|  |  |
| --- | --- |
|  | **Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság** |

Üzleti Terv

**A Budapesti Közlekedési**

**Zártkörűen Működő Részvénytársaság**

**2018. évi Üzleti Terve**

Bolla Tibor

elnök-vezérigazgató

BKV Zrt.

Budapest, 2018. május

Tartalomjegyzék

[Vezetői összefoglaló 4](#_Toc512409603)

[Bevezető 8](#_Toc512409604)

[Tervezési peremfeltételek 8](#_Toc512409605)

[Kockázatok és működési környezet 10](#_Toc512409606)

[I. Tevékenységek fedezetei 12](#_Toc512409607)

[I/a. Forgalmi teljesítmények 12](#_Toc512409608)

[- Az alapteljesítmények vizsgálata 12](#_Toc512409609)

[- Az M3 vonali rekonstrukció vágányzár hatásának (Észak-Dél) vizsgálata 14](#_Toc512409610)

[- Alap forgalmi teljesítmény változások hatása a költségekre 15](#_Toc512409611)

[I/b. Az M3 metróvonal rekonstrukciós munkái 16](#_Toc512409612)

[- A beruházás finanszírozása és ütemezése 16](#_Toc512409613)

[- A Projekt műszaki tartalma és státusza 17](#_Toc512409614)

[- A metró rekonstrukció hatása a forgalmi teljesítményekre 19](#_Toc512409615)

[- Metró Felújítási Projekt Igazgatóság 20](#_Toc512409616)

[- Metró járművek felújítása 22](#_Toc512409617)

[I/c. BKK tulajdonú járművek üzemeltetési költségei 23](#_Toc512409618)

[I/d. A BKV Zrt. nem közszolgáltatási tevékenységeinek alakulása 25](#_Toc512409619)

[- Budavári Sikló 25](#_Toc512409620)

[- Zugligeti Libegő 25](#_Toc512409621)

[- Támogatások 26](#_Toc512409622)

[I/e. Tevékenységek fedezete (gyűjtő) 27](#_Toc512409623)

[II. Eredmény-célkitűzés 28](#_Toc512409624)

[II/1. Eredménykimutatás részletezése 28](#_Toc512409625)

[Bevételek 28](#_Toc512409626)

[Ráfordítások 29](#_Toc512409627)

[- Energia 29](#_Toc512409628)

[- Személyi jellegű ráfordítások 32](#_Toc512409629)

[- Egyéb ráfordítások 34](#_Toc512409630)

[II/2. Szervezeti költségek alakulása 35](#_Toc512409631)

[Anyagköltség és igénybevett szolgáltatások változása 35](#_Toc512409632)

[Hatékonyságjavítás 36](#_Toc512409633)

[III. Humánpolitikai célkitűzések 42](#_Toc512409634)

[Humán folyamatok – munkaerő piaci környezet – tervezés 42](#_Toc512409635)

[A 2018. évi bérfejlesztés 43](#_Toc512409636)

[Létszámterv 44](#_Toc512409637)

[IV. Számviteli törvény szerinti mérleg 48](#_Toc512409638)

[Mérleg 48](#_Toc512409639)

[Készletek alakulása 48](#_Toc512409640)

[V. Pénzügyi (likviditási) és cash flow tervek 50](#_Toc512409641)

[Likviditás 50](#_Toc512409642)

[Adósságállomány 51](#_Toc512409643)

[Cash-flow kimutatás 51](#_Toc512409644)

[VI. Fejlesztési, beruházási célkitűzések 52](#_Toc512409645)

[Műszaki állapotok 52](#_Toc512409646)

[Beruházás 55](#_Toc512409647)

[VII. További információk 58](#_Toc512409648)

[Mellékletek 59](#_Toc512409649)

[1. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi megrendelt teljesítménye 59](#_Toc512409650)

[2. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi eredmény-összefoglalója 59](#_Toc512409651)

[2/a. sz. melléklet Egyéb tevékenységek bevételei a 2018. évben 59](#_Toc512409652)

[2/b. sz. melléklet Egyéb üzemi bevételek és ráfordítások a 2018. évben 59](#_Toc512409653)

[2/c. sz. melléklet Pénzügyi bevételek és ráfordítások a 2018. évben 59](#_Toc512409654)

[3. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi adósságállomány terve 59](#_Toc512409655)

[4. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi mérleg terve 59](#_Toc512409656)

[5. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi átlagos állományi létszám terve 59](#_Toc512409657)

[6. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi likviditási terve 59](#_Toc512409658)

[7. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi cash-flow terve 59](#_Toc512409659)

[8/a. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi közszolgáltatási Beruházási Terve 59](#_Toc512409660)

[8/b. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi pótlólagos Beruházási Terve 59](#_Toc512409661)

[9/a. sz. melléklet Indokolt költségek ágazati bontása 2018. évre vonatkozóan 59](#_Toc512409662)

[9/b. sz. melléklet Indokolt költségek havi bontása 2018. évre vonatkozóan 59](#_Toc512409663)

[10/a-c. sz. melléklet Tervezési premisszák a BKV Zrt. 2018. évi Üzleti Tervéhez 59](#_Toc512409664)

[11. sz. melléklet A BKV Zrt. Ingatlangazdálkodási terve 59](#_Toc512409665)

# **Vezetői összefoglaló**

Budapest Főváros Önkormányzata az 1795/2016. számú határozatával elfogadta a Fővárosi Önkormányzat 100%-os tulajdonában álló társaságok üzleti tervezése során követendő eljárásrendet. A 2018. évi költségvetés elkészítéséhez szükséges forrásigény meghatározásához a BKV Zrt. üzleti tervet készített, mely a 2017. évi tény adatok alapján került összeállításra.

A BKV Zrt. üzemi eredmény szinten, 2010. évtől kezdődően eredményesen gazdálkodott, és folyamatos hatékonyság javítási intézkedéseivel a következő években is erre törekszik. A 2015. évben végrehajtott adósságkonszolidáció következtében a Társaság mentesült a hitelek megújítása/visszafizetése miatt jelentkező kockázatoktól és a gazdálkodását sem terhelik a korábbi időszakban működési céllal felvett bankhitelek kamatai, ugyanakkor a teljesítmény megrendelés, az új buszüzemeltetési modell következtében jelentkező kapacitásvesztés, és az M3 rekonstrukció ütemezése körül kialakult bizonytalanság kiemelt kockázatot jelent a működési környezetben.

A BKV Zrt. ráfordításainak meghatározásához a kiindulási alapot az elvárt forgalmi teljesítmény adja. A statisztikai férőhely-kilométer teljesítmények terve a hasznos, tényleges utasszállítás érdekében teljesített statisztikai férőhely-kilométer adatokat tartalmazza.

**A forgalmi teljesítményelvárások alapján a BKV Zrt. statisztikai férőhely-kilométer teljesítménye az M3 rekonstrukció miatt 2018-ban összességében csökken a 2017. évi tény**

**értékhez viszonyítva, azonban az M3 metróvonal rekonstrukció hatása nélkül számolt alapteljesítményben emelkedés figyelhető meg.** A metró ágazat összes teljesítménye a megkezdődő rekonstrukció miatt jelentősen csökken, a többi ágazat férőhely-kilométere viszont erőteljesen emelkedik. A kiadott forgalmi teljesítmény terv északi és déli szakasz bontásban tartalmazza az M3 metróvonal rekonstrukciójával összefüggésben megjelenő pótlási és sűrítési feladatokat.



**Az M3-as metróvonal biztonságos üzemeltetése érdekében a Társaság egyik legfontosabb és legsürgetőbb feladata a metróvonal infrastruktúrájának és járműveinek mielőbbi felújítása.**

Az M3-as metróvonal Magyarország legnagyobb forgalmú tömegközlekedési járataként jelentős szerepet tölt be Budapest közösségi közlekedésében. Az **M3-as metró pályája, állomásai, műszaki berendezései és szerelvényei** a több mint három évtizedes, érdemi felújítás nélküli folyamatos **működés alatt – az előírt karbantartások elvégzése ellenére is – elhasználódtak**, egyúttal elavulttá is váltak. A megújítás elsődleges célja az építmények, elsősorban a mélyépítésű alagutak és műtárgyak, továbbá az azokban működő műszaki (elektromos és gépészeti) berendezések új, korszerű állapotba hozása, mellyel ez az utazási alternatíva vonzóvá válik az utazóközönség számára és versenyképes lesz az egyéni közlekedéssel szemben.

A járműrekonstrukció folytatásával 2018. év végére megújul a forgalom biztosításához szükséges 37 szerelvény, míg az infrastruktúra felújítás 2017 novemberében vette kezdetét a Lehel tér és Újpest-Városközpont közötti szakaszon.

A megkezdett rekonstrukciós munkák a Fővárosi Önkormányzat által biztosított külön forrásból kerülnek megvalósításra.

A Megrendelő elvárásainak megfelelően **a BKV Zrt.** úgy állította össze Üzleti Tervét, hogy **részt vesz a 2017. évben indult M3 metró rekonstrukcióhoz kötődő autóbuszos pótlási és sűrítési feladatok ellátásában.** Ennek megfelelően az Üzleti Tervben bemutatott **kompenzáció fedezetet nyújt az északi és déli szakasz, valamint – az esti és hétvégi időszakban – a teljes vonal autóbuszos pótlására, továbbá a felkészülés során felmerülő ráfordításokra, valamint az autóbusz és villamos ágazatban tervezett sűrítésekre.**

A metróvonal részleges leállása miatt megjelenő megtakarításokat is számításba véve **az M3 metró rekonstrukció a működési oldalon 2018. évben 4 273 millió Ft többlet finanszírozási igényt okoz**, az előző évhez képest**.**

**Társaságunk számára kiemelt feladat** a járművezetők és a koros járműállomány karbantartását végző egyéb fizikai állomány biztosítása az autóbusz ágazat részére. Kijelenthető azonban, hogy a munkaerőpiac korlátai miatt kiemelt kockázatot jelent a szükséges létszám megszerzése és megtartása. A metrópótlás legmagasabb teljesítményű időszakában a jelenlegi állománynál mintegy 250 fővel több autóbusz járművezetőre lenne szükség. A létszám ilyen mértékű növelése nem reális célkitűzés 2018. első félévének végéig.

A fővárosi költségvetési egyeztetések során – több más intézkedés mellett – a BKV Zrt. felé is megfogalmazásra került a működési hatékonyság további javítása. **A BKV Zrt. 2018. évi Üzleti Terve jelentős mértékű, 2 596 millió Ft-os költségcsökkentés beépítésével került összeállításra, az előzetes üzleti tervben megjelenítettekhez képest.** A szerződéses kötelezettségből fakadó többletköltségekre a Társaságnak nincs ráhatása, adottságnak tekinthetők, így ezek finanszírozására a gazdálkodás egyéb területein szükséges megtakarításokra irányuló intézkedéseket hozni. A korábbi tervezési időszakban **2018. évre ütemezett többletfeladatok**, mint például: különböző járműjavítások, karbantartási munkálatok, létesítmények, végállomások, tartózkodók állapotmegóvása, korszerűsítése és szükséges javítása stb. részben **elhalasztásra kerülnek, illetve egyéb feladatok terhére szükséges ezek elvégzése**. Hangsúlyozandó azonban, hogy ezen intézkedések sem az üzembiztonságot, sem a **szolgáltatás ellátását nem veszélyeztetik**.

Az Üzleti Terv kialakítása során csökkentésre kerültek – az előzetes üzleti tervhez képest – a 2018. évi energia költségek is, az ismertté vált beszerzési árak, illetve a fogyasztási adatok alapján, valamint törlésre került az inflációs várakozás okozta költségemelkedés is.

A finanszírozási igény – a kompenzációs díjban foglalt beruházási forrás és a bérfejlesztés függvényében – a 2018. évben az alábbiak szerint alakul:

 (millió Ft)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Működési finanszírozási igény** | **Beruházási forrás** | **Béremelés (közszolgáltatás)** | **Kompenzációs igény** |
| Működési forrás, beruházás és bérfejlesztés nélkül | 108 402 | 0 | 0 | 109 087 |
| **Bérfejlesztéssel, csökkentett beruházási forrással** | **108 402** | **685** | **6 937** | **116 024** |
| 8 Mrd Ft beruházás, bérfejlesztéssel | 108 402 | 8 000 | 6 937 | 123 339 |
| Teljes beruházási szint | 108 402 | 16 034 | 6 937 | 131 373 |

A 2018. évi Üzleti Terv a **Megrendelő által előírt tervezési premisszák szerint észszerű nyereség nélkül került összeállításra**. A BKV Zrt. 2018. évi **közlekedési célú beruházási kerete 8 milliárd Ft értékben került meghatározásra, melyre 685 millió Ft** értékben a 2018. évi kompenzációs díj, valamint a fennmaradó összegre **a 2017. év alulfinanszírozottság értéke nyújt fedezetet, előzetes tulajdonosi és közlekedésszervezői jóváhagyást követően.**

A közlekedési célú beruházási keret mellett ugyanakkor megjelenik a korábbi évek észszerű nyeresége és alulfinanszírozottsága terhére megvalósításra kerülő pótberuházási terv, ami lehetőséget biztosít többlet beruházások elvégzésére – szintén előzetes tulajdonosi és közlekedésszervezői jóváhagyást követően –, valamint folytatódnak a külső finanszírozásban megvalósuló nagyprojektek is – elsősorban az M3 metróvonal rekonstrukciója.

A megkapott feltételrendszer előírta, hogy a bérek tervezésénél az adott Társaságra vonatkozó szakszervezeti (vagy egyéb érdekképviseleti szervezettel kötött) bérmegállapodásnak megfelelően kerüljön elkészítésre az Üzleti Terv. A tárgyalások eredményeképpen megszületett a 2018. évre vonatkozó bérmegállapodás, melyet a Társaság 2018. évi Üzleti Terve tartalmaz, hatásai pedig a humán fejezet alatt kerülnek bemutatásra.

A fentiek értelmében a **BKV Zrt. 2018. évi Üzleti Terve tartalmazza a béremelés hatását 6 972 millió Ft értékben, továbbá 685 millió Ft beruházási forrást is magában foglal, így a terv 116 024 millió Ft összegű kompenzációs díj mellett került összeállításra.** A napi működés fedezete a tervek alapján rendelkezésre áll, a terv szinten megjelenő 15 073 millió Ft veszteség a működés fenntartását és stabilitását nem veszélyezteti. A veszteség kizárólag a nem finanszírozott értékcsökkenési leírás következtében alakul ki. A Társaság stabil működési kereteit mutatja, hogy az adó- és kamatfizetés, valamint az értékcsökkenés nélkül számolt eredmény eléri az 1 milliárd Ft-ot. A BKV Zrt. terv szinten megjelenő veszteségének megítélését befolyásolja, hogy a támogatásból megvalósuló beruházások következtében a Társaság **saját tőkéje nem csökken a tőketartalékot növelő fejlesztési támogatások** miatt, melyek összege meghaladja az eredménytartalék csökkenését.

Összességében megállapítható, hogy a BKV Zrt. 2018. évi kompenzációs igénye 9,3 milliárd Ft-tal haladja meg a 2017. évi – alulkompenzáció és észszerű nyereség nélkül számolt – kompenzációs díjat, miközben a 2018. évi bérfejlesztés és a teljes évben folytatódó metrópótlás önmagukban 11 milliárd Ft-os emelkedést indokolnának.

A 2017. évben megkezdett és a teljes 2018. évben folytatódó M3 metróvonali rekonstrukciós munkák a Megrendelő által tervezett teljesítményelvárások alapján, **az északi szakaszon összesen 3 421 millió Ft, a déli szakaszon pedig 852 millió Ft többlet ráfordítást jelentenek a Társaságnak, mely többletráfordításokat a működési finanszírozási igény már tartalmazza.** A költséghatás ágazati bontása az alábbiak szerint alakul:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Adatokmillió Ft-ban** | **Északi szakasz****Metró**  | **Északi szakasz****Villamos** | **Északi szakasz Autóbusz** | **Déli szakasz****Metró** | **Déli szakasz Villamos** | **Déli szakasz Autóbusz** | **Összesen** |
| Anyagjellegű ráfordítások (energiaköltséggel) | -1 093 | 189 | 2 523 | -185 | 36 | 523 | 1 993 |
| Személyi jellegű ráfordítások  | -349 | 165 | 1 986 | -99 | 32 | 545 | 2 280 |
| Összesen | -1 442 | 354 | 4 509 | -284 | 68 | 1 068 | 4 273 |

**A BKV Zrt. Üzleti Tervében szerepeltetett kompenzációs díj igénye nem tartalmaz észszerű nyereséget, valamint a 2018. évre vonatkozó alulkompenzáció ellentételezését, továbbá a várható bonus-malust és kötbért sem.**

# **Bevezető**

## Tervezési peremfeltételek

A 2018. évi Üzleti Terv összeállításához mind Megrendelői, mind pedig Tulajdonosi oldalról Társaságunk részére megküldésre kerültek a tervezéshez felhasználandó tervezési peremfeltételek.

Közszolgáltatási Szerződés

A Társaság finanszírozási rendszerét a 2012. május 1-től hatályos, BKK Zrt. és BKV Zrt. között létrejött Közszolgáltatási Szerződés határozza meg. A BKV Zrt. a közszolgáltatási kötelezettség pénzügyi ellentételezéseként kompenzációra jogosult, mely szolgáltatási díjat a BKK Zrt. havonta folyósítja a Társaság részére. A kompenzáció a közszolgáltatási feladatok ellátásával együtt járó, a bevétellel nem fedezett indokolt költségek, az észszerű nyereség, valamint az eszközpótlások fedezetéül szolgál.

Szolgáltatási díj

A 2018. évi finanszírozási igény meghatározása a Közszolgáltatási Szerződésben foglalt kompenzáció számítás módszertana szerint történt, figyelembe véve a szerződés
8. számú módosítását. A tervezés bázisául a 2017. évi tény adatok szolgáltak.

A kompenzációszámítást az 1370/2007/EK rendelet mellékletének értelmében a „költségek és bevételek kiszámítását a hatályos számviteli és adóügyi szabályoknak, és a hatályos szerződéseknek megfelelően kell elvégezni”.

Tervezési módszertan

A Társaság Üzleti Terve a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Monitoring Controlling kézikönyvben, valamint a Közszolgáltatási Szerződésben előírtak alapján került összeállításra.

Beruházások

A külső finanszírozásban megvalósuló nagyprojekteken felül a 2018. évi beruházások az előző évi beruházási volumen szinten tartásával (8 000 millió Ft) kerültek tervezésre.
A kompenzációs díj csak minimális szinten, 685 millió Ft értékben tartalmaz beruházási forrást, de ez nem veszélyezteti a beruházások megvalósítását a rendelkezésre álló 2017. évi alulfinanszírozottság miatt. A halasztott bevételekkel csökkentett amortizáció tervezett szintje 2018-ban 16 034 millió Ft.

Forgalmi teljesítmények

A BKK Zrt. 2017. december 6-án megküldte Társaságunk részére a 2018. évre vonatkozó módosított közszolgáltatási teljesítményeket. A megrendelt teljesítmények havi-ágazati bontásban kerültek meghatározásra, statisztikai férőhelykilométerben. A 2018. évi statisztikai teljesítményterv elkülönítetten tartalmazza az M3 vonali rekonstrukció ágazatonkénti teljesítmény hatásait, északi és déli szakasz bontásban.

Infláció

A kapott premissza értelmében a 2018. évi tervezés során a meglévő szállítói szerződések esetében az árkövetést kötelezően előíró szerződések vonatkozásában történhet meg automatikusan a rögzített, általánosságban az inflációval megegyező mértékű árkövetés. A meglévő, árkövetésről nem, vagy csak feltételes módban nyilatkozó szerződések esetében növekedés nem tervezhető. A premisszában megadott 2,8%-os inflációs rátát a BKV Zrt. automatikusan nem érvényesítheti, általános indexálást nem alkalmazhat.
A kompenzációs igény csökkentésére vonatkozó elvárás teljesítése érdekében a BKV Zrt. a 2018. évben 0%-os inflációs rátát érvényesít, azaz a működési hatékonyság javításával teljes mértékben ellensúlyozni kívánja a megjelenő inflációs hatást.

Személyi jellegű ráfordítások

A megkapott feltételrendszer előírta, hogy a bérek tervezésénél az adott Társaságra vonatkozó szakszervezeti (vagy egyéb érdekképviseleti szervezettel kötött) bérmegállapodásnak megfelelően kerüljön elkészítésre az Üzleti Terv. A tárgyalások eredményeképpen megszületett a 2018. évre vonatkozó bérmegállapodás, melynek hatásai a humán fejezet alatt kerülnek bemutatásra.

Gázolaj és energiaköltségek

Az üzemeltetési gázolaj vonatkozásában a Fővárosi Önkormányzat által a
2017. szeptember 5-én megküldött tervérték (340 Ft/l) nettósításra került és csökkentve lett a nagykereskedelmi árhoz biztosított kedvezménnyel, valamint a jövedéki adó visszatéríthető részével. Így a 2018. évi Üzleti Tervbe a 254,19 Ft/l tervezett felhasználási átlagár került beépítésre. A 2018. évben a CNG üzemanyag 195,92 Ft/kg-mal került tervezésre, a 2017. évi tisztított egységárak alapján. A villamos energia teljes tervezési egységára a hatósági díjakkal, adókkal együtt 28,03 Ft/kWh.

Adók és járulékok

A tervezés során a jelenleg hatályos jogszabályok, valamint a kapott tervezési premisszák lettek figyelembe véve.

Észszerű nyereség

A Társaság 2018. évi végleges Üzleti Terve a tervezési premisszáknak megfelelően nem tartalmaz észszerű nyereséget.

Ingatlanhasznosítási terv

A BKV Zrt. Alapszabálya 2015. június 23-án módosításra került, és ezt követően az ingatlangazdálkodással kapcsolatos döntések az Alapító kizárólagos hatáskörébe tartoznak. Az ingatlanhasznosítási tevékenység folyamatos fenntartása érdekében a Társaság 2015-ben kidolgozta Ingatlangazdálkodási Tervét. Az Ingatlanhasznosítási Terv aktualizálását a 11-es számú melléklet tartalmazza.

## Kockázatok és működési környezet

Megrendelt teljesítmények

A BKV Zrt. működésének alapja a megrendelt forgalmi teljesítmény, ezért kiemelten fontos, hogy a Társaság a valós, ténylegesen megrendelésre kerülő ágazati teljesítmények ismeretében alakítsa ki az optimális üzemméretét, s annak ingadozása fontos szempont a hatékony költséggazdálkodás szempontjából. A teljesítmények alakulását befolyásolja, illetve jelentős (adott esetben likviditási) kockázatot jelenthet az M3 metróvonal rekonstrukció egyes szakaszainak tervezettől eltérő indulása is.

Az Üzleti Tervben megrendelt teljesítménytervtől való jelentős eltérés kezelhetetlenné teszi az erőforrásokkal történő eredményes és felelősségteljes gazdálkodást.

Gázolaj ára

Az olajpiaci árak éves szinten ingadozást mutatnak, így egy esetleges hirtelen változás befolyásolhatja a Társaság üzemanyag költségeit, ennek következtében jelentős kockázatot hordoz magában.

A 2018. évi Üzleti Terv összesen 29,9 millió liter gázolaj felhasználással számol, így a tervezés során alkalmazott 254,19 Ft/liter nettó átlagár 1 Ft-os átlagos emelkedése
közel 30 millió Ft-os többlet ráfordítást eredményez a Társaság számára.

Alulkompenzáltság, Malus/kötbér

A BKK által kiadott premisszák következtében az alulfinanszírozottság ellentételezését az Üzleti Terv nem veszi figyelembe. A várható alulfinanszírozottság megítélése az éves elszámolás során kerülhet megállapításra.

Malus és kötbér fizetéshez kapcsolódó kockázatok megjelenését okozhatja egyes beruházások elhúzódása, de az üzemeltetési feladatok esetleges elhalasztása is.

Infláció

A BKV Zrt. a 2018. évi Üzleti Tervét infláció beépítése nélkül állította össze. A Megrendelő által kiadott premissza feltételezi, hogy a beszállítók döntő hányadánál nem történik áremelés az év folyamán, azonban fennáll a kockázata annak, hogy vannak olyan termékek, alkatrészek, anyagok és szolgáltatások, melyek esetében a BKV Zrt. nem tud elérni bázis szintű árakat, mivel azok alakulására nincs hatással, illetve az áremelkedést nem minden esetben tudja ellensúlyozni a működés hatékonyságának növelésével. További kockázatot jelent, hogy az országosan emelkedő bérek kihatással lehetnek az igénybevett szolgáltatások árainak alakulására, így nagy valószínűséggel előfordulhat, hogy a megkötött szerződések egy részének díjszintje az inflációt meghaladó mértékben fog emelkedni, melyre vonatkozóan már konkrét jelzések érkeztek.

Beruházás

A korábbi években elmaradt beruházások következtében az elöregedett eszközpark műszakilag indokolt beruházási igénye meghaladja az értékcsökkenési leírás mértékét.
Az eszközállomány műszaki színvonalának emelésére megközelítőleg 41,6 milliárd Ft beruházási forrásra lenne szükség.

Jogszabályi háttér

2018. évi esetleges jogszabályi háttér változások kedvezőtlen hatásai.

Nagyobb rendezetlen kötelezettségek és követelések

Jelentős összeget képvisel a folyamatban lévő 2 db 150 millió Ft feletti peres eljárás, az
R-CO Zrt-vel és a Cédrus Vásárcsarnok-Piac Kft-vel szemben, melyekre összesen
1,4 milliárd Ft céltartalékot tart nyilván Társaságunk.

A perek végkimenetelének ismerete nélkül a nagyobb rendezetlen kötelezettségek és követelések igen nagy kockázati tényezőt jelentenek a BKV Zrt. számára. A céltartalék képzés nem jelenti azt, hogy Társaságunk rendelkezik elegendő forrással az esetleges kifizetésekre, a kötelezettségek teljesítése érdekében fővárosi forrásbevonásra is szükség lehet.

Emellett folyamatban van számos, a DBR projekttel kapcsolatos per is, melyek peres értéke megközelíti a 3,5 milliárd Ft-ot. A peres eljárásokkal kapcsolatosan céltartalék képzésre nem került sor, mivel az esetlegesen keletkező fizetési kötelezettségek kiegészítő állami, illetve Európai Uniós támogatás terhére kerülnek rendezésre.

Létszám

Kiemelkedő kockázat – elsősorban az M3 pótláshoz szükséges – járművezetői állomány rendelkezésre állása. A 2017. és a 2018. évi Bérmegállapodás, valamint a Társaság Humánstratégiája a létszámhiány javítása érdekében kiemelten kezeli a járművezetői létszám növelését. Ugyanakkor a munkaerőpiacon a járművezetői munkakörben olyan nagymértékű hiány tapasztalható, mely következtében a szükséges létszám megszerzése, felvétele, majd megtartása nehézséget okozhat.

Likviditási kockázat

A likviditási kockázat a bevételek és kiadások jelentkezésének időbeli eltéréséből ered, amelynek kezelésére a szállítói faktoring keret nyújt 4.000 millió Ft összegben rövidtávon felhasználható, 6 hónapos fizetési haladékot biztosító lehetőséget.

Kamatkockázat

A jelenlegi szállítói faktoring szerződésben a kamatfelár rögzített évi 2,1%, a referenciakamat a 3 havi BUBOR, amely a tervezés időpontjában 0,03%. Átmeneti likviditáshiány esetén a szállítói faktoring alkalmazása a fenti feltételek mellett lehetséges.

A 2018. évi kamatbevételek becslése esetében a 2017. évi kamatszint figyelembe vétele mellett 0,02%-os átlagos kamatláb került feltételezésre, és a tervezés időpontjában nem látható olyan körülmény, amely alapján a következő évben növekvő kamatszint lenne prognosztizálható.

# Tevékenységek fedezetei

## I/a. Forgalmi teljesítmények

A Közszolgáltatási Szerződés 8. sz. módosításának megfelelően a 2017. évtől bevezetésre került a statisztikai férőhely fogalma, ami a továbbiakban is alapját képezi a forgalmi teljesítmény elszámolásnak.

A BKK Zrt. 2017. december 06-án megküldte a 2018. évi Üzleti Terv készítéséhez felhasználandó tervezési peremfeltételeket és a kapcsolódó premisszákat.

**A forgalmi teljesítménykövetelmények alapján a BKV Zrt. férőhely-kilométer teljesítménye 2018-ban 3,0 %-kal csökken** a 2017. évi tény adatokhoz képest**, mely összesen** **407 074 ezer fhkm visszaesést jelent**. Az M3 metróvonal rekonstrukciója miatt az egyes ágazatokat eltérő mértékben érinti a fent említett változás, ezért ennek bemutatása külön fejezet részét képezi.

A forgalmi teljesítmények alakulását az alábbi táblázat szemlélteti:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **Ágazat** | **2017. évi Tény** | **2018. évi Terv** | **Eltérés** | **Index**  |
| Aktív (vonali) statisztikai férőhely-kilométer(ezer fhkm) | Metró-MFAV | 4 884 690 | 3 616 967 | -1 267 723 | 74,0% |
| Villamos-fogas | 4 236 272 | 4 451 617 | 215 345 | 105,1% |
| Trolibusz | 471 931 | 511 623 | 39 692 | 108,4% |
| Autóbusz | 3 961 662 | 4 567 274 | 605 612 | 115,3% |
| **Mindösszesen** | **13 554 555** | **13 147 481** | **-407 074** | **97,0%** |
| Hajó üzemóra | 23 487 | 22 795 | -692 |  97,1% |

A premisszáknak megfelelően, a fenti táblázat 2018. évi Terv adatai minden ágazat esetén +1% teljesítmény-tartalékot tartalmaznak, a terv készítésekor tételesen még nem ismert, 2018-as rendezvények okozta többlet igények fedezésére (pl.: Papp László Aréna rendezvényei, labdarúgó mérkőzések, tömegsport rendezvények, fővárosi út zárak, stb.).

### - Az alapteljesítmények vizsgálata

Az ágazatok alapteljesítménye (mely az M3 rekonstrukciós hatás nélküli forgalmi teljesítmények összessége) az alábbiak szerint változik a 2018. évben:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **BKV szárazföldi teljesítmény, M3 rekonstrukciós hatás nélkül** | **2017. évi Tény\*** | **2018. évi Terv** | **Eltérés** | **Index**  |
| Aktív (vonali) statisztikai férőhely-kilométer(ezer fhkm) | Metró-MFAV | 5 093 767 | 5 266 135 | 172 368 | 103,4% |
| Villamos-fogas | 4 223 865 | 4 340 779 | 116 914 | 102,8% |
| Trolibusz | 471 930 | 511 623 | 39 692 | 108,4% |
| Autóbusz | 3 885 863 | 3 786 352 | -99 510 | 97,4% |
| **Mindösszesen** | **13 675 425** | **13 904 889** |  **229 464** | **101,7%** |

 \*ágazati adatok alapján

A jelentősebb rendkívüli forgalmi rendek (pl.: augusztus 20. , Szenteste, Szilveszter, stb.) hatásával minden ágazat esetén pontosításra került a teljesítményszint.

A nagyrendezvények hatása (pl.: múzeumok éjszakája) – az aktív statisztikai férőhelykilométer tervek tekintetében – az autóbusz ágazatnál jelenik meg többletként.
A hajó ágazat üzemóra teljesítményét emeli a Sziget fesztivál közösségi közlekedéssel történő kiszolgálása.

A metró ágazatnál a 2018. évre előirányzott 3,4%-os alapteljesítmény-növekedésnek több összetevője van. **Az M2 metróvonal esetében a bázis időszakban a csökkentett járműkiadású ún. „havaria” menetrend volt érvényben, ezzel szemben a tervezés a magasabb teljesítményű alapmenetrendek figyelembe vételével történt.** Az M4 metróvonalon az utasforgalom növekedése miatt 2018-ban sűrűbb követési időközű menetrendek kerülnek bevezetésre. Az M2 és az M4 metróvonalak említett forgalmi teljesítmény változásai a premisszák szolgáltatásfejlesztés fejezetében jól nyomon követhetők. Emellett az éjszakai közlekedés felülvizsgálata is befolyásoló tényező volt.

A villamos ágazat esetén a 2017. éves tény adatokhoz képest 2,8%-kal növekszik az alapteljesítmény. A 2018-as alapterv érdemben nem változik az előző évi tervhez képest, azonban növekedést okoz az előző évitől eltérő mértékű vágányzári terv, a 2018-as rendezvények és egyéb operatív közlekedésszervezői intézkedések miatt előirányzott teljesítmény, valamint a 2017. évitől kismértékben eltérő járműkiadási összetétel, továbbá a várhatóhoz képest emelkedést jelent a 2018. évi tervben nem, de a várható értékben csökkenő hatásként megjelenő menetkimaradás. Az alapteljesítmények tartalmazzák a premisszákban felsorolt jelentősebb forgalomkorlátozási hatásokat (pl.: Fogaskerekű, 4-4 hét tavasszal illetve ősszel). Az M3 metróvonal vágányzár átütemezésének köszönhetően két jelentős hatású villamos vágányzárral (Nagykörút és Népszínház utca – Orczy tér) is számol a terv.

A trolibusz ágazat 8,4%-os alapteljesítmény-növekedést a hálózat és menetrend fejlesztés együttes hatása okozza, amit az „új nemzedékes” Solaris járművek önjáró – rövidtávon felsővezeték nélküli közlekedésre való – képességének kihasználása tesz lehetővé. Így kerülhetett sor 2017 nyarán például a 72-es trolibusz viszonylat meghosszabbított útvonalon történő közlekedtetésére a Fővám térig.

Az autóbusz ágazat alapteljesítménye 2,6%-os mértékű csökkenést mutat a
tény értékekhez képest. A változást a 2017. év második félévében forgalomba állt 45 db szóló operátori jármű teljesítménycsökkentő hatásán túl olyan hálózati változások is okozhatták, melyek a metró, a villamos és a trolibusz ágazatok esetén teljesítmény többletet eredményeznek.

Az alapteljesítmény a 25+25 db városi szóló autóbusz elkülönített tervét is tartalmazza.

### - Az M3 vonali rekonstrukció vágányzár hatásának (Észak-Dél) vizsgálata

Az M3 metróvonal felújítása külön hatásként kerül bemutatásra, az érintett ágazatoknál jelenleg ismert tervek szerint északi és déli szakasz bontásban. A vágányzár az északi szakaszon kezdődött 2017. november 4-én, amely várhatóan 2018. év végéig tart. A déli szakasz vágányzára tervezetten 2018 szeptemberében kezdődik (párhuzamosan az északi szakasszal). Ezek együttesen rendkívül nagy pótlási feladatot rónak az autóbusz ágazatra, amelynek ellátása érdekében több viszonylaton csuklós helyett szóló autóbuszok fognak közlekedni, illetve útvonalak is módosulnak (elsősorban a déli szakasz esetében).

Az erőforrások tervezését és elosztását elősegíti, hogy az M3 vonali rekonstrukció során szükséges autóbuszos pótlás felosztása jól elhatárolhatóan látszik a tervezés alapjául szolgáló forgalmi teljesítményi premisszákban az északi és déli szakasz között, kiegészítve az egész vonalas bontással. Ugyanakkor további kihívások elé állítja a Társaságot, hogy a pótlásban résztvevő csuklós autóbuszok, valamint az azok kiváltására átcsoportosított szóló járművek által generált teljesítmény változás is az M3 rekonstrukciónál kerül kimutatásra. Ugyan a rekonstrukció idézi elő a szükséges jármű átcsoportosítást, azonban az alapteljesítményt érinti, ezért csak részben tekinthető a vágányzár hatásának.

**Az alapteljesítmények és az M3 rekonstrukció viszonya az érintett ágazatoknál**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Megnevezés | BKV szárazföldi teljesítmény: az M3 rekonstrukció hatása | Terv alap-teljesítmény | TervM3 északi szakasz | TervM3 déli szakasz | TervM3 egész vonalas | TervM3 összesen | Index(M3/alap) |
| Aktív (vonali) statisztikai férőhely-kilométer(ezer fhkm) | Metró-MFAV | 5 266 135 | - 672 098 | -169 634 | -807 435 | -1 649 168 | -31,3% |
| Villamos-fogas | 4 340 779 | 94 759 | 16 079 |  | 110 838 | 2,6% |
| Autóbusz | 3 786 352 | 327 978 | 131 972 | 320 972 | 780 922 | 20,6% |
| **Mindösszesen** | **13 393 266** | **-249 361** | **-21 583** | **-486 463** | **-757 408** | **-8,1%** |

**Az alapteljesítmények és az M3 rekonstrukció viszonya az érintett ágazatoknál**

*Hatásai az érintett ágazatokra:*

A metró ágazat teljesítmény kiesése 2018-ban (Észak-Dél együttesen) várhatóan 1 649 168 ezer fhkm, ami meghaladja az alapteljesítmény 30%-át. A déli szakasz felújításának tervezett kezdetét figyelembe véve a 2018. szeptember-decemberi időszakban egyszerre kerül sor a két szakasz leállására.

A villamos ágazat forgalmi teljesítmény terveit tekintve 110 838 ezer fhkm növekedés prognosztizálható az M3 rekonstrukció idején, mely elsősorban az északi szakaszon történő vágányzár során jelentkezik. Kiemelendő továbbá, hogy az M3 rekonstrukció déli szakaszának 2018. júniusról szeptemberre történő átütemezése miatt az ágazat két jelentős forgalomkorlátozási igénye (Nagykörút, illetve Népszínház utca – Orczy tér) bekerült a 2018. évi Üzleti Tervbe.

Az autóbusz ágazat 780 922 ezer fhkm növekedése az alapteljesítmény több mint 20%-át teszi ki. A metrópótlás és sűrítés ellátásának feladata nagy terhet ró az ágazatra, mivel az északi és az egész vonalas pótlás együttes járműigénye meghaladja a 90 darabot. Szeptember-december hónapokban, mikor az északi és déli szakasz egyszerre kerül lezárásra, a teljesítmény megrendelés zavartalan ellátásához rövid ideig mintegy 180 darab autóbusz szükséges, a hozzá tartozó járművezető létszámmal együtt. Az átmeneti teljesítménynövekmény egyrészt olyan többlet erőforrásokat igényel, amelyek a gazdaságos felhasználást nem teszik lehetővé, másrészt a nemzeti és nemzetközi szinten is tapasztalható munkaerőhiány jelentős energiát emészt fel. A járműkiadás zökkenőmentességének érdekében új autóbuszok megvásárlásán felül használt, környezetbarát járművek beszerzésére került sor (40 db hibrid autóbusz), továbbá rendelkezésre állási konstrukcióban új csuklós járművek is forgalomba álltak (30 db Mercedes Conecto). A rekonstrukcióhoz szükséges járműigény biztosítása érdekében 2017-ben a Társaság autóbusz ágazata további forgalomból kivont, de még használható csuklós járművek reaktiválását végezte el, így összesen 33 db IK280 és IK435 típusú autóbusszal növekedett a járműállomány. 2018. évben 30 db új Modulo 168 D autóbusz és további használt csuklós járművek beszerzése járul hozzá a metrópótláshoz szükséges teljesítmények teljes körű biztosításához.

### - Alap forgalmi teljesítmény változások hatása a költségekre

A BKV Zrt. a forgalmi teljesítmény-változások hatásait a rendelkezésre álló tény fajlagos költségek alapján tervezi. A Társaság az ágazatok fajlagos értékeit – összhangban az indokolt költség struktúrával – közvetlen és közvetett szinten is meghatározza. A forgalmi teljesítmény-változások költség hatásainak számszerűsítése során figyelembe vett fajlagos érték az alábbi részeket tartalmazza:

* Jármű üzemeltetés közvetlen anyagköltsége;
* Jármű üzemeltetés közvetlen személyi jellegű ráfordításai;
* Jármű karbantartás közvetlen anyagjellegű és egyéb költsége;
* Jármű karbantartás közvetlen személyi jellegű ráfordításai.

A költségekre gyakorolt hatást a teljesítmény-változás férőhely-kilométerben kifejezett értéke és az adott ágazat jármű közvetlen fajlagos értékének szorzata adja.

A hálózati struktúra felülvizsgálatából adódóan – az alapmenetrendi teljesítményeket illetően – a BKV Zrt-től megrendelt teljesítmények összességében az alábbi mértékben alakították a költségeket (energia és M3 rekonstrukciós hatás nélkül):

(millió Ft)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Metró** | **Villamos** | **Trolibusz** | **Autóbusz** | **Minden ágazat** |
| Anyagjellegű ráfordítások(energia nélkül)  | 43 | 175 | 33 |  -153 | **98** |
| Személyi jellegű ráfordítások  | 112 | 234 | 203 | -427 | **122** |
| **Összesen** | **155** | **409** | **236** | **-580** | **220** |

A forgalmi teljesítmények változása következtében megjelenő ráfordításnövekedés a metrónál a többlet szerelvények beépítése miatt, a villamos ágazat esetén az alapmenetrendi értékeket közvetlenül befolyásoló teljesítmény emelkedések következtében, a trolibusz ágazatnál pedig a hálózati és menetrendi fejlesztések eredményeképpen jelenik meg.

Az autóbusz ágazat alapmenetrendi teljesítményének és ezzel összefüggő ráfordítás csökkenése elsősorban a bázis időszaki teljesítmény kiszervezés áthúzódó hatására vezethető vissza, valamint a másik három ágazat esetén említett hálózatfejlesztés és az ehhez kapcsolódó menetrendi struktúra változásai indokolják.

Összességében – energia és M3 rekonstrukciós hatás nélkül számolva – a forgalmi teljesítményváltozás 220 millió Ft költségnövekedést jelent a Társaságnak a 2018. évben.

## I/b. Az M3 metróvonal rekonstrukciós munkái

### - A beruházás finanszírozása és ütemezése

A **Kormány 1199/2015. (III. 31.) számú,** a fővárosi projektek támogathatóságáról a 2014‑2020-as európai uniós programozási időszakban elnevezésű Kormányhatározata alapján a 2015. január 1. után indítani tervezett projektek között az Integrált Közlekedés-fejlesztési Operatív Program (a továbbiakban: IKOP) indikatív projektlistáján szerepel az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója.

A Kormánynak az IKOP-3.1.0-15-2015-00001 azonosító számú („Az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója” című) nagyprojekt-javaslat jóváhagyásáról és támogatásának növeléséről szóló **1197/2016. (IV. 13.) Korm. határozata** alapján a projekt támogatási összege 137,5 milliárd forint.

A **Fővárosi Közgyűlés 2016.04.27-én döntött** arról, hogy támogatja a BKV Zrt. és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium között az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciójára vonatkozó támogatási szerződést. **2016. május 5-én** Budapesten, a Főpolgármesteri Hivatalban aláírásra került az M3-as metróvonal infrastruktúrájának rekonstrukciójáról szóló támogatási szerződés a BKV Zrt. és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium között.

A vonal korszerűsítése három szakaszban és négy ütemben valósul meg. Az M3-as metróvonal szakaszonkénti tagolása a következő: az **északi szakasz** az Újpest-Központ és Lehel tér állomások között; a **középső szakasz** a Lehel tér és Nagyvárad tér állomások között; a **déli szakasz** a Nagyvárad tér és Kőbánya-Kispest állomások között. A szakaszok felújítását követően kerül sor a Lehel téri és Nagyvárad téri állomások korszerűsítésére. A projekt befejezésének tervezett napja 2020.12.31.

**A fejlesztés becsült költségeinek részletezése:**

|  |  |
| --- | --- |
| **M3 fejlesztés becsült költsége** | **millió Ft****(Áfa nélkül)** |
| **Vállalkozói alapár, ÁFA nélkül** | **131 424** |
| **Mérnök szervezet költségei, ÁFA nélkül** | **1 375** |
| *Projektmenedzsment szervezet költségei:* |  |
| Projektmenedzsment teljes költsége | 2 451 |
| Szakértői, tanácsadói költségek (jogi, pénzügyi, műszaki szakértő, FEM ill. banki mérnök stb.) | 1 900 |
| Használatbavételi engedélyek költsége | 300 |
| PR tevékenység, Kommunikáció, Nyilvánosság biztosítása | 50 |
| **Projektmenedzsment szervezet költsége****összesen, ÁFA nélkül** | **4 701** |
| **Projekt teljes költsége (jármű nélkül), ÁFA nélkül** | **137 500** |

A fenti táblázat az M3 Nagyprojekt keretében elvégzett beruházásokat tartalmazza. Ezen költségeken túlmenően mintegy 1 390 millió Ft értéket képviselnek az M3 rekonstrukcióhoz kapcsolódó további szükséges feladatok, melyeket a fenti költségkeret korlátos jellege miatt a BKV Zrt. saját beruházásában valósít meg.

Ezen többlet feladatok keretében kerül megvalósításra:

* AVR állomási szekrények felújítása, átalakítása (Népliget, Nagyvárad tér, Árpád híd);
* AVR programszőnyeg telepítése;
* és a Szabó Ervin téri diszpécser berendezések áttelepítése.

### - A Projekt műszaki tartalma és státusza

A vonal átfogó rekonstrukciója keretében új korszerű pályaszerkezet épül, teljes körű elektromos felújításra kerül sor, megtörténik a biztosítóberendezések, a távközlő rendszerek cseréje, megújulnak az állomások, az utasforgalmi terek.

A vonalszakasz fejlesztési munkái során alapkövetelmény a 80 km/h tervezési sebesség biztosítása. Megtörténik a felépítmény egységesítése, lehetővé válik az igénybevételnek jobban megfelelő korszerű 75 cm-es alátámasztási távolság szerinti leerősítési rendszer kialakítása. Komplex gépészeti felújítás történik. Alapvető műszaki fejlesztések várhatók a vonal valamennyi állomásán az utasok biztonsága érdekében, melynek részeként a legújabb előírásoknak megfelelő tűzvédelmi rendszer, korszerű szellőzőrendszer létesül, mely vízköddel oltó berendezés telepítésével egészül ki. Az utazóközönség számára közel 340 db segélykérő berendezés válik elérhetővé, az állomási és központi diszpécserek munkáját 160 darab monitor és 500 darab korszerű ipari kamera segíti, ami szükség esetén gyorsabb és hatékonyabb beavatkozást tesz lehetővé. Megújulnak az állomások, az utasforgalmi terek. Több állomás kerül teljeskörűen akadálymentesítésre, a már jelenleg is felvonóval rendelkező két megálló (Árpád híd, Kőbánya-Kispest), valamint a NIF beruházás keretében akadálymentesítésre kerülő Újpest – Városkapu állomáson felül további kilenc megállót fognak lifttel felszerelni. Az északi szakaszon a Dózsa György úti állomás kivételével valamennyi állomás akadálymentesítésre kerül. A mozgólépcsők felújításán és cseréjén túlmenően új, kényelmi mozgólépcsők beépítése is tervezett. A hagyományos világítóberendezéseket LED-es lámpatestek váltják fel. A 3-as metró szerelvényei 1990 óta automatikus vonatvezérlő rendszer (AVR) felügyelete alatt, egyvezetős üzemmódban közlekednek, a korszerűsítés során az AVR rendszer annak szükséges felújításával megtartásra kerül.

A műszaki ellenőri feladatokat a Budapest Közút Zrt. látja el. A felszíni buszpótlás infrastrukturális feltételeinek kialakítása a metróvonalak lezárását megelőzően készül el szakaszosan. Az erre vonatkozó Co-1 szerződés a Swietelsky Magyarország Kft.-vel 2016. október 7. napján került megkötésre.

A kivitelezési munkákkal összefüggésben a már 2016-ban megkötött szerződések teljeskörűen biztosítják a sínek és kitérők cseréjéhez a szükséges sínanyagokat.

A kivitelezési szerződések:

* **A Co5/C „Budapesti M3 metróvonal rekonstrukciójához tartozó Északi (Dózsa György út – Újpest Központ állomások közötti) vonalszakasz állomásai felújítási munkáinak kivitelezése és kiegészítő tervezése”** tárgyú szerződés aStrabag Építőipari Zrt.-vel
2017. szeptember 4. napján került megkötésre. A szerződéses ár tartalékkeret nélkül 24 134 806 371 Ft.
* **A Co2-3-4 „Budapesti M3 metróvonal rekonstrukciója: vágányépítési, alagúti munkák; biztosítóberendezés felújítása; vasúti távközlési, központi diszpécser rendszerek korszerűsítése”** tárgyú szerződés a Swietelsky Vasúttechnika Kft.-vel 2017. szeptember 4. napján került aláírásra. A szerződéses ár tartalékkeret nélkül 47 799 502 585 Ft.

Az aláírt két kivitelezési szerződés alapján a metró északi szakaszának rekonstrukciója valamint az alagút felújítási munkái megkezdődtek a kivitelezés előkészítési munkákkal.
A teljes északi szakasz lezárására 2017. november 6. napján került sor. A vágányzárral érintett szakaszokon pótlóbuszok közlekednek. A felújítás az Újpest-Központ – Lehel tér állomások közötti, (Újpest-Központ, Újpest-Városkapu, Gyöngyösi utca, Forgách utca, Árpád híd, Dózsa György út) állomásokat érinti. A megújult állomásokon várhatóan 2018 végén indul újra az utasforgalom.

Az északi szakasz 2017. november 6-ai munkaterület átadás-átvételi eljárásával párhuzamosan elkezdődött a vonal teljes alagút rendszerének korszerűsítése, ezért az éjszakai üzemszünet növelése történt meg, ami azt jelenti, hogy csúcsidőn kívül (20.30 óra és üzemzárás között) a metró teljes vonalán metrópótló buszok szállítják az utasokat.
A hétvégeken általában a teljes szakaszon vágányzár van, az utasok metrópótló buszok segítségével tudnak eljutni úti céljaikhoz. A vágányzárak ideje alatt a szállítási feladatok megoldása, valamint a déli és középső szakaszokon szigetelési és szerkezetjavítási munkák végzése várható. A teljes alagút felújítási munkái várhatóan 2020 végére készülnek el.

**A Co5/A „A Budapesti M3 metróvonal rekonstrukciójához tartozó déli (Kőbánya-Kispest - Népliget állomások közötti),** illetvea **Co5/B „A Budapesti M3 metróvonal rekonstrukciójához tartozó Középső (Nagyvárad tér - Lehel tér állomások közötti) vonalszakasz állomásai felújítási munkáinak kivitelezésével** kapcsolatos új közbeszerzésieljárások eredményeként a szerződések megkötése 2018 közepére várható.
A szerződéskötéseket követően az előkészületek után lezárásra kerül az érintett vonalszakasz és az állomások.

### - A metró rekonstrukció hatása a forgalmi teljesítményekre

A 2018. évi Üzleti Terv összeállításához a BKK Zrt. által megküldött tervezési premissza elkülönítve tartalmazza az M3 infrastruktúra rekonstrukció hatására bekövetkező forgalmi teljesítményváltozásokat ágazati, továbbá északi és déli szakasz bontásban. E szerint a
2018. évi metró, autóbusz és villamos ágazatokat érintő teljesítményhatás mindösszesen
**-757 408 ezer férőhely-kilométer**.

A 2018. évben meginduló felújítással összefüggő teljesítmény-változásokat az alábbi táblázat tartalmazza:

(ezer statisztikai fhkm)

|  |  |
| --- | --- |
| **Ágazat** | **Teljesítmény-változás** |
| Metró | -1 479 533 |
| Villamos – sűrítés | 94 758 |
| Autóbusz – sűrítés/pótlás | 648 950 |
| **Északi szakasz összesen** | **-735 825** |
| Metró  | -169 634 |
| Villamos – sűrítés | 16 079 |
| Autóbusz – sűrítés/pótlás | 131 972 |
| **Déli szakasz összesen** | **-21 583** |
| **Összesen** | **-757 408** |

Az **autóbusz ágazat** pótláshoz és sűrítéshez kapcsolódó teljesítménynövekedése várhatóan
5 577 millió Ft ráfordítás növekedést eredményez a Társaságnak. A 2018. évi metrópótlási feladatokat a BKV Zrt. részben a rendelkezésre tartási konstrukcióban beszerzett csuklós buszok forgalomba állításával látja el, amire a kiírásban szereplő opció lehívása adott lehetőséget. Ennek megfelelően a pótlási tevékenység költségeinek kalkulációjába a rendelkezésre tartási konstrukcióban beszerzett autóbuszok fajlagos üzemeltetési költségei is beépítésre kerültek, az alacsony padlós csuklós és szóló járműtípusok mellett.

A Megrendelő által megadott **metró ágazatot** érintő teljesítmény kiesés mértékéhez képest visszafogottabb költségcsökkenés – 1 726 millió Ft – megjelenése annak köszönhető, hogy a közvetlen költségek nem teljeskörűen racionalizálhatóak, a feladatok átrendeződése miatt a személyi jellegű költségek részleges megmaradásával számol a terv, tekintettel arra, hogy a projekt végrehajtása során az üzemeltetői közreműködésre szükség lesz, a felújítás alatt egyedi többlet feladatok fognak jelentkezni (például forgalomtechnikai változások). Ezenkívül a tervezés során figyelembe kell venni azt, hogy **a teljesítmény visszaesés** csak részszakaszokat érint és **átmeneti jellegű**, így a humán erőforrás nagysága nem igazítható rövidtávon szorosan a teljesítményi igények változásához (a költségoptimalizálás során figyelembe kell venni pl. a végkielégítés, a képzési idő, stb. nagyságát is).

A 2018. évben várható M3 rekonstrukció miatti sűrítési igényből fakadóan a **villamos** **ágazat** esetében jelentkező teljesítménynövekedés is beépítésre került a tervbe, melynek becsült értéke megközelítőleg 422 millió Ft-os többletráfordítást okoz a BKV Zrt-nek.

**Összességében** **a 2017. évben megkezdődő, és a teljes 2018. évben folytatódó M3 metróvonali rekonstrukciós munkák a Megrendelő által tervezett teljesítményelvárások alapján 4 273 millió Ft-os emelkedést okoznak a BKV Zrt. ráfordításai között.**A költséghatást az alábbi táblázat szemlélteti:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Adatokmillió Ft-ban** | **Északi szakasz****Metró**  | **Északi szakasz****Villamos** | **Északi szakasz Autóbusz** | **Déli szakasz****Metró** | **Déli szakasz Villamos** | **Déli szakasz Autóbusz** | **Összesen** |
| Anyagjellegű ráfordítások (energiaköltséggel) | -1 093 | 189 | 2 523 | -185 | 36 | 523 | 1 993 |
| Személyi jellegű ráfordítások  | -349 | 165 | 1 986 | -99 | 32 | 545 | 2 280 |
| **Összesen** | -1 442 | 354 | 4 509 | -284 | 68 | 1 068 | 4 273 |

A fent kimutatott ráfordításokon felül az Üzleti Terv tartalmazza a várhatóan jelentkező ingatlan-, és reklámfelületi bérleti díjak csökkenését, amelyet a metróvonal részleges lezárása okoz.

### - Metró Felújítási Projekt Igazgatóság

A Metró Felújítási Projekt Igazgatóság a BKV Zrt. önálló szervezeti egysége, projekt igazgatósága, feladatai nem tartoznak a BKV Zrt. közszolgáltatási illetve alaptevékenységei közé. A Metró Felújítási Projekt Igazgatóság (a továbbiakban: Projekt Igazgatóság) szervezetére, annak a BKV Zrt. egyéb szerveivel tartott kapcsolataira, munkaerő-állományára és vezetőjére, rendszeres és eseti működési és felhalmozási jellegű kiadásaira a BKV Zrt. belső rendelkezéseit az M3 Projekt megvalósítására vonatkozó egyéb megállapodásban foglalt eltérésekkel kiegészítve, illetve módosítva kell alkalmazni.

A Projekt Igazgatóság kizárólagos feladata a 3-as metró rekonstrukciójára alapított projekt menedzselése, a beruházások megszervezése, lebonyolítása és irányítása, mely az M3 metróvonal utasforgalmi próbaüzemének végéig és az elszámolások lezárásáig tart.

A menedzsment költség kizárólag a Projekt Igazgatóság működtetésére használható fel, amely felett a projektigazgató jogosult rendelkezni.

A költségek a 2016. május 5-én megkötött Támogatási szerződés alapján kerülnek elszámolásra, a szerződés előírásainak, a Pályázati Kiírás és az Elszámolható Költségek Útmutatója szerint. Az elszámolhatóság érdekében a Kormánynak a 2014-2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 272/2014. (XI.5.) rendeletében foglalt rendelkezései irányadók.

A Projekt Igazgatóság 2018. évi működési költsége tervezetten 595 millió Ft, az éves feladatok elvégzéséhez szükséges fedezetet az IKOP-3.1.0-15-2015-00001 azonosító számú támogatási szerződés biztosítja.

A Projekt Igazgatóság működési költségeit az alábbi táblázat mutatja (millió Ft-ban):

|  |  |
| --- | --- |
| **Megnevezés** | **2018. évi terv** |
| Anyagköltségek | 5 |
| Igénybe vett szolgáltatások | 64 |
| Egyéb szolgáltatások | 1 |
| ***Anyagjellegű ráfordítások*** | ***70*** |
| Bérköltségek | 408 |
| Személyi jellegű egyéb kifizetések | 20 |
| Járulékok, adók | 92 |
| ***Személyi jellegű ráfordítások*** | ***520*** |
| Értékcsökkenési leírás | 5 |
| **Összesen** | **595** |

**A Projekt Igazgatóság** 2017. évi átlaglétszáma 30 fő, míg **tervezett létszáma 2018. évben 45 fő. A szervezet 2017. év végi zárólétszáma 31 fő volt**.

A szervezetben vezetői beosztással 5 fő rendelkezik. A szervezet három nagyobb szakterületre tagolódik: műszaki-mérnöki (2018. évtől összesen 22 fő); pénzügyi és projekt-kontrolling, illetve informatika (7 fő); valamint jogi és közbeszerzési egységekre (4 fő).
E mellett további 4 fő munkavállalót titkársági, asszisztensi és adminisztrációs, 2018. évtől
2 főt tájékoztatási, valamint 1-1, összesen 2 főt ár/költség szakértői, és vállalatbiztonsági feladatok ellátására foglalkoztat.

**A költségvetési keret tervezett felhasználásának részletezése**

1. **Anyag és kisértékű eszközök beszerzése**

A 2015-2016-os évben, illetve a tervezett létszámkeret feltöltésének megfelelően a 2017-es évben már teljeskörűen megtörtént az igazgatóság működéshez szükséges eszközök beszerzése, a későbbiekben ezen eszközök eseti jellegű pótlását tervezzük.

Tervezett költség 2018. évre 5 millió Ft.

1. **Iroda és eszköz bérleti költsége**

Jelenleg a szükséges irodákat a BKV Zrt. biztosítja. A jelenlegi iroda épület értékesítésére vonatkozó szerződés aláírása megtörtént, ezért a 2018. év folyamán előre láthatólag már fel fog merülni irodabérlet költsége, melynek fedezetét a támogatási szerződés biztosítja. Tervezett költség 2018. évben 64 millió Ft.

Az IT jellegű költségek a támogatásnál nem elszámolhatók, így az igazgatóság költségterve ezen kiadásokat nem tartalmazza.

1. **Egyéb szolgáltatások költsége**

Bankszámla vezetés és banki szolgáltatások díjának tervezett költsége 2018. évre 1 millió Ft, míg a kommunikáció és postaforgalmi szolgáltatások tervezett költsége 0,3 millió Ft.

1. **Személyi jellegű ráfordítások**

A Projekt Igazgatóság munkatársai jellemzően tapasztalt, jól képzett szakemberek.
A munkakörök közel 90%-ban elvárt a felsőfokú, az adminisztrációs, illetve asszisztensi területen pedig a középfokú végzettség. A fent tervezett létszámnövekedéssel arányosan nőnek a személyi jellegű ráfordítások, mely a
2018-as évben 520 millió Ft-ot jelent majd a teljes létszám tekintetében.

### - Metró járművek felújítása

Az infrastruktúra felújítás megkezdése előtt elindult a vonalat kiszolgáló járművek felújítása is. A „Budapesti M3 metróvonal járműparkjának korszerűsítéssel egybekötött felújítás és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások és eszközök szállítása” tárgyú szerződés aláírását követően 2016 januárjában a Metrowagonmash Nyrt. oroszországi telephelyére szállíttatta az első hat kocsis prototípus szerelvényt. 2016. évben a Nemzeti Közlekedési Hatóság (továbbiakban NKH) kiadta az engedélyt a közbenső kocsik és a vezérlő kocsik átalakítására, illetve a prototípus szerelvény Magyarországra szállítására. Ezt követően megkezdődhettek az első felújított szerelvény a végszerelési és üzembe helyezési munkálatai. Az NKH megtartotta a hatósági szemlét, melyen az első hat kocsis felújított szerelvényt alkalmasnak találta a típusvizsgálatok és a tartampróba megkezdésére. Megkezdődtek az egyhetes elméleti járművezetői oktatások.

A felújítást végző vállalkozás 2017. január 11-én – a szerződésben foglalt határidőt betartva – megkapta a 81-717.2K típusú vezérkocsira és a 81-714.2K típusú közbenső kocsira a típusengedélyt, amelynek birtokában megkezdhette a sorozat járművek felújítását.
2017. évben megkezdődtek a karbantartói oktatások, valamint az oktató szimulátor tesztelése. Jelenleg még folyamatban van a tartalék alkatrészek beérkezése és átvétele. 2018. január 2-ig bezárólag az első 22 szerelvény felújítása történt meg az MWM Nyrt. telephelyén, ebből 21 szerelvény rendelkezik Üzemeltetési bizonyítvánnyal, egy szerelvény pedig beüzemelés alatt van. Az MWM Nyrt. telephelyére kiszállításra került a 25. szerelvény is. A járművek felújításának és visszaszállításának ütemterve az alábbiak szerint alakul.

**Ütemterv**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Év** | **Átadás korszerűsítésre a Vállalkozó részére (szerelvény db)** | **Visszaszállítás (szerelvény db)** |
| **2016.** | 3 | 2 |
| **2017.** | 22 | 19 |
| **2018.** | 12 | 16 |
| **Összesen** | 37 | 37 |

Az utolsó jármű visszaszállítása és üzembe helyezése 2018. év közepén várható. A Metró Üzemigazgatóságon belül kialakításra került Metró Járműfelújítási Projekt Iroda támogatja a járműfelújításhoz kapcsolódó műszaki feladatok megvalósítását, illetve folyamatosan biztosítja az M3 metróvonal üzemvitelét a Szerződésben foglalt járműfelújítások végrehajtása alatt.

## I/c. BKK tulajdonú járművek üzemeltetési költségei

A BKV Zrt. több ágazata is üzemeltet a Megrendelő által beszerzett járműveket.
2016. év végére 35 db rövid és 12 db hosszú CAF villamos érkezett Társaságunkhoz üzemeltetésre. A járműgyártóval BKK Zrt. által kötött szállítási szerződés szerint a villamosok leszállítását követő 3 évben a járműszállítónak kell elvégeznie a villamosok karbantartását, amelyet a Megrendelő rendel meg tőle. 2015. év végén 20 db szóló és 16 db csuklós, alacsonypadlós trolibusz került beszerzésre a Solaris-Skoda Electric konzorciumtól a BKK Zrt. bonyolításában, megrendelésében. Ezen kívül, szintén a 2015. évben 16 db midi, alacsonypadlós KARSAN ATAK autóbusz is beszerzésre került.

A BKK Zrt. által beszerzett járművek a hatósági engedélyek megszerzése után a BKK Zrt. tulajdonába, majd a BKV Zrt. üzemeltetésébe kerültek. Az eszközökkel összefüggésben a költségek indokolt költségként, a hatályos Közszolgáltatási Szerződésnek megfelelően kerülnek elszámolásra.

A BKV Zrt. és CAF között aláírt karbantartási megállapodás értelmében a megelőző, preventív karbantartási folyamatokban a BKV Zrt. alvállalkozóként közreműködik. A preventív karbantartás 2017. éves bevétele 44 millió Ft. A szolgáltatások 2018. éves bevételi terve 45 millió Ft.

A CAF járművekkel kapcsolatos üzemeltetési megállapodás szerint a BKV Zrt. feladatait képezik az új járművek, eszközök és létesítmények üzemeltetése és fenntartása mellett a közreműködés a megelőző karbantartások során (megállapodás alapján) és a karbantartások azon feladatai, melyek a Szállítási szerződés szerint nem a CAF hatáskörébe tartoznak
(BKK megrendelésre), továbbá az ezekhez szükséges kocsiszín, eszközök, berendezések, energia stb. biztosítása, valamint az érintett viszonylatokon az infrastruktúra, illetve a járművek sérüléses és rendkívüli javításai. A BKV Zrt. végzi a CAF tartalék alkatrészek raktározási, nyilvántartási és leltározási feladatait a BKK megrendelésére, valamint a teljes biztosítási, valamint a káreseményeket érintő adminisztratív tevékenységeket is elvégzi. Mindemellett a szerződéssel kapcsolatosan ellenőrzési, nyilvántartási, adatszolgáltatási és kapcsolattartási kötelezettség terheli, illetve minden további feladatot elvégez, amit BKK megrendel.

A CAF üzemeltetési és fenntartási költségek közül a vontatási energia költséget az energia terv, míg a személyi jellegű költségeket, azaz a járművezetői, karbantartói, és a raktáros munkavállalók költségeit a bérterv tartalmazza. A gazdálkodási költségkeret magában foglalja a CAF üzemeltetés költségeit (beleértve a kocsiszíni, műszaki infrastruktúra költségeket is), illetve az üzemeltetési megállapodásban rögzített fenntartási feladatok költségeit. A bevétel terv tartalmazza a megállapodások várható bevételeit.

A BKK és a Főváros pozitív döntése következtében megtörtént az opciós állomány egy részének lehívása, melynek eredményeként további 21 darab rövid és 5 darab hosszú járművel bővül az állomány.

A villamos ágazat mellett az autóbusz és trolibusz ágazat is üzemeltet a BKK által beszerzett járműveket. Az autóbusz és trolibusz járművek vonatkozásában mára több mint egy éves üzemeltetési tapasztalttal rendelkezik a Társaság. A Karsan midibuszok közül a 2017. év tavaszán egy jármű kiégett, ezért állományuk 15 darabra csökkent. Az elmúlt egy év során a gyártó felé bejelentett hibákból nyert tapasztalatok, úgymint jellemző anyag, alkatrész felhasználás, a 2018. évi Üzleti Tervben is figyelembe vételre kerültek.

A Karsan midibuszok lejáró garanciális idejéből adódóan több eddig jelentkező hiba saját forrásból történő javítására kell felkészülni (akkumulátor melegedés, katalitikus dobok regenerálási hibája, retarder munkahenger, stabilizátor szilent, motor és váltó tartó bakok idő előtti elhasználódása). A saját forrásból történő javítás mintegy 30 millió Ft többletköltség felmerülését indokolja.

2018. év folyamán az SST trolibuszok esetében szintén a garanciális idő lejártából adódóan, korábban nem szükséges, magas ciklusú beavatkozások várhatóak, melyek egy része a futásteljesítményhez, egy része az üzemidőhöz kapcsolódik. Ezen szemlék során számos művelet, a hozzá tartozó javításokkal, 2018. előtt nem jelentkezett/nem jelentkezhetett. Mindez valószínűsíti, hogy növekvő számú javítási művelet végrehajtása válik szükségessé az év során, melyek hatására a felhasználási értékek 30 millió Ft-tal való emelkedése prognosztizálható.

A 2018. évi Üzleti Tervben bemutatott adatok tartalmazzák a járművek tervezett üzemeltetési és fenntartási, valamint az üzemeltetéshez kapcsolható egyéb költségeket (pl. raktárkonténer bérlése, létesítmény-használat).

(millió Ft)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **Solaris-Skoda Trollino trolibuszok** | **Karsanautóbuszok** | **CAFvillamosok** |
| **Bevételek (kompenzációs díjjal)** | **880** | **419** | **1 534** |
| *Anyagköltség(energia nélkül)* | *55* | *33* | *2* |
| *Üzemeltetési gázolaj* | *-* | *88* | *-* |
| *Vontatási áram* | *160* | *-* | *499* |
| *Igénybe vett szolgáltatások* | *15* | *15* | *122* |
| *Egyéb szolgáltatások* | *10* | *2* | *3* |
| **Anyagjellegű ráfordítások** | **240** | **138** | **626** |
| **Személyi jellegű ráfordítások** | **640** | **281** | **908** |

## I/d. A BKV Zrt. nem közszolgáltatási tevékenységeinek alakulása

### - Budavári Sikló

A Budavári Sikló a BKV Zrt. nem közszolgáltatási tevékenységei közül a legsikeresebben működő ágazat. Az utasokat két, 24 személyes kocsi (Margit és Gellért) szállítja a
95 m hosszú, 30o-os dőlésszögű pályán.

Éves szinten közel 800 ezer fő utas szállítását végzi a Budavári Sikló, mely tevékenységből a 2017-es évben 898 millió Ft bevétel realizálódott. A tervek szerint 2018-ban az előző évek növekedési dinamikája nem várható, hanem kismértékű csökkenéssel 844 millió Ft bevételt hoz az ágazat.

A 2018-as évre tervezett üzemi eredmény elérésére viszont számos tényező lehet hatással.

A Társaság számára kockázatot jelent az a periódus, amikor a siklópálya felújításához szükséges vizsgálatok idejére időszakosan le kell állítani a szolgáltatást. Ennek keretein belül az utastér befedése és a pénztárbővítés munkálatainak idejére az utasforgalom szüneteltetése is elengedhetetlen, valamint a Szent György tér egységes rendezésével kapcsolatos fejlesztések előkészítése is befolyással lehet a forgalomra. A leállást a tavaszi vagy az őszi időszakban tervezi a Társaság.

A következő évek során az utas-kiszolgálás javítása, a Sikló beléptető-rendszer fejlesztése a cél, melyekhez további beruházások szükségesek. A gyorsabb utas-áramlás érdekében dupla kapuk kerülnének kialakításra, valamint a jelenlegi pénztárgépeket NAV-hoz bekötött nyomtatókkal váltanánk ki, melyek az utas-kiszolgálás idejét csökkentenék.

A tervek között szerepel az alsóállomás utastere mellett a peronok esővédő tetővel való befedése, továbbá az állomások elrendezésének korszerűsítése, melyek a jegyvásárlás és az utas-beengedés szétválasztásával csökkentik a várakozási időt. Mindezek mellett az elektronikus jegyelővételt lehetővé tevő feltételek előkészítése is folyamatban van.
A felsorolt beruházások tervek szerint a 2018-as évben megkezdődnek, melyek közül néhány várhatóan 2019-re is áthúzódik.

### - Zugligeti Libegő

A BKV Zrt. közszolgáltatáson kívüli tevékenységei között működik a Zugligeti Libegő, melynek drótkötél pályája 1040 m hosszú, a legyőzött szintkülönbség 262 m. Az utasokat összesen 102 db libegő szék szállítja 5,4 km/óra sebességgel. Éves szinten több mint 200 ezer fő utas szállítását végzi a Zugligeti Libegő. A 2017-es évben közel 196 millió Ft bevétel realizálódott a tevékenységből, mely a tervek szerint 2018-ban nagyságrendileg azonos szinten marad.

A Libegő mindkét állomásán új cég üzemelteti a büféket, a velük kötött ingatlanbérleti szerződés alapján. A javuló szolgáltatás nagymértékben növelte az utaselégedettséget. Ezt tovább segítette, hogy a völgyállomási büfében elhelyeztünk egy hőpapír alapú jegynyomtatót és bevezettük a csoportos jegyet, amely a gazdaságos jegypapír-felhasználást segíti elő.

A Libegő tevékenységhez kapcsolódóan is elindultak informatikai fejlesztések, melyek célja az interneten keresztüli, elektronikus jegy(elő)vásárlás megteremtése.

Az IK-630-as „kabrió” autóbusz Budavári Sikló – Zugligeti Libegő viszonylatban, „sétajáratként” történő üzemeltetésére vonatkozó előkészületek folyamatban vannak annak érdekében, hogy a Libegő forgalmát növelhessük, főként a tavasztól őszig terjedő csúcsidőszakban, vagy akár a kisebb forgalmú hétköznapokon is.

**Az esetleges forgalomcsökkentő kockázatok:**

* műszaki meghibásodások előfordulása,
* az időjárás kedvezőtlen alakulása,
* valamint a Normafa és térsége fejlesztésével kapcsolatos beruházások is érinthetik a Zugligeti Libegőt.

### - Támogatások

**A BKV Zrt.**, követve a több évtizedes hagyományokat, a társadalmi célú felelősségvállalás keretében **támogatást nyújt a BKV Előre SC-nek.** A 100 éves múltra visszatekintő Egyesület jelenleg 8 szabadidősport és 4 versenysport szakosztállyal működik. A sportlétesítmények üzemeltetését a BKV Zrt. 100 %-os tulajdonában lévő BKV Panoráma Kft. végezte 2013. és 2017. között, míg az Előre SC feladatai a sportélet szervezésével kapcsolatos tevékenységekre terjedtek ki.

A BKV Zrt. 2018. évi Üzleti Tervének összeállításakor folytak a tárgyalások a Társaság és a BKV Előre SC között, melynek eredményeként 2018-ban már az Egyesület üzemelteti a Sport utcai sportlétesítményt. Az átadáshoz alapfeltétel volt, hogy a felek olyan feltételekben állapodjanak meg, amelyek biztosítják, hogy a BKV Zrt. Sport utcai ingatlan hasznosításából származó bevételeinek és nyújtott támogatásainak egyenlege a Társaság szempontjából nem romlik. Az átadást követő finanszírozási rendszer kialakítása még folyamatban van, ezért a kialakított, jelenleg is alkalmazott működési modellt feltételezve a Társaság az Egyesület számára biztosított **2018. évi támogatás keretösszegét 76 millió Ft-ban határozza meg, a 2017. évben nyújtott egyszeri 25,9 millió Ft-os támogatás kivezetésével**. A támogatás tartalmazza a szabad felhasználású, a pályabérletre, a rezsi költségekre és a BKV 2013 Futball Kft. támogatására biztosított összeget.

A **BKV Technikai és Tömegsportklubok Egyesületének** (BKV TTE)**,** valamint az **Idősek Napközi Otthonának** (INO) támogatása bázis szinten került beállításra. A **BKV TTE** részére
**6 millió Ft**, míg az **Idősek Napközi Otthona** részére **1,5 millió Ft támogatást biztosít**
a BKV Zrt. 2018-ban.

A **BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft.** tevékenységi körébe tartozik – többek között – a vályús sínes villamosvasúti kitérők és pályaalkatrészek gyártása.

A BKV VJSZ Kft. a fő kitérő alkatrészek forgácsolási munkáit jelenleg 2 gépen végzi (TOS FRT 16-60 portálmarógép és TOS HD12/5/6000 hosszgyalu), melyek nélkülözhetetlenek a kitérő és pályaalkatrészek gyártásához. Azonban a gépek több mint 40 évesek, különösen a portálmarógép technológiailag elavult konstrukció, üzemkészsége kritikus, folyamatos leállása ellehetetleníti a határidők vállalását és ebből következően a versenyképes vállalási árak képzését.

Az előzetes, BKV Zrt-vel egyeztetett tervek alapján a jövőbeli igények kiszolgálásához (jelentős megrendelési volumen-növekedés), a gyártási üzembiztonság megteremtéséhez és gyártási kapacitás növeléséhez egy új beszerzésű, 10 méter asztalhosszúsággal rendelkező CNC vezérlésű vízszintes fúró-marómű beszerzése lenne az optimális.

A BKV VJSZ Kft. beruházási forrásai a CNC vezérlésű marógép beszerzésével jelentősen lecsökkennek, ami veszélyezteti egyéb műszakilag indokolt beruházási feladatok elvégzését. A **BKV Zrt. ezért a 2018. év folyamán 200 millió Ft fejlesztési támogatást biztosít leányvállalata részére** a termelés biztonságának fenntartása érdekében szükséges beruházások elvégzésére.

**A BKV Zrt. által nyújtott, az egyéb ráfordítások között változatlanul megjelenő támogatások nem növelik a Társaság finanszírozási igényét, mivel azokat a közszolgáltatási tevékenységeken kívüli eredményének terhére biztosítja a kedvezményezettek részére.**

## I/e. Tevékenységek fedezete (gyűjtő)

**A 2018. évi Üzleti Terv szerint az üzemi eredmény 15 085 millió Ft veszteség, az adózás előtti eredmény 15 073 millió Ft veszteség.**

****

A terv szinten megjelenő 15 073 millió Ft veszteség a működés fenntartását és stabilitását nem veszélyezteti, **a működési költségek fedezete** a tervek alapján **rendelkezésre áll**, a veszteség forrása a nem finanszírozott értékcsökkenési leírás. A Társaság stabil működési kereteit mutatja, hogy az adó- és kamatfizetés, valamint az értékcsökkenés nélkül számolt eredmény eléri az 1 milliárd Ft-ot.

A terv szinten megjelenő veszteség a saját tőke értékét ugyan kedvezőtlenül befolyásolja, de ezzel egyidejűleg megjelentik a támogatásból megvalósuló beruházások következtében a **tőketartalék növekedése** is, melynek összege meghaladja az eredménytartalék csökkenését**. A Társaság saját tőkéje összességében tehát nem csökken.**

# Eredmény-célkitűzés

## II/1. Eredménykimutatás részletezése

## Bevételek

A bevételek tervezésének alapját a 2012. május 1-én hatályba lépett Közszolgáltatási Szerződésben foglalt bevétellel nem fedezett indokolt költség alapú módszertan adja.
A közszolgáltatási tevékenység ellentételezéseként a BKK Zrt. havi rendszerességgel folyósít kompenzációt a BKV Zrt. részére. A kompenzációs díj nyújt fedezetet a működési költségekre és a beruházásokra.

A szolgáltatási díj, működési ágon 685 millió Ft értékben tartalmaz forrást a 2018. évre tervezett beruházási feladatok végrehajtására. Az elmúlt évtized alulfinanszírozottságának következtében a beruházásokban, nagyprojektekben nem érintett eszközök már ma is kritikus műszaki állapotban vannak, amely állapotot a beruházási források elmaradása tovább ront.

A **szerződéses és egyéb szolgáltatás bevétele** tartalmazza a Sikló és Libegő, valamint a különjárati tevékenységekkel kapcsolatos bevételeket. Ezen bevételek 2018. évi tervezett értéke 1 097 millió Ft, mely 95 millió Ft-tal marad el a 2017. évi bevételektől. Mindhárom tevékenység esetében várható a bevételek csökkenése a 2018-as évben.

Az **egyéb tevékenységek bevételei** a 2018. évre 16 millió Ft-os csökkenést mutatnak a bázishoz viszonyítva. A tárgyi eszközök bérleti díja 57 millió Ft-tal, a reklám bevételek
11 millió Ft-tal csökkennek, első sorban az M3 rekonstrukció miatt a 2017. évi bevételekhez képest, azonban az M3 infrastruktúra felújítás miatt hulladékértékesítésből megközelítőleg 100 millió Ft bevételi többlet várható, ezen felül megjelenik a kivitelezőktől származó közreműködői bevétel is, mintegy 45 millió Ft értékben. A Társaság a külső fél részére történő gázolaj értékesítés közel 70 millió Ft-os emelkedésével számol, új partner megjelenése miatt. Az Üzleti Terv tartalmazza a BKV Zrt. műhelyeiben összeszerelt csuklós autóbuszok után kapott bevételt 177 millió Ft értékben.

Az új munkásszálló üzemeltetési modell bevezetése és a munkavállalók megtartása érdekében létrehozott ösztönző program miatt a vállalati lakóházak, üdülők, munkásszállók bevételei várhatóan 8 millió Ft-tal csökkennek, valamint a 2017. évben felmerülő egyszeri bevételek is kivezetésre kerültek. A fentieken kívül csökkenést okoz, hogy az M3 járműrekonstrukcióval kapcsolatos költségek továbbszámlázásának összege a szállítási ütem miatt elmarad a 2017. évi értéktől.

Az **egyéb bevételek** 2018. évre tervezett értéke 1 664 millió Ft-tal marad el a bázistól. Az eltérésben kiemelt szerepet játszik, hogy a DBR projekt során létrejött eszközök átadásával kapcsolatos bevétellel nem számol a Társaság, tekintettel arra, hogy a még folyamatban lévő átadási eljárás lezárásának időpontja bizonytalan. Ugyanakkor itt jelenik meg a tárgyi eszköz értékesítés 1 371 millió Ft-tal, mely jellemzően a Stadionok irodaház 2018. évi értékesítését tartalmazza. Ezen felül összesen 60 millió Ft-os pótdíj bevétel emelkedéssel számolunk, illetve 196 millió Ft céltartalék felhasználását tartalmazza a terv.

Az **aktivált saját teljesítmények** között jelennek meg a saját hatáskörben végzett feladatok, ilyen például az AVR berendezések visszatelepítése, a kitérő cserék és egyéb pálya felújítások, a jelző és biztosítóberendezéseken a kamerarendszer telepítés ütemezett folytatása, valamint az M3 infrastruktúra felújítási projektszervezet költségei is. A saját hatáskörben végzett beruházások csökkennek, miközben az M3 projektszervezet működési költségei emelkednek, így összességében az aktivált saját teljesítmények értéke csak kis mértékben emelkedik.

A **pénzügyi műveletek bevétele** soron összesen 12 millió Ft-ot tervez a Társaság, szemben a 2017. évi 49 millió Ft-tal, mivel a jelenlegi pénzpiaci környezetben tapasztalható alacsony kamatszintből adódóan mérsékelt kamatbevételekkel számolhatunk a 2018. évben.

## Ráfordítások

A 2018. évi Üzleti Terv figyelembe veszi a 2017. évi tény adatokat, a tervezett teljesítmény-változás hatásait, valamint korlátozottan a szakterületek által 2018. évre jelzett igényeket.

A BKV Zrt. anyagjellegű ráfordításainak fő sorai a teljesítmény-változások és többlet tevékenységek eredményeként az alábbiak szerint alakulnak:

 (millió Ft)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **2017. évi tény** | **2018. éviÜzleti Terv** | **Változás** |
| Anyagköltség (energia nélkül) | 11 023 | 11 348 | 325 |
| Üzemeltetési gáz és gázolaj | 6 850 | 8 014 | 1 164 |
| Vontatási áram | 5 517 | 5 458 | -59 |
| Egyéb energia | 2 567 | 2 726 | 160 |
| Igénybe vett szolgáltatások | 23 270 | 25 538 | 2 268 |
| Egyéb szolgáltatások | 906 | 917 | 12 |
| Eladott áruk beszerzési értéke | 358 | 648 | 290 |
| Eladott (közvetített) szolgáltatások értéke | 1 995 | 1 723 | -273 |
| **Anyagjellegű ráfordítások összesen** | **52 486** | **56 372** | **3 887** |

### - Energia

A 2018. évi **üzemeltetési gázolaj** költségek a Fővárosi Önkormányzat által meghatározott 254,19 Ft/literes egységár (nagykereskedelmi árhoz biztosított kedvezménnyel, valamint jövedéki adó visszatérítéssel csökkentett nettó ár) alkalmazásával kerültek tervezésre.
A 2018. évi megrendelt forgalmi teljesítmény növekedés következtében a mennyiségi felhasználás közel 14%-kal emelkedik a tervek szerint. Az autóbusz ágazatnál 26 103 ezer liter gázolaj került felhasználásra a 2017. évben, míg a 2018. évben megrendelt teljesítmények alapján kalkulálva ez a mennyiség 29 874 ezer literre emelkedik. Az egységár tekintetében a 2017. évi átlagos érték 247,08 Ft/liter, azonban a 2018. évi Üzleti Terv már a fent említett 254,19 Ft/liter értékkel került tervezésre.

Az M3 rekonstrukció autóbuszos pótlása következtében emelkedő mennyiségi felhasználás és az egységár növekedés alapján az üzemeltetési gázolaj költsége a 2018. évben összességében 1 144 millió Ft-tal emelkedik az előző évhez képest.

A gázolaj felhasználás költségének alakulását befolyásoló tényezőket – CNG hatás nélkül – az alábbi diagram szemlélteti (millió Ft-ban):

A klíma-, illetve állófűtés-használat gázolaj felhasználást növelő hatását tartalmazza a terv.

A BKV Zrt. üzemeltetési gázolaj és CNG felhasználásának alakulását az alábbi táblázat szemlélteti:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Megnevezés** | **2016. évi tény** | **2017. évitény** | **2018. éviÜzleti Terv** |
| Felhasználás (ezer liter) | 25 767 | 26 103 | 29 874 |
| Átlagos egységár (Ft/liter) | 230,83 | 247,08 | 254,19 |
| **Üzemeltetési gázolaj (mFt)** | **5 948** | **6 450** | **7 594** |
| Felhasználás (ezer kg) | 2 583 | 2 517 | 2 144 |
| Egységár (Ft/kg) | 220,31 | 158,93\* | 195,92 |
| **CNG gáz (mFt)** | **569** | **400** | **420** |
| **Üzemeltetési gáz és gázolaj összesen** | **6 517** | **6 850** | **8 014** |

 *\*: tényleges könyvelések alapján, mely a számviteli elhatárolások visszavezetését tartalmazza*

A **CNG** üzemű autóbuszok 2018-ra tervezett üzemeltetési gáz költségei – a 2017. évi tényleges (elhatárolások nélküli) beszerzési árak alapján – 195,92 Ft/kg egységárral kerültek figyelembevételre. A tervezett mennyiség 4,8%-kal marad el a 2017. évi mennyiségi szinttől; míg a felhasználás 2017-ben 2 517 ezer kg volt, addig a 2018. évi Üzleti Terv 2 144 ezer kg-mal számol.

A vontatási villamos energia tervek összeállításánál figyelembevételre kerültek a megrendelt hasznos férőhelykilométerek. A jelenlegi ismeretek alapján került tervezésre a fajlagos energia fogyasztás változása (pl. M3 rekonstrukció). Azon jármű összetételbeli eltérések, melyek a villamos energia felhasználást befolyásolhatják, de mért adatok nem állnak rendelkezésre (pl.: CAF villamosok fajlagos fogyasztása), önállóan nem kerültek tervezésre. A tervezéshez használt ágazatonkénti fajlagos fogyasztási adatok a 2017. évi tény fajlagos értékeken alapulnak.

Kockázatot jelent a metró ágazat várható energia felhasználása, ahol az M3-as vonal működési változásai következtében fajlagos többlet fogyasztás várható a megváltozó forgalmi viszonyok (rezsi teljesítmény növekedése) miatt. A 2017. december 6-án BKK Zrt. részéről megküldött premisszák alapján a vonatási célú villamos energia várható mértéke 197,5 GWh. A tervezett egységár, a szerződött egységárból képzett terv ár – melynek értéke 28,03 Ft/kWh – értékét nagyban befolyásolják majd a tervezett M3 metró rekonstrukció valós megvalósításának ütemei, az ehhez kapcsolódó villamos energia menetrendadás helyessége és a lekötött teljesítmények ütemezésenkénti optimalizálása. A leírtak alapján a BKV Zrt. a 2018. évben várhatóan 5,5 milliárd Ft értékű vontatási villamos energiát fog felhasználni. A rendszerhasználati díjak 2018. év során bekövetkező esetleges változása az árat módosíthatja.

A vontatási áram 2018. évi tervezett költségének változását befolyásoló tényezőket az alábbi diagram szemlélteti a bázis időszakhoz képest (millió Ft-ban):

Az **egyéb energia** esetén a mennyiségi tervek a BKV Zrt. korábbi, sokéves felhasználási adatait figyelembe véve készültek. Az ismert létesítményi beruházások hatását a tervek tartalmazzák, többek között az M3 infrastruktúra beruházás során a vállalkozó által felhasznált egyéb energia hatásait. Az egyéb energia árak és költségek a tervezési premisszáknak megfelelően kerültek tervezésre.

### - Személyi jellegű ráfordítások

**Társasági szintű változások**

 **A bérfejlesztés hatása:**

A fővárosi premisszák szerint a szakszervezetekkel kötött bérmegállapodásnak megfelelően kell elkészíteni az Üzleti Tervet. A BKV menedzsmentje a szakszervezetekkel való tárgyalások eredményeként az alábbiak szerint állapodott meg a 2018. évi jövedelmek fejlesztéséről.

A 2018. évi társasági bérfejlesztés átlagos mértéke 12%, melyből 5% alapbérfejlesztés és 7% bérfelzárkóztatás célját szolgálja – elsősorban a hiányszakmák tekintetében. A bérfejlesztés hatására 6 972 millió Ft-tal növekednek a személyi jellegű ráfordítások 2018. évben. Részletesebb leírás a fejezet végén található.

**A törvényi változások hatása**:

* A minimálbér növekedése miatt a rehabilitációs járulék is emelkedik, várhatóan
45,6 millió Ft-tal.
* A szociális hozzájárulási adó 22%-ról 19,5%-ra csökken, mely 1 104,1 millió Ft megtakarítást eredményez.
* A garantált bérminimum 2018. évi emelkedése pedig 24,8 millió Ft-tal növeli meg a költségeket.

**Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság**

**Forgalmi teljesítményváltozás M3 rekonstrukcióval**

Az M3 vonali rekonstrukció összes személyi jellegű ráfordításának hatása a vasúti ágazatoknál 250,7 millió Ft csökkenés, mely magában foglalja a rekonstrukcióhoz kapcsolódó metró és villamos teljesítmény-változásokat.

Az alapteljesítmények mind a villamos, mind pedig a metró ágazatban növekednek a teljesítményi terv szerint. Ezek együttes hatása 346,6 millió Ft személyi jellegű ráfordítás növekedés.

**Metró és villamos üzemeltetéshez kapcsolódó jármű és infrastruktúra eszközállomány változás üzemeltetési hatása**

A felújított orosz metró járművek karbantartásához, az M3 rekonstrukció utáni, felújított infrastruktúra berendezések üzemeltetéséhez, az M3 hibakereső/javító/QCP tevékenység ellátásához, a járműfedélzeti ATC berendezés üzemeltetéséhez és az M1 műszaki ügyelethez kapcsolódó, valamint a CAF és Combino villamosok és egyéb kamerák képeinek hatósági kezeléséhez és üzemeltetéséhez szükséges személyi jellegű ráfordítás igény 180,5 millió Ft.

**Sínhegesztési tevékenység insource**

A sínhegesztési tevékenység saját hatáskörben történő ellátása összességében megtakarítással jár, de a személyi jellegű költségsorokon 36,3 millió Ft többletet jelent.

**A CAF villamos járművek üzemeltetése**

A CAF járművek karbantartásának saját hatáskörben történő ellátásához technológiai és műszaki feladatok elvégzésére képzett mérnökök is szükségesek, évközi felvétellel. A Budafok kocsiszín beruházás befejezését követően a hatósági engedélyek megszerzéséhez szükséges oktatások végrehajtása elengedhetetlen. Az együttes személyi jellegű ráfordítás többlet 68,6 millió Ft.

**Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság**

A tervezett ráfordítás-többletek az M3 metróvonal pótlásához szükséges munkaerő foglalkoztatásával, illetve a szükséges humánerőforrás megszerzésével kapcsolatosak.
A teljes forgalmi teljesítmény-változás 2 306,3 millió Ft ráfordítás többletet jelent.

A járművezető tanulók bázis értéket meghaladó számának költségeire és a belső ajánlási rendszer működtetésére 63,7 millió Ft-ot, míg az OFA képzés többletére 86,5 millió Ft-ot terveztünk. A hatékonyabb üzemanyag felhasználás elősegítésére, az üzemanyag megtakarítás ösztönzésére 75,6 millió Ft többlet ráfordítás került a tervbe.
A metrópótlási tevékenységhez szükséges járműállomány biztosítása érdekében – külön szerződéses konstrukcióval – 30 db csuklós autóbusz építését tervezzük, melynek bevétellel fedezett személy jellegű ráfordításai 157 millió Ft mértékben várhatóak.

**Nem járműüzemeltetési szervezetek**

A Gazdasági Igazgatóságon az átszervezés hatására csökkenő létszám, valamint az informatikai területen megnövekvő feladatok együttes hatása 118,5 millió Ft ráfordítás csökkenést eredményez.

A Biztonsági Igazgatóságon a munkavédelemről szóló szabályozás változásának hatására több, teljes munkaidős munkavédelmi szakembert kell alkalmaznunk. A januári változás éves fedezeteként 50 millió Ft többlet költség került kalkulálásra.

A 2017. június 1-jével megalakult a Stratégiai és Beszerzési Igazgatóság, melynek éves működéséhez 239,1 millió Ft ráfordítást terveztünk, ami döntően az igazgatóságok közötti átcsoportosítás hatása.

A Metró Felújítási Projekt Igazgatóság a Fővárossal egyeztetett szintre emeli a létszámát.
A DBR Metró Projekt Igazgatóság a bérköltségeinek csökkenésével kalkulál. A projekt szervezetek működési változásának együttes hatása 191,7 millió Ft személyi jellegű ráfordítás növekedést jelent, mely a bevételi oldalon is megjelenik, ezért a BKV Zrt szempontjából eredmény semleges változás.

A személyi jellegű ráfordítások változásait az alábbi táblázat tartalmazza:



### - Egyéb ráfordítások

Az **egyéb ráfordítások** között a Stadionok Irodaház, illetve egyéb kisebb értékű ingatlanok kivezetési értéke miatt figyelhető meg jelentősebb, 233 millió Ft-os növekedés a tárgyi eszközök értékesítésének kivezetésével kapcsolatban jelentkező ráfordításoknál. Ezzel szemben viszont a DBR térítés nélküli átadásának 2 566 millió Ft-os értéke kivezetésre került. Az Üzleti Terv nem tartalmaz M3 projekt selejtezéshez kötődő ráfordítást, mivel a várakozások szerint a rekonstrukció során feleslegessé váló eszközök értékét hasznos élettartam felülvizsgálattal, értékcsökkenés formájában írja le a Társaság. Tekintettel arra, hogy a DBR-nél felmerülő térítés nélküli átadás fennmaradó részéről még folyamatban vannak az egyeztetések, ezt a 2018. évi Üzleti Terv nem tartalmazza.

## II/2. Szervezeti költségek alakulása

## Anyagköltség és igénybevett szolgáltatások változása

A 2018. évi gazdálkodási költségkertek, illetve címzett keretek gerincét képező anyagjellegű ráfordításoknál megjelenő többletekkel szemben, a Társaság felé megfogalmazott hatékonyságjavítási elvárásoknak megfelelően, a BKV Zrt. **mindössze 1 105 millió Ft-tal magasabb** anyagjellegű ráfordításokat épített be Üzleti Tervébe. A többletköltség jellemzően szerződéses kötelezettség, illetve a törvényi előírásoknak való megfelelés okán felmerülő költségek hatására alakult ki.

Az alábbiakban bemutatásra kerülnek a 2018. évben jelentkező kiemelt többletfeladatok és azok költségei:

* 2017. március 1-től új **takarítási** szerződés lépett életbe, melyben a vállalkozó magasabb áron tett vállalást a takarítási feladatok elvégzésére. Ennek áthúzódó hatása mellett tartalmában is bővültek a 2018. évre elvégzendő feladatok, melyek összességében a ráfordítandó összegek 365 millió Ft-os emelkedését eredményezik;
* Törvényi előírásnak megfelelően, illetve az őrzött területek számának és jellegének változásából fakadóan 408 millió Ft többletráfordítást igényelnek a Biztonsági Igazgatóság által ellátott **vagyonőrzési** feladatok.
* A **Fővárosi Közbeszerzési Lebonyolító és Minőségbiztosító Kft-nek** történő kifizetésekre az előző évek bizonytalanságából kiindulva, a 2017. évi tény adatokhoz viszonyítva 93 millió Ft-tal magasabb összeggel tervez a Társaság 2018-ra;
* **Környezetvédelmi** kármentesítésselkapcsolatban a ráfordások emelkedése várható, mely tervezetten 85,5 millió Ft-tal haladja meg a bázis időszak költségeit;
* A jelentős **járművezetői létszámhiány csökkentése érdekében**, a 2017. évi költségekhez képest 170 millió Ft-os többletráfordítást tervez a Társaság, melyből aktív kampányokat, munkaerőtoborzást, a munkakörülmények javítását, munkásszállók felújítását és a férőhelyek bővítésének megvalósítását kívánja elvégezni.
* Az **informatikai és telekommunikáció**s költségek tekintetében döntően az alábbi tételek indokolnak többletráfordítást:
	+ 2018-ban lejár a távközlési szolgáltatás szerződése, melynek újonnan történő megkötéséhez szükséges külső szakértői támogatás okoz költségtöbbletet (25 millió Ft);
	+ Az informatikai outsource szerződés szerinti díjemelkedése (137 millió Ft);
	+ 2018. május 25-én lép hatályba a személyes adatok kezelésének szabályozását szigorító uniós rendelet. A megfelelés informatikai feladatai az informatikai rendszerekben kezelt személyes adatok felmérésére, adatkezelési folyamatainak felülvizsgálatára, az adatkezelés megszűnését követő adattörlés garantálására, az adathordozhatóság megvalósítására, az adatkezelés változásából adódó fejlesztési feladatokra és információbiztonsági fejlesztésekre terjednek ki (100 millió Ft).

## Hatékonyságjavítás

A fővárosi költségvetés összeállítása során – több más intézkedés mellett – a BKV Zrt. felé is megfogalmazásra kerültek különböző **hatékonyságjavítási elvárások**, melyek a szakterületek gazdálkodási költségkeretének gerincét képező anyagjellegű ráfordítások esetében összesen **1 600 millió Ft összegű elvonást jelentenek**, amellett, hogy a szűkös forrásokra való tekintettel a várható inflációs áremelkedések tervezése sem történhetett meg. A fent bemutatott, szükségszerűen megjelenő többletköltségek nagy részére a Társaságnak nincs ráhatása, adottságnak tekinthetők, illetve szükségszerűek a megrendelt forgalmi teljesítmények ellátásához, így ezek finanszírozására a gazdálkodás egyéb területein szükséges megtakarításokra irányuló intézkedéseket hozni.

A korábbi tervezési időszakban olyan, a **2018. évre ütemezett többletfeladatok**, mint például: különböző nagyobb volumenű járműjavítások és karbantartási munkálatok, létesítmények, végállomások, tartózkodók állapotmegóvása, korszerűsítése és szükséges javítása stb. részben **elhalasztásra kerülnek, illetve egyéb feladatok terhére szükséges ezek elvégzése**. Hangsúlyozandó azonban, hogy ezen intézkedések sem az üzembiztonságot, sem a **szolgáltatás ellátását nem veszélyeztetik**.

A költségek felülvizsgálata kisebb mértékben ugyan, de érintette az energia költségeket és a személyi jellegű ráfordításokat is. A 2017. évi beszerzési árak és tény fogyasztási adatok ismeretében felülvizsgálatra kerültek az energiaköltségek és ennek eredményeként összesen **283 millió Ft-tal csökkent** az energiaterv teljes értéke. A személyi jellegű ráfordítások esetében a szakterületi igények rangsorolása és felülvizsgálata vezetett a terv értékének **266 millió Ft összegű mérsékléséhez.**

Ugyanakkor feltétlenül kihangsúlyozandó, hogy a BKV Zrt. ezen hatékonyságjavítási elvárásnak egy olyan kiemelt jelentőséggel bíró időszakban készül megfelelni, melyben folyamatos létszámhiány mellett és folyamatosan bizonytalan teljesítményi elvárásokhoz alkalmazkodva szükséges zavarmentes közszolgáltatást biztosítania az utazóközönség számára.

További nehézséget jelentenek egyes törvényi változások, melyek a hatékonyságot negatívan befolyásolják. Kiemelendő például a kockázatkezelés kötelezővé tétele, a 24/2016-os NFM rendelet előírásai, a munkavédelmi felelősök számának növelési kényszere és a járművezetői képzés, illetve vizsgáztatás szigorítása.

Az Üzleti Terv véglegesítése során kivezetésre került az inflációs várakozásoknak megfelelő indexálás hatása a tervből, 327 millió Ft értékben, ami azt jelenti, hogy a BKV Zrt. nem számol sem a meglévő, sem az újrakötésre kerülő szerződéseinek esetében infláció okozta emelkedéssel. Ezen várakozás egyben azt is jelenti, hogy a tervben nem szereplő, de a tény adatokban megjelenő áremelkedéseket a Társaságnak egyéb területek terhére, belső átcsoportosítással szükséges biztosítania. Szintén csökkentésre került, 120 millió Ft-tal, a Fővárosi Közbeszerzés Lebonyolító Kft. részére tervezett 2018. évi keret, figyelembe véve az eddigi tapasztalatokat.

A fentiekben vázolt – tényleges költség megtakarítással járó – hatékonyságjavító intézkedések hatására **nagyságrendi csökkenést ért el a BKV Zrt. a kompenzációs igény** tekintetében. A 2017. évi – alulkompenzáció és észszerű nyereség nélkül számolt – kompenzációs díjat 9,3 milliárd Ft-tal haladja meg a 2018. évi finanszírozási igény, miközben a megvalósuló bérfejlesztés és a teljes évben zajló metró rekonstrukció 11 milliárd Ft-os emelkedést indokolnának. Fontos kiemelni, hogy a kompenzációs díjban foglalt megtakarítások annak ellenére valósultak meg, hogy a törvényi, jogszabályi előírások, valamint az egyes nagy szerződésekbe épített kötelező áremelések a finanszírozási igény növekedését indukálták volna, ami mutatja, hogy az egyéb gazdálkodási és **üzemeltetési területeken jelentős költség visszafogás valósul meg**.

**Egyéb hatékonyságjavítási intézkedések rövid összefoglalása**

A BKV Zrt. hatékonyság növelő intézkedések megvalósítására irányuló projektjeinek legfontosabb célja az adott körülmények között a feladat ellátása során elérhető „legjobb módszerek” megtalálása. A hatékonyság növelése irányulhat költség megtakarításra, de a hatékonyság növelését jelenti az is, ha adott költségszint mellett magasabb minőségű szolgáltatást biztosít a Társaság. A költségcsökkentést eredményező projektek/alprojektek jelentős hányadában elsődleges szerepet kaptak az energia megtakarítást célzó intézkedések.

A metró ágazatban kiemelkedik a végrehajtott járműcsere az M2 vonalon, mely éves szinten 300 millió Ft-ot meghaladó megtakarítást jelent. Ezen felül az elmúlt években már realizált energiafogyasztás – és ezzel együtt költség – csökkenést eredményező intézkedések során a csarnok épületek és metró állomások LED lámpás világítással lettek ellátva.

A villamos ágazat esetében több kocsiszín (Zugló, Száva Szép Ilona) fűtéskorszerűsítése valósult meg, valamint világítás-korszerűsítés is történt járműveken, telephelyeken és egyes villamos megállóhelyeken. A folyamatban lévő villamos jármű korszerűsítések eredményeként a közszolgáltatás ellátásához szükséges energia felhasználás is mérséklődött.

Az autóbusz és trolibusz ágazat is folyamatosan állítja forgalomba a korszerűbb, alacsonyabb káros anyag kibocsátású autóbuszokat, valamint a trolibusz ágazatban megvalósult járműbeszerzés is hozzájárult az energiafelhasználás csökkentéséhez.

Az Energiatudatos Vállalat címet viselő Társaság korszerűsítette több telephely és irodaépület fűtési rendszerét, valamint alacsonyabb energia felhasználású világító testeket alkalmaz irodahelységeiben.

A 2018. évi villamos energia és földgáz tervek a korábbi években megvalósult fejlesztések hatását a tényleges energia-fogyasztáson keresztül már tartalmazzák.

Az autóbusz ágazatban ugyanakkor a metrópótlás által támasztott teljesítményelvárások a 2017. évben forgalomba állt új autóbuszok ellenére a koros járműpark tovább üzemeltetését teszik szükségessé. A BKK által megadott járműkiadási igény a metrópótló és kapcsolódó sűrítő járatok teljesítményével maximális esetben 876 db autóbusz forgalomba adását írják elő, amit csak az eredetileg tervezett korszerűtlen járművek kivonása nélkül képes teljesíteni a Társaság, tekintettel arra, hogy a járműállomány állapota erősen diverzifikált.

A trolibusz állomány is sok esetben a hasznos élettartamát meghaladó, illetve azt megközelítő járművekből áll. Hatékonyságjavulással abban az esetben számolhatunk a tervezés során, amennyiben végleges döntés születik az új járművek beszerzéséről, járműopciók lehívásáról.

**Hatékonysági mutatók**

A BKK Zrt. a BKV Zrt. hatékonyságának mérésére megalkotta a következő, közszolgáltatási illetve társasági szintű mutatószámokat:

1. Ezer fhkm teljesítményre vetített kompenzáció (Ft/ezer fhkm)

E mutató mértékéből látható, hogy egységnyi teljesítményre mekkora kompenzáció jut.

1. Üzemképes járműállomány/átlagos járműállomány (kocsi) aránya (%),
2. Átlagos forgalmi/ átlagos állományi jármű (kocsi) darabszám

E két mutató segítségével elemezhetjük, hogy az egyes ágazatok járműparkjai mennyire öregedtek el. Jelentősebb beruházás, eszközpótlás után ezek a számok erőteljesen lecsökkenhetnek, míg a régi eszköz selejtezésével újra megugorhatnak.

1. Egy állományi járműre jutó hasznos kocsikilométer (kkm/db)

Az ágazatok sajátosságaiból fakadó különbségek ennél a mutatónál jól látszanak. Az előző mutatókhoz hasonlóan nagyobb beruházás, eszközpótlás illetve selejtezés nagymértékben befolyásolja a mértékét.

1. Járművezetői összes teljesített munkaidő/ üzemóra

A hatékonysági mutatószám az ágazati adatok kombinálásával jött létre, oly módon, hogy a busz és troli ágazatoknál kocsiüzemórában, a villamos és metró ágazatoknál pedig vonat üzemórában számoltuk.

1. Állományi jármű darabszám/ egyéb fizikai átlagos létszáma (db/fő)

A kötött pályás ágazatoknál alacsonyabb az értéke, az infrastruktúra fenntartása miatt.

1. Rezsi kkm/hasznos kkm

Itt is látszik, hogy a kötöttpályás járművek esetében kisebb a garázsmenet, míg főleg a busz esetében jelentős távolságok lehetnek a garázstól az üzembeállásig.

1. [Társaságirányítás (IV. sor)+ felosztott műszaki és forgalmi állandó költségek
(III/3 sor)]/közvetlenül elszámolt változó költségek és ráfordítások (III/1.,2 sorok)
2. Társaságirányítás (IV. sor)/ költségek és ráfordítások (VII. sor)

E két mutató a közvetett költség mértékét szemlélteti két különböző arányszám alkalmazásával. Nagyságrendjüket a közvetlen és a közvetett költségek alakulása határozza meg, de a mutatók értékét befolyásolhatja például az adott évi értékcsökkenés mértéke is.

1. Szellemi/ összes fizikai átlagos létszám (%)

Általános mutatószám, mely a Társaság fizikai munkavállalóira vonatkoztatva mutatja be a szellemi munkavállalók arányát.

1. Beruházás/ értékcsökkenés (halasztott bevétellel korrigált) (%)

A Beruházások alakulása az adott időszakra vonatkozó értékcsökkenéshez viszonyítva kerül bemutatásra, jelezve, hogy a minimálisan elvárt, számviteli szempontból szükséges beruházások milyen mértékben valósultak meg.

1. Igénybe vett anyagjellegű szolgáltatás / (anyagjellegű + személyi jellegű ráfordítás) (%)

A mutatószám azt szemlélteti, hogy a Társaság milyen mértékben vesz igénybe külső felektől szolgáltatásokat.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sorsz.** | **Megnevezés** | **2016. éviTény** | **2017. éviTény** | **2018. éviTerv** |
| 1. | Ezer fhkm teljesítményre vetített kompenzáció(Ft/ezer fhkm) | 7 662 | 8 023 | 8 798 |
| 2. | Üzemképes járműállomány/átlagos járműállomány(kocsi) aránya (%) | 86% | 86% | 86% |
| 3. | Átlagos forgalmi/ átlagos állományi jármű (kocsi)darabszám (%) | 74% | 73% | 76% |
| 4. | Egy állományi járműre jutó hasznos kocsikilométer(kkm/db) | 55 489 | 53 719 | 53 437 |
| 5. | Járművezetői összes teljesített munkaidő/ üzemóra | 1,33 | 1,32 | n.a. |
| 6. | Állományi jármű darabszám,/egyéb fizikai átlagos létszáma (db/fő) | 0,53 | 0,53 | 0,52 |
| 7. | Rezsi kkm/hasznos kkm | 4,6% | 5,5% | 6,0% |
| 8. | [Társaságirányítás (IV.sor)+ felosztott műszaki és forgalmi állandó költségek (III/3 sor)]/közvetlenül elszámolt változó költségek és ráfordítások (III/1.,2 sorok) | 42% | 36% | 34% |
| 9. | Társaságirányítás (IV. sor)/ költségek és ráfordítások (VII. sor) | 14% | 10% | 10% |
| 10. | Szellemi/ összes fizikai átlagos létszám (%) | 19% | 19% | 20% |
| 11. | Beruházás/ értékcsökkenés (halasztott bevétellel korrigált) (%) | 43% | 88% | 88% |
| 12. | Igénybe vett anyagjellegű szolgáltatás / (anyagjellegű+ személyi jellegű ráfordítás) (%) | 19% | 21% | 21% |

A 2018. évi terv adatok alapján az ezer fhkm teljesítményre vetített kompenzációs díj növekszik, melynek oka az M3 metrópótlás egyszeri hatása, valamint a minden területet érintő bérfejlesztés.

Az ágazati hatékonysági mutatók alapján kijelenthető, hogy az M3 rekonstrukció következtében emelkedik meg első sorban az 1. mutató. A metró ágazatban a leállás miatt jelentős teljesítménycsökkenés következik be, ugyanakkor a költségek a leállás átmeneti jellege miatt nem esnek vissza hasonló mértékben. Jellemzően a személyi jellegű ráfordítások esetében mérsékelt a megtakarítás, mivel a rendelkezésre álló humán állomány megtartásra kerül a rekonstrukció ideje alatt.

Pozitív változást jelent, hogy a BKV Zrt. járműállományának mind nagyobb részét teszik ki a forgalomba adott járművek, ami az emelkedő teljesítményeknek köszönhető.

A társaságirányítás költségeivel kapcsolatos mutatószámok nagymértékben csökkennek a 2018. évi tervben, mely pozitív változás annak köszönhető, hogy a tervezés során figyelembe vett – teljesítmény alapú – többletköltségek jellemzően a közvetlen költséget érintik.

A beruházások 2017. évi várható és 2018. évi terv értéke jelentős mértékű emelkedést mutat a 2016. évi tény értékhez viszonyítva annak köszönhetően, hogy a 2017. évben megindult a pótberuházási terv végrehajtása, ami a 2018. évben folytatódik.

A hatékonysági mutatók ágazati bontását az alábbi táblázatok tartalmazzák:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sorsz.** | **Megnevezés** | **2017. évi Tény** | **Autóbusz ágazat** | **Trolibusz ágazat** | **Metró ágazat** | **Villamos ágazat** |
| 1. | Ezer fhkm teljesítményre vetített kompenzáció (Ft/ezer fhkm) | 8 432 | 10 271 | 10 702 | 6 747 | 8 520 |
| 2. | Üzemképes járműállomány/átlagos járműállomány (kocsi) aránya (%) | 86% | 90% | 85% | 81% | 83% |
| 3. | Átlagos forgalmi/ átlagos állományi jármű (kocsi) darabszám (%) | 73% | 76% | 74% | 68% | 71% |
| 4. | Egy állományi járműre jutó hasznos kocsikilométer(kkm/db) | 53 719 | 51 520 | 38 021 | 73 650 | 46 126 |
| 5. | Járművezetői összes teljesített munkaidő/ üzemóra | 1,32 | 1,38 | 1,19 | 1,18 | 1,25 |
| 6. | Állományi jármű darabszám/egyéb fizikai átlagos létszáma (db/fő) | 0,53 | n.a | n.a. | n.a. | n.a. |
| 7. | Rezsi kkm/hasznos kkm | 5,5% | 9,3% | 5,3% | 1,1% | 4,1% |
| 8. | [Társaságirányítás (IV.sor)+ felosztott műszaki és forgalmi állandó költségek (III/3 sor)]/közvetlenül elszámolt változó költségek és ráfordítások (III/1.,2 sorok) | 36% | 26% | 33% | 42% | 34% |
| 9. | Társaságirányítás (IV. sor)/ költségek és ráfordítások (VII. sor) | 10% | 9% | 11% | 10% | 9% |
| 10. | Szellemi/ összes fizikai átlagos létszám (%) | 19% |  |  |  |  |
| 11. | Beruházás/ értékcsökkenés (halasztott bevétellel korrigált) (%) | 88% |  |  |  |  |
| 12. | Igénybe vett anyagjellegű szolgáltatás / (anyagjellegű + személyi jellegű ráfordítás) (%) | 21% |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sorsz.** | **Megnevezés** | **2018. évi Terv** | **Autóbusz ágazat** | **Trolibusz ágazat** | **Metró ágazat** | **Villamos ágazat** |
| 1. | Ezer fhkm teljesítményre vetített kompenzáció (Ft/ezer fhkm) | 8 798 | 9 624 | 9 896 | 8 863 | 7 770 |
| 2. | Üzemképes járműállomány/átlagos járműállomány (kocsi) aránya (%) | 86% | 90% | 85% | 81% | 83% |
| 3. | Átlagos forgalmi/ átlagos állományi jármű (kocsi) darabszám (%) | 76% | 86% | 77% | 57% | 75% |
| 4. | Egy állományi járműre jutó hasznos kocsikilométer (kkm/db) | 53 437 | 57 975 | 41 345 | 53 120 | 65 653 |
| 5. | Járművezetői összes teljesített munkaidő/ üzemóra | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| 6. | Állományi jármű darabszám/egyéb fizikai átlagos létszáma (db/fő) | 0,52 | n.a | n.a. | n.a. | n.a. |
| 7. | Rezsi kkm/hasznos kkm | 6,0% | 9,3% | 5,3% | 1,1% | 4,1% |
| 8. | [Társaságirányítás (IV.sor)+ felosztott műszaki és forgalmi állandó költségek (III/3 sor)]/közvetlenül elszámolt változó költségek és ráfordítások (III/1.,2 sorok) | 34% | 26% | 29% | 38% | 33% |
| 9. | Társaságirányítás (IV. sor)/ költségek és ráfordítások (VII. sor) | 10% | 9% | 9% | 9% | 9% |
| 10. | Szellemi/ összes fizikai átlagos létszám (%) | 20% |  |  |  |  |
| 11. | Beruházás/ értékcsökkenés (halasztott bevétellel korrigált) (%) | 88% |  |  |  |  |
| 12. | Igénybe vett anyagjellegű szolgáltatás / (anyagjellegű + személyi jellegű ráfordítás) (%) | 21% |  |  |  |  |

# Humánpolitikai célkitűzések

A 2018. évi terv a 2017. évi tény adatokból került levezetésre, a jelenleg ismert változások módosító hatásainak figyelembevételével.

A 2018. évi Üzleti Terv a kiadott premisszák szerint számol a bérfejlesztéssel.

## Humán folyamatok – munkaerő piaci környezet – tervezés

A hazai és nemzetközi hatások, valamint a demográfiai és generációs paraméterek megváltozása miatt az elmúlt években a munkaerő piaci körülmények Társaságunkra nézve hátrányosan átalakultak. Ezen változások érzékenyen érintik bizonyos munkakörökben a jelenleg meglévő munkaerő megtartását, valamint a hiányzó munkaerő pótlását, és várhatóan középtávon sem lehet javulásra számítani. A hazai munkaerőpiacon a hiányszakmákban előállt az a helyzet, hogy a versenyképesebb jövedelmet előtérbe helyezve, magasabb jövedelmet kínálva toboroznak szakembereket a cégek.

Az elkövetkezendő időszakban az alábbi problémákra is megoldást kell találni a társasági humán stratégia végrehajtása során:

* Betöltetlen pozíciók száma nő a korábbi évekhez képest;
* Minőségi problémák jelentkeznek (képzetlen munkaerő jelentkezése);
* Munkáltatói és munkavállalói jövedelmi lehetőségek, illetve igények közötti rés növekedése (a jövedelmi okok miatt nem megtartható, vagy nem megszerezhető munkaerő nagysága nő);
* Speciális szakképesítéssel (tudással, tapasztalattal) rendelkező munkaerő megszerzése, megtartása, motiválása, nehézséget okoz.

A napjainkban zajló folyamatos, megállíthatatlan technikai fejlődés okán egy szolgáltató vállalat – kiemelve a közösségi közlekedést – csak úgy maradhat versenyképes, ha lépést tart azzal. Ennek egyik elengedhetetlen feltétele az eszközök technológiai színvonalának lehetőség szerinti emelése, valamint az ezek üzemeltetéséhez szükséges, magasabb szakképzettségű munkavállalók alkalmazása, versenyképes jövedelem biztosítása. Az új típusú járművek beszerzésével és a meglévő járműállomány korszerűsítésével az ágazatok létszámigény összetétele is folyamatosan változik.

* **Szellemi állomány** esetében folyamatosan nő az igény a speciális szaktudással bíró jármű- és infrastrukturális mérnökök, valamint az informatikusok foglalkoztatására.
* **Fizikai állomány** esetében a jármű-állomány változása hasonló igényeket generál a járműkarbantartói állományban. A vasúti infrastruktúra területén beépítésre került új áram és biztonságtechnikai berendezések karbantartására képzett elektrikus és biztonsági berendezés szerelő munkakörben foglalkoztatott szakmunkásokra van szükség.
* **Járművezetői állományban** az új járműtípusok a megfelelő járművezetői engedéllyel rendelkező munkavállalók foglalkoztatását igénylik. Vasúti területen a képzési szabályok módosulása, szigorodása, illetve az ennek történő megfelelés további, többlet erőforrás bevonását igényli.

A Társaság jelentős számú munkavállalójának munkaköre az üzemeltetés jellegéből adódóan speciális tudást, helyismeretet, gyakorlatot, illetve tovább képzést igényel. Ezen munkakörök egy része mára már hiányszakmának minősíthető, ami azt eredményezi, hogy új pozíciók meghirdetésekor kevés a szakképzett jelentkező. A létszámpótlásokat nehezíti, hogy számos munkakörben, a speciális üzemekből adódóan nem elég az iskolában szerzett tudás, mivel gyakorlati tapasztalat nélkül nem végezhető el felelősséggel, biztonságosan, hibamentesen az ahhoz tartozó adott feladat. A fentieken felül további problémát okoz, hogy egyes speciális munkakörök betöltése azért nehéz, mivel a rendelkezésre álló, felajánlott bér és juttatási „csomag” elmarad a jelentkező munkavállaló által elvárt vagy a piacon lévő versenyképes jövedelmektől.

***A különféle okból megüresedett munkakörök feltöltésének fő problémái:***

* A meghirdetett állásokra jelentkezők nem felelnek meg az elvárt képzettségi szintnek*;*
* A megfelelő képzettséggel rendelkező jelentkezők igényeinek nem felel meg az adott munkakörök betöltéséhez felajánlott jövedelem;
* Egészségügyi alkalmatlanság *(pl.: járművezető);*
* Képzés során (közben) sikertelen tanfolyami teljesítés miatt kiesnek munkavállalók;
* Egyes BKV specifikus munkaköröket igen nehéz feltölteni, mivel a külső jelentkezőknek több hónapos képzést kell elvégezniük.

Összességében megállapítható, hogy a speciális szakképesítéssel (tudással) rendelkező munkaerő megszerzése, megtartása, motiválása, nehézségeket okoz.

A bemutatott problémák kezelésére a korábbi évek legkiemeltebb mértékű béremelése került végrehajtásra az elmúlt két évben. A 2017. évben a kulcsfontosságú munkakörökben, például a járművezetők esetében – a Bérmegállapodás keretén belül – további kiemelések történtek.
A 2018. évi bérmegállapodás is hasonló célokat tűzött ki. Elfogadásra került továbbá a Társaság 2020-ig tartó Humánstratégiája, melyhez kapcsolódóan Intézkedési tervek kerültek megfogalmazásra és elindult azok ütemezett megvalósítása.

## A 2018. évi bérfejlesztés

A terv készítésének időszakában a Társaságnál már lezárult a 2018. évi bértárgyalás, megkötésre került a 2018. évi Bérmegállapodás.

A Bérmegállapodás főbb elemei:

1. Egységes, 5%-os mértékű és további – bizonyos feltételekhez kötött – 14 000 Ft/hó összegű alapbérfejlesztés.
2. A cafeteria keret 180 000 Ft-ra emelkedett. A társasági elismerések jutalomalapja és a távolléti díj kiegészítés egységesen, 12%-os mértékben növekedett.
3. A nemzetközi standardoknak megfelelően kialakításra került a BKV Zrt. munkaköri besorolási rendszere, melyen alapuló bértarifa rendszerének bevezetése és ezzel egyidejűleg a bértarifa rendszer sávjai alsó határértékéig, de maximum 30 000 Ft/hó mértékig az érintett munkavállalók bérfelzárkóztatása.
4. Az 1.-3. pontokban szereplő általános bérfejlesztésen túl elsődleges munkáltatói célkitűzés volt a jövedelmek további növelése a kiemelt állománycsoportokban:
* A járművezetők esetében egyéb intézkedések is végrehajtásra kerülnek (alap óradíj megemelése, tanulók tekintetében alapbér-emelés, a besegítő munkavállalók órabérének emelése, a metrópótlásban érintett munkavállalók részére rendkívüli forgalmi pótlék bevezetése, a minőségi munkavégzésért járó többletdíjazás összegének megemelése).
* Ezeken túl a piaci viszonyok indokolttá tették a magasan képzett, de piaci bérektől elmaradásban lévő szellemi állományú diplomások (ezen belül is kiemelten a társadalmi szinten hiányszakmának tekintett, speciális szakmai ismeretekkel rendelkező mérnökök és informatikusok) bérfelzárkóztatására külön források biztosítását.

A bérfejlesztés végrehajtása során természetesen figyelembe vételre kerülnek az 1809/2010. (X.27.) számú határozattal elfogadott fővárosi bérpolitikai irányelvek 1. számú mellékletében meghatározott sávhatárok; az alapbérek azokat eddig sem és a jövőben sem haladják meg.

A 2018. évi Bérmegállapodás a Fővárosi Közgyűlés általi elfogadással végrehajthatóvá vált.

## Létszámterv

1. **Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság**

1. **Forgalmi teljesítményváltozás M3 rekonstrukcióval**

A BKK Zrt. forgalmi teljesítmény megrendelését figyelembe véve került tervezésre a létszám változása, ágazatonként és szakaszonként megbontva. A metró ágazatban a létszámterv figyelembe veszi a rekonstrukció okozta forgalmi teljesítményváltozás járművezetői és az egyéb forgalmi feladatokkal, a rekonstrukció ideje alatt a csökkentett járműkiadáshoz szükséges karbantartási feladatváltozáshoz kapcsolódó karbantartási és infrastruktúra fenntartási feladatokkal összefüggő létszámcsökkenés hatását. A létszámtervek az M3 rekonstrukcióval összefüggő forgalomtechnológiai, felügyeleti, oktatási, próbaüzemi, szakfelügyeleti stb. feladatok egyedi létszám igényeit is figyelembe véve kerültek meghatározásra. A hatások következtében az összesített metró járművezetői létszámcsökkenés 31,5 fő, az egyéb fizikai létszámcsökkenés 39,1 fő. A villamos ágazatban a megrendelt forgalmi teljesítmények értelmében az M3 rekonstrukció ideje alatt sűrítések várhatók, melynek többlet járművezetői létszámigénye 23 fő.

A BKK Zrt. által megrendelt alapteljesítményhez (vágányzárakat és hálózatfejlesztést is figyelembe véve) szükséges többlet létszámigény a tény létszámhoz képest a villamos ágazatban és metró ágazatban 71,6 fő átlagosan.

1. **Metró és villamos üzemeltetéshez kapcsolódó jármű és infrastruktúra eszközállomány változás üzemeltetési hatása**

Az M3 felújított orosz jármű karbantartási létszámigénye 16 fő. Az orosz metró járművek felújítása 2016. év végétől folyik, az ütemezéseknek megfelelően 2018. év második felére befejeződik a program.

Az M3 hibakereső/javító/QCP teszt csoport létszám igénye 6,6 fő. Az Alstom járműveknél felmerült műszaki tapasztalatokat figyelembe véve a QCP teszt feladatokat végző műszaki csoport munkájával támogatja és elősegíti a garanciális munkák elvégzését. A feladat új tevékenységként jelentkezik.

Az M3 rekonstrukció során a hírközlési berendezések száma (kamerák például) jelentősen meg fog emelkedni, a kapcsolódó üzemeltetési és felügyeleti új feladatok létszámigénye 3,3 fő.

A járműfedélzeti vonatbefolyásoló ATC berendezés esetében a lejáró Siemens garancia miatt az üzemeltetési és karbantartási feladatok saját hatáskörben történő elvégzéséhez szükséges létszámfedezet 5 főben került meghatározásra.

Az M1 (MILLFAV) vonal utas kihasználtság szempontjából Budapest kiemelt (elsősorban turisztikai célú) közösségi közlekedési vonala, melyre magas utasszám jellemző. A vonal utasforgalmi és biztonsági üzemeltetésének maradéktalan elvégzéséhez, a vonalon bekövetkező utasforgalmi zavarokat eredményező műszaki meghibásodások, problémák gyors, hatékony és maradéktalan elhárításához 4 fő műszaki ügyeletes munkavállaló alkalmazása szükséges.

A CAF és Combino villamosok, valamint egyéb (beruházások során újonnan telepített, nagyobb darabszámú) vonali helyekre telepített és kiépítésre került kamerarendszerek képeinek hatósági kezelése, üzemeltetése többlet tevékenységként jelentkezik, melynek létszám hatása 2 fő.

A villamos járművezetők képzéséhez szükséges vasútszakmai oktatói létszám többlet 4 főben került meghatározásra.

1. **Sínhegesztési tevékenység insource**

A BKV Zrt. 2017. szeptember 25-i igazgatósági döntésének megfelelően, a hatékonysági elvárások alapján, az eddig külső féltől szolgáltatásban igénybe vett sínhegesztési tevékenység saját hatáskörbe történő átvétele 2018. évben tervezett. A tevékenység saját hatáskörben történő ellátásának éves átlagos létszámigénye 5 fő, mely az igénybevett szolgáltatások költségét a személy jellegű ráfordítások emelkedésénél nagyobb mértékben csökkenti.

1. **CAF villamos járművek üzemeltetése – mérnök felvétel**

A CAF járművek karbantartásának saját hatáskörben történő ellátása olyan technológiai és műszaki feladatok elvégzését jelenti, melyhez képzett mérnökök is szükségesek. A CAF villamosok karbantartása jelenleg a tulajdonos BKK Zrt. és a CAF közötti szolgáltatási szerződésen keresztül kerül megvalósításra. A járművek üzemeltetésére a BKV Zrt. és
BKK Zrt. által kötött Üzemeltetési megállapodásban rögzítésre került, hogy a garanciális és külső szolgáltatásban igénybe vett karbantartás lejártával az üzemeltetésen túl a járművek fenntartását is a BKV Zrt. szakemberei fogják ellátni. A jövőbeli, 2019. évtől kezdődő BKV hatáskörű karbantartás elvégzéséhez szükségesek olyan előkészületek, melynek során képzett munkaerő felvételével a szaktudást, gyakorlati és helyismereteket, a járművek megismerését, a garanciális időszak alatti jármű hibákat a mérnökök a karbantartás indulásáig teljeskörűen megismerik. Ennek létszám igénye 3 fő.

Az évközi fluktuáció a vasúti ágazatokban is igen magas. A hazai munkaerő piaci helyzetben, több munkakörben a kieső létszámot azonnal nem lehet pótolni. Ezen felül több olyan vasúti munkakörben foglalkoztatunk munkavállalókat, melyek a vasúti szabályozások miatt különféle képzésekkel, hatósági vizsgák letételével tölthetők be. Emiatt évközi létszámhiány mellett történik a foglalkoztatás, azonban a tervezett létszámra szükség van.
A létszámfeltöltés igénye összesen 135,8 fő átlagosan (66,2 fő járművezető és 69,6 fő egyéb állományú munkavállaló).

1. **Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság**

A 2018. évi M3 metrópótlás humánerőforrás szükségletének biztosítása kiemelt feladatként jelenik meg a tervezési időszakban. Mind a járművezetők, mind a koros járműállomány karbantartását végző egyéb fizikai állomány esetében kijelenthető, hogy a munkaerőpiac korlátai miatt kiemelt kockázatot jelent a szükséges létszám biztosítása. A metrópótlás legmagasabb teljesítményű időszakában a jelenlegi állománynál közel 250 fővel több járművezetőre lenne szükség. A létszám ilyen mértékű növelése nem reális célkitűzés 2018. első félévének végéig. Ebből adódóan a túlórák további emelkedése és az elvont pihenőnapok arányának növekedése prognosztizálható a 2018. évben, mivel a járművezetői létszámhiány az M3-as metró pótlási tevékenysége során fog tetőzni.

A BKV Zrt. a létszámhiány kezelése és a számottevő fluktuáció hatásainak semlegesítése érdekében törekszik a járművezetők folyamatos képzésére és felvételére. Ennek érdekében több akció/program elindult, illetve folytatódik a 2018. évben is.

Intenzív hirdetési kampány keretében álláshirdetések jelennek meg a járműveken, a nyomtatott és elektronikus médiában. Szoros a kapcsolat az OFA-val és a Munkaügyi Központokkal, munkaerő-közvetítő céget vontunk be a munkaerő felkutatásába, és belső ajánlási rendszert működtetünk.

A munkáltatói oldal elköteleződött a munkakörülmények javításában is, ezért vizsgáljuk a pihenőidők növelésének lehetőségét, tervezzük a járművezetői munkakörnyezet (vezetőfülke és tartózkodók) komfortosabbá tételét, ingyenes munkásszálló elhelyezést biztosítunk.

A többlet teljesítmény biztosításához 245 fő járművezetővel és 118 fő egyéb állományú munkavállalóval tervezzük növelni a létszámot 2018-ban.

A metrópótlási tevékenységhez szükséges járműállomány biztosítása érdekében – külön szerződéses konstrukcióval – 30 db csuklós autóbusz építését tervezzük 32 fő többlet fizikai létszám alkalmazásával.

1. **Nem járműüzemeltetési szervezetek**

A Gazdasági Igazgatóságon az átszervezés hatására csökkent a létszám (a Beszerzési Főosztály a Stratégiai és Beszerzési Igazgatósághoz került). Az igazgatóság feladatai elsősorban az informatikai területen növekedtek meg. A HANA projekt eredményeinek további hasznosítása érdekében tervezzük a rendszer kiterjesztését több szakterületre.
Ezen túlmenően a 2018. évben az informatikai és a távközlési szolgáltatókkal lejár a BKV szerződése, s az új szerződések megkötéséből következő feladatok egy hálózati szakértő alkalmazását indokolják. A megnövekedett feladatokhoz szükséges a létszám 2 fővel történő bővítése. Az Igazgatóság egyéb területein csak az átszervezés hatásával és a tartós távollétről visszaérkezőkkel számolunk.

A Biztonsági Igazgatóságon jelentősebb munkaerő bővüléssel kell számolni a munkavédelmi területen. A munkavédelemről szóló törvény végrehajtására kiadott MüM Rendelet előírása megváltozik 2018. január 1-jétől. Eddig minden megkezdett 600 fő létszám után kellett alkalmaznunk egy teljes munkaidős munkavédelmi szakembert. A januári változás már
400 főnként írja elő a szakemberek alkalmazását, ami 8 fő többlet létszámot igényel.
E többlet már tartalmazza a Társaságon belüli hatékonyságjavítás eredményét, mely nélkül az igényelt létszám ennél is több lenne.

A 2017. június 1-jével megalakult Stratégiai és Beszerzési Igazgatóság létszámának áthúzódó hatását az érintett szervezeteknél terveztük.

A létszámterv a bázis szintű keretek változatlanságával készült.

A Metró Felújítási Projekt Igazgatóság Fővárossal egyeztetett létszámterve 45 fő, ami a jelenlegi létszám 14 fővel való bővítésével jár.

A tervezéskor figyelembe vételre került a munkaköri projekt hatása is.

A Társaság 2018. évi létszámterve a változások hatásával:



# Számviteli törvény szerinti mérleg

## Mérleg

A BKV Zrt. 2018. évi tervezett mérlegfőösszege 711 294 millió Ft, amely 49 175 millió Ft-tal magasabb a 2017. évi értéknél. A mérlegfőösszeg növekedését előidéző jelentősebb változások az alábbiak:

**Eszközök**

* A befektetett eszközök értéke 63 693 millió Ft-tal növekedik, a jelentősebb változások az alábbiak:
* A 2017. évben megkezdődő M3 infrastruktúra felújítás miatt a beruházások, felújítások értéke 55 238 millió Ft-tal fog növekedni, azonban a beruházásra adott előlegek állománya 7 389 millió Ft-tal csökken;
* Az M3 járműfelújítás 2018. évre eső összege 28 537 millió Ft, mely aktiválásra is kerül.
* A forgóeszközök értéke 5 927 millió Ft-tal csökken a 2017. évi tény adatokhoz képest, mely a 3 000 millió Ft összegű forgatási célú értékpapír lejárat miatti kivezetésére, valamint a pénzeszközök csökkenésére vezethető vissza.

**Források**

* A saját tőke összege 17 696 millió Ft-tal növekedik, mely visszavezethető a
31 993 millió Ft M3 járműfelújítással kapcsolatos tőketartalékos támogatásra, valamint a 15 073 millió Ft tervezett veszteségre.
* A kötelezettségek összege 27 552 millió Ft-tal csökken, mely részben a szállítói állomány csökkenésére, valamint az M3 infrastruktúra felújítás IKOP előleg állományának csökkenésre vezethető vissza, mely az egyéb rövid lejáratú kötelezettségeken belül található.
* A passzív időbeli elhatárolások összege 59 180 millió Ft-tal növekedett, mely összefüggésben van az M3 infrastruktúra felújítással, mivel a projektre kapott IKOP támogatást a halasztott bevételek között számoljuk el.

## Készletek alakulása

A készletgazdálkodás célja időben, megfelelő minőségben, a műszaki követelményeknek megfelelően biztosítani a Társaság működéséhez szükséges anyagokat, alkatrészeket, energiahordozókat és minden egyéb, az anyagellátás részét képező cikkeket.

Fő célkitűzések:

* a raktári készletek optimalizált összetételének biztosítása a meghatározott készletérték szinten belül,
* az elfekvő készletek minimalizálása,
* a raktározási költségek csökkentése,
* a biztonságos üzemeltetéshez szükséges anyagok mindenkori biztosítása,
* az optimális beszerzési forrás felkutatása,
* finanszírozási oldalról törekedni kell a felesleges tőkelekötés elkerülésére.

**A 2018. évi raktári zárókészlet terv 9 970 millió Ft.** Ezen érték magában foglalja az
**M2 vonalra érkezett Alstom járművek üzemeltetéséhez szükséges 1 091 millió Ft értékű tartalék alkatrészek** értékét, valamint az **M4 vonalra érkezett Alstom járművekhez szükséges tartalék alkatrészek** **szerződés szerinti** **1 629 millió Ft értékét** – ez azonban többletforrást nem igényel –, valamint az M3 felújított orosz járművek tartalék alkatrészeinek 1 791 millió Ft értékét. Tartalmazza továbbá a Metró Felújítási Projekt keretében beszerzésre kerülő kitérők és sínek 1 272 millió Ft értékét, a gázolaj értékesítéshez szükséges, rendelkezésre tartott értékesítési célú készleteket, mely a Cinkotai és a Délpesti telephelyek gázolaj készletét foglalja magában. A beruházásokhoz beérkező pályaépítési anyagok készletigénye, valamint a Combino járművek technológia szerinti javításához, illetve a mozgólépcsők saját hatáskörű javításához szükséges készletezendő anyagok, alkatrészek is a tervezett zárókészlet részét képezik. Azonban a raktári készletek (úton lévő, tankkészletek, stb.) nem jelennek meg a tervösszegben.

# Pénzügyi (likviditási) és cash flow tervek

## Likviditás

A BKV Zrt. 2018. évre vonatkozó likviditási tervének kialakítása során feltételezés, hogy az Üzleti Tervben megjelenő bevételek és költségek-ráfordítások az év során pénzügyileg is teljesítésre kerülnek. A pénzforgalmi szemléletű likviditási tervben alapvetően az Üzleti Terv eredménytervében, valamint az előzetes beruházási tervben megjelenő pénzügyi hatások kerültek számbavételre. A likviditási terv január-március hónapokban tény adatokat, április-május hónapokban a várható adatokat tartalmazza.

A BKV Zrt. 2018. évre vonatkozó Üzleti Tervének likviditási terve az alábbi főbb feltételezéseken alapszik:

* A likviditási terv az előzetes eredménytervben megállapított 116 024 millió Ft éves kompenzációs díjat veszi figyelembe. A likviditási terv feltételezi, hogy 2018. január- május hónapokat érintően a BKK Zrt. és a BKV Zrt. között létrejött 2018. évi átmeneti finanszírozásról szóló megállapodás alapján történik a BKV Zrt. kompenzációs díjának havi folyósítása. A terv szerint a kompenzációs díj folyósítására 2018. június-december hónapokban az Üzleti Terv eredményterve szerinti összegekben kerül sor. Az Üzleti Terv eredményterve és a megállapodás közötti 218 millió Ft-os díjkülönbözet rendezését a likviditási terv 2018. június hónapjában tartalmazza. A tervben a kompenzáció havi összegét március hónapban 9 millió Ft kötbér levonása csökkenti.
* A terv feltételezi az eredményterv szerinti éves kompenzációs díjon felül a 2017. évi éves elszámolással kapcsolatban további 7 998 millió Ft folyósítását a BKV Zrt. részére 2018 júniusában, amely a 2018. évre tervezett beruházási kifizetésekre kerül felhasználásra.
A terv ezen felül 500 millió Ft 2017. évi észszerű nyereség folyósításával számol.
* A 2017. évi éves elszámolás kapcsán és a 2018. évi kompenzációban biztosított forrásból a terv beruházási szállítói kifizetések esetében bruttó 11 454 millió Ft kifizetéssel számol. A korábbi évek elszámolásaiból eredő pótberuházási célú forrásból a terv 2018. évben bruttó 9 071 millió Ft összeg kifizetését tartalmazza. A pótberuházási célú forrás 2018. évi záró összege 446 millió Ft, amelynek felhasználása 2019. évre tolódik át. A pótberuházási célú elkülönített forrás hó végi aktuális összegét a likviditási terv elkülönítetten mutatja be. Előzőek alapján 2018. évben a terv mindösszesen bruttó 20 525 millió Ft beruházási célú szállítói kötelezettség pénzügyi teljesítését tartalmazza.
* 2018. évben lejárt fizetési határidejű szállítói állománnyal nem számoltunk.
* A likviditási terv nem tartalmazza az M4-es beruházáshoz, az M3-as metró járműfelújításhoz és infrastruktúra felújításhoz kapcsolódó, a Fővárosi Önkormányzat által biztosított forrásból teljesülő elkülönített pénzügyi elszámolásokat.
* Tervezési feltételezés, hogy a BKV Zrt-nek a 2017. évvel azonosan 2018. évben sem lesz hitelből/kölcsönből, pénzügyi lízingből eredő tartozása, így a terv nem tartalmaz ezzel kapcsolatos kamatfizetési kötelezettséget sem.
* A pénzügyi tervezés során feltételezés, hogy az MKK Zrt. által nyújtott 4 000 millió Ft összegű faktoring keret a 2018. év során folyamatosan rendelkezésre áll, de faktorált szállítói állományból eredő adósságot a terv nem feltételez.
* A BKV Zrt. által nyújtott bankgarancia állománya egy beruházási projekttel kapcsolatban korábban nyújtott bankgarancia összege és lejárata alapján került megtervezésre, új bankgarancia figyelembe vétele nélkül.

## Adósságállomány

Az Üzleti Terv 2018-ban új hitel/kölcsön felvételével vagy új pénzügyi lízingszerződés megkötésével nem számol. Az adósságállomány 2018. évi tervezett eleme:

A nyújtott bankgarancia-állomány esetében a már ismert, 222 millió Ft összegű, a Dunai hivatásforgalmi vízi közlekedés kialakítása Budapesten tárgyú projekthez kapcsolódó, 2020.03.31-ei lejáratú bankgarancia.

A BKV Zrt. tervezett záró adósságállománya 2018. év végén az alábbi:

|  |  |
| --- | --- |
| **Megnevezés** | **2018.12.31. terv****(millió Ft)** |
| Bankgarancia  |  222 |
| **Összesen** |  **222** |

A 4 000 millió Ft összegű szállítói faktoring keret Társaságunk részére változatlan összegben és folyamatosan rendelkezésre áll, de a terv nem számol faktorált szállítói állományból eredő adóssággal. Amennyiben a BKV Zrt. likviditási helyzete szükségessé teszi, a fizetőképesség fenntartása érdekében a szállítói faktoring keret felhasználásra kerülhet, ennek következtében a BKV Zrt. adósságállománya is növekedhet a faktorálásba bevont számlák összegével, de legfeljebb a rendelkezésre álló 4 000 millió Ft szállítói faktoringkeret összegéig.

## Cash-flow kimutatás

A pénzeszközök záró állománya 4 413 millió Ft-tal csökken a 2017. évi tényadatokhoz képest.
A működési cash flow összege 1 861 millió Ft, a befektetési tevékenység cash flow-ja
-101 767 millió Ft és a pénzügyi műveletekből származó cash flow összege 95 492 millió Ft.

# Fejlesztési, beruházási célkitűzések

## Műszaki állapotok

Társaságunk alapfeladata Budapest területén a közösségi közlekedési közszolgáltatás nyújtása. Ennek maradéktalan megvalósítása érdekében el kell látnia az utazóközönség szállítását biztosító járműállomány, az e járművek közlekedésének felté­teleit biztosító infrastruktúra eszközök, valamint az eszközrendszer fenntartásához, karbantartásához közvetlenül és közvetetten kapcsolódó épületek, építmények, gépek, berendezések és kiszolgáló létesítmények, járművek üzemeltetését.

A **BKV Zrt. vasúti ágazatai üzemeltetnek újonnan beszerzett, kifogástalan, közel 100%-os műszaki állapotú eszközöket** (pl. Alstom metró járművek, M4 metróvonal, 1-es és
3-as-, budai fonódó villamos vonal eszközrendszere), **de üzemeltetnek a hasznos élettartamukat már meghaladó járműveket** (pl. MFAV személyszállító járművek) és **igen rossz műszaki állapotú infrastruktúra eszközöket is** (pl. villamos pályák esetében). Az elmúlt időszakban végrehajtott, illetőleg előkészítés alatt álló nagyprojektek (új jármű beszerzések: CAF villamos, M4 vonal megindítása, 1-es és 3-as villamos vonal felújítása, bővítése,
M3 jármű felújítás, M3 rekonstrukció) ugyan jelentős pozitív hatást gyakorolnak az eszközrendszer fejlesztések által érintett elemekre, ez azonban nem tekinthető teljes körűnek. A projektek és társasági beruházás által nem érintett eszközök műszaki színvonala nem került javításra.

Az üzemeltetett eszközrendszer műszaki állapotának elvárt szintje nem biztosítható maradéktalanul a halaszott bevétellel csökkentett értékcsökkenés szintjét el nem érő beruházási gyakorlat eredményeként, melyből adódóan bizonyos esetekben nehezen végezhetők el az üzemeltetési feladatok. Ennek elkerülése érdekében a beruházási, fejlesztési források jelenlegi, az indokoltnál alacsonyabb szintje a jövőben nem tartható fenn.

A karbantartási tevékenységek végrehajtásához szükséges fedezet az elmúlt években ugyan jelentős mértékű pozitív változáson esett át, azonban **az elmaradó beruházási tevékenységek teljeskörűen a karbantartás során elvégzett feladatokkal még abban az esetben sem válthatóak ki, ha e tevékenységek fedezete rendelkezésre áll.**

A vasúti járműveknél az új, Társaságunk által üzemeltetett CAF járműpark üzembe helyezése kis mértékben javított a műszaki színvonalon, a **villamos személyszállító járművek** átlagos életkora **33,79 év**, mely érték – a pozitív változások ellenére is – még mindig 3,79 évvel meghaladja a tervezett élettartamot.

Tekintettel arra, hogy a CAF járművek a BKK Zrt. tulajdonában vannak ez a járműcsere a BKV tulajdonú eszközrendszerében nem okozott jelentős változást, kiszűrve a CAF hatását **a BKV Zrt. eszközrendszerébe tartozó villamos járművek átlagos életkora 36,1 év, mely 6,1 évvel haladja meg a hasznos élettartamot.**

A **metró személyszállító járművek** átlagos életkora **19,79 év**, mely összességében az M4 beindítása és a K-Ny-i vonalon a közelmúltban végrehajtott járműcsere, és az orosz járművek jelenleg is folyamatban lévő korszerűsítésének eredményeként lényegesen kedvezőbb képet mutat az előző évek adataihoz viszonyítva.

A metró személyszállító járművek esetében – kiszűrve az új ALSTOM járművek alacsony életkorának kedvező irányú hatását – megállapítható, hogy az (2017. december 31-én) állományban lévő orosz gyártmányú járműveink 35,19 éves átlagos életkorukkal a tervezett élettartamot már túlhaladták. E járművek esetében a folyamatban lévő korszerűsítéssel egybekötött felújítás eredményeként jelentős mértékű műszaki színvonal emelkedés várható a közeljövőben, 2018. évben teljes mértékben, véglegesen kivezetésre kerülnek. Az **MFAV** járművek jelentős mértékben túllépték már a tervezett élettartamukat, jelenlegi átlagos életkoruk **43,69 év**.

Vasúti járművek átlagos életkora (év) \*



\* 2017. december 31-i állapot szerint

A tervezett élettartamon túli üzemeltetés az üzemeltetési kockázatokat növeli, többlet ráfordítás igénnyel jár, elavult technikai színvonalat, rossz energiahatékonyságot, alacsony utas-kiszolgálási színvonalat eredményez.

A **napi vasúti forgalom** – 2017. december 31-i adatok szerint – összesen **475,2 km hosszú vágányhálózatból** épített pályán keresztül kerül lebonyolításra, a járművek közlekedését biztosító energia-ellátást **85 db áramátalakító** segíti. A járművek a mozgatáshoz szükséges áramhoz **652,5 ezer fm hosszúságú felsővezeték-, és 1 115,5 ezer fm hosszúságú vontatási kábelhálózat** útján jutnak hozzá. Természetesen a biztonságos üzemeltetést a felsorolt infrastruktúra elemeken túlmenően további elemek (jelzőberendezések, vonali világítási eszközök, gépészeti berendezések, mozgólépcsők, szellőztető rendszerek stb.) is segítik, biztosítják, melyek száma összességében meghaladja a több százezer darabot.

Az infrastrukturális berendezések, eszközök egy része olyan állapotban van, hogy a jelentkező meg­hibásodások miatti korlátozások állandósultak, azok elhárítása fenntartási mód­sze­rek­kel nehezen oldható meg. Az infrastrukturális berendezések, eszközök összesített műszaki állapota a villamos ágazat esetében az 1-es és 3-as villamos vonalakon elvégzett felújítási munkálatok hatására javult az előző évekhez viszonyítva. Tovább javították e mutató értékét a „budai fonódó” villamosközlekedés megteremtése kapcsán elvégzett felújítások, melyek hatására az infrastrukturális berendezések, eszközök összesített műszaki állapota a villamos ágazat esetében jelenleg 45,2%-os.

A vonalankénti műszaki állapot értékelés elvégzését követően a metró ágazat esetében további összegzés a vonalak specialitása és eltérései miatt nem javasolt, így a metró esetében a műszaki állapotok értékelése vonalankénti bemutatással történik.

Infrastrukturális berendezések, eszközök átlagos műszaki állapota \*



\* 2017. december 31-i állapot szerint, (a normál műszaki állapot szintje)

**A közúti forgalmi járműállomány tekintetében a műszaki beavatkozásokat a bekövetkezett meghibásodások helyreállítási kényszere határozza meg**. Az üzemeltetésre rendelkezésre álló források nagyságrendje nem nyújtott teljeskörűen elegendő fedezetet a felújításokra, azonban a forgalombiztonság szempontjából szükséges feladatok minden esetben maradéktalanul elvégzésre kerültek.



A közúti járműágazatban szokásos standardok szerint a tervezett optimális életkor autóbuszok esetén 7, trolibuszoknál 10 év, mely után felújítást végeznek, vagy bekövetkezik a járműcsere. Az autóbusz állomány a jelenlegi (2017.12.31-i) állapot szerinti 13,65 éves átlagéletkorával túlhaladta ezt az értéket, annak ellenére, hogy a 2017. évben bővült a rendelkezésre tartás keretében üzemeltett Mercedes-Benz Conecto G állomány, illetve új beszerzésű szóló Mercedes-Benz Conecto, valamint használt, környezetkímélő hibrid üzemű VOLVO autóbuszok érkeztek a Társasághoz.

A trolibusz ágazat esetében a 17,33 éves átlagéletkor továbbra is nagyon magasnak számít.

**Az aktuális számviteli politika 20 évben jelöli meg az újonnan beszerzett trolibuszok
és 10 évben az újonnan beszerzett autóbuszok hasznos élettartamát.**

Az autóbusz járműállományról általánosságban elmondható, hogy a teljesítmény kiszervezés miatti járműállomány csökkenés, illetve a lezárult és folyamatban lévő használt járműbeszerzések, valamint új autóbuszok állományba vétele lehetővé tette a leginkább elhasznált autóbuszok kivonását hozzájárulva ahhoz, hogy a 2016. december 31-i 13,9 évről összességében ne emelkedjen az autóbusz járműpark átlagéletkora. Fontos kiemelni, hogy az állománynak már csak mintegy negyedét (22%-át) teszik ki a túlfuttatott, selejtérett, korszerűtlen magaspadlós Ikarus 200 és Ikarus 400-as járműcsalád egyedei, melyek mindennapos forgalomba adása és karbantartása komoly kihívás a műszaki terület számára.

A megrendelői elvárások teljesítése érdekében nagy hangsúlyt fektetünk a tárgyi járművek szakszerű karbantartására, szükség szerinti nagyjavítására.

A trolibusz járműflotta esetébenszükséges megjegyezni, hogy a trolibusz állomány közel 43%-át továbbra is az Ikarus 280 T és Ikarus 435 T magas padlós járművek adják, melyek között 30 évnél idősebb járművek is vannak. A kiöregedett járművek selejtezése, lecserélése továbbra is sürgető feladat.

A folyamatos járműbeszerzések ellenére az autóbusz ágazatban az állomány átlagéletkora jelentősen meghaladja, a trolibusznál pedig az újonnan forgalomba állított Škoda-Solaris járművek ellenére megközelíti a hasznos élettartamot, ezért további járműbeszerzések szükségesek az állomány frissítése, az optimális járműéletpálya megteremtése, egyúttal Társaságunk versenyképességének fokozása, piaci potenciáljának javítása érdekében.

## Beruházás

**A BKV Zrt. 2018. évi közszolgáltatási Beruházási Terve**

A BKV Zrt. 2018. évi közszolgáltatási Beruházási Terve, a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által előírt tervezési irányelvek szerint, a halasztott bevételekkel csökkentett amortizáció értékének megfelelően, 16,034 Mrd Ft forrással készült. A tervben szereplő feladatok költségének a 2018. évben beruházásokra ténylegesen rendelkezésre álló forráson felüli része 2019. évben, a 2019. évi beruházási forrás terhére kerül kiegyenlítésre.

A terv, elegendő forrás rendelkezésre állásának hiányában, csak a legkritikusabb területeken eredményezhet az utazóközönség számára is érezhetően pozitív változást.

* Jármű beszerzés, felújítás és korszerűsítés:

Folytatódik az új/használt– jellemzően csuklós – autóbuszok beszerzése és a T5C5 valamint a KCSV7 villamosok hajtáskorszerűsítése.

TW6000-es villamosok élettartam növelő felújítására, vagy a piaci lehetőségek függvényében TW6100-as járművek beszerzésére és honosítására kerül sor. Befejeződik a 2017-ben beszerzésre kerülő TW6100-as villamosok honosítása.

A terv forrást biztosít hajók korszerűsítésére, illetve üzemeltetési feladatok ellátásához és a megrendelt szolgáltatások biztosításához szükséges egyéb járművek felújítására, korszerűsítésére és cseréjére is.

* Progresszív költségmegtakarítást eredményező beruházások:

Az energiafelhasználási költségek csökkentése érdekében 2018. évben is folytatódnak a világítási rendszer korszerűsítések, napkollektor telepítések.

* Mozgólépcső felújítás:

A metróvonalakon a kis emelőmagasságú mozgólépcsőkhöz nehézkes és csak nagy költséggel valósítható meg az alkatrész beszerzés, így az üzemeltetés gazdaságosabbá tehető a mai szabványoknak megfelelő, új, költséghatékony mozgólépcsők beszerzésével, beépítésével. Az Árpád hídnál 4 db kis emelőmagasságú mozgólépcső cseréjére kerül sor.

* Pályafelújítás:

A kötöttpályás közlekedés színvonala nagymértékben függ a mindenkori pályaállapotoktól, ezért elsőrendű feladat a műszaki állapotok javítása. Folytatjuk a nagykörúti (4/6-os vonal) felépítményváltást és jelentős pályafelújítást tervezünk az Orczy tér körzetében (24/28/37-es vonal). Munkálatokra kerül sor a Hungária körút - Hős utca kereszteződésében (1-es vonal), és a Bosnyák téren (3/62/62A-s vonal).

* Áramellátás:

Felújításra kerül a Vécsey és a Villányi áramátalakító.

* Távközlési és biztosítóberendezés:

2018. évben folytatódik az M3 vonalon a SEL-700 váltóhajtóművek és autóstop berendezések felújítása, mely feladatok nem képezik az infrastruktúra rekonstrukció részét.

* Egyéb infrastruktúra felújítás:

Folytatódik a projektek tervezése és előkészítése, a gépek és berendezések beszerzése, az épületek és építmények felújítása, a telephelyek fűtésrekonstrukciója stb. Alvázmosó álláshely kerül kialakításra az M2-es járműtelepen. Sor kerül a Margitsziget Szállodák és a Jászai Mari tér 10-es hajókikötők rekonstrukciójára, valamint a Budafok hajókikötő létesítésére. A terv forrást biztosít környezetvédelmi és ingatlanhasznosításhoz kapcsolódó beruházásokra is.

**Pótlólagos Beruházási Terv**

A Társaság előző évek alulkompenzáltságának és elmaradt ésszerű nyereségének pótlásaként a BKK Zrt. pótlólagos beruházási forrást biztosított a BKV Zrt. részére, a forrás felhasználási határidejének korlátozása nélkül, ami lehetővé teszi olyan kiemelt, hosszú átfutási idejű feladatok tervesítését, amelyek közbeszerzési eljárására, tervezésére, engedélyezésére egy naptári év nem elegendő.

# További információk

**50 éves a BKV Zrt.**

A BKV Zrt. egy jeles, történelme szempontjából is kitüntetett évnek néz elébe, mivel
2018-ban ünnepeli megalakulásának 50. évfordulóját.

A jubileumi év tervezett ünnepség sorozatának további két jelentős célja is van. Egyrészt a mai munkaerőpiaci helyzetet tekintve, a hiányszakmák feltöltési nehézségeivel találja magát szembe a vállalat szinte minden szakterülete. Ilyenkor az anyagi ösztönzőkön felül a munkaerő megtartásában és az újonnan belépők, vagy belépni szándékozók esetében az emocionális megközelítésre is komoly hangsúlyt kell fektetni, melyre kiváló alkalmat biztosít az 50. évforduló.

Másrészt az is cél, hogy az utasközönség közelebbről megismerje a Társaságot. Ne csupán egy eszközt lásson a BKV-ban, mely elviszi őket reggel a munkahelyükre, hanem bele lásson a napi működésbe, abba a hatalmas és felelősségteljes háttérmunkába, amit ez a vállalat, s annak munkavállalói a hét mindennapjaiban tesznek éjjel és nappal egyaránt. A BKV Zrt. az ő emberi arcát is szeretné megmutatni az utasoknak, a budapesti lakosságának, hiszen egymás részét képezik.

A fent említett célok elérése érdekében autóbusz garázsokban és villamos kocsiszínekben tartandó nyílt napok, kiállítások, szakmai konferencia, dallamos villamos, egy különleges fényvillamos stb. várja a BKV Zrt. munkavállalóit és utasait egyaránt.

# Mellékletek

### 1. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi megrendelt teljesítménye

### 2. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi eredmény-összefoglalója

### 2/a. sz. melléklet Egyéb tevékenységek bevételei a 2018. évben

### 2/b. sz. melléklet Egyéb üzemi bevételek és ráfordítások a 2018. évben

### 2/c. sz. melléklet Pénzügyi bevételek és ráfordítások a 2018. évben

### 3. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi adósságállomány terve

### 4. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi mérleg terve

### 5. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi átlagos állományi létszám terve

### 6. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi likviditási terve

### 7. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi cash-flow terve

### 8/a. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi közszolgáltatási Beruházási Terve

### 8/b. sz. melléklet A BKV Zrt. 2018. évi pótlólagos Beruházási Terve

### 9/a. sz. melléklet Indokolt költségek ágazati bontása 2018. évre vonatkozóan

### 9/b. sz. melléklet Indokolt költségek havi bontása 2018. évre vonatkozóan

### 10/a-c. sz. melléklet Tervezési premisszák a BKV Zrt. 2018. évi Üzleti Tervéhez

### 11. sz. melléklet A BKV Zrt. Ingatlangazdálkodási terve