló automaták bérbeadása és szakmai tudományos lap kiadása jelentik.

2013. január 1-én hatályba lépett Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (továbbiakban Mötv.), mely a parkolási tevékenységekhez kapcsolódó feladatok ellátásának újraelosztásáról rendelkezett. A parkolás üzemeltetés a kerületi önkormányzatok feladata lett, de hosszabb-rövidebb ideig 2013-ban a BKK Zrt-t bízták meg a feladat ellátásával. A BKK Zrt. a 2015. évben a VII. kerületi Önkormányzat megbízásából, a Fővárosi Önkormányzat nevében kirótt pótdíjak beszedésével tervez. A BKK egyéb tevékenységei között új tevékenységként a szakmai tudományos lap kiadása.

A hazai közlekedési szakma egyik nagy múltra visszatekintő lapját, a Városi Közlekedést a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) alapította 1968-ban. A BKV Zrt. 2004. óta a lap társalapítójává vált, mivel finanszírozta a lapot. A Városi Közlekedés megjelenése a BKV Zrt. részéről folyósított finanszírozás megszűnése miatt 2011. év őszétől szünetel.

A BKK Zrt. Igazgatósága 528/2013. (VII. 30.) számú határozatában szükségesnek tartja és támogatja a városi közlekedéshez kapcsolódó dokumentumok publikálását, és ennek érdekében szakmai, tudományos, kommunikációs fórum létrehozását. A BKK Zrt. Igazgatósága 860/2013. (XII. 19.) számú határozatában egyetértett azzal, hogy a városi közlekedéshez kapcsolódó tudásanyag publikálására a BKK Zrt. – a BKV Zrt. és a KTE „Városi Közlekedés” c. lapjának korábbi hagyományait újjáélesztve – saját folyóirat alapításával szakmai, tudományos, kommunikációs fórumot hozzon létre.

A 2015. évben öt lapszám megjelenését tervezzük, amely finanszírozását a lapszámok eladásából valamint hirdetési és szponzorációs támogatásból tervezzük megvalósítani.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Piaci és egyéb tevékenységek** | **2014** | **2015** | **Eltérés** |
| **várható** | **terv** | **terv-várható** |
| Értékesítés nettó árbevétele | 22 539 | 71 700 | 49 161 |
| Aktivált saját teljesítmények értéke | - | - | - |
| Egyéb bevételek | 12 | 157 | 145 |
| Anyagjellegű ráfordítások összesen | 4 882 | 42 688 | 37 805 |
| Személyi jellegű ráfordítások összesen | 9 928 | 19 810 | 9 882 |
| Értékcsökkenési leírás | 141 | 206 | 65 |
| Egyéb ráfordítások | 38 | 177 | 138 |
| **Üzemi ( üzleti ) tevékenység eredménye** | **7 561** | **8 976** | **1 416** |
| Pénzügyi műveletek eredménye | 5 | 37 | 33 |
| Rendkívüli eredmény | - 0 | - | 0 |
| Adófizetési kötelezettség | - | 28 | 28 |
| **Mérleg szerinti eredmény** | **7 565** | **8 986** | **1 421** |

A közterületi parkolás tevékenység esetén a BKK Zrt. saját bevételét a bérbe adott parkoló automaták bérleti díja, a VII. kerületi feladat ellátás díja, valamint a lapértékesítés képezi. A VII. kerület megbízásából a Fővárosi Önkormányzat nevében szedett parkolási és pótdíj bevételek a Fővárosi Önkormányzatot illetik.

A VII. kerülettel megkötött érvényben lévő szerződés díjtétele mellett a tevékenység a pótdíjakhoz kapcsolódó végrehajtási eljárás tervezett költsége miatt veszteséges lenne (a jelenlegi szerződésben szereplő 9.000 Ft/parkolóhely/hó Ft költség kalkulációja a végrehajtási szakasz magasabb költségével nem számolt). A Keretmegállapodás értelmében a BKK egyéb piaci tevékenységei nem lehetnek veszteségesek (mivel az Fővárosi finanszírozás igényt jelentene). Ezért VII. kerületi parkolási feladatok bevétele nem az érvényben lévő szerződésben szereplő díjjal, hanem a tevékenység ésszerű nyereség elérését biztosító bevétel mellett került betervezésre. A 2015-ös tervszámok alapján valamint a 2014. évi tényszámok alapján az átalány díj mértéke felülvizsgálatra került.

A tevékenység 2015. évi tervezett nettó árbevétele 72 millió Ft, ami 49 millió Ft-tal magasabb a 2014. évi várhatónál. A növekedés egyrészt az ésszerű nyereség eléréséhez szüksége átalány díj növelés figyelembe vételének valamint az új lapkiadás tevékenységnek köszönhető. A tevékenység összes tervezett ráfordítása 63 millió Ft-ot tesz ki, ami   
48 millió Ft-tal haladja, meg a várhatót, a VII. kerületi parkolási feladatokhoz kapcsolódó pótdíjak végrehajtási költségei, valamint az újként jelentkező lapkiadás költségei miatt. A tevékenység 2015. évi tervezett mérlegszerinti eredménye 9 millió Ft.

## Tevékenységek fedezetét összesítő adatok

A Keretmegállapodás 40.2 pontja tiltja az egyes tevékenységek közötti keresztfinanszírozást. *„A BKK az Önkormányzattól az adott feladatra, illetve közszolgáltatásra kapott forrást illetve kompenzációt kizárólag az adott feladat, illetve közszolgáltatás költségének finanszírozására és a Közszolgáltatási Feladatok esetében az elfogadott Üzleti Tervben meghatározott ésszerű nyereség képzésére jogosult és köteles felhasználni (ideértve az átmeneti jellegű, nem gazdasági tevékenységhez fűződő kiadásokat, így különösen a Közútkezelői és Közlekedésszervezői Feladatokhoz, illetve a Közszolgáltatási Feladatokhoz kapcsolódó beruházási tételek ÁFA finanszírozását).”*

A BKK a keresztfinanszírozás tilalmára vonatkozó előírásnak mind az üzleti tervezés, mind az elszámolások során megfelel. A tevékenységek bevételei (saját és a Fővárosi Önkormányzattól kapott kompenzáció) minden esetben teljes mértékben fedezik a tevékenységek összes tervezett ráfordítását. A piaci tevékenységnél, a közterületi parkolás tevékenységének eredménye használható fel társasági szinten, szabad forrásként.

## A BKV Zrt. 2015-2016. évi üzleti terve

A BKK Zrt. és a BKV Zrt. között létrejött Közszolgáltatási Szerződés meghatározza a BKV Zrt. működésének alapjait a 2012. május 1. és 2020. április 30. közötti időszakra.   
A Közszolgáltatási Szerződés életbelépésével egyidejűleg átalakult a közösségi közlekedés intézményrendszere, és a finanszírozás rendszere is megváltozott. A finanszírozás alapját – összhangban a 1370/2007 EK rendelettel – az ésszerű nyereséggel növelt bevétellel nem fedezett indokolt költség adja a Szerződés szerint.

2015. és a 2016. évben a BKV Zrt. teljesítmény volumene csökken. A napi működés forrásai a tervek alapján rendelkezésre állnak, ugyanakkor a források elégtelensége miatt a mindkét évben az indokoltnál és szükségesnél alacsonyabb, a halasztott bevételekkel csökkentett értékcsökkenési leírás szintjét el nem érő beruházási szint lesz jellemző, ami komoly műszaki kockázatot jelent. A korábbi időszakokban a működés finanszírozására felvett hitelek törlesztésére a rendszer csak korlátozottan biztosít forrásokat. **A BKV Zrt. működésében rendkívüli kockázat, hogy az üzleti terv nem biztosít fedezetet a 2015-ben lejáró adósságállomány visszafizetésére.** A 2014. évi 9,4 milliárd Ft-os hiteltörlesztést az alulfinanszírozottság miatt folyósított kompenzációs díj, valamint a Fővárosi Önkormányzat által biztosított ésszerű nyereség tette lehetővé. **2015-ben 52,3 milliárd Ft lejáró hitel refinanszírozását kell megvalósítani, amely újabb banki hitelfelvétellel történhet.**

A BKV Zrt. részére folyósított kompenzációs díj biztosítja a működési költségek fedezetét, ezért az elmúlt időszakban a Társaság adósságállománya nem emelkedett. A működés racionalizálása, a finanszírozási igény csökkentése céljából a BKV Zrt. hatékonyságjavító intézkedéseket indított el 2012-ben. A már végrehajtott intézkedéseknek is köszönhetően, üzemi szinten – hasonlóan az elmúlt 3 évhez – ismét pozitív eredményt ért el a Társaság, illetve több év után az adózás előtti eredménye is pozitív.

A BKV Zrt. gazdálkodását az alábbi táblázat mutatja:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **2011. év**  **tény** | **2012. év**  **tény** | **2013. év**  **tény** | **2014. év**  **tény** | **2015. év terv\*** | **2016. év terv\*** |
| Teljesítmény (millió aktív fhkm) | 17 242 | 17 295 | 16 993 | 17 052 | 16 555 | 15 896 |
| Üzemi bevétel (millió Ft) | 133 201 | 134 421 | 137 120 | 141 535 | 142 275 | 143 958 |
| Üzemi eredmény (millió Ft) | 824 | 3 178 | 2 969 | 3 072 | -760 | 6 298 |
| Adózás előtti eredmény  (millió Ft) | -5 893 | -3 246 | -1 489 | 246 | -3 228 | 3 685 |

\* A 2015. évi érték a 6 561 millió Ft-os közlekedési célú beruházási forrást és a 3 140 millió Ft-os ésszerű nyereséget, a 2016. évi érték 14 707 millió Ft-os beruházási forrást és a 3 140 millió Ft-os ésszerű nyereséget tartalmaz

A működési költségek fedezettsége és a belső hatékonyságjavítás megteremtették az alapját a BKV Zrt. által nyújtott szolgáltatás színvonalát emelő intézkedéseknek. 2014-ben a fővárosi közösségi közlekedés vonzerejét növelte:

* Március 28-án **megindult az M4 metróvonal utasforgalmi próbaüzeme**, amely sikeresen üzemel.
* A jelentősen elhasználódott **M3 metróvonalon** **megkezdődtek** a forgalom biztonságos fenntartásához szükséges **síncserék,** és megindult az elöregedett **járműpark felújításának** előkészítése.
* A BKK nagyprojektjének keretében **megújult az 1-es villamos** északi szakasza és kialakításra került a füves burkolatú pályaszakasz. A projekt részeként **a**   
  **3-as villamos** pályája és a kapcsolódó létesítmények is **a kor követelményeinek megfelelően megújul**nak.
* Az autóbuszos ágazatban megtörtént az alacsonyabb üzemeltetési költségű és kedvezőbb környezeti terhelést jelentő korszerű **CNG hajtású autóbuszok üzembeállítása**, valamint a részben saját kivitelezésben **(PKD)** készült, minden igényt kielégítő **Ikarus 127V típusú autóbuszok forgalomba adása.**

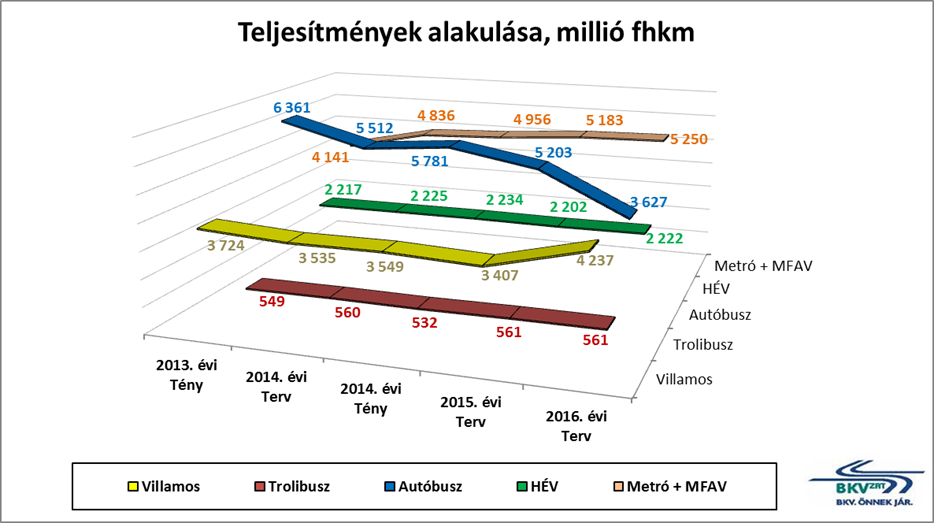
A közösségi közlekedési rendszer elemeinek megújulása az elkövetkező években tovább folytatódik:

* 2015 első félévében várhatóan befejeződik a **M3 metróvonalon a síncsere,** és megkezdődik a vonalon futó **járművek korszerűsítéssel egybekötött felújítása.**
* Az 1-es, 3-as villamosok projektje lezárul, aminek eredményeként átadásra kerül az **1-es villamos dél-budai hosszabbítása**.
* **Fonódó villamos hálózat kialakításával** új, átszállásmentes kapcsolat jön létre Észak- és Dél-Buda között.
* **Hasznos élettartam növelés** keretében az életkorukat jelentősen meghaladó eszközök esetében a tovább üzemeltethetőség egy tudományos alapon kidolgozott objektív vizsgálati módszertan szerint kerül meghatározásra. A tovább üzemeltetéshez szükséges fejlesztések a 2015-ben indulnak el.
* 2015-ben megjelennek az első korszerű, alacsonypadlós **CAF villamosok** Budapest utcáin, és tovább folytatódik a **Tátra villamosok hajtáskorszerűsítéssel egybekötött felújítása.**
* További **PKD buszok összeszerelése** várható, és a BKV Zrt. autóbusz állománya **új beszerzésű alacsony padlós buszokkal** is gazdagodik.
* **Bérleti konstrukció keretében 75 új, korszerű alacsony padlós autóbusz** megjelenése várható.

A BKV Zrt. a Közszolgáltatási Szerződés előírásainak megfelelően két éves gördülő tervet állít össze a rendelkezésre álló információk, a Budapest Főpolgármesteri Hivatal és a Tulajdonosi Megbízott által meghatározott tervezési peremfeltételek alapján. A Fővárosi Önkormányzat egységes tervezési irányelveket határozott meg a tulajdonában lévő gazdasági társaságokra, így a BKV Zrt-re vonatkozóan is, melyeket a Társaság a 2014. szeptember 4-én kelt levélből ismert meg. A BKK Zrt. 2014. szeptember 9-én kelt levelében tájékoztatta a Társaságot a 2015-2016. év tervezési premisszáiról, majd 2015. február 4-én újabb teljesítménytervet küldött, melyben a korábbi premisszákban jelzettekhez képest 2,5%-kal magasabb teljesítmény megrendeléseket kapott a BKV Zrt. 2015-re. A megküldött premisszák így a tervezési folyamat során többször változtak, annak érdekében, hogy az összeállított   
Üzleti Terv tartalmazza az időközben ismertté vált makrogazdasági folyamatok hatásait, és a megrendelői igények változását. Az új teljesítmény elvárások azonban valószínűleg az autóbusz ágazatban továbbra is jelentős járművezetői túlóra többletet jelentenek a BKV Zrt-nél az év első felében.

A közösségi közlekedési szolgáltató – a BKV Zrt. – ráfordításainak meghatározásához a kiindulási alapot az elvárt teljesítmény adja. A férőhely-kilométer teljesítmények terve a hasznos, tényleges utasszállítás érdekében teljesített fhkm adatokat tartalmazza.

**A teljesítményelvárások alapján a BKV Zrt. férőhely-kilométer teljesítménye 2015-ben   
2,9 %-kal csökken a 2014. évi értékhez viszonyítva.** Általánosságban elmondható, hogy a metró, HÉV és a trolibusz ágazat teljesítménye emelkedik, az autóbusz és a villamos ágazat teljesítménye csökken a tervek szerint. Az autóbusz kiszervezések további ütemeinek hatására a BKV Zrt. autóbusz ágazatának teljesítménye a Megrendelő várakozásai szerint   
10 %-kal esik vissza. A teljesítmény csökkenés az év második felében jelentkezik, pótlási tevékenység kiesésével és a szolgáltató váltás újabb ütemeinek beindulásával. A villamos ágazat teljesítményét a tervezett vágányzárak mérséklik 2015-ben. A tervezési időszak második évében a vágányzárak felújítási munkák lezárásával és a tervezett vonalhosszabbítási munkák következtében jelentős teljesítmény emelkedés várható.   
A teljesítmény terv azonban számos bizonytalansági tényező mellett került meghatározásra, ami kockázatot jelent a Társaság gazdálkodása szempontjából. **A korábbi időszakok tapasztalatai azt mutatják, hogy a szolgáltatói tenderek eredményességének, a szolgáltató váltás időpontjának bizonytalansága, valamint a pótlások, és járatsűrítések ellentétes hatása miatt a tervhez képest jelentős többletigény is kialakulhat az év során, ami összességében a teljesítménycsökkenés mértékét csökkenti, és – hasonlóan a tavalyi évhez – jelentős többletköltséget okozhat a BKV Zrt. részére.**



A BKV Zrt. 2014-2015. évi Üzleti Terve – amelyet a Fővárosi Közgyűlés 2014. április 30-án fogadott el – a 2015. évre vonatkozóan csökkentett, 8 061 millió Ft összegű közlekedési célú beruházási forrás és 3 140 millió Ft ésszerű nyereség mellett 119 586 millió Ft kompenzációs igényt határozott meg. A Megrendelő a 2015. évi elvárt teljesítmény mértékét többször jelentősen megemelte, valamint az időközben ismertté vált információk is szükségessé tették a tervszámok pontosítását. A kompenzációs igény **az 5,9 %-os többlet teljesítmény ellenére 0,3 %-kal 119 185 millió Ft-ra csökkent, változatlan ésszerű nyereség és a kompenzációs díjban foglalt beruházási forrás 1 500 millió Ft összegű csökkentése mellett.**

A 2015-2016. évi Üzleti Terv kialakítása során a BKV Zrt. jelentős, a kompenzációs igény mérséklő tételeket vett figyelembe:

* A kedvező piaci folyamatoknak köszönhetően 250,7 Ft/l értékre csökkentette a gázolaj tervezett beszerzési egységárát, mely ugyanakkor egy ellentétes piaci trendfordulást követően kockázatot is jelent. Az Üzleti Terv véglegesítésének időpontjában a beszerzési ár meghaladta a terv egységár összegét. Az átlagár egy forintos emelkedése 31,4 millió Ft többletráfordítást eredményez a BKV Zrt-nek.
* Jogszabályi változás miatt 2015 január elsejétől megszűnik a BKV Zrt. korkedvezmény biztosítási járulék fizetési kötelezettsége.
* Mind az éves megállapodás megkötését megelőzően, mind az Üzleti Terv kialakításakor több hatékonyságjavító intézkedés együttes hatásaként jelentősen csökkentek a működési költségek. Ezekre alapozva **a BKV Zrt. 2015-re megközelítőleg 800 millió Ft költségcsökkentést irányzott elő terv szinten,** amely korábbi időszakokban realizált megtakarításokat növelő tételként jelenik meg a bázis szemléletű tervezési módszertan miatt.
* A 2012. évi kompenzáció folyósítása lehetőséget adhat a 2015. évi beruházások peremfeltételekben meghatározott 8 061 millió Ft beruházási terv teljesítésére a kompenzációs igény csökkentése mellett.

A 2015-16. év működésének szempontjából kiemelt kockázatot jelent, hogy a BKV Zrt. egyik évben sem tervez bérfejlesztést a Tulajdonosi Megbízott által rögzített tervezési premisszáknak megfelelően. **A 2015. évi 1%-os bérfejlesztés személyjellegű ráfordítások soron összesen 523 millió Ft emelkedést okozna.**

**Az M3-as metróvonal biztonságos üzemeltetése érdekében a Társaság egyik legfontosabb és legsürgetőbb feladata az É-D-i vonal pályájának mielőbbi felújítása, műszaki állapotának rendezése.** A Katasztrófavédelem által előírt munkák elkezdődtek a 2014. évben,   
az erőteljes elhasználódás miatt a síncsere felgyorsításra került. **Az M3-as metróvonal síncsere forrásigényét a BKV Zrt. Beruházási terve tartalmazza,** azonban az egyéb alagútszigetelési, pálya alapzati beruházások többlet finanszírozási igénnyel járhatnak.   
A tervezett járműrekonstrukciós munkák a Fővárosi Önkormányzat által biztosított külön forrásból kerülnek megvalósításra.

**A hatályos Közszolgáltatási Szerződés iránymutatásait alapul véve – 15 177 millió Ft halasztott bevételekkel csökkentett amortizáció szintű beruházást és a maximális   
 6 595 millió Ft ésszerű nyereséget feltételezve – a BKV Zrt. a 2015. évben közszolgáltatási feladatainak teljesítéséért 131 056 millió Ft kompenzációra lenne jogosult.**

A Közlekedésszervező finanszírozási korlátja miatt a teljes kompenzáció folyósítására várhatóan 2015-ben sem kerül sor. Mind a beruházási forrás, mind az ésszerű nyereség csökkentett értékkel szerepel a Tulajdonosi Megbízott tervezési premisszáiban. **A 119 185 millió Ft-os kompenzációs díjat és 1 800 millió Ft 2012. évi komenzációs díjat feltételezve a BKV Zrt. az Üzleti Terv szerint 3 228 millió Ft veszteséggel zárja a 2015. évet. Az Üzleti Terv nem tartalmazza a 2014-2015. menetrendi év esetleges alulkompenzáltságának ellentételezését, valamint az esetleges bonus-malust és kötbért sem.**

**Finanszírozási igény 2015. (adatok millió Ft-ban)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **Csökkentett szintű beruházás** | **Csökkentett szintű beruházás és csökkentett ésszerű nyereség** | **Halasztott bevételekkel csökkentett ÉCS szintű beruházás és csökkentett ésszerű nyereség** | **Közszolgáltatási Szerződésben foglaltaknak megfelelő** |
| Működési finanszírozási igény (kamatokkal) | 109 484 | 109 484 | 109 484 | 109 484 |
| Közlekedési célú beruházás forrás\* | 6 561 | 6 561 | 14 977 | 14 977 |
| Ésszerű nyereség | 0 | 3 140 | 3 140 | 6 595 |
| **Összes kompenzációs díj** | **116 045** | **119 185** | **127 601** | **131 056** |

\*2015. évi beruházási terv 8061 millió Ft-ot tartalmaz.

**A BKV Zrt. 2015. évi közlekedési célú beruházási kerete – a 2014. évhez hasonlóan –   
8 061 millió Ft értékben került meghatározásra,** ami a halaszott bevételekkel csökkentett elszámolt értékcsökkenési leírástól **6,9 milliárd Ft-tal** **marad el. A kompenzációs díj 6 561 millió Ft beruházási forrást tartalmaz, a fennmaradó rész fedeztetét a korábbi évek ésszerű nyeresége biztosítja. Az elmúlt évtized alulfinanszírozottsága következtében az eszközök (melyek beruházásokban, nagyprojektekben nem érintettek) már ma is kritikus állapotban vannak, így az értékcsökkenés szintjétől elmaradó beruházási gyakorlat a jövőben nem fenntartható.**

A BKV Zrt-n kívüli, közösségi forrásokból megvalósuló beruházások csak tompítani tudják az elmaradó beruházások hatását. A nagyprojektek **hozzájárulnak az eszközpark részbeni megújításához, de mivel hatásuk csak pontszerűen jelenik meg, önmagukban nem nyújtanak megoldást a teljes közlekedési rendszerre vonatkozóan.** A beruházások elmaradása előre vetíti a BKV Zrt. járművei és infrastruktúra műszaki állapotának további romlását.

A korábbi időszakok alulfinanszírozottságának meghatározására vonatkozóan egyeztetések zajlanak a Megrendelő és a BKV Zrt. között. A megállapított alulkompenzáció fedezetet nyújthat a 2014. évben megkezdett és áthúzódó beruházásokra, a hitelállomány csökkentésére, valamint az Üzleti Tervben is bemutatott kockázati tényezőkre.

A BKV Zrt. Üzleti Tervének 2016. évre vonatkozó számait a rendelkezésre álló információk alapján és a Tulajdonosi Megbízott által megadott peremfeltételeknek megfelelően több változatban készítette el a beruházások nagyságrendjének és az ésszerű nyereség mértékének függvényében.

**Finanszírozási igény 2016. (adatok millió Ft-ban)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **Csökkentett szintű beruházás** | **Csökkentett szintű beruházás és csökkentett ésszerű nyereség** | **Halasztott bevételekkel csökkentett ÉCS szintű beruházás és csökkentett ésszerű nyereség** | **Közszolgáltatási Szerződésben foglaltaknak megfelelő** |
| Működési finanszírozási igény (kamatokkal) | 105 694 | 105 694 | 105 694 | 105 694 |
| Beruházás | 8 061 | 8 061 | 14 707 | 14 707 |
| Ésszerű nyereség | 0 | 3 140 | 3 140 | 9 287 |
| **Összes kompenzációs díj** | **113 755** | **116 895** | **123 541** | **129 688** |

A BKV Zrt. stabil működése, a lejáró hitelállomány akár részbeni törlesztése, valamint az elöregedett eszközpark beruházási igénye indokolja, hogy a Társaság a Közszolgáltatási Szerződés alapján járó teljes, 129 552 millió Ft összegű közszolgáltatási díjat jelenítse meg a Megrendelő felé kompenzációs igényként.

A BKV Zrt. 2012-ben indított hatékonyságnövelő intézkedései hatására **éves szinten, kumuláltan mintegy 20,8 milliárd forinttal csökkentette ráfordításait**. Inflációs hatást   
2014-ben nem érvényesíthetett a Társaság, csupán néhány kiemelt szerződés esetében – ahol kötelező elem az áremelés – került figyelembevételre árhatásból fakadó emelkedés.   
A működés hatékonyságának javulását mutatja, hogy a Megrendelő által előzetesen nem jelzett teljesítmények illetve szolgáltatási szint emelését célzó feladatok elvégzése terven felüli ráfordítást jelentettek a Társaságnak, azonban a működés hatékonyságának javításával a terv számaiban ez nem jelent emelkedést.

|  |  |
| --- | --- |
| **A BKV Zrt. megtakarításai 2012-2015. (millió Ft)** | |
| **2012. évi tervszintű és terven felüli megtakarítások** | |
| Kollektív Szerződés felmondása, 2012. évi béremelés elkerülése | 6 497 |
| 2012. évi belső hatékonyságjavulás (anyag és személyi jellegű ráfordítások) | 2 748 |
| **Összesen** | **9 245** |
| **2013. évi tervszintű és terven felüli megtakarítások** | |
| 2013. évi terv szintű megtakarítás | 2 066 |
| 2013. évi terven felüli megtakarítás | 3 259 |
| **Összesen** | **5 325** |
| **2014. évi terv szintű megtakarítás** | |
| Inflációs hatás részleges elkerülése a szállítói szerződésekben | 560 |
| Béremelés elhalasztása 3 hónappal | 402 |
| 2014. évi szükséges műszaki üzemeltetési feladatok átütemezése | 1 578 |
| Közszolgáltatási ágazatok várható M4-en kívüli forgalmi  teljesítménytöbbletének költséghatása. A BKV Zrt. kigazdálkodta a többlet teljesítmény okozta többletráfordításokat. | 2 517 |
| **Összesen** | **5 057** |
| **2015. évi terv szintű megtakarítás** | |
| A BKV fogyasztói kosár által indokolt emelés részleges elkerülése a szállítói szerződések esetében | 434 |
| 2015. évben jelentkező megtakarítások (pl.: IT üzemeltetés, egyéb) | 183 |
| A hatékonyságjavító intézkedések hatásán felül 2015. évre | 600 |
| **Összesen** | **1 217** |
| **Hatékonyságjavulás összesen** | **20 844** |

* 1. **A BKK Zrt. leánytársaságainak 2015. évi üzleti tervei**

**A BKK Közút Zrt. 2015. évi üzleti terve**

A BKK Közút legfontosabb bevételi forrása 2015-ben is a BKK Zrt.-vel megkötendő Szolgáltatási Szerződés, amely alapján a BKK Közút Budapest közigazgatási területén   
1.070 km fő- és tömegközlekedési útvonalakon végez üzemeltetői tevékenységet.   
A Szolgáltatási Szerződés keretében 2015. évre rendelkezésre álló forrás tekintetében a BKK Zrt. és a BKK Közút Zrt. között folyó egyeztetések még nem zárultak le. A BKK Közút Zrt. a 2015. évi üzleti tervében nettó 4.847.244 ezer Ft forrást szerepeltet e célra.

A BKK Közút ezen felül további nettó 1.830.658 ezer Ft bevételt tervez egyéb munkák elvégzéséért. A társaság három nagy – 300 millió Ft értéket elérő – projekt végrehajtását tervezi a 2015. évben:

• Metro4 projekt mérnöki feladatai (417.990 ezer Ft),

• Kőrösi Csoma Sándor út átépítése (389.337 ezer Ft),

• Besence utca, Ipacsfa utca, Közdűlő utca útfelújítás (306.634 ezer Ft).

*adatok ezer Ft-ban*

| **BKK Közút Zrt. 2015. évi üzleti terve** | |  | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014. évi várható** | **2015. évi üzleti terv** | **Index (2015. évi terv / 2014. évi várható)** | **Eltérés (2015. évi terv – 2014. évi várható)** |
| I | Értékesítés nettó árbevétele | 6 652 355 | 6 677 902 | 100,38% | 25 547 |
| II | Aktivált saját teljesítmények értéke | -39 685 | 0 | 0,00% | 39 685 |
| III | Egyéb bevételek | 67 981 | 0 | 0,00% | -67 981 |
| IV | Anyagjellegű ráfordítások | 3 014 002 | 2 955 321 | 98,05% | -58 681 |
| V | Személyi jellegű ráfordítások | 2 910 920 | 2 949 008 | 101,31% | 38 088 |
| VI | Értékcsökkenési leírás | 525 637 | 512 698 | 97,54% | -12 939 |
| VII | Egyéb ráfordítások | 202 463 | 175 292 | 86,58% | -27 171 |
| **A** | **ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE** | **27 628** | **85 582** | **309,77%** | **57 954** |
| **B** | **PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE** | **3 079** | **3 000** | **97,43%** | **-79** |
| **C** | **SZOKÁSOS VÁLLALKOZÁSI EREDMÉNY** | **30 707** | **88 582** | **288,47%** | **57 875** |
| **D** | **RENDKÍVÜLI EREDMÉNY** | **0** | **0** |  | **0** |
| **E** | **ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY** | **30 707** | **88 582** | **288,47%** | **57 875** |
| XII | Adófizetési kötelezettség | 3 479 | 3 629 | 104,31% | 150 |
| **F** | **ADÓZOTT EREDMÉNY** | **27 229** | **84 952** | **311,99%** | **57 723** |
| **G** | **MÉRLEG SZERINTI EREDMÉNY** | **27 229** | **84 952** | **311,99%** | **57 723** |
|  | *üzemi bevételek összesen* | 6 680 651 | 6 677 902 | 99,96% | -2 749 |
|  | *üzemi ráfordítások összesen* | 6 653 022 | 6 592 320 | 99,09% | -60 702 |

A BKK Közút üzleti terve 88.582 ezer Ft adózás előtti eredménnyel, és 84.952 ezer Ft mérleg szerinti eredménnyel készült. A tervezett adózás előtti eredmény a közszolgáltatás 2.634 ezer Ft eredményének, és a nem közszolgáltatási tevékenységek 85.948 ezer Ft eredményének eredőjeként képződik. A BKK Közút valamennyi nem közszolgáltatási tevékenységét pozitív adózás előtti eredménnyel tervezte.

A BKK Közút pénzügyi helyzete 2015-ben – a mérlegterv információi alapján – stabil lesz, sem hitel, sem kölcsön felvételével nem tervez.

A létszámterv a társaság által 2015. évben teljesítendő feladatok megvalósításához átlagosan 476 fő munkavállalóval számol, mely megegyezik a decemberi záró létszámmal. A bérek 1 %-os emelése a tervben összesen 23.828 ezer Ft növekedést eredményezne a személyi jellegű ráfordítások soron, mely hatást csak itt tüntetjük fel, a tervbe nem került beállításra, így a fenti eredmény sem tartalmazza.

A BKK Közút 2016. évre a közszolgáltatások tekintetében a 2015. évvel megegyező bevételi és ráfordítási szinttel számol.

**A Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. 2015. évi üzleti terve**

A Fővárosi Önkormányzat és a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. 2013. december 19-én 5 évre szóló Közszolgáltatási Szerződést kötött, mely biztosítja a társaság számára a hosszú távú működés alapjait.

A Keretszerződés értelmében a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft**:**

* azon projektmenedzsment feladatokat végzi, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a felhasznált EU-s támogatásokkal kapcsolatosan vállaltak teljesítésének ellenőrzéséhez, vagy amelyeket a fenntartási időszakra vonatkozóan a Támogatási Szerződésekben előírtak, illetve azok teljesítését közvetlenül elősegítik;
* nem végzi a hosszú távon legnagyobb erőforrás-lekötést igénylő feladatot, vagyis az I. ütem garanciális és üzemeltetői problémáinak napi szintű kezelését, az érintett társaságok felé történő operatív intézkedések végrehajtását.

A Keretszerződéshez kapcsolódó, 2014. évre szóló Éves Közszolgáltatási Szerződés a tapasztalatok alapján megfelelő kapcsolatot jelent a szerződő felek kötött, és a 2015. évre szóló pedig várhatóan elégséges finanszírozást biztosít a Kft.-nek a közfeladatai ellátásra.

A projektek műszaki fenntartása keretében 2015-ben is a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. feladata lesz a beruházási területek műszaki állapotának folyamatos ellenőrzése és a fenntartási/garanciális problémák monitoringja. A napi tevékenységre alapvetően kiható változás, hogy 2014. első negyedévétől a garanciális kérdések műszaki menedzsmentjét a BFFH Beruházási Főosztályától átvették a Fővárosi Önkormányzat szakági üzemeltető társaságai. Ennek következtében a fenntartáshoz köthető műszaki feladatok vonatkozásában a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. jelenleg az érintett 7 üzemeltetővel áll operatív kapcsolatban.

Továbbra is a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. feladata az elsősorban a Fővárosi Önkormányzat és a Közreműködő szervezet által igényelt, a beruházásokkal és a közszolgáltatási tevékenységgel kapcsolatos beszámolók, riportok összeállítása.

A Fővárosi Közgyűlés 2014. június 30-i ülésén – 1157/2014.(VI.30.) és 1158/2014. (VI.30.) Főv. Kgy. számú határozataival – jóváhagyta a Fővárosi Önkormányzat és a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. között megkötött Keretszerződés és Éves szerződés 1. sz. módosítását, így 2014. III. negyedévtől jelentősen csökkent a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft.-nek a Fővárosi Önkormányzat számára nyújtandó adminisztrációs adatszolgáltatási kötelezettsége.

A Keretszerződés lehetővé teszi a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. számára, hogy az I. ütem menedzsment feladatainak ellátásán kívül más tevékenységet is végezhessen, a Fővárosi Önkormányzaton kívüli más megbízó számára is. (Ezzel a lehetőséggel élve a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. 2014-re már tervezett a közszolgáltatási díjon felüli egyéb bevételt, ám ennek realizálására nem volt lehetőség.)

A Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. a BKK Zrt-vel az üzleti tervben bemutatható üzleti kapcsolatot nem tervez. Ennek megfelelően a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. tervezett bevételeinek túlnyomó többségét (87 %-át) 2015-ben is a Fővárosi Közgyűlés által meghatározott éves keret biztosítja várhatóan nettó 20.700 ezer Ft összegben (továbbiakban: Kompenzációs Díj), amely a közszolgáltatási szerződéssel kapcsolatos feladatok ellátását szolgálja. Ez a 2014. évinek (22.067 ezer Ft) a 88,4 %-a.

A Kompenzációs Díjon felül a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. 3.500 ezer Ft egyéb árbevételt tervez 2015-re, egyéb megbízók részére végzendő műszaki menedzsment feladatok eredményeként. A megbízásokat pályázatokon, fennálló szakmai kapcsolatokon keresztül kívánja elnyerni a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft.

A Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. 2015-ös működésének költségkerete összességében 20.234 ezer Ft, amelynek két meghatározó tétele van – a tevékenység ellátására kialakított rendszerének megfelelően. Az anyagjellegű ráfordítások magas arányának egyik oka az, hogy az alaptevékenység ellátása alvállalkozók bevonásával (nem saját dolgozókkal) történik, másrészt annak a következménye, hogy a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. a közszolgáltatási feladatain túli egyéb feladatokat az adekvát szakértői-alvállalkozói kör szükség szerinti bevonásával kívánja megoldani. A fent írtakkal összhangban a személyi jellegű ráfordítások sor csak az ügyvezető bérét és közterheit, valamint a felügyelőbizottság tagjainak előző évhez képest 70 %-kal növekvő díjazását foglalja magában.

2015-re hitelfelvétel és ezzel együtt járó kamatfizetés nem került tervezésre.

*(adatok eFt-ban)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. 2015. évi üzleti terve** | | **2014. évi várható** | **2015. évi üzleti terv** | **2015. terv / 2014. várható** |
| I. | Értékesítés nettó árbevétele | 29.310 | 24.200 | 82,6% |
| II. | Aktivált saját teljesítmények értéke | 0 | 0 |  |
| III. | Egyéb bevételek | 280 | 0 | 0,0% |
| IV. | Anyagjellegű ráfordítások | 11.220 | 8.120 | 72,4% |
| V. | Személyi jellegű ráfordítások | 12.596 | 14.418 | 114,6% |
| VI. | Értékcsökkenési leírás | 435 | 375 | 86,2% |
| VII. | Egyéb ráfordítások | 824 | 950 | 115,3% |
| **A.** | **ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE** | **4.515** | **337** | **7,5%** |
| **B.** | **PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE** | **-202** | **1** |  |
| **C.** | **SZOKÁSOS VÁLLALKOZÁSI EREDMÉNY** | **4.313** | **338** | **7,8%** |
| **D.** | **RENDKÍVÜLI EREDMÉNY** | **0** | **0** |  |
| **E.** | **ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY** | **4.313** | **338** | **7,8%** |
| XII. | Adófizetési kötelezettség | 431 | 34 | 7,8% |
| **F.** | **ADÓZOTT EREDMÉNY** | **3.882** | **304** | **7,8%** |
| **G.** | **MÉRLEG SZERINTI EREDMÉNY** | **3.882** | **304** | **7,8%** |

A fent bemutatottak alapján, a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft**.** a 2015. évi üzleti tervében 304 ezer Ft adózás előtti eredménnyel számol.

Mint látható, a 2014. évi után a Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. a 2015. évi üzleti terve szerint is biztosítani tudja a költségtakarékos és veszteségmentes gazdálkodást.

**Gellérthegyi Sikló Kft.**

A Gellérthegyi Sikló Kft.-ben a BKK Zrt. 25 %-os üzletrésszel rendelkezik, a 75 %-os többségi tulajdonrész magántulajdonban van.

A Gellérthegyi Sikló Kft. 2015-re üzleti tervet nem készített, mivel a Kft. egyetlen tevékenységét jelentő Sikló beruházás finanszírozásának és kivitelezésének előkészítése zajlik. A Kft. jelenleg rendelkezik az építéshez szükséges engedélyekkel, az elektronikus építési napló – a régészeti feltárási munkálatokra vonatkozó szerződés megkötésével – megnyitásra került. A hozzávetőleg 14 hónapig tartó érdemi beruházás a finanszírozás biztosításának és az előkészítés eredményességének függvényében, de jelenleg nem meghatározható időpontban kezdődhet meg. Ennek megfelelően a Kft. 2015. és 2016. évi üzleti terve a beruházás tényleges megvalósításának idejétől függően készülhet el a többségi tulajdonos javaslata alapján.

# EREDMÉNY CÉLKITŰZÉS

A Társaság összes tervezett közszolgáltatási tevékenységhez kapcsolódó **nettó árbevétele** 2015-ben 81,065 milliárd forint az üzleti terv szerint, amely a 2014-as évi várható értéknél 2,1 % ponttal magasabb.

Az **egyéb bevételek** (melynek jelentős részét a közlekedésszervezői és közútkezelői feladatellátás és projektek kompenzációs díjai) értéke 0,8 %-kal magasabb, mint a 2014-es várható érték, a mértéke 96,96 milliárd forint összegen került megtervezésre. Továbbá, a korábban lehívott támogatások amortizációarányos feloldása is növeli a Társaság számviteli bevételeit. Ez utóbbi nem jelent pénzforgalmi bevételt.

Az **ELÁBÉ** értéke (a Budapest kártya valamint az ajándéktárgy értékesítéshez kapcsolódik) a 2014. évi várható 43,6 millió forinthoz képest 23 %-kal alacsonyabb, 2015-ben 33,7 millió forint a tervezett összeg.

Az **eladott, közvetített szolgáltatások** értéke a 150,6 milliárd Ft-os 2014. évi értékhez képest 4,3 %-kal alacsonyabban, 2015-ben 144,2 milliárd Ft értéken került megtervezésre.   
A közvetített szolgáltatások között jelenik meg a BKV és az autóbusz-szolgáltatók szolgáltatói díja. A közvetített szolgáltatások 2014. évi várhatónál alacsonyabb értéke a BKV szolgáltatói díjának 2014. évi ésszerű nyereséggel és 9-12. havi alulfinanszírozottságot is tartalmazó díjánál alacsonyabb mértékben került tervezésre.

Az **anyagköltség** 65,5 %-kal 1.181 millió Ft-ra nő a 2014. évi 714 millió Ft-ról. Az anyagköltségek emelkedését a növekvő menetjegyértékesítéshez kapcsolódó menetgyártás költségének növekedése, valamint a telephelyekkel kapcsolatos üzemeltetési költségek, és az ügyfélközpontok üzemeltetési költségéből fakadó anyagköltségének növekedése okozza.

A **személyi jellegű kifizetések** értéke a 2014-as 10,85 milliárd forintról 11,7 milliárd forintra nő, amely növekedése jelentős részben a 2014. évi új feladatokhoz kapcsolódó létszámbővülés áthúzódó hatásának az eredménye.

Az **értékcsökkenési leírás** tervezett értéke 3,2 milliárd forint lesz, amely a 2014-es értékhez képest közel ötszörös növekedés. A növekedés oka az bázis évben átadott, illetve a 2015-ben átadni tervezett projektek értékcsökkenésének elszámolása.

Az **igénybe vett szolgáltatások** tervezett értéke 15,8 milliárd Ft, ami a 2014-as értéket   
38 %-kal meghaladja. Az igénybe vett szolgáltatások növekedését a Társaság növekvő feladatai okozzák, amelyek közszolgáltatási és közfeladat ellátási szerződésben rögzített a tevékenységek érdekében közvetlenül igénybe vett szolgáltatások például a BKK Közút Zrt. szolgáltatásai mértékéből, a FUTÁR, MOL Bubi, új jegyautomaták és jelzőlámpa üzemeltetési díj megjelenéséből a tömegközlekedési, parkolási, és teherforgalmi feladatokkal kapcsolatban igénybe vett szolgáltatásokból (jogi, közjegyzői költségek) adódnak.

Az **egyéb szolgáltatások** értéke a bázisidőszakhoz képest 828 millió forinttal növekednek. Ennek fő oka a hatósági díjak növekedése, mely a pótdíjazottak részére küldendő fizetési meghagyások díjának jelentős növekedéséből adódik.

Az **egyéb ráfordítások** – mely az adóterheket foglalja magába – tervezett értéke   
592 millió Ft, szemben a 2014-es várható 1 347 millió Ft-tal, melyben 806 millió Ft a BKV részére a 2013/14-es menetrendi évre megítélt Bonus összege, mellyel 2015-re nem terveztünk.

A **pénzügyi műveletek tervezett bevételei** a 2014-es értéknél 12 %-kal magasabb mértékűek, 105,5 millió forintot érnek el.

A **pénzügyi műveletek ráfordításai** meghaladják a 2014-as 1,2 millió forintos értéket.   
A tervezett 131,2 millió forint kamatráfordítás az EBRD hitel után fizetett kamat költségeknek köszönhető.

A Társaság **rendkívüli eredményt** 2015. évre nem tervezett, míg a tervezett adófizetési kötelezettsége – a bázisidőszaki mértéket meghaladva – eléri az 78,7 millió forintot. Mindezek eredményeképpen a BKK tervezett adózott eredménye 141,5 millió forint lesz.

* 1. **Szervezeti költségek alakulása**

A Fővárosi Önkormányzat Monitoring-Controlling referatúra által elkészített, az összes fővárosi tulajdonban álló társaság számára kitöltendő táblázatrendszer részeként kitöltésre került az 5. sz. melléklet C1 „Általános költségek költségnemenként” táblázat is. A táblázat tartalmazza mindazon költségeket, és ráfordításokat, amelyeket a Társaság az általános irányítási területeken az anyagjellegű ráfordításai között szerepeltet.

A következő táblázat a mellékletben részletezett táblázat rövidített változata, amely a fő költségféleségek alakulásának bemutatására jól használható.

*adatok ezer forintban*



A táblázat adataiból látható, hogy az általános irányítási területen felmerült anyagjellegű ráfordítás 2015-es tervezett értéke a 2014-as bázisidőszaki várható értékhez képest növekszik.   
A növekedés szinte minden soron megfigyelhető, azonban összegében a legjelentősebb mértéket az alább felsorolt sorok esetében ölt:

Az **irodaköltségek** növekedését a bérleti díjak, az irodaüzemeltetési és karbantartási szolgáltatások, növekedése okozta. A bérleti díjak növekedését az üzemeltetési költségek növekedése okozza.

A **számítástechnikai költségek** esetében a számítástechnikai eszközök üzemeltetési anyagköltségének növekedését IT infrastruktúra üzemeltetéssel kapcsolatosan igénybe vett szolgáltatások növekedése okozza, amely a Társaság komplexebbé váló informatika rendszere miatt szükséges.

A **közvetett gépjárművek 68 %-os** költségnövekedését agépkocsi üzemanyagköltségek tervezett növekedése okozza, mely a módosuló gépjárműhasználathoz kötődik.

A **posta és telefonköltségek, a szakkönyv és folyóiratköltségek, továbbá a nyomtatvány és irodaszerköltségek** növekedésének oka a létszámbővülés következtében növekvő igények.

A **sajtó, kommunikáció** költségek növekedését a projekt lezárásokhoz kapcsolódó események, valamint a szervezetfejlesztési projekt keretében szervezett rendezvények költségei okozza.

A **szakértői díjak tervezett** költségnövekedését a projektek érdekében felmerülő, de a jelenlegi projekt forrásszerződésekre el nem számolható szakértői szolgáltatások okozzák, amelyek mértéke előre pontosan nem tervezhető, ezért itt ezen előre nem látható el nem számolható költségekre tartalékképzésre kerül sor. A Társaság az általános irányítási területeken felmerülő feladatokra (jog, gazdaság, stb.) a tavalyi év várható költségeihez képest jelentős többlet szakértői szolgáltatást nem tervezett.

Az **idegen oktatási** költségek növekedését a szervezetfejlesztési projekthez kapcsolódóan felmerülő tréningek okozzák.

Az **kiküldetések dologi költségeinek** növekedését a belföldi konferenciák részvételi díjának növekedése okozza.

A **biztosítási díjak** növekedését a szakmai és általános felelősségbiztosítások, valamint kisebb részben a gépjárműflottán belül a saját tulajdonú (nem lízingelt, bérelt) gépkocsik részarányának növekedése okozza.

A **hatósági díjak** 74,5 millió forintos növekedését a projektekkel kapcsolatos hatósági díjak, valamint az önrevíziókkal kapcsolatosan tervezett hatósági díjak okozzák.

Az **üzemi telep költségének** növekedését az üzemeltetési területre tervezett egyéb, máshova nem sorolható költségek okozzák.

Ezen költségelemek növekedését nem ellensúlyozza az általános irányítási területekre jutó **munkaruha**, **külső munkaerő közvetett**, **tagsági díjak** összességében   
**8 millió forintos megtakarítása**, így a teljes költségkategóriát tekintve **60 %-kal, 665 millió forinttal emelkednek** az irányítási területekre jutó anyagjellegű ráfordítások.

# HUMÁNPOLITIKAI CÉLKITŰZÉSEK

A BKK Zrt. 2015-ben a Balázs Mór terv iránymutatásai alapján többek között a szolgáltatási színvonal javítását, az élhető közterületek kialakítását, az átjárható rendszereket és intermodális kapcsolatokat, a környezetbarát technológiák alkalmazását, és a kényelmes, utasbarát járművekre cserélést tűzte ki célul. Ennek megfelelően természetesen a humán erő fejlesztése is azt a cél szolgálja, hogy a Társaság megalakulása óta bevezetett fejlesztések az ügyfelek számára is beépüljenek a napi rutinjukba, kézzel fogható, egymásra épülő szolgáltatás-rendszerként éljék meg a fejlesztéseket, ezzel is hozzásegítve Budapestet az élhető, egyedi karakterű főváros képéhez. Új P+R parkolók nyitása, a teherforgalmi ellenőrzési rendszer bővítése, ügyfélcentrumok nyitása, a további több, mint száz BKK automata beüzemelése, a kiemelt fejlesztési projektek (pl.: Széll Kálmán tér, 1-es villamos meghosszabbítása, Budai Fonódó), vagy az M3 metróvonal felújítása mind olyan többletfeladatot jelentenek a BKK-nak, amelyekhez további kiemelt szaktudású munkavállalók szükségesek.

A BKK értékesítési stratégiájának megfelelően átalakításra kerülnek a jelenlegi pénztárak ügyfélcentrumokká, amelyekhez a személyi állomány átképzése is szükségessé vált már 2014-ben. Az ügyfélközpontúság és a további szakmai tudás átadása 2015-ben további fejlesztéseket igényel.

Az elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez kapcsolódóan a speciális szakmai tudás megszerzésén túl a teljes munkavállalói állomány szemléletformálása is szükségessé válik a szervezetfejlesztésen túlmenően.

A létszámterv a tervezési peremfeltételek, valamint a Társaság új/kibővített feladatainak figyelembe vételével készült, amely feladatok az alábbiak.

**A BKK létszámát érintő 2015-ös változásokat** **a következő táblázat tartalmazza**:

|  |  |
| --- | --- |
| **2015. évi létszámterv levezetése** | **2015. évi terv (fő)** |
| 7 új P+R parkoló nyitása, a parkolók kezelése, karbantartása | 14 |
| Teherforgalmi ellenőrzési rendszer bővítése, mobil ellenőrző járművek további bevezetése | 8 |
| Elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez kapcsolódó feladatok | 4 |
| Megnövekedett ügyfélszolgálati feladatok a call center, a személyes ügyfélszolgálat, valamint a levelezés területén a MOL Bubi, a további jegy- és bérletautomaták, valamint az elektronikus jegyrendszerhez kapcsolódóan | 15 |
| További 112 db BKK automata telepítéséhez, beüzemeléséhez kapcsolódó feladat-növekedés, valamint háttértámogatói feladatok ellátása | 2 |
| A járműparkcsere folytatásához szükséges szaktudás beépítése | 1 |
| Duna-parti ingatlanokhoz kapcsolódó új feladatok, valamint a hajózás fejlesztése | 1 |

#### Személyi jellegű ráfordítások

A Fővárosi Önkormányzat által kiadott tervezési peremfeltételeknek alapján a 2014-es bázisnak megfelelően – bérfejlesztés nélkül – kerültek a bérek tervezésre. A BKK által javasolt mértékű bérfejlesztés hatása (többletforrás mértékére, bértömegre, járulékos költségekre, adókra gyakorolt hatása) külön elemző táblán keresztül is bemutatásra kerül.

Személyi jellegű ráfordítások tervezett alakulása 2014-16. évi időszakban (eFt):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Bérköltség** | 7 720 388 | 8 313 492 | 8 464 336 |
| **Személyi jellegű egyéb kifizetések** | 780 353 | 860 830 | 882 224 |
| **Bérjárulékok** | 2 347 562 | 2 564 384 | 2 610 701 |
| **Személyi jellegű ráfordítások összesen** | **10 848 303** | **11 738 707** | **11 957 261** |

A Társaság 2015. évi tervezett költségeiből 7 %-ot tesz ki a személyi jellegű ráfordítások összege.   
A tervezett létszámhoz kapcsolódó személyi jellegű ráfordítások tervezett értéke 2015. évben 11.739 millió Ft, melyből a 2014. évi bérfejlesztés 2015. évi áthúzódó hatása 652 millió Ft. A személyi jellegű ráfordítások 2016. évi tervezett értéke pedig 11.957 millió Ft. A Főváros által kiadott tervezési peremfeltételek alapján a tervezéskor hatályban lévő adójogszabályok figyelembe vételével történt a cafeteria tervezésre.

A Fővárosi Önkormányzat által meghatározott peremfeltételekben foglaltaknak megfelelően a BKK elvégezte a béremelés hatásának vizsgálatát. Az elvégzett érzékenység vizsgálat alapján 1 %-os mértékű béremelés a személyi jellegű költségek 93.251 ezer Ft-os növekedését jelenteni.

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |
| --- | --- |
| **1% béremelés** | **72.569** |
| Járulék (28,5%) | 20.682 |
| **Összesen** | **93.251** |

Az 1%-os béremelés tevékenységi forrásigényre gyakorolt hatását az alábbi táblázat mutaja

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Közlekedés-szervezési feladatok** | **Közútkezelési feladatok** | **Teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetése** | **Taxi "A"** | **Projekt menedzsment** | **BKK Összesen** |
|
| 1% növelés miatti többlet forrásigények | + 80 264 | + 4 470 | + 6 307 | + 2 244 | - 34 | **+93 251** |

A bérköltség Főváros által meghatározott szempontrendszer alapján történő megbontása az alábbiak szerint alakul:



# MÉRLEGTERV

A 2015. évi üzleti terv Mérleg adataiban a legjelentősebb változások a Befektetett eszközök állományában és ezzel összefüggésben a Passzív időbeli elhatárolásokban jelentkeznek a bázisévhez (2014. évi várható mérleg adataihoz) képest.

A Tárgyi eszközök 2015. üzleti tervben 214 315 930 ezer Ft értéken szerepelnek, a bázisév 43 142 085 ezer Ft értékéhez képest. Az 1-3-as villamos-vonalak továbbfejlesztésének köszönhetően kiemelkedően növekedett a BKK vagyona az ingatlanok tekintetében. A 2015 üzleti terv szerint az ingatlanokon (elsősorban építményeken) megvalósuló beruházásnak köszönhetően a vagyonelem nettó értéke az év végére 47 354 593 ezer Ft. A műszaki berendezések és az egyéb berendezések eszközállománya 2015. évben szintén a tervezett projekt beruházások aktiválásával gyarapítják a társaság vagyonát.

A legjelentősebb mértékű beruházások:

 Az 1-3-as villamos-vonalak továbbfejlesztése

 Budapesti villamos és trolibusz járműfejlesztés I. ütem

 Budai észak-déli villamos kapcsolat kiépítése

 Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése, Bem rakparti ág

 Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése, Széll Kálmán téri ág

Az egyéb berendezések között a társaság a saját működésével kapcsolatos beruházások (ügyfélcentrumok fejlesztése), járműbeszerzések (villamos, trolibusz) aktivált értékét szerepelteti. Ezek a beszerzések is fejlesztési megállapodások valamint az amortizáció terhére történhetnek. 2015. évi üzleti tervben az egyéb berendezések 93 107 084 ezer forint év végi tervezett nettó értéken szerepelnek a mérlegben. A befejezetlen beruházások állományának tervezett növekedése jelentős mértékű, 52 900 483 ezer forint, mely jelentősebb fejlesztések előkészítéseit (pl. az M3 metróvonal rekonstrukciója és az északi meghosszabbítása, a fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója) tartalmazza. A Követelések között kimutatott vevők állománya 2014. és 2015. év végi terv és tény adatai közel azonosak. A kapcsolt vállalkozásokkal szembeni követelések állománya 2014 év végén a BKV likviditási problémáinak fedezetére fizetett előleg miatti követelést tartalmazza. A beruházásokra adott előlegek állománya 2014. évben jelentősen megemelkedett, mivel a projekt szállítóknak fizetett előlegek átsorolásra kerültek az egyéb követelések mérleg sorról a szállítóknak fizetett előlegek 8 741 028 ezer forint, melynek mértéke 2015. évben is jelentős marad 11 741 028 ezer Ft. Az egyéb követelések állománya elsősorban a projekt beszerzések Áfa hatásait mutatja. Az olyan nagyobb beszerzések, mint a járműbeszerzés, 1-3-as villamos-vonalak továbbfejlesztése, Széll Kálmán tér rekonstrukciója hatással vannak a Társaság Áfa fizetési pozíciójára, amely a 2015. évi üzleti tervben negyedévente visszaigénylést mutat, összege szintén ezen a mérlegsoron jelenik meg. A pénzeszközök változását az V. fejezetben bemutatott Pénzügyi és Cash-flow terv fejti ki részletesen.

A Saját tőke kizárólag az eredménykimutatásban levezetett mérleg szerinti eredménnyel változik. A Kötelezettségek a beruházási és fejlesztési hitelek mérlegsor az Elektronikus jegyrendszerhez kapcsolódóan aláírt hitelszerződésből a lehívásokat tartalmazza.

A Passzív időbeli elhatárolások nagymértékű növekedését a halasztott bevételek között kimutatott, projektekhez kapcsolódó, a tárgyévben folyósított fejlesztési források eredményezik, összefüggésben a befejezetlen beruházások állományának emelkedésével. A halasztott bevételek 2015. évi tervezett záró állománya 212 748 771 ezer forint.

# PÉNZÜGYI- ÉS CASH-FLOW TERV

A pénzügyi (likviditási) terv készítése során Társaságunk az alábbi peremfeltételek meglétével számolt:

* a Keretmegállapodás keretein belül valósul meg a működési forrás biztosítása;
* a BKK által megvalósítandó beruházásokhoz Fejlesztési Megállapodások keretében a források biztosításra kerülnek;
* a közlekedési és útfelújítási beruházási jellegű feladatok megvalósításához szükséges forrásokat a Fővárosi Önkormányzat külön megállapodás szerint biztosítja.

A BKK Zrt. 2015. évi pénzügyi (likviditási) tervét a 8. sz. melléklet tartalmazza.

**Finanszírozási igény**

Az ágazati szintű összesített tervszámok alapján a társaság 2015. évi finanszírozási igénye a Keretmegállapodásban foglalt feladatok ellátásához kapcsolódóan az egyes ágazatok között az alábbiak szerint oszlik meg:

*adatok ezer Ft-ban*

|  |  |
| --- | --- |
|  | **2015. év** |
|
| Közlekedésszervezői feladatok (nettó forrásigény) | 85 405 837 |
| Közútkezlési feladatok (nettó forrásigény) | 8 193 993 |
| Teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetési (bruttó forrásigény) | 1 543 095 |
| Taxiállomás-üzemeltetési és taxiellenőrzési feladatok (bruttó forrásigény) | 336 653 |
| Projektmenedzsment feladatok (bruttó forrásigény) | 23 612 |
| **BKK összesen forrásigény** | **95 503 190** |

Az egyes tevékenységek kompenzáció igénye a tevékenységek elsődleges közvetlen költségei, valamint a kiszolgáló és irányítási tevékenységek felosztott költségei alapján került tervezésre.

A társaság szabad pénzeszközei betétekben kerülnek lekötésre, amelyeknek tervezett kamatbevételei 2015. évben 102.000 ezer Ft.

**Projektek megvalósítása**

Fővárosi Önkormányzattal kötött Fejlesztési Megállapodások és Beruházási Megállapodások alapján Társaságunk 2015-ben 9.862.698 ezer Ft, valamint a hatályban lévő Támogatási Szerződések alapján a közreműködő szervezet felé 55.779.932 ezer Ft forráslehívást tervez a projektek megvalósításával kapcsolatos szállítói számlák kifizetésére.

A likviditási tervben szerepelnek az Fejlesztési Megállapodásokkal és a Támogatási Szerződéssel érintett projektek megvalósítása során felmerülő szállítói számlák ÁFA tartalmának kifizetései.

A nagy összegű projekt számlák pénzügyi teljesítését a számla befogadását követő   
30. napon állítottuk be a tervbe.

Társaságunk az EBRD-val 2013. szeptember 06-án megkötött Kölcsönszerződésből (54.500.000 EUR) 2015. évben 18.952.630 EUR összegű lehívást tervez, amely a Scheidt & Bachmann GmbH-val 2014. október 08-án az Elektronikus Jegy- és Bérletrendszer tervezésére, kivitelezésére, üzemeltetésére és karbantartására kötött vállalkozási szerződésben foglaltakból eredő fizetési kötelezettségünk teljesítéséhez szükséges. A kölcsönök összege a folyósításkor forintosításra kerül az árfolyamkockázat csökkentése érdekében.

A Keretmegállapodás 8. sz. módosítása értelmében a banki hitel teljes pénzügyi költségének forrása (tőketörlesztés, kamat és minden más vonatkozó költség) az „Átmeneti Időszakban” (amikor tényleges Többlet Díjbevétel realizálódása még nem, vagy még nem teljes mértékben fedezi az Elektronikus Jegy- és Bérletrendszer hitelköltségét) a díjbevétel, vagy a Közlekedésszervezői Forrás.

**ÁFA elszámolás**

A Fővárosi Önkormányzattal a BKK Zrt. által kezelt fejlesztések fizetendő ÁFA tartalmának átmeneti finanszírozása érdekében (mivel a Fővárosi Önkormányzat az FM és részben a BM megállapodásokban rögzített feladatok tekintetében nettó finanszírozást alkalmaz)   
2014. április 2-án tagi Hitel Megállapodást kötött, melynek időbeli hatálya a Fővárosi Önkormányzat 2015. évi költségvetési rendeletének hatályba lépéséig tart.

A Megállapodás értelmében a BKK Zrt. köteles volt az évközben folyamatosan igénybevett összeget 2014. december 30-án visszafizetni, azzal, hogy az átmeneti finanszírozási időszakban 2015. január 2-tól újabb lehívásokat kezdeményezhet a költségvetési rendelet elfogadásáig. Várhatóan a 4 milliárd Ft összegű „ÁFA forgótőke” előirányzatból kerül kifizetésre.

**Likviditási kockázatok**

Likviditási nehézségek merülhetnek fel a Társaságnál, amennyiben a tervezett bevételek elmaradnak a valós bevételektől, illetve ha a tárgyhónapra igényelt támogatás esetlegesen nem nyújt fedezetet a BKV Zrt. tárgyhavi kompenzációjának kifizetésére. A támogatások tekintetében további likviditási kockázatot jelent a Főváros és a BKK Zrt. közötti finanszírozásra vonatkozó éves szerződések megkötésének időbelisége, a megkötésig érvényben lévő átmeneti szabályok, a Főváros költségvetésének jóváhagyása, azzal összefüggésben a BKK Zrt. üzleti tervének elfogadása és a Főváros aktuális likviditási helyzete.

Ezen kockázatok csökkentése érdekében a BKK Zrt. a 1487/2013. (IX.3) számú Főv. Kgy. határozat és a BKK Igazgatóságának 367/2014 (V.27.) számú határozatának birtokában 2014. június 30-án aláírta a likviditási tartalékként szolgáló 2.000 millió Ft összegű folyószámla-hitelkeret biztosítására szolgáló bankszámlahitel-szerződést. A hitelkeret 2015. június 30-ig használható fel. A szerződés hatályának egy évre történő meghosszabbítását változatlan kondíciók mellett a BKK 2015. február 27-én kezdeményezte a BKK Igazgatóságának 88/2015. (II.18.) sz. határozatában foglaltak értelmében.

Mindezeken kívül további likviditási kockázatot jelent a BKV lejáró hiteleinek refinanszírozási kockázata.

A BKV a korábbi időszakok gazdálkodásának eredményeképpen jelentős, összességében 60 milliárd forint körüli külső eladósodottsággal rendelkezik. A BKK megalakulását követően a két társaság közös erőfeszítéseinek köszönhetően sikerült megállítani a BKV további eladósodottságát, sőt a kötelezettségállomány összességében komoly mértékben csökkentésre került.

A 2011 során megkötött, banki refinanszírozási szerződésekből eredő, tőketörlesztési kötelezettsége egy része (9,4 milliárd) 2014-ben esedékessé vált, míg a fennmaradó, közel 53 milliárd forint 2015. év során válik esedékessé.

***A BKV Zrt. a 2014. év során teljesítendő tőketörlesztési kötelezettségei okán kialakult likviditási nehézségeire részben*** a rulírozó hitelkerete, részben pedig ***a havi közszolgáltatási kompenzáció előrehozott lehívása jelentett átmeneti megoldást, amely meghosszabbításra került 2015. április 30-ig.***

## A BKK Zrt. 2015-2016. évi üzleti tervének kockázatai

A Társaság üzleti terve számos olyan peremfeltételre épül, amelyek teljesülése 100 %-os bizonyossággal előre nem határozható meg, így ezek önmagukban bizonytalansági tényezőket jelentenek a tervezés folyamán. A kockázatok léte minden üzleti vállalkozás természetes velejárója, amelyeknek elkerülése nem reális elvárás egy köztulajdonban lévő gazdasági társaság működésének, üzleti tervezésének folyamatában sem. A kockázatok azonosítása és kezelése érdekében az üzleti terv jelen fejezetében ismertetjük a BKK Zrt. tervévi működésére ható, azonosított és általunk legfontosabbnak ítélt kockázati tényezőket, bizonytalanságokat. Ezen kockázatok mindegyike önmagában is indokolhatja a későbbiekben az üzleti terv módosítását.

1. Likviditási kockázat

A Társaság fizetőképességét a saját bevételei, és a Fővárosi Önkormányzattól a likviditási pozíció alapján lehívott támogatások együtt biztosítják. A támogatásból lehívott, és beérkező pénzeszközök együtt kiegyensúlyozott likviditási környezetet teremtenek a BKK működéséhez, amennyiben a Főváros pénzügyi erőforrásai lehetővé teszik az igényelt kompenzáció kifizetését.

A Főváros 2015. évi költségvetési rendeletében a közlekedésszervezői feladatok finanszírozására összesen 70.405,8 millió Ft forrás áll rendelkezésre, vagyis a közösségi közlekedés finanszírozásában a csökkentett beruházást tartalmazó 2015. évi forrásigényhez képest is 15 Mrd Ft forráshiány jelentkezik 2015. évben.

A Társaság bízik abban, hogy a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat között megkötött Budapest 21 megállapodás alapján a hiányzó összeg biztosításra kerül, ellenkező esetben a tervezett teljesítményszint és az üzleti terv keretszámai tarthatatlanná válnak. A rendszer üzemméretére és a szolgáltatás nyújtásához kapcsolódó fix költségek magas arányára tekintettel kijelenthető, hogy tekintettel az év első negyedévében a Keretmegállapodásban rögzített tömegközlekedési volumen kibocsátására és ettől eltérő döntés hiányára a fenti 15 Mrd Ft forráshiány a rendszerben nem megtakarítható.

Amennyiben a Főváros részére a betervezett szolgáltatási volumen költségeit fedező mértékben és ütemezésben nem áll rendelkezésre megfelelő mértékű forrás, a BKK finanszírozása – a közlekedésszervezési feladat kapcsán – kizárólag állami részvétellel oldható meg. Ennek rendelkezésre állása azonban – ahogyan az a 2013-as és 2014-es időszak tapasztalatai megmutatták – nem tekinthető automatikusan biztosítottnak. Amennyiben a 85,406 milliárd forint forrásigény nem biztosítható állami részvétellel sem, a Keretmegállapodásban foglalt volumen csökkentéséről és egyéb, költségcsökkentő válságintézkedésekről, vagy tarifaemelésről haladéktalanul dönteni kell!

A támogatások tekintetében további likviditási kockázatot jelent a Főváros és a BKK Zrt. közötti finanszírozásra vonatkozó éves szerződés és közlekedésszervezői éves melléklet megkötésének időbelisége, a megkötésig érvényben lévő átmeneti szabályok, a Főváros költségvetésének jóváhagyása, azzal összefüggésben a BKK Zrt. üzleti tervének elfogadása.

A Fővárosi Önkormányzat forráshiánya a belső szolgáltató szolgáltatói díjának folyamatos biztosítását veszélyeztetheti. A kompenzáció késedelmes biztosítása működési és likviditási kockázatok fellépését eredményezheti a BKV Zrt.-nél. Ez esetben fontos szem előtt tartani, hogy a BKV Zrt. finanszírozó bankokkal megkötött hitelszerződéseiben felmondási oknak minősül, ha a BKK Zrt. 500 millió Ft-ot meghaladó mértékben nem teljesíti a szolgáltatói díjat, valamint azt, hogy a BKV Zrt. fokozottan ki van téve rövidtávú hitelezőinek és szállítóinak.

2. Bevételi kockázat

A Társaság közlekedésszervezési tevékenységének tervezésekor, a saját bevételek tekintetében – a 2014. évi várható menetdíjbevételekhez viszonyítva – 1 Mrd Ft-os bevételemelkedéssel számolt, a menetjegyek és bérletek árának tekintetében a terv áremelkedéssel nem számolt.

Az elektronikus jegyrendszer, illetve a helyi nyomtatású termékek bevezetésében többféle csúszó érvényességű (akár napra meghatározott árazású) cikk is bevezethető. Ezen új termékek bevételnövelő hatása azonban jelenleg nem számszerűsíthető.

A 2015. évi terv készítésekor már számoltunk a 2014 során telepített jegy- és bérlet automaták által fejlődő értékesítési csatornákban, a helyben nyomtatásban, valamint az ügyfélcentrumok és ügyfélpontok kiépítése kapcsán a növekvő hozzáférhetőségben rejlő bevételi potenciállal, mivel ezek a 2014. évi várható adatok alapján már előre meghatározhatók. A 2014. év során tapasztaltuk, hogy a menetjegy vásárlási lehetőségek kibővülésével a kényszerű (nem szándékolt) bliccelők száma csökkent, és ez is elősegítette azt, hogy többlet árbevételt realizáltunk, amely többletet a 2015. évi menetdíj bevételekbe beépítettünk.

3. Makrogazdasági kockázatok

A BKK üzleti tervében peremfeltételként szerepeltetett makrogazdasági adatok közül a BKK szempontjából kritikus jelentőségű a kamatkörnyezet (a jelenleg alacsony szinten állandósult jegybanki alapkamat a nemzetközi pénzpiaci hangulat tartós, és jelentős romlása esetén emelkedőre válthat), a devizaárfolyamok alakulása és az infláció (jelenlegi alacsony mérték a kormányzati intézkedések hatásainak kifutását követően várhatóan magasabb szinten stabilizálódik), míg a BKV költségein keresztül ezeken kívül az üzemanyag és energiaárak alakulásának van komoly jelentősége.

A makrogazdasági adatok többségének év közbeni kedvezőtlen irányú változása mind a BKV, mind pedig a BKK üzleti terveinek átdolgozását szükségessé tehetik, amellyel kapcsolatosan igényelt többletforrás a fővárosi költségvetés szempontjából okozhat problémát.

4. Politikai kockázat

A BKK, mint a Fővárosi Önkormányzat 100 %-os tulajdonába tartozó vállalat, természetéből eredően ki van téve a politikai környezet változásából adódó kockázatoknak. Mivel a Társaság a tevékenységeivel elsősorban szakmai munkát végez, – a közlekedésszervezés, illetve közútkezelés politikai felelősségét a Fővárosi Önkormányzat viseli – előállhat olyan helyzet, amelyben egy szakmai kérdés annyira átpolitizálttá válik, amelyben a szakmai és politikai racionalitás optimumaként előálló döntés nem fedi le a szakmailag leginkább kívánatos döntési verziót, illetve nem várt döntések is születhetnek pl. a tarifapolitikára, közlekedéspolitikára vonatkozóan.

Jelentős a politikai kockázat a közlekedésszervezés intézményi kereteit, és az intézmények tulajdonosi struktúráját illetően is. Mivel a közlekedésszervezés intézményi kereteit illetően jelenleg csupán az átalakítási szándék a nyilvánvaló, így ezen kockázat tekintetében még a várható hatások beazonosítása sem végezhető el.

5. Közbeszerzési eljárásokkal kapcsolatos kockázatok

A Társaság köztulajdonban álló gazdasági társaságként a közbeszerzési törvény személyi hatálya alá tartozik minden olyan áru vagy szolgáltatás beszerzés tekintetében, amely eléri a közbeszerzési értékhatárt, és jellegénél, vagy a szállító vállalkozás tulajdoni viszonyainál fogva a Kbt. nem mentesíti a közbeszerzési eljárás lefolytatása alól. A közbeszerzési eljárásokkal kapcsolatosan felmerülő kockázatok többrétűek.

A beszerzési eljárások alapvetően is időigényesebbek, mint a nem Kbt. alá tartozó vállalkozások beszerzési eljárásainak lebonyolítási ideje, ezen kívül azonban jelentős csúszást okozhat a közbeszerzési eljárásokat lezáró döntések megtámadása, amely a hazai közbeszerzési gyakorlatban az eljárásban alulmaradó fél részéről sajnos mindennapos eset. Mivel a társaság számos olyan projektet, tevékenységet végez, amely valamilyen formában külső határidőhöz kötött, így az ilyen téren jelentkező csúszások kritikusak lehetnek a határidő tartása szempontjából. Mivel a határidő leggyakrabban a finanszírozó szervezet részéről támasztott szerződéskötési, teljesítési, vagy elszámolási határidőt jelent, a határidő csúszása (elmulasztása) komoly kockázatot jelent a projekt megvalósítása és finanszírozása szempontjából.

6. Projektek megvalósítási kockázata

A Társaság által végzett projektek vonatkozásában nem csupán a közbeszerzési eljárásokkal kapcsolatban merülnek fel kockázatok, de nem lehet figyelmen kívül hagyni a projektek megvalósítási kockázatát sem.

A projektek megvalósítási kockázata egyrészről a kapacitásokkal kapcsolatosan jelentkező kockázati tényező, mivel a BKK közpénzekkel felelősen gazdálkodó vállalkozás, így a feladatok bővülése esetén elsősorban a meglévő kapacitások kihasználtsági szintjének növelésével válaszol, és csak ennek elégtelensége esetén kerül sor a kapacitások óvatos bővítésére. Ez a stabil üzletmenettel rendelkező tevékenységek, szervezetek esetében megfelelő válaszreakció, azonban olyan területeken ahol a feladatok nem előre ütemezetten, hanem mérföldkövekhez kötődően merülnek fel (ezért előfordulhat olyan eset, hogy egyszerre a kapacitásokat messze meghaladó mértékű feladat hárul a szervezetre), ez a reakció jelentős kockázatot jelent a feladatok határidőben történő elvégzése szempontjából. Ilyen, mérföldkövekhez kötődő feladatok tipikusan a projektek területén jelentkezik, és a Társaságnál futó projektek száma jelenleg meghaladja a 170-et.

A projektekkel kapcsolatos másik kockázati tényező a projektek megvalósításában közreműködő külső partnerek teljesítési képességéből és készségéből fakadó kockázat. Az ebből eredő számszerűsíthető károk ugyan megfelelő ajánlati, és teljesítési biztosítékrendszerrel minimalizálhatók, ugyanakkor a csúszásból eredő, és a határidők lekéséséből eredő károkat ilyen eszközökkel már nem minden esetben tudjuk teljes mértékben elkerülni.

7. Szabályozói kockázat

A BKK-ra is vonatkozik mindazon szabályozói környezetből eredő kockázati tényező, amely minden Magyarországon működő gazdasági társaságra, ezen kívül azonban – mivel a Társaság a feladatainak egy részében közszolgáltató - érintik azok a szabályozások is, amelyek a hatósági magatartásra irányulnak, és jelentenek ott olyan megkötéseket, amelyek teljesítésének hatása az üzleti tervbe beállításra nem került.

8. A projektek saját teljesítményét övező finanszírozási kockázat

A Társaság a közlekedésfejlesztési projektek megvalósítására külön finanszírozási megállapodást köt a finanszírozó szervezetekkel. Ezek a megállapodások rendelkeznek arról, hogy a projekt megvalósítása érdekében felmerült külső vállalkozásoktól igénybe vett teljesítményeket, azaz a projektek szállítói részét milyen jogcímeken, és milyen mértékben fogadják el a projektforrás terhére elszámolható költségeknek. Ez a projektek megvalósítása érdekében felmerülő költségek nagyobbik részét jelentik, ugyanakkor a projektek kapcsán minden esetben felmerül olyan belső erőforrás-felhasználás, amely a projekt forrás terhére nem számolható el. (Ezek a belső erőforrás-felhasználások általában a projektvezetéssel, közbeszerzésekkel, jogi eljárásokkal kapcsolatos projektre jutó feladatok ellátását jelentik, amelyeket a projekten dolgozó munkavállalók osztott munkaidő-nyilvántartás alapján mutatnak ki a projekten, de ritkábban előfordulnak olyan szállítói kifizetések is, amelyek vagy költségfajtájukat tekintve, vagy a rendelkezésre álló keret alapján nem számolhatók el a projekt források terhére. Ezeket összefoglalva a projektek saját teljesítményének nevezzük). A Társaság az üzleti tervében ezeket a saját teljesítményeket betervezte.

A projektszerződések rendelkeznek arról, hogy a projektek saját teljesítményét melyik, a Keretmegállapodásban definiált feladatellátáshoz kapcsolódóan finanszírozzák, azaz a saját teljesítmények finanszírozása likviditási szempontból nem jelent kockázatot.

Ugyanakkor, mivel a projekt saját teljesítményét is a projekt bekerülési érték részeként kell a Társaságnak számvitelileg elszámolni, azaz a projekt megvalósítás alatt a költségeket időről-időre a befejezetlen eszközök mérlegtétele közé kell sorolni, és ezzel párhuzamosan a saját teljesítmény finanszírozásra a Keretmegállapodás keretén belül kapott működési forrást a Fővárosi Önkormányzatnak fejlesztési forrásra kell cserélnie. A kockázatot az jelenti, hogy ennek konstrukciója jelenleg nem kidolgozott. A BKK Zrt. több alkalommal jelezte a Fővárosi Önkormányzatnak azt, hogy ezzel kapcsolatban további megoldandó feladatok merülnek fel, ugyanakkor az üzleti terv készítésének időpontjában nem mondható ki, hogy ez a kérdés megnyugtatóan lezárásra került.

9. A teljesítmény szintet a későbbiekben esetlegesen befolyásoló kockázati tényezők

Az I.1 fejezetben jelzett terv teljesítményekkel összefüggésben rögzítendő, hogy a tervezési peremfeltételként ismertetett tényezőktől való eltérések a feltüntetett értékek változását eredményezhetik.

Főbb kockázatok:

* Kockázat, hogy – előre nem ismert vágányzári feladatokon túl – a tervezett vágányzárak időpontjával, időtartalmával, illetve a vágányzárakhoz kapcsolódóan tervezett pótlási feladatok menetrendi jellemzőinek esetleges változásával módosulhat a jelzett vágányzári hatások mértéke és időbeli felmerülése.
* Kockázatot jelentenek a közlekedési hálózatot, illetve a menetrendi kínálatot jelentősen módosító olyan intézkedések, amelyek a rendszeres forgalomfelvételek vagy egyéb konkrét megrendelések nyomán kerülhetnek megvalósításra. Pl.: Budai fonódó villamosközlekedés megteremtésével összefüggésben változó egyéb ágazati teljesítmények, bevásárlóközponti megrendelések volumenének növekedése stb.
* Kockázat a BKK Zrt. részről a versenyeztetett szolgáltatásokat érintően folyamatban lévő és jövőben tervezett eljárásokkal kapcsolatos esetleges változások.

**A BKV Zrt. működéséből fakadó kockázatok**

Mivel a BKK üzleti tervében még jelenleg is a legnagyobb arányú teljesítményt a BKV Zrt. által nyújtott szolgáltatás jelenti, ezért a BKV üzleti tervezése során azonosított kockázatok közül néhány kiemelt tétel jelentős kockázatot hordoz a BKK számára is.   
A következőkben ismertetésre kerülnek azok a kockázatok, amelyek a BKV működéséből, a BKV gazdasági-műszaki folyamataiból erednek, ugyanakkor a BKK közlekedésszervezői feladatainak ellátását veszélyeztetik.

1. A BKV műszaki színvonalából eredő kockázat

Mivel a BKV eszközállományának elszámolt értékcsökkenése lényegesen alatta marad a pótláshoz szükséges indokolt költség szintnek, és ehhez képest kerül még szűkítésre az ellentételezés azzal, hogy az indokolt költségek között nem kerül elismerésre a tényleges amortizáció teljes összege, a BKV szolgáltatás ellátásának feltételei halmozottan romlanak, és ezzel a BKV a szolgáltatási piacon versenyhátrányba kerül. Egyúttal jövőbeli kockázatot jelent, hogy a múltban nem finanszírozott eszközpótlásra a forrást a későbbiekben sem finanszírozza a Megrendelő.

1. M3 metróvonal és jármű felújítás Projekt

A kompenzációs díj részben tartalmazza, illetve nem nyújt teljes fedezetet a Katasztrófavédelem által előírt feladatokat is tartalmazó M3 metróvonal rekonstrukciójára, a síncsere forrásigénye a beruházási tervben szerepel. Az infrastruktúra további elemeinek rekonstrukciós munkái elvégzéséhez szükséges a forrás biztosítása, melyre a Fővárosi Önkormányzat bevonásával kell megoldást találni. A megkezdett síncseréken felül megindult a járművek felújításának előkészítése is. Az előkészítés jelenlegi fázisában nem határozhatóak meg a felújított járművek üzemeltetésének költségekre gyakorolt hatása, így az Üzleti Tervben sem szerepel.

1. Busztenderek megvalósulási és árkockázata

A BKV a tervévben mind jármű darabszámra, mind pedig forgalmi teljesítményt tekintve is új autóbusz szolgáltatók jelentős mértékű bevonásával tervez, amely megvalósulása esetén alapvetően befolyásolja a fővárosi utcaképet, a buszközlekedéssel kapcsolatos utas-elégedettséget és a buszközlekedés rendelkezésre állását pozitív, míg a korszerű autóbuszok drágább üzemeltetésén keresztül a forgalmi teljesítményre jutó fajlagos költségének növekedésén keresztül a buszközlekedés költségeit negatív irányba mozdítja.

Az új autóbusz szolgáltatók bevonásának célja azonban elsősorban az, hogy a BKV Zrt. korszerűtlen autóbuszainak kiváltásával a budapesti buszközlekedés színvonalát emelje, és mindez – a saját beszerzéshez képest, töredék idő alatt, és a rendelkezésre álló forrásokhoz illeszkedve – elnyújtottan megjelenő pénzügyi terhek mellett megvalósulhasson.

A busztenderekkel kapcsolatban alapvetően árkockázat jelentkezik a BKV életében, amely azt jelenti, hogy az eljárások végén a legkedvezőbb ajánlat árszintje meghaladja azt a fedezetet, amely a BKK rendelkezésére áll. Ebben az esetben, hiába van eredményes közbeszerzési eljárás, a szerződéskötésre nem kerülhet sor, így a buszközlekedést továbbra is a BKV elöregedett járműállományával kell biztosítani, ennek mindazon üzemeltetési kockázatával egyetemben, amelyet korábban ismertettünk.

1. A kölcsönök visszafizetési kockázata

**2015. évben jelentős, összesen 52,3 milliárd Ft összegű törlesztés teljesítése esedékes a BKV részéről.** Az évet terhelő tőketörlesztési kötelezettség kiemelkedő összege abból adódik, hogy a hitelállomány 2012. évben lezajlott átstrukturálása alkalmával a bankok csak a közbeszerzési eljárásban elvárt minimális 3 éves futamidőre vállalták a hitelnyújtást, melynek következményeként a megújított hitelállomány lejárata túlnyomó részt egy évre terhelődik.

A BKV Zrt. Közszolgáltatási Szerződésének 2.12. pontja szerint a BKV Zrt. hiteleinek tőketörlesztését a BKK Zrt. akként teszi lehetővé, hogy „biztosítja a hazai és uniós jogszabályoknak megfelelő, indokolt mértékű és a Főváros teherviselő-képességét is szem előtt tartó ésszerű nyereséget”. A szerződés alapján „az ésszerű nyereség maximális mértéke a saját tőke 4 %-a plusz a KSH által közzétett év/év fogyasztói árindex százaléka   
(4 %+infláció), az ésszerű nyereség menetrendi évenkénti mértékét az Éves megállapodás tartalmazza”.

A BKV közszolgáltatási tevékenysége ellentételezéseként folyósított kompenzáció 2012-2013. években ésszerű nyereséget nem tartalmazott, a BKV-nak nincsenek felhasználható tartalékai, melyre tekintettel a törlesztéshez forrással nem rendelkezett. 2014. évre vonatkozóan a Fővárosi Közgyűlés 2015. január 28‑ai ülésén hozott 28/2015 (I.28.) számú határozatában jóváhagyta, hogy a BKV Zrt. 2014. évi kompenzációs díja legalább 5,5 milliárd Ft ésszerű nyereséget is tartalmazzon, mely összeg a 2014. évben teljesített 9,41 milliárd Ft törlesztés következtében lecsökkent forrásokat pótolta. A tőketörlesztésekből eredő pénzügyi kockázat a BKV fizetőképességének fenntarthatóságára kiemelt kockázatot jelent.

Abban az esetben, amennyiben a BKV nem tudna eleget tenni bármely fizetési (tőketörlesztési, kamatfizetési) kötelezettségének, a szerződések rendelkezése alapján (cross default) valamennyi bank lejártnak nyilváníthatja a vele szemben fennálló teljes adósságot, aminek következtében a bankok először Budapest Főváros Önkormányzata, majd a Magyar Állam felé érvényesíthetik követelésüket.

A 2015. évben esedékes törlesztésekből az első félévben esedékes részletek refinanszírozása céljából a BKV Zrt. Igazgatósága 2014. november 17-én 443/2014. számon hozott határozatára tekintettel versenyeztetési eljárás került indításra.

Tulajdonosi iránymutatás alapján az eljárásban a BKV 10 éves futamidővel, a   
3. évtől a futamidő végéig egyenlő részletekben törlesztendő 35 milliárd Ft összegű kölcsönre kért ajánlatokat.

Az eljárásban kötelező ajánlat benyújtása három biztosítéki típusra (kezesség nélküli, fővárosi kezesség, fővárosi kezesség, melyre a Magyar Állam kezességet vállal), külön-külön alternatív ajánlatként lehetséges. A kötelező ajánlatok tervezetten 2015. március második hetében állnak rendelkezésre. Ezt követően a beérkezett ajánlatok alapján a biztosítékokra és a kezességvállalások jóváhagyására vonatkozó döntések időigényét figyelembe véve a kölcsönök tényleges folyósítása reálisan 2015. június hónapra tervezhető. Tekintettel arra, hogy a BKV Zrt.-nek 2015. március 31-én 6,7 milliárd Ft tőketörlesztés megfizetése válik esedékessé, a kieső források pótlását a havi kompenzáció előrehozott folyósítása jelentheti. Az előrehozott kompenzációra vonatkozóan a BKK Zrt. és a BKV Zrt. között 2014. június 18-án létrejött megállapodás hatályának 2015. július 31-éig történő meghosszabbításával fenntartható a fizetőképesség a törlesztett hitelek refinanszírozásáig. A megállapodás alapján a BKV Zrt. a 2014. január 1-jét követően törlesztett kölcsöneinek és a rendelkezésre álló költségvetési forrás összegéig kompenzációt hívhat le a likviditási szükséglete szerint mindaddig, amíg a szerződések alapján az új kölcsönöket le tudja hívni.

A 2015. II. félévében esedékes további 17,3 milliárd Ft törlesztés a tervben a 2,4 milliárd Ft ésszerű nyereség felhasználását követően 14,9 milliárd Ft összegben refinanszírozással kerül teljesítésre. A refinanszírozáshoz szükséges kölcsön felvétele érdekében újabb beszerzési eljárás lefolytatása szükséges.

A létrejövő kölcsönszerződések tartalmazzák (a lejáró szerződésekhez hasonlósan) az előtörlesztés lehetőségét, ami alapján amennyiben az ésszerű nyereség biztosításra kerül, a BKV Zrt.-nek lehetősége lesz előzetes bejelentéssel minden kamatfizetési napon (negyedévente) költség és díjmentesen előtörleszteni a fennálló kölcsönökből.

1. **BERUHÁZÁSI CÉLKITŰZÉSEK**

A BKK Zrt. 2015. évre tervezett beruházásait részben saját forrásból (értékcsökkenés terhére), részben – a 2014. év gyakorlatával azonos módon – a Fővárosi Önkormányzattal megkötésre kerülő Fejlesztési Megállapodás terhére, részben az ésszerű nyereség és a Közlekedésszervezői tevékenységen kimutatott kötbér terhére kerülnek megvalósításra. A BKK különféle forrásból megvalósított beruházásait tartalmazzák a következő táblázatok.

A 2014. évi 908 millió forintos keretösszegű, megkötött Fejlesztési Megállapodás alapján finanszírozott beruházások:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2014. évi BKK Zrt. Infrastruktúra beruházások (908 millió Ft)** | | |
| *adatok forintban* | | |
| **BKK saját beruházás megnevezése** | **2014. évi Összeg** | **2015. évi Összeg** |
| BKK Üzleti rendszerek | 48 060 912 | 160 203 040 |
| Hálózati összekapcsolódás | 30 038 070 | - |
| IT Üzleti működéstámogatás | 82 140 058 | - |
| Parkolás gazdálkodás (margitszigeti, Rákóczi téri és KÖKI P+R korszerűsítése) | 30 900 000 | 11 500 000 |
| Rendszer monitoring | 45 057 105 | - |
| Szoftverek (Projekttámogatás, grafikai, tervezői, segédprogramok) | 153 089 061 | 25 031 725 |
| Tömegközlekedési fejlesztések (elektronikus számlázás, helyben nyomtatás továbbfejlesztése) | 112 550 760 | 195 041 243 |
| Behajtás ellenőrzés és személytaxi szolgáltatással összefüggő beruházások | 15 005 076 | - |
| **Beruházás összesen:** | **516 805 042** | **391 776 008** |

A BKK Zrt. tervévi saját erőforrásból megvalósítandó beruházásai a beruházás jellege, valamint forrása szerint csoportosítva:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **2015. évi BKK Zrt. saját értékcsökkenés terhére végzett beruházások** | | | |
| *adatok forintban* | | | |
| **Beruházás megnevezése** | **Beruházás 2014. évi ÉCS terhére** | **Beruházás 2015. évi ÉCS terhére** | **2015. évi beruházás Összesen** |
| Központi irattári funkció jogszabályi előírások szerinti ellátásához kötődő műszaki beruházások | 0 | 2 750 000 | 2 750 000 |
| Munkavédelmi és biztonsági előírások teljesítése | 0 | 45 570 000 | 45 570 000 |
| Szolgáltatás ellenőrzéshez kapcsolódó műszaki berendezések és szoftverek | 0 | 42 907 000 | 42 907 000 |
| Szoftverekkel és hardverekkel kapcsolatos eseti fejlesztési igények | 0 | 21 480 000 | 21 480 000 |
| Szolgáltatási színvonal emelése - Utastájékoztatással kapcsolatos műszaki berendezések | 0 | 5 250 000 | 5 250 000 |
| Telephelyekkel kapcsolatos építészeti beruházások és kapcsolódó berendezések | 90 000 000 | 3 000 000 | 93 000 000 |
| Taxiellenőrzési tevékenységhez műszaki berendezések és szoftver beszerzés | 0 | 1 500 000 | 1 500 000 |
| **Beruházás összesen** | **90 000 000** | **122 457 000** | **212 457 000** |

A 2015. évi BKK Zrt. kisértékű beruházásai, a beruházás jellege szerint csoportosítva:

|  |  |
| --- | --- |
| **2015. évi BKK Zrt. kisértékű beruházások (adatok forintban*)*** | |
| **Beruházás megnevezése** | **Összeg** |
| Egyéb irodai berendezés | 11 536 000 |
| Irodabútorok | 20 444 000 |
| Ügyviteli és számítástechnikai berendezések | 38 150 000 |
| **Beruházás összesen** | **70 130 000** |

A 2015. évi BKK Zrt. kötbér és ésszerű nyereség terhére tervezett beruházásait az alábbi táblázat tartalmazza:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2015. évi BKK Zrt. Kötbér és ésszerű nyereség terhére tervezett beruházások**  **(adatok forintban)** | | |
|  | | |
| **Beruházás megnevezése** | **Beruházás forrása** | **2015. évi Összeg** |
| Combino villamosok utasterének a FUTÁR rendszer beépítésével egyidejűleg biztonsági kamerarendszerrel történő felszerelése és a rendszerek integrációja | 2012.05-2013.08 menetrendi kötbér terhére | 166 900 000 |
| Üzleti folyamatmodellező és tervező szoftver | 2012.05-2013.08 menetrendi kötbér terhére | 3 000 000 |
| VISSIM szoftver beszerzése | 2012.05-2013.08 menetrendi kötbér terhére | 6 200 000 |
| VISSIM licence | 2012.05-2013.08 menetrendi kötbér terhére | 640 977 |
| Budapest Szíve Városfejlesztő Nonprofit Kft. üzletrész adásvételi szerződés szerinti 2015./2016. évi 1.000.000 Ft-os vételárrészlet | 2013. évi Projektmenedzsment ésszerű nyereség | 1 000 000 |
| 8 db taxiállomáson térfigyelő kamerarendszer | 2013. évi TAXI ésszerű nyereség | 10 000 000 |
| Taxiállomás építések 3db | 2014. évi TAXI ésszerű nyereség | 9 999 999 |
| **Beruházás összesen:** |  | **197 740 976** |

**Saját erőforrásból finanszírozott beruházások**

A Társaság saját erőforrásból végzett beruházásai közé azon beruházásokat soroljuk, amelyeket az elszámolt értékcsökkenés terhére valósít meg. Ezen beruházások között vannak olyan tételek is, amelyek a 2014. évi amortizáció terhére kerülnek megvalósításra, azonban a legtöbb fedezete a tervévi amortizáció.

A beruházási igények legjelentősebb tételei a Tömegközlekedési divízióhoz kapcsolódnak. Ezek a fejlesztések a bevételek növekedését, illetve az operátori és közreműködő vállalkozások szolgáltatásának ellenőrzését elősegítő beruházások. A fejezet elején részletesen bemutatásra kerültek a Tömegközlekedési divízió jelentősebb beruházásai.

A Koordináció és Ügyfélszolgálati szakterületen jelentkező beruházási igények az ingatlanon végzett beruházások, melyek építészeti és munkavédelmi szempontok szerinti felújításokat tartalmaznak.

A Biztonsági szakterület beruházási igényei, a biztonságvédelmi rendszer értékmegóvását, illetve a megnövekedett munkavállalói létszám maradéktalan kiszolgálását szolgálja.

**Kis értékű beruházások**

A Számviteli politikában meghatározott 100 ezer forint egyedi beszerzési érték alatti immateriális javak és tárgyi eszközök bekerülési értéke a használatba vételkor egy összegben kerül elszámolásra értékcsökkenésként.

Többek között a feladatbővüléshez kapcsolódóan irodabútorok, irodai berendezések és a munkavégzéshez szükséges eszközök beszerzését és cseréjét terveztük a kisértékű eszközök között. Itt tervezzük beszerezni azon ügyviteli és számítástechnikai eszközöket (csere és bővítési céllal) melyek az informatikai szolgáltatásokat szolgálják.

* 1. **BKK infrastruktúra és működés-fejlesztés**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Beruházás megnevezése** | **Beruházás 2014. évi ÉCS terhére** | **Beruházás 2015. évi ÉCS terhére** | **2015. évi beruházás összege** |
| Összesen: | 90 000 000 | 112 957 000 | 202 957 000 |
| Munkavédelmi és biztonsági előírások teljesítése |  | 45 570 000 | 45 570 000 |
| Szolgáltatás ellenőrzéshez kapcsolódó műszaki berendezések és szoftverek |  | 42 907 000 | 42 907 000 |
| Szoftverekkel és hardverekkel kapcsolatos eseti fejlesztési igények |  | 21 480 000 | 21 480 000 |
| Telephelyekkel kapcsolatos építészeti beruházások és kapcsolódó berendezések | 90 000 000 | 3 000 000 | 93 000 000 |
| **Beruházás összesen** | **90 000 000** | **122 457 000** | **212 457 000** |

**Munkavédelmi és biztonsági előírások teljesítése (keret   
45.570.000 Ft)**

Az esetleges költözés során az új székház biztonsági rendszerrel történő ellátása érdekében szükséges beruházás, mely kiterjed esetlegesen a fizikai- és elektronikai biztonságtechnikai rendszer kialakítására (ezen belül a behatolásjelző, beléptető- és az elektronikus képi megfigyelő- és rögzítő rendszerre). Jogszabályi előírás alapján a zavarelhárítást, baleseti helyszínelést végző járművek tartozékának beszerzése a Hálózati forgalomirányítás használatába kerülő autókon.

**Szolgáltatás ellenőrzéshez kapcsolódó műszaki berendezések és szoftverek (keret 42.907.000 Ft)**

A BKK mind közszolgáltatást, mind közfeladatot ellátó vállalatként ellenőrzési tevékenységet is végez (TAXI, Teherforgalom, Tömegközlekedés) mely tevékenységek biztosításához elengedhetetlen az ellenőrzés folyamatos fejlesztése. Ennek részeként szoftverek és hardverek is beszerzésre kerülnek a hatékonyság növelése érdekében.

**Szoftverekkel és hardverekkel kapcsolatos eseti fejlesztési igények (keret   
21.480.000 Ft)**

Az eltelt időszak alatt a 2011-ben beszerzett eszközeink – az informatikai eszközök gyors avulása miatt (3 év) – korszerűtlenné váltak, melyek cseréje mostanára elkerülhetetlenné vált. Ezen forrás biztosítja számunkra a garanciát vesztett eszközök pótlását, illetve a folyamatos jogszabályi változások miatti szoftverfrissítésekre vonatkozó eljárásokra a szükséges fedezetet.

**Telephelyekkel kapcsolatos építészeti beruházások és kapcsolódó berendezések (keret 93.000.000 Ft)**

A Szakszervezetek egyre erősebb nyomására a különböző telephelyeink leromlott állapotának helyreállítását, illetve korszerűsítését kezdeményeztük. Három telephelyünk (Szabó Ervin tér, Bosnyák tér, Rumbach Center) felújítására, arculati elemek megjelenítésére projektet indítunk. A beruházás minden telephelyen kiterjed a zsúfolt elhelyezésből adódó működési zaj csökkentésére is. Az átalakítások a Szabó Ervin téren a forgalomirányítási központra, a Rumbach Center irodaházban a tárgyalókra, egyterű több fős irodákra és a Call Center területére, a Bosnyák téri épület esetében a jegyellenőrök tartózkodó, pihenő helyiségire terjednek ki.

* 1. **Környezetvédelemmel, minőségbiztosítással kapcsolatos célkitűzések bemutatása**

A Társaság nem folytat olyan gazdasági tevékenységet, amely környezeti kockázatot hordoz, ezért a Társaság nem rendelkezik olyan eszközökkel, amelyek a környezet védelmére szolgálnak. A Társaság tevékenysége során veszélyes hulladékok és környezetre káros anyagok nem keletkeztek.

A Társaság közlekedésszervezési és fejlesztési tevékenysége során a környezetvédelmi szempontokat figyelembe veszi.

A Társaság által közszolgáltatási szerződés keretében megrendelt, személyszállítási közszolgáltatásokat teljesítő szolgáltató társaságok, illetve a fővárosi utak és tömegközlekedési útvonalak üzemeltetését és fenntartását végző BKK Közút által folytatott gazdasági tevékenységek viszont már jelentős környezeti hatásokkal járnak.

A Társaság arra törekszik, hogy

- a személyszállítási közszolgáltatásokat úgy rendelje meg, hogy azok teljesítéséhez szükséges közlekedési infrastruktúra és járműállomány fokozatos megújításra és cserére kerüljenek, amellyel azok üzemeltetése egyre kisebb környezeti terhelést jelent, továbbá

- úgy rendelje meg az útüzemeltetést és fenntartást, hogy azok teljesítéséhez szükséges eszközök és tevékenységek szintén egyre kisebb környezeti terhelést jelentsenek.

# GAZDASÁGI MUTATÓK

A **Likviditási mutató** a rövid lejáratú eszközök és források hányadosa. Értéke akkor kedvező, ha a likviditási mutató értéke 1 felett van.

A BKK Likviditási mutató értéke 2014-ban várhatóan 1,2 lesz, amely megfelel az elvárásoknak. A mutató 2015 végére a tervek szerint 0,7-ra csökken. A mutató csökkenése a társaság likviditási helyzetének romlására utal, amely azonban a Társaság finanszírozási struktúrája miatt nem okoz nehézséget.

A **Likviditási gyorsráta** a rövid lejáratú eszközök leginkább likvid részét, a pénzeszközöket, értékpapírokat, és vevőket viszonyítja a rövid lejáratú kötelezettségekhez.

A BKK Likviditási gyorsráta értéke 2014-ban várhatóan 1,2 lesz, amely megfelel az elvárásoknak. A mutató 2015 végére a tervek szerint 0,6-ra csökken. A mutató csökkenése a társaság likviditási helyzetének romlására utal, amely azonban a Társaság finanszírozási struktúrája miatt nem okoz nehézséget.

A **Működő tőke** megmutatja, hogy a vállalkozás saját tőkéjének mekkora része került közvetlenül a termelésbe bevonásra.

A BKK Működő tőkéje 2014 végén várhatóan 3.803 millió forint lesz, amely 2015 végére, -10.282 millió forintra nő. A működő tőke alakulásában a Társaság szállítóállományának növekedése játszik szerepet, amely a projektek megvalósításával összefüggésben merül fel.

A **Saját tőke aránya** megmutatja, hogy a vállalkozáshoz szükséges forrásokból mennyit bocsátottak a társaság tagjai a vállalkozás rendelkezésére.

A Társaság saját tőke aránya 2014 végén várhatóan 5,1 % lesz, amely 2015 végére tervek szerint 1,8 %-ra csökken. A csökkenés azt jelenti, hogy a társaság működésének kisebb részét fogják finanszírozni a tulajdonos által rendelkezésre bocsátott alaptőke elemek.

A **Tőkeellátottság** megmutatja, hogy a társaság saját tőkéjének és a halasztott bevételeinek a hátrasorolt kötelezettséget meghaladó része hogyan viszonyul a társaság összes forrásához. A mutató a 2014. évi 50,6%-ról 81,3 %-ra nő.

A **Befektetett eszközök tőkefedezete** megmutatja, hogy a társaság saját tőkéjének és a halasztott bevételeinek a hátrasorolt kötelezettséget meghaladó része hogyan viszonyul a Társaság összes befektetett eszközéhez.

A mutató értéke a társaságnál 2014-ben várhatóan 96,1 % lesz, amely 2015 végére tervek szerint 88,9 %-ra csökken.

A **Saját tőkéje jövedelmezősége** megmutatja, hogy a társaság rendelkezésére bocsátott egységnyi saját tőke mekkora adózott eredményt terhel.

A saját tőke jövedelmezősége 2014-ben 3,1 % lesz, ez az érték 2015 végére várhatóan   
1,3 %-ra csökken. Mivel a BKK tevékenységeinek jelentős része nem nyereségorientált tevékenység, így a mutató romlása a hagyományos gazdasági társaságokhoz képest kisebb jelentőséggel bír.

Az **Eszközarányos adózás előtti eredmény** megmutatja, hogy a társaság egységnyi eszköze mekkora adózott eredményt termel.

A mutató a BKK esetében 2014-ben várhatóan 0,2 % lesz, amely 2015 végére 0,1 %-os értéket ér el, azaz lényegében – az eszközállomány jelentős, 100%-ot meghaladó növekedése ellenére – változatlan marad.

Az **Élőmunka termelékenysége I.** megmutatja, hogy egy főnyi létszám mekkora értékesítési árbevételt termel.

A mutató értéke 2014. évben várhatóan 45,875 millió forint lesz, amely 2015. év végére   
43,154 millió forintra csökken. A mutató romlása azzal magyarázható, hogy míg piaci jellegű bevételek (menetjegy bevételek, egyéb, ügyfelektől származó bevételek) súlyaránya tervévben nem változik, kismértékben (1.731 főről 1.879 főre) nő a Társaság átlagos statisztikai létszáma. A létszámnövekedés oka kettős: egyrészt a 2014-es év közbeni létszámfejlesztés áthúzódó hatása, másrészt pedig a 2015. évben jelentkező új feladatokkal kapcsolatosan megvalósult létszámfejlesztés hatása.

Az **Élőmunka termelékenysége II.** megmutatja, hogy egy főnyi létszám mekkora üzemi eredményt termel.

A mutató értéke várhatóan 2014-ben 83 ezer forint lesz, amely 2015 végére 89 ezer forintra nő. A növekedés a Társaság üzemi eredményének bázisidőszakhoz viszonyított emelkedése miatt következik be. Ugyanakkor, mivel a bázisidőszakhoz képest nő a pénzügyi műveletek ráfordítása, az adózás elötti eredmény 2014-hez képest csökken.

Az **1 Főre jutó személyi jellegű ráfordítás** az egy főre jutó átlagos bért, bérjárulékokat, és személyi jellegű egyéb ráfordítások értékét mutatja meg.

Az egy főre jutó személyi jellegű ráfordítás 2015-ben várhatóan 6.216 ezer forint lesz, amely – a tervezett bérkorrekció ellenére – lényegében megegyezik a 2014-es egy főre jutó személyi jellegű ráfordítás nagyságával.

A **Vevők futamideje** megmutatja, hogy a társaság vevői átlagosan hány napon belül egyenlítik ki tartozásukat. Értéke akkor kedvező, ha ennek értéke minél kisebb.

A vevők futamideje 2014-ban 4,53 nap, amely 2015-re tervek szerint 4,66 napra nő. Ez a –negatív irányú- változás nem nevezhető szignifikánsnak, azaz a mutató összességében nem változik.

A **Pótló beruházások mutató** megmutatja, hogy a Társaság az évben leírt értékcsökkenési leíráshoz képest milyen mértékű beruházást hajt végre.

A Társaság a 2015. évi üzleti terv lezárásakor 2014-ra vonatkozóan nem rendelkezik teljes körűen lezárt könyveléssel, így a tárgyévi beruházások megállapítása nem lehetséges. A mutató kiszámítására ezért nem került sor.

# KOMMUNIKÁCIÓS FELADATOK

Ügyfél-kommunikáció tervezett tevékenységei

Az Ügyfél-kommunikáció szakterület feladata az utastájékoztatás, valamint a vállalati kommunikáció arculatának meghatározása.

**Arculat és stratégia**

2015-ben célunk az eddig elért eredmények megerősítése, folytatása és bővítése. Az Arculat és stratégia folytatja az aktuális szolgáltatások, termékek arculati elemeinek fejlesztését, az utastájékoztató elemek új generációjának megalkotását,továbbá az arculati elemek alapjainak lefektetését. A szakterület feladata 2015-ben a 2014-ben elkezdett BKK arculati elemek továbbgondolása: BKK jegykiadó automaták fölé kihelyezett világító jelző táblák, hév vitrinek, kültéri metrólogók, mobil információs táblák, új típusú mintamegállók. Terveink között szerepel ugyanezen az elven működő értékesítést és tájékoztatást elősegítő információs elemek megtervezése, formatervezése, műszaki leírások elkészítése és az elemek legyártatása a teljes Budapesti közösségi közlekedési hálózatra kiterjesztve felszíni és aluljárói területekre egyaránt.

**Tájékoztatás és infrastruktúra**

A 2014-ben történt átszervezésnek köszönhetően már 2014-ben elindultak kezdeményezések az utastájékoztatás hatékonyabb kivitelezését illetően. Bevezettük a preventív ellenőrzési folyamatokat, tervezhetőbbé tettük a tájékoztatók, változások kihelyezési folyamatait. A IV. negyedévtől bevezettük a kétműszakos munkarendet a Rumbach Sebestyén utcai központban, ezzel lehetővé téve a változások gyors lekövetését, a tájékoztatás gyors megvalósítását.

A tervezett fejlesztések által egy részben automatizált rendszer segítségével lehetővé válik a folyamatos anyagszükséglet biztosítása, az BKK üzemeltetése alatt lévő felszíni megállóhelyek aktív, rendszeres karbantartása, valamint az aktuális utastájékoztatók kihelyezési folyamatainak gazdaságosabb és hatékonyabb szervezése.

A 2015-re tervezett feladatok a folyamatos modernizáció mellett a fenntartható, gazdaságos működés jegyében zajlanak.

**Marketingkommunikáció**

A 2015-2016-os év tervezése során a BKK Igazgatósága 2014. augusztus 8-án tartott ülésén – 563/2014 (VIII.08.) számú határozatában – elfogadott BKK marketingkommunikációs stratégiában foglaltak megvalósítását tekintjük célként.

A következő két év tervezésénél fontos alapelvként határozzuk meg az utazóközönség tájékozódási szokásainak tiszteletben tartását, proaktív kiszolgálását. Ennek megfelelően olyan eszközökben és csatornákban gondolkodtunk a tervezés során, amelyeken keresztül valóban elérjük és informáljuk ügyfeleinket. A BKK a társadalmi marketing mindennapi tevékenységébe való beépítésével érheti el azt, hogy folyamatosan kapcsolatot tartson ügyfeleivel, megismerje azok szükségleteit, igényeit. A társadalmi marketing ezzel a megismerő, kiszolgáló funkcióval párhuzamosan alkalmas arra, hogy eszköztárának használatával pozitív, szemlélet-, magatartásformáló, értékesítés támogató intervenciókat is végrehajtsunk.

A BKK marketingkommunikációs feladatai a fentieknek megfelelően az alábbi két kategóriában foglalhatók össze, az elfogadott stratégiának megfelelően lebontva megvalósítási területekre:

***Ügyfél-tájékoztatás***

1. Szórólapokon történő ügyfél-tájékoztatás

2. Kiadványokon keresztül történő ügyfél-tájékoztatás

3. Járműfelületeken történő ügyfél-tájékoztatás

4. Utcai plakátokon történő ügyfél-tájékoztatás

5. Padlómatricákon történő ügyfél-tájékoztatás

6. Hangbemondásos és FUTÁR kijelzőn megjelenő szöveges ügyfél-tájékoztatás

7. Sajtó reklámban megjelenő ügyfél-tájékoztatás

8. Rádióreklámokban történő ügyfél-tájékoztatás

9. Videó reklámokban történő ügyfél-tájékoztatás

10. Tájékoztatás a BKK honlapján

11. Speciális tematikus aloldalak

12. Közösségi média (Facebook, Twitter, YouTube csatorna)

13. Okostelefon alkalmazások

***Társadalmi marketing***

1. Márkaépítés

2. Szolgáltatás marketing

3. Értékesítést támogató marketing

4. Változás menedzsment pozicionálás

5. Közösségépítés

6. Szemléletformálás

7. Rendezvényszervezés

8. Téma (Issue) menedzsment

9. Társadalmi egyeztetés

10. Társadalmi felelősségvállalás

***Az operatív megvalósítás feltételei***

***Nyomdai feladatok***

Társaságunk kötelező utastájékoztatási kampányaiban, rendezvények, Ügyfélpontok, fejlesztési projektek és egyéb kommunikációs kampányok vonatkozásában információs anyagok gyártása nélkülözhetetlen. A jelenleg hatályos szerződések egyike sem tartalmaz tájékoztató anyagok gyártására lehetőséget. Az elkövetkezendő évekre a Marketingkommunikáció az ilyen feladatok ellátására közbeszerzési eljárás lefolytatását tartja elengedhetetlennek. Az eljárás keretösszegének meghatározásakor – amely megegyezik az üzleti tervben szereplő összeggel – az egyéb szakterületeken felmerülő igényeket is figyelembe vettük.

1. Szórólapok

Stratégiailag akkor használjuk a szórólapos tájékoztatást, amennyiben földrajzilag jól körülhatárolható területen élő ügyfélkört célzunk meg. A tájékoztatás szöveges része minden esetben lényegre törő és informatív, amelyet a témába illeszkedő fotóval, térképpel illusztrálunk.

2. Kiadványokon keresztül történő ügyfél tájékoztatás

A BKK időről-időre speciális tartalmakkal kiadványokban is tájékoztatja az ügyfeleket. Például évről évre megújul a BKK turisztikai kiadványa, amely a magyar mellett több idegen nyelven (angol, német, francia, olasz, spanyol, román, szlovák, orosz, kínai) is hozzáférhető.

3. Járműfelületeken történő ügyfél tájékoztatás

A BKK számára, ha korlátozottan mértékben is, de rendelkezésre állnak hirdetési felületek a járművein, amelyeket ügyfél tájékoztatásra lehet felhasználni. Ezek a felületek elsősorban az új alacsonypadlós buszok felső hirdetőmezői. A méretbeli és elhelyezkedési adottságokból kiindulva ezeken a felületeken vizuálisan izgalmas, kevés szöveget tartalmazó hirdetéseket célszerű kihelyezni.

4. Utcai plakátokon történő ügyfél tájékoztatás

A Budapesten található jellemzően megállókban található CLP plakáthelyekre rendszeresen tervezünk, szövegezünk és nyomtatunk ügyfél tájékoztatató plakátokat. Emellett egyes kiemelt projekteknél óriásplakát helyre is tervezünk, szövegezünk és nyomtatunk plakátokat.

5. Padlómatricákon történő ügyfél tájékoztatás

Nyugat-Európában rendkívül gyakran használt felület ügyfél tájékoztatásra a metró területén a padlómatrica. A BKK ezt a lehetőséget ezidáig kevéssé használta, de a jövőben nagyobb hangsúlyt szeretnék helyezni erre a célzott információ szolgáltatás érdekében.

**Marketing eszközök**

A BKK tevékenysége rendkívül sokrétű, így egyes szolgáltatásai, fejlesztései külön márkaépítést is megkövetelnek annak érdekében, hogy a közönség könnyebben beazonosítsa és ennek köszönhetően jobban megismerje ezeket, azaz az ügyféltájékoztatás kifogástalan legyen. Az ilyen típusú marketingkommunikációs kampányok, rendezvények alkalmával számos eszköz beszerzése lehet szükséges.

Különösen akkor, ha közel szeretnénk vinni az információt az ügyfelekhez, azaz időleges kitelepüléseket szervezünk. Erre kiváló példaként említhetők a rendszeresen megvalósuló társadalmi egyeztetések, ahol például az információ befogadását segítő szóró marketing eszközök elengedhetetlen elemei a rendezvénynek, itt az anyagköltség helyszíni kis értékű tájékozató eszközei az információs táblák, kiállítási makettek, bemutató szóró eszközök.

Ilyen tevékenységnek minősülnek a kerületekkel történő megállapodások ünnepi bejelentései, melyekhez aláíró mappák, tollak, asztali zászlók, névtáblák gyártása, azaz kis értékű anyagköltség járul.

Szintén ilyen anyagköltségnek minősül a felelős, edukációs célú tájékoztatás során a családoknak, gyermeknek biztosított, a közösségi közlekedést illusztráló apró játékok (társasjáték, játék gyűjtőjegy) is. Apró figyelmességek ezek, amelyek szerethetővé teszik a közösségi közlekedést.

A Fővárosnak és a BKK-nak számos olyan szolgáltatása van, amelyet tudatos marketing akcióterv végrehajtásával nagyobb közönség számára is vonzóvá lehet tenni, és ennek köszönhetően javul a cég megítélése, illetve többletbevétel érhető el. A BKK tevékenysége emellett számos olyan, a közlekedők mindennapjait is érintő változást menedzsel, amelyeknek lakossági megítélése vegyes. A kritikusok gyakorta azért táplálnak ellenérzéseket, mert nem értik vagy félreértik a változás lényegét, illetve nincs kellőképpen megmagyarázva nekik, hogy az adott változás miért elkerülhetetlen, fontos és adott esetben előnyös számukra. Ekkor van szükség a változásmenedzsment pozicionálásra, amely során kidolgozzuk, hogy a célcsoport számára milyen üzenettel tudjuk leginkább elmagyarázni, elfogadtatni az adott változást. A BKK célja ezen felül a szemléletformálás, az attitűdváltozás elérése a lakosság körében, például, hogy minél kevesebben blicceljenek, illetve minél többen közösségi közlekedési járműveken közelítsék meg a belvárost. Ezeknek a stratégiai céloknak a végrehajtását kampányokon és rendezvényeken keresztül valósítjuk meg.

**Rendezvények**

A budapestiekkel történő kapcsolatfelvételre, a BKK tevékenységének megismertetésére, illetve a legfontosabb üzeneteink tolmácsolására kiválóan alkalmasak a BKK menedzselte rendezvények, amelyek között saját, illetve a Főváros megbízásából felügyelt események is találhatók. Minden évben kiemelt jelentőséggel bír a Mobilitás hét rendezvénysorozat, amely többszázezer budapestit mozgat meg minden év szeptemberében. Emellett a közeljövőben számos olyan rendezvényt tervez a marketingkommunikáció, amely egy-egy BKK fejlesztés, szolgáltatás apropóján nyújt színes, tartalmas programot az érdeklődőknek. Ezek a közlekedésszervezői feladatkörünkhöz tartozó ügyfél-tájékoztató események. Az elkövetkezendő évekre a Marketingkommunikáció az ilyen feladatok ellátására közbeszerzési eljárás lefolytatását tartja elengedhetetlennek.

A marketingmenedzsment feladata az Európai Mobilitási Hét és az Autómentes Hétvége, melynek szervezési költsége szerepel az üzleti tervben, amely az Európai Bizottság kezdeményezésére alapuló hagyományos rendezvényünk. A rendezvényt, amelyet hagyományosan szeptember 22-én rendeznek meg, 2000-ben nyilvánították európai kezdeményezéssé. Célja, hogy az autómentes nap célkitűzéseit kibővítve és felerősítve egy héten keresztül megvalósíthassa az egész koncepciót egy átfogó, szemléletformáló eseménysorozaton. Az Európai Mobilitási Hét innentől kezdve már nemcsak egy tömegközlekedési szolgáltató kampány, hanem az együttműködést szolgálja: a közlekedési társaságokon kívül részt vesznek benne önkormányzatok, cégek és civilszervezetek is.

Budapesten 2002 óta minden évben megrendezik a fővárosiak nagy népszerűségnek örvendő eseménysorozatát. A budapesti rendezvények legfontosabb eleme a hagyományosan az Andrássy úton megrendezett Autómentes Nap, mely utóbbi években inkább már Autómentes Hétvégévé bővült. Az esemény népszerűségét jelzi, hogy Budapesten minden évben több százezer ember sétál végig az Andrássy úton, hogy részt vegyen a programok valamelyikén, illetve kipróbálja, milyen autók nélkül a sugárút. 2014-ben hétszázezer ügyfelünket köszönthettük a hétvégén. A kezdeményezés díjnyertes program, az Európai Mobilitási Hét eszmeiségét felvállaló résztvevőket megmérettetik, és siker esetén díjazzák is. Budapest 2008-as rendezvényével megnyerte a fődíjat, és 2012-ben is előkelő helyen végzett: a magyar fővárosé a világ 10 legjobb mobilitási hetes rendezvénye között volt, 2013-ban pedig ismét dobogós helyet szerzett. A budapesti Európai Mobilitási Hetet hagyományosan a Főváros rendezi meg, lebonyolítását 2012 óta a BKK végzi. 2014-ben már tradicionálisan szeptember 20–21-én a heti programok része volt az Andrássy úti korzón megrendezendő Autómentes Hétvége. Az idei eseményen kiemelt szerepet kaptak a BKK környezettudatos közlekedést előmozdító projektjei, valamint fontos szerephez jutnak a civilszervezetek is.

**Közlekedésszervezési tevékenységhez kapcsolódó rendezvények**

1. Társadalmi egyeztetések, lakossági fórumok

Nagy horderejű változások, átépítések, átszervezések esetén fontos, hogy az érintett lakosság, civil szervezetek, véleményformálók véleménye, álláspontja is ismert legyen, és beépüljön a döntés előkészítés során. A tervek bemutatására, az álláspontok megismerésére és megvitatására egyik kommunikációs eszközünk a társadalmi fórum szervezése, melyet 2015-ben és 2016-ban is egyaránt rendszeresen tervezünk. Ilyen esemény volt az 1-es villamos meghosszabbításához kapcsolódó tájékoztató nap.   
A 2015-16-os évben várhatóan minimum havi egy alkalommal kerül sor lakossági fórumra, társadalmi egyeztetéshez kapcsolódó rendezvényre.

2. Szakmai fórumok, találkozók

Jól körültárolható, speciális témákban érintett célcsoport tájékoztatásra alkalmazzuk a szakmai fórumok szervezését. Ezen rendezvényeknél tematikus program keretében biztosítunk lehetőséget eszmecserére, tájékoztatásra. Ilyen rendezvény például a Balázs Mór-terv egyeztetési fóruma, de hasonló esemény szervezése szükséges lesz a Duna Terv stratégia megvitatásához is. A szakmai fórumok szervezése 2015-16-ban is célunk, hogy megfelelően informálni tudjuk szakmai célközönségünket, a civil szervezeteket és a döntéshozókat is. Várhatóan negyedévente két ilyen típusú rendezvény megszervezése szükséges.

3. Kihelyezett, helyszíni tájékoztatók

A sok embert érintő, folyamatban lévő fejlesztések esetében fontos szempont, hogy a lakosság a fejlesztések során felmerülő nehézségek ellenére is támogassa és elfogadja a fejlesztéseket. Ugyanakkor az is látható, hogy hagyományos kommunikációs technikával, csak szóróanyagok és tájékoztatók készítésével nem informálható teljes mértékben az érintett lakosság. A változást megélő embereknek arra is szükségük van, hogy az információt kézhez kapják, és interaktívan kérdéseket is feltehessenek. A fejlesztések elfogadásának feltétele, hogy megértsék az érintettek annak hasznosságát, és az információ könnyen elérhető legyen számukra. Ezért 2015-16-ban az egyes, nagy volumenű fejlesztésekhez kapcsolódóan roadshow jelleggel kihelyezett tájékoztató eseményeket, helyszíni információs pultokat szervezünk, havi három alkalommal.

4. Nyílt napok

A nyílt napok során a lakosság számára is megismerhetővé és átláthatóvá tehetjük fejlesztésünket. Bepillantást nyújtunk a munkálatokba, megismerhetővé tesszük a folyamatokat, a soron következő feladatokat. A nyílt napok az egyes szakterületi munkák elismertségét, elfogadottságát erősítik, a lakosság részéről nagyobb támogatást élvez az a projekt, amelynél látja a forrásigényt, amelynek látja fejlődését. A nyílt napok során eredményt is meg tudunk mutatni (pl. FUTÁR központ látogatása), illetve munkaközi eredményeket, mérföldköveket is láttathatunk (megálló felújítás ismertetése). Nyílt napra a 2015-16-os évben havonta kell sort kerítenünk a fejlesztések folyamatos ismertetése, a nagyfokú érdeklődés miatt.

5. Ünnepélyes szerződés aláírások

Együttműködések, fejlesztések, projektek megkezdésének bejelentéséhez eszközünk az ünnepélyes szerződés aláírások szervezése. Számos alkalommal volt példa projekthez kapcsolódó szerződés aláírásra (pl. elektronikus jegyrendszer esetében), illetve kerületi együttműködések aláírására. Ezen események kis létszámú rendezvények, de jól kommunikálhatóak, szervezésükkel a projektre és a fejlesztésre irányíthatjuk a figyelmet. A következő két évben kéthavonta készülünk szerződés aláírások szervezésére.

6. Sajtótájékoztatók

A nagy horderejű, széles utazóközönséget érintő mérföldköveknél a sajtón keresztül biztosítható a legerősebb tájékoztatás. A sajtótájékoztatók 30-40 fős események, amelyek során a Fővárosi Önkormányzattal és az érintett kerületi önkormányzatokkal szoros együttműködésben, és útmutatásuk szerint valósul meg a szervezés. Sok esetben az események szervezésére akár minisztériumi, akár önkormányzati kommunikációs igény fogalmazódik meg, vállalatunk ezen megbízásoknak tesz eleget a szervezéssel.   
2015-16-ban számos projektfejlesztés, közlekedésszerezési eredmény bejelentés kapcsán indokolttá fog válni sajtótájékoztató szervezése, megközelítőleg havonta két alkalommal.

7. Közösségi közlekedést népszerűsítő tematikus események

A fővárosi közösségi közlekedés egyes ágainak népszerűsítésére adnak lehetőséget a tematikus események, melyeket adott közlekedési ágak vagy különleges járművek bemutatására fókuszálva szervezünk. A családok, turisták és a közösségi közlekedés iránt érdeklődők számára is emlékezetes események szervezhetők pl. a nosztalgia járatok bemutatására, egyes ünnepek pl. Mikulás napi villamos alkalmából szervezve. A lakossági tájékoztatást és a vállalati tevékenységet is egyben bemutató, nagy sajtóérdeklődésre számot tartható rendezvények különleges alkalmak, melyek akár a vállalat társadalmi felelősségvállalási tevékenységével is összeköthetőek. 2015-16-ban negyedévente egy-egy a közösségi közlekedést népszerűsítő tematikus eseményt tervezünk.

Közterület használati díj felmerül a rendezvények, illetve a közterületeken elhelyezett utastájékoztató ideiglenes eszközök esetében is. Ezen eseményekkel számolva, illetve a padlómatricák, a fénymásolás, sokszorosítás költségei között szereplő anyagok esetében szükséges a kapcsolódó díjak tervezése.

Biztosítási díj felmerül a rendezvények, tájékoztatók esetében is. Ezen eseményekkel számolva, a nagy létszámú tömegrendezvényeken, illetve interaktív, megmozgató eseményeken (pl. kerékpározás) szükséges a kapcsolódó díj tervezése.

A különböző ügyfél-tájékoztató rendezvényeken, lakossági fórumokon, társadalmi egyeztetéseken, illetve termékbevezetéseknél, népszerűsítéseknél elengedhetetlen hostess munka igénybevétele, melyet munkaerő kölcsönzés keretében tervezünk. A hostessek feladata ezekben az esetekben a szóróanyagok terjesztése, illetve a résztvevők útbaigazítása, informálása.

**Hirdetés, széles körű tájékoztatási feladatok**

Tevékenységhez kötődően tervez társaságunk hirdetés, reklám és propaganda költséget, azaz önálló marketinghirdetési tevékenységet nem terveztünk. Ugyanakkor közlekedésszervező feladatkörünk elengedhetetlen támogató tevékenysége az utas-, ügyfél-tájékoztatás. A BKK célcsoportjának megváltozott tájékozódási szokásai igénylik, hogy vállalatunk olyan felületeken biztosítson tájékoztatást utasai / ügyfelei számára, amelyek valóban elérik és informálják őket. A szolgáltatói szemlélet szerint szükséges a tájékoztatás, kiemelten a proaktív tájékoztatás, amely költséghatékonyan csak megfelelő tervezéssel – felületkombinációval, összehangolt eszközhasználttal – érhető el.

Ugyanakkor a társaság törvényi kötelezettségeinek eleget téve a tevékenységekhez kötődő tételeknél a reklámadó forrás tervezését is figyelembe vettük.

**Egyéb szolgáltatások**

1. Ügyfélelégedettségmérés, közvélemény kutatás

A BKK a társadalmi marketing beépítésével mindennapi tevékenységébe elérheti azt, hogy ne veszítse el a kapcsolatot ügyfeleivel, megismerje azok szükségleteiket, kommunikációs stratégiát építsen fel, illetve terméket fejlesszenek ki. Ennek a tevékenységnek az alapja az ügyfelek igényeinek, véleményének mély ismerete, amelyet körükben végzett kvantitatív és kvalitatív kutatások, illetve a hagyományos és közösségi média szakértő tartalomelemzése segít elő. Ennek megfelelően közvélemény- és piackutatói valamint közösségi média szakértői szolgáltatást kívánunk igénybe venni.

2. Téma menedzsment tevékenység

A BKK fejlesztéseinek és szolgáltatásainak bemutatásához, a hosszútávú célok megértéséhez elengedhetetlen a proaktív téma (issue) menedzsment a nyilvánosságban.   
A marketingkommunikáció ennek érdekében hatékony PR aktivitással a média különböző típusaira szabott téma menedzsmentet kíván folytatni. A megcélzott médiakörben kiemelt szerepet kap az eddigiekben kissé elhanyagolt életmód sajtó, ahol időről időre szeretnénk megjelenni a BKK számára fontos témák olvasmányos és érdekes feldolgozásával. Ilyen témák lehetnek többek közt a közbringa rendszer népszerűsítése, az alacsonypadlós járműpark népszerűsítése a kismamák körében vagy a bliccelés társadalmi hatásainak bemutatása. A PR aktivitáshoz is beszerzés keretében külsős szakértelmet szükséges igénybe vennünk.

3. Társadalmi felelősségvállalás

Egy-egy márka, szolgáltató számára fontos márkaépítő tényező, hogy mennyire mutatkozik társadalmilag felelős vállalatként a nyilvánosságban. Ez alól az állami, önkormányzati tulajdonban lévő cégek sem kivételek, hiszen a Magyar Postától kezdve a Szerencsejáték Zrt-ig. kiváló példákat látunk a CSR tevékenységre. Természetesen a BKK rendelkezésére jóval kisebb összeg áll ilyen típusú akciók megvalósítására, ugyanakkor az eddigi inaktivitás helyett kreatív, komoly figyelmet kivívó, szerethető mini kampányok felépítése szükségszerű lenne.

A BKK a társadalmi felelősségvállalás keretében olyan civil szerveződések szakmai partnere lehet, melyek hátrányos helyzetű csoportok támogatását biztosítja, mint például a 2014-ben induló kezdeményezés: RehabCritical Mass, vagy amelyek közösségi közlekedés szerepét, szerethetőségét erősítik pl. tematikus kerékpározási kezdeményezések. A BKK 2014-ben is figyelemmel kísérte ezen csoportok, civil szervezetek igényeit, honlapján külön aloldalt alakított ki az akadálymentes közösségi közlekedés bemutatására, ugyanakkor azt látjuk, hogy egyre fokozódó igény jelentkezik ezen tevékenység erősítésére, a szakmai támogató szerep felvállalására.

**Sajtókommunikáció**

A sajtókommunikációs szakterület éves szinten több ezer sajtóválaszt készít, több ezer (havi kb. 500) forgalmi hírt ír és tesz közzé részben a sajtó közreműködésével, részben saját felületeinken (honlap, facebook), több száz interjút szervez. Havonta 5-6 ezer fotót készítünk a BKK tevékenységéről, fejlesztéseiről, aktualitásokról, amelyek a társaság vizuális megjelenését erősítik (publikáljuk a honlapon, facebookon, Instagramon, saját kiadványokban, szórólapokon, kreatív marketing agyagokon, és sok esetben ezeket használják más médiumok is illusztrációként.)

A 2015-ös év fontos célkitűzése a kor igényeihez igazodva vizuális kommunikációnk erősítése.  A megnövekedett sajtókommunikációs igények kiszolgálása, proaktív kommunikációval a hatékonyság, illetve a minél szélesebb körű célcsoport elérése érdekében tovább kívánjuk fejleszteni a BKK kommunikációjában használt eszközöket és csatornákat. A figyelemfelkeltő és kreatív kommunikáció érdekében  erősíteni kívánjuk  a BKK vizuális megjelenését,  az újmédia eszközök hatékonyabb alkalmazását, amelyhez szükséges saját kommunikációs eszköztárunk bővítése.  Olyan technikai feltételek megteremtése a cél, amely lehetővé teszi a  szervezetről kifelé kommunikálni kívánt tartalmak, információk minél gyorsabb és minél érdekesebb formában történő eljuttatását a célközönséghez mind a hagyományos médiacsatornák, mind a webkettes szolgáltatások igénybevételével. Ennek érdekében tervezzük, hogy fotókon kívül saját videotartalmak előállítására is képesek legyünk, amelyek lehetőséget teremtenek a média jobb kiszolgálására, üzeneteink célba juttatására, valamint ügyfeleink hatékonyabb tájékoztatására is. Ezt a fejlesztést azért is tartjuk fontosnak és támogatandónak, mert ezzel olyan médiafelületeken is meg tudnánk jelenni, ahová kapacitáshiány miatt nem biztos, hogy bekerülnek a híreink, viszont egy jól lehatárolható célcsoportot el tudunk rajtuk keresztül érni (pl. adott kerület, agglomeráció lakossága).

# Kitekintés, a BKK Zrt. 2016. évi előzetes üzleti terve

A BKK 2016. évi üzleti tervét három változatban készítette el az alábbi tervezési peremfeltételek alapján:

|  |  |
| --- | --- |
| **Mutató** | **2016 terv** |
|
| **Makro adatok (%)** | |
| Fogyasztói árak várható változása | 3 |
| GDP várható növekedése | 2,1 |
| Háztartások fogyasztásának várható változása | 2 |
| **Üzemanyagárak (Ft)** | |
| Gázolaj fogyasztói átlagár, Ft/liter (nettó ár) | 250 |
| Benzin fogyasztói átlagár, Ft/liter (tartalmazza a jövedéki adót és az áfát is) | 420 |
| **Közüzemi díjak változása** *[%)* | |
| Elektromos energia áremelkedés mértéke, *%* | 0 |
| Csatornahasználati díj áremelkedés mértéke, % | 0 |
| Gáz díj áremelkedés mértéke, % | 0 |
| Vízdíj áremelkedés mértéke, *%* | 0 |
| **Adó- és járulékkulcsok (%)** | |
| Társasági adó kulcsa 500 millió Ft adóalap alatt | 10 |
| Társasági adó kulcsa 500 millió Ft adóalap felett | 19 |
| Közműtársaságok, energiaellátók jövedelemadójának mértéke (Robin Hood adó) | 31 |
| Általános forgalmi adó nagysága | 27 |
| Szakképzési hozzájárulás mértéke | 1,5 |
| Szociális hozzájárulási adó mértéke | 27 |
| Személyi jövedelemadó kulcsa | 16 |
| Helyi iparűzési adó | 2 |

|  |  |
| --- | --- |
| **HR adatok** | |
| Minimálbér (Ft) | 105 000 |
| Garantált bérminimum, (Ft) | 122 000 |
| **Beruházási megtérülési elvárás** *(%)* | |
| Beruházási megtérülési elvárás (diszkontráta) | 4 |
| Középtávú (1-3 éves) államkötvény hozama | 2,9 |
| Hosszú távú (10 éves) államkötvény hozama | 5,1 |
| **Árfolyamok (Ft)** | |
| EUR | 310 |
| USD | 229 |
| **Kamatok (%)** | |
| MNB alapkamat (éves átlag) | 3 |
| BUBOR - 3 havi (éves átlag) | 3 |

* A működési költségek dologi kiadásainak tervezésénél főszabályként inflációval nem számol a terv, ez alól azok a tételek képeznek kivételt, ahol szerződéses kötelezettségként szerepel az áremelés.
* A működéshez kapcsolódó egyéb adók és járulékok esetében a jelenleg hatályos jogszabályok kerültek figyelembe vételre.
* Az autóbusztenderek hatása teljes évben figyelembe vételre került teljesítmény és szolgáltatói díj oldalon.
* A közlekedésszervezői tevékenység keretében a menetdíjbevételek tervezésénél a BKK 2016 évekre tarifaváltozással nem számol, a bevételi terv összeállításánál az üzembe helyezett jegykiadó automaták, valamint az elektronikus jegyrendszer időarányos bevételnövelő és költséghatása figyelembe vételre kerül. A cafeteria elemek adózásának tervezett változásának a teljes árú helyi bérletek értékesítésére gyakorolt hatását nem tartalmazza a menetdíjbevételi terv, az kockázatként jelentkezik a tervben. A viszontértékesítés visszaszorulásával a bevételt csökkentő bizományosi díj mérséklődésével számol a terv.
* A menetjegyértékesítési tevékenység tervezésnél figyelembe vételre került:
  + Jegykiadó automata üzemeltetési feladatok volumenének növekedése, összhangban a jegykiadó automata telepítésekkel.
  + Viszontértékesítői tevékenység csökkenése.
  + Elektronikus jegyrendszer bevezetésének hatása
* A Fővárosi Közgyűlés 1266/2013. (VI.12.) számú határozatának megfelelően további, új autóbusszal történő szolgáltatásra irányuló autóbusztenderek hatásai figyelembe vételre kerültek.
* A BKK üzleti terve a MOL Bubi kerékpárrendszer bővülésével, 2016. év végére   
  176 gyűjtőállomás kiépítésével számol.
* A taxiállomás-üzemeltetési és taxiellenőrzési feladatok tervezett 2016. évi költségeit az érvényben lévő taxiállomás-használati díjakból befolyó bevételek nem fedezik. A Keretmegállapodás 23.5.1 pontja alapján „Amennyiben a BKK Zrt. által beszedett Taxiállomás Használati Díjak ténylegesen nem fedezik a BKK Zrt. Taxiállomás Üzemeltetési Feladatok és Ellenőrzési Feladatok ellátásával felmerülő költségeket, a BKK kezdeményezi az Önkormányzatnál a taxiállomás használati díj mértékének a Taxi Rendeletben való módosítását”. Tekintettel arra, hogy a droszt díj emelésére vonatkozó javaslatra a Főváros részéről visszajelzés nem érkezett a terv lezárásáig, ezért a 2016. évi üzleti terv a taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési tevékenység esetén a drosztdíj bevételekkel nem fedezett indokolt költségek fedezetéül taxiállomás üzemeltetési és taxiszolgáltatás-ellenőrzési kompenzációva számol.
* A parkolók, mint forgalomszabályozó eszközök, bevételének tervezésénél a jelenlegi díjszabásokkal, a jelenleg ismert férőhelyszámokkal és kihasználtsági adatokkal kalkulál a terv.
* A 2016. év folyamán 4 további P+R parkoló üzemeltetésének átvételét tervezi a BKK.
* A teherforgalmi tevékenység bevételei tervezésekor a Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 92/2011. (XII.30.) számú Főv. Kgy. rendeletben (továbbiakban Tfr.) meghatározott behajtási díjak esetén 2016-ban egy inflációs mértéket követő mintegy 2 % körüli emelést tervezünk érvényesíteni.
* A túlsúlyos, túlméretes járművek számára kiadott közútkezelői hozzájárulások bevételénél a jelenleg hatályos jogszabályban rögzített díjakkal számol a terv.
* A BKK a 2016. évi előzetes üzleti tervét négy változatban („A”, „B” „C” és „D” változatban) készítette el. A 2016. évi „A” változatban a BKV Zrt.-nek fizetendő szolgáltatási díj a csökkentett szintű beruházási forrásokon felül ésszerű nyereséggel nem számol. A „B” változatban a BKV Zrt.-nek fizetendő szolgáltatási díj a csökkentett szintű beruházási forrásokon felül ésszerű nyereséggel is számol. A „C” változat az ésszerű nyereség mellett amortizációpótláshoz elegendő szintű beruházási forrást is biztosít, a „D” változat pedig az amortizációpótlást biztosító beruházás mellett a közszolgáltatási szerződésben foglaltaknak megfelelő maximális ésszerű nyereséget biztosít.
* A BKK által tervezett feladatok teljes forrásigénye 2016. évben az „A” változat szerint 101.084 millió Ft, a „B” változat szerint 104.224 millió Ft, a „C” változat szerint 110.869 millió Ft, a „D” változat szerint pedig 117.017 millió Ft. A BKK Zrt. az Alapítónak 2016. évre a „C” változatot javasolja elfogadásra. Abban az esetben, ha nem áll rendelkezésre elegendő forrás a „C” változat fedezetéül úgy 2016. évre a „B” változat elfogadását javasolja.
* A BKV Zrt. hiteltörlesztések teljesítésének fedezetéül a 2016. évi tervében a Közszolgáltatási Szerződés alapján 3.140 millió Ft ésszerű nyereség került szerepeltetésre. A folyósítás feltétele, hogy annak fedezete a BKK Zrt. Üzleti Tervében rendelkezésre álljon és azt a Fővárosi Önkormányzat biztosítsa. A beruházási volumen szinten tartásával 2016-ben 8.061 millió Ft összegű beruházással számol a BKV terve.

*adatok ezer Ft-ban*



A 2016. évi tevékenységi részletes eredménykimutatást a 10 sz. melléklet tartalmazza.

***Közlekedésszervezői feladatok***

A BKK 2016. évi terve 62.870 millió Ft menetdíjbevétellel és 16.851 millió Ft szociálpolitikai menetdíj-támogatással számol. Ezen bevételekből az elektronikus jegyrendszer várható bevezetésének harása 1.768 millió Ft menetdíjbevételi és 162 millió Ft menetdíj-támogatási többlet. A közösségi kerékpárrendszer tervezett bevétele 199 millió Ft

A BKK 2015-2016. évi üzleti tervjavaslata 2015. évre 85.405,9 millió Ft közlekedésszervezői forrásigényt tartalmaz. A BKK a 2016. évi előzetes üzleti tervét négy változatban („A”, „B” „C” és „D” változatban) készítette el. A 2016. évi „A” változatban a BKV Zrt.-nek fizetendő szolgáltatási díj a csökkentett szintű beruházási forrásokon felül ésszerű nyereséggel nem számol. A „B” változatban a BKV Zrt.-nek fizetendő szolgáltatási díj a csökkentett szintű beruházási forrásokon felül ésszerű nyereséggel is számol A „C” változat az ésszerű nyereség mellett amortizációpótláshoz elegendő szintű beruházási forrást is biztosít, a „D” változat pedig az amortizációpótlást biztosító beruházás mellett a közszolgáltatási szerződésben foglaltaknak megfelelő maximális ésszerű nyereséget biztosít.

A BKK által tervezett közlekedésszervezői feladatok teljes forrásigénye 2016. évben az „A” változat szerint 89.853 millió Ft, a „B” változat szerint 92.993 millió Ft, a „C” változat szerint 99.638 millió Ft, a „D” változat szerint pedig 105.786 millió Ft.

2016. évben a M4 metró üzemeltetésének költsége teljes évben felmerül, a vágányzárak megszüntetésével és az 1-es villamos meghosszabbításával a villamos-ágazat kompenzációs igénye megnövekszik. A korábbi években indított autóbusz-szolgáltatói tenderek hatása 2016. évben már teljes összeggel jelentkezek.

***Közútkezelői feladatellátás***

A BKK Közút szolgáltatási díja a legmagasabb szolgáltatási színvonalat biztosító III. Szolgáltatási Szint alapján került 2016. évre tervezésre 6,9 mrd Ft összegben. A jelzőlámpa üzemeltetés költségénél inflációt követő emelkedés került figyelembe vételre 2015. évben. Ezek figyelembevételével a BKK 2016. évi közútkezelési feladatellátásának forrásigénye   
9.213 millió Ft.

***Teherforgalmi és parkolási rendszerek üzemeltetése***

A parkolási feladatok esetén a 2016. évben átvett 4 új parkoló teljes éves hatásával számol a terv. A terv készítésekor ismert díjszabás, férőhelyszámok és kihasználtsági adatok figyelembevétele mellett.

A tevékenység 2016. évi tervezett forrásigénye bruttó 1.662 millió Ft.

***Taxiállomás-üzemeltetési és taxiellenőrzési feladatok***

A 2016. évi terv a taxiállomás üzemeltetési és taxiellenőrzési feladatok változatlan formában történő ellátásával számol. A Taxiállomás üzemeltetési és ellenőrzési feladatok költségei pénzügyi fedezetének biztosítása érdekében 2016. évben 128 ezer Ft/év/gk mértékű drosztdíjra lenne szükség.

Tekintettel azonban arra, hogy a drosztdíj emelésre vonatkozó javaslatot a Főváros a BKK Zrt. 205-2016 évi előzetes üzleti terve benyújtásakor nem támogatta, ezért a 2016. évi előzetes üzleti terv a taxiüzemeltetési és -ellenőrzési tevékenység esetén a drosztdíj bevételekkel nem fedezett indokolt költségek fedezetéül taxiüzemeltetési és -ellenőrzési kompenzációval számol bruttó 332 millió Ft összegben, a 2015. évi tervvel megegyező mértékű 180 millió Ft összegű tervezett drosztdíj bevétel mellett.

***Projektmenedzsment közszolgáltatás***

A projektmenedzsment közszolgáltatások a 2016. évivel azonos intenzitással kerültek tervezésre 2016. évben, így a feladat tervezett forrásigénye 2016. évben bruttó   
22.900 millió Ft.

***Egyéb piaci tevékenységek***

A közterületi parkolás 2016. évi terve a 2015. évivel megegyezően került tervezésre. A 2016. évi terv lapkiadás terén a 2015 évre tervezett 5 lapszám kiadásával szemben 6 lapszámmal tervez.

Dr. Dabóczi Kálmán s.k.

vezérigazgató

# Mellékletek

1. számú melléklet: Projekttevékenység
2. számú melléklet: Közútüzemeltetés közszolgáltatási szintjei forrásigénnyel
3. számú melléklet: A-1 Tevékenységek eredménykimutatás
4. számú melléklet: B-1 Eredménykimutatás összköltség
5. számú melléklet: C-1 Általános költségek költségnemenként
6. számú melléklet: C-3 Bérköltségek és bérjárulékok
7. számú melléklet: D-1 2015. évi Mérlegterv, 2016. évi Mérlegterv
8. számú melléklet: E-1 Likviditási terv 2015., 2016. év
9. számú melléklet: 2015. évi tevékenységi eredményterv
10. számú melléklet: 2016. évi tevékenységi eredményterv