

Éves jelentés 2009



BUDA**PEST**

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
1072 Budapest, Akácfa utca 15.
Tel.: 258-4636 (BKV-INFO)



Kiadja a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

Felelős kiadó: Dr. Kocsis István vezérigazgató
Szerkesztés: Marketingkommunikációs osztály
Grafikai tervezés, nyomdai előkészítés és nyomtatás: GMN Repro Stúdió Kft.
Fotók: Fanda Pál, Hermann Dániel, Kiss Barnabás
Nyomtatás: Pátria Nyomda Zrt.

© BKV Zrt. 2010.

Tartalomjegyzék

- 3 Vezérigazgatói előszó
- 4 A társaság menedzsmentje
- 7 Bevezető
- 9 A BKV Zrt. 2009. évi gazdálkodása
- 9 Eredményösszefoglaló (táblázat)
- 10 Mérleg (táblázat)
- 12 Cash Flow (táblázat)
- 14 Közlekedés
- 19 Beruházások, fejlesztések
- 24 EU projektek
- 25 Üzemeltetés
- 27 Értékesítés, menetdíjbevételek
- 29 Marketing, kommunikáció
- 31 Nemzetközi kapcsolatok
- 32 Szervezeti felépítés 2009-ben
- 33 Statisztikai adatok (táblázatok)
- 39 Elérhetőségek





6 MOSZKVA TER M

2015

ARKAD

NOYA

ASKO MAJNA
5 ÜZLET
id után balra

Vezérigazgatói előszó



Tisztelt Olvasó!

A BKV Zrt. vezérigazgatójaként örömmel ajánlom figyelmükbe a társaság 2009. évi Éves jelentését. Noha kétségkívül egy nagyon nehéz évet zártunk – gondolok itt a társaság finanszírozásának összetett problémájára, valamint a vállalat megítélését befolyásoló tényezőkre, – e kiadvány méltó bizonyítéka annak, hogy a korlátozott lehetőségeken belül 2009-ben is igyekezett társaságunk minden tőle telhetőt megtenni a szolgáltatás javítása, a fejlesztések megvalósítása, az utasok kiszolgálása érdekében. Tevékenységünk középpontjában a szolgáltatásainkat igénybevevő,

fizető utasaink, valamint partnereink bizalmának megtartása és javítása állt és áll a jövőben is. Ezáltal próbáltunk szilárd alapot biztosítani a további fejlődéshez, társaságunk pozitív jövőképének kialakításához.

Hiszek abban, a főváros életében központi szerepet játszó vállalat irányításával sikerül elérnünk, hogy társaságunk Budapest egyik büszkesége legyen, amely kiszámítható, precíz és színvonalas szolgáltatást nyújt minden utas számára. Mi továbbra is ezen dolgozunk.

Dr. Kocsis István
vezérigazgató

A társaság menedzsmentje

Dr. Kocsis István **vezérigazgató**

Okleveles gépészmérnök, 1985-ben egyetemi doktori fokozatot szerzett a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen, ahol évekig oktatóként is dolgozott. Ezzel párhuzamosan hat évig kollégiumigazgatóként tevékenykedett. 1991-1993 között az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumban főosztályvezető, majd helyettes államtitkár. 1997-ig az Állami Vagyonkezelő Részvénytársaság (ÁV Rt.), illetve Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. (ÁPV Rt.) vezérigazgató-helyettese, majd vezérigazgatója. 1998-2002 között energetikai cégek vezetője.

Ezt követően három évig irányította a Paksi Atomerőművet. 2005-2008-ban a Magyar Villamos Művek Zrt. vezérigazgatója. 2008. szeptember 1-jétől a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság vezérigazgatójává nevezték ki. Emellett igazgatósági tagja az OTP Nyrt.-nek és 2009 végéig a Paksi Atomerőmű Zrt.-nek, tagja több cég felügyelőbizottságának, igazgatótanácsának.



Bolla Tibor **gazdasági vezérigazgató-helyettes**

Okleveles pénzügyi szakközgazda, okleveles vállalatgazdasági agrármérnök. A Gödöllői Agrártudományi Egyetem elvégzése után a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán is diplomát szerzett. Rendelkezik még mérlegképes könyvelői és felsőfokú külkereskedelmi képesítéssel. 1993 és 2003 között menedzséri és igazgatói beosztásban az ÁPV Rt.-nél és jogelődjénél,

majd ezt követően közel hat évig vezérigazgató-helyettesként a Cívis Credit Pénzügyi Szolgáltató Zrt.-nél dolgozott. Jelenleg a társaság gazdasági, pénzügyi és értékesítési folyamatának irányításával foglalkozik.



Takács Péter **műszaki vezérigazgató-helyettes**

Gépészmérnök, minőségügyi szakmérnök, közgazdász szakmérnök. Tanulmányait a Kecskeméti Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolán, a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen és a Szent István Egyetemen végezte. Angol nyelven beszél. 1989. március 14-e óta dolgozik a BKV Zrt.-nél. A Metró épületgépészeti üzemeltető üzemnél műszaki ügyeletes munkakörben kezdett dolgozni, majd 1995. május 1-jétől az épületgépészeti üzem vezetője lett. A Mozdólépcső- és a Gépészeti szakszolgálatok összevonását követően alakult

meg a Műszaki Ügyeleti Szolgálat, ahol szolgálatvezetőként dolgozott 1997. május 1-jétől. 2003. május 1-jétől 2007. január 31-éig a Műszaki és Anyagellátási Osztályt vezette, majd a Közbeszerzési Iroda vezetésével bízták meg. 2007. augusztus 1-jétől a Logisztikai Főosztály vezetője. 2008-ban márciustól szeptemberig, majd 2009. augusztus 3-a óta megbízott műszaki vezérigazgató-helyettes.



Mihálszky Gábor közlekedési vezérigazgató-helyettes

Közlekedésmérnök, 1987-ben választotta munkahelyéül a Budapesti Közlekedési Vállalatot. A forgalomirányítási szakterületen dolgozott, először menetirányítóként, majd 1989-től a társaság fődiszpécser szolgálatánál, központi diszpécserként.

1996-tól fődiszpécseri feladatokkal is megbízták. Több éven keresztül foglalkozott a nagyobb rendezvényekhez kapcsolódó operatív forgalomszervezési feladatok ellátásával, 1994-ben belügyminiszteri kiténtetésben részesült az EBEE-hez (Európai Biztonsági és Együttműködési Érte-

kezet) kapcsolódó közösségi közlekedés irányítási-szervezési tevékenységéért. 2007 márciusától a forgalomirányítás átalakítását célzó projektet vezette, majd 2007 augusztusában forgalomirányítási főosztályvezetőnek nevezték ki. 2008 májusa óta tölti be a közlekedési vezérigazgató-helyettesi munkakört, a forgalmi alaptevékenység ellátásáért felelős.



Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet kommunikációs igazgató

Külkereskedelmi Főiskolát végzett, majd posztgraduális képzésben Távol-keleti Interkulturális Menedzsment szak-közgazdász oklevelet szerzett.

A BKV-hoz történt kinevezéséig az OMV olaj- és gázipari csoport társasági kommunikációs menedzsere, korábban a Paksi Atomerőmű Rt. kommunikációs vezetője volt. Huszonöt évet töltött a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt.-nél különböző vezetői beosztásokban, többek között PR és

külső kapcsolati igazgatóként, marketing PR igazgatóként, társasági kommunikációs vezetőként. Tagja a Magyar Újságírók Országos Szövetségének és a londoni székhelyű IPRA Nemzetközi Public Relations Szövetségnek. Angol, francia, orosz nyelven beszél.



Dr. Tomasitz István jogi igazgató

Szakvizsgázott jogász, Európa-jogi szakjogász. A Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Karán szerzett jogász diplomát, majd különböző, magyar tulajdonú társaságoknál dolgozott, emellett az egyetemen doktorandusz, illetve oktató. A BKV Zrt.-hez 2008-ban került, 2008 októbertől a jogi osztály vezetője,

majd 2009 szeptemberétől a vezérigazgatói titkárságot is vezeti. 2010. február 1. napjától a Társaság jogi igazgatója.



A társaság menedzsmentje

Juracsik Zoltán Péter humánpolitikai igazgató

A BKV-hoz történt kinevezése előtt – 2007 és 2009 között – az Adyligeti Rendészeti Szakközépiskola Humán Osztályát vezette. Ezt megelőzően, 2005 májusától köztisztviselőként az Országos Rendőr-főkapitányság személyzeti osztály-vezetője, majd 2007. március 15. és július 31. között megbízott humánigazgatási főosztályvezetője volt. 33 évet szolgált hivatásos jogviszonyban, szolgálatát járőrként kezdte. A Rendőrtisztviselői Főiskola elvégzését követően – 1981-től – csoportvezetőként, alosztályvezető-helyettesként, majd 1987-től humán területen főelőadóként, kiemelt főelő-

adóként tevékenykedett a Rendőri Ezrednél. 1997 júliusától 2004. december 30-ai nyugállományba vonulásáig kiemelt főelőadó, osztályvezető-helyettes, főosztály-vezető-helyettes (osztályvezető) beosztásokban dolgozott az Országos Rendőr-főkapitányság Személyügyi Szolgálatánál. 2006-ban közigazgatási szakvizsgát tett.



Kiss József informatikai igazgató

Okleveles villamosmérnök, távadat-feldolgozó szakmérnök. Diplomáit a Budapesti Műszaki Egyetemen szerezte. 1974-ben nagygépes operátorként kezdett a Hámán Kató Közgazdasági Szakközépiskola Számítástechnikai Laboratóriumában. Később a Ganz Mávagban programkönyvtáros volt, majd a VBKM-nél (később Elektroinformatika) az operátor-csoportot vezette. 5 év megszakítással, 1985 óta dolgozik a BKV Zrt.-nél, gépi adatfeldolgozási osztályvezetőként, majd számítástechnikai főosztályvezető-helyettesként. 1995-től két évig a

dm-drogerie markt Magyarország Kft. informatikai vezetője, majd DYNASOFT projektvezetője volt. A TransIT projektet követően, 2000-ben tért vissza a Társasághoz, az informatikai kisorolási projektet irányította, majd az Informatikai Iroda vezetője lett. Jelenleg a társaság informatikai folyamatainak irányításával foglalkozik.



Lazurán József belső kontroll igazgató

Híradástechnikai üzemmérnök és közgazdász diplomát, majd egyéb felsőfokú végzettséget szerzett. Eddigi kiemelő munkahelyei az Orion Rt., a MATÁV Zrt. és a Belügy-minisztérium voltak. 2000-ben került a BKV Zrt.-hez és lett a Belső Ellenőrzési Osztály vezetője, amely 2002-ben átalakult Belső Ellenőrzési és Biztonsági Főosztállyá.

Irányítása alatt 2008-ban alakult meg a Belső Kontroll Igazgatóság. Rendszeresen szakmai továbbképzéseken vesz részt, és tagja a Belső Ellenőrök Magyarországi Szervezetének (BEMSZ).



Szűcs Endre biztonsági igazgató

A Rendőrtisztviselői Főiskola Bűnügyi szakán végzett, majd a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán és a Pécsi Tudományegyetemen szerzett további végzettségeket. Társalgási szinten beszél angolul. BKV-hoz történt kinevezéséig - 2008 és 2010 között - az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium Rendvédelmi Szervek Védelmi Szolgálatának volt a főosztályvezető helyettese. Ezt megelőzően, 2005 után két évig főreferensi pozíciót töltött be a Belügyminisztérium Rendvédelmi Szervek Védelmi Szolgálatánál, majd 2007-től a BRFK XIII. Kerületi Rendőrkapitányság Vizsgálati Osztályán volt vizsgálati osztályvezető.

1997 - 2004 között a BRFK I. ker. Rendőrkapitányság Bűnügyi Osztályvezetője, kapitányság-vezető helyettes volt. 28 évet szolgált hivatásos jogviszonyban. Pályafutását törzsszázalósként kezdte. Kiemelkedő munkája és teljesítménye elismeréseként minden esetben soron kívül léptették elő. 2008-ban az igazságügyi és rendészeti miniszter rendőrségi főtanácsossá, majd 2009-ben rendőr ezredessé nevezte ki.



Bevezető

A BKV – jogelődjeit is figyelembe véve – egy több mint 100 éves múltra visszatekintő, nagy hagyományokkal és szaktudással rendelkező, Budapest közlekedésében minden korszakban meghatározó szerepet betöltő cég. A társaság 5 nagy ágazatot (autóbusz, villamos, metró, helyi érdekű vasút, azaz HÉV, trolibusz) működtet integrált rendszerben. Ezen túlmenően – az elsősorban idegenforgalmi jelentőségű – fogaskerekű vasutat, a siklót, valamint a libegőt és több dunai hajójáratot üzemeltet.

A társaság küldetése, hogy a főváros és a budapesti agglomeráció közösségi közlekedését magas színvonalon ellátó, az EU elvárásainak megfelelő és a közép-magyarországi régió személyszállítását integráló, piacvezető, minőségi közösségi közlekedési szolgáltatóvá váljon. A BKV Zrt. elkötelezett a környezet- és levegőszennyezés visszaszorításában, az élhető főváros kialakításában és a társadalmi felelősségvállalásban. Jövőképünk alapján a társaság a technikai feltételek, a szolgáltatás színvonala és a humán erőforrás vonatkozásában egyaránt hatékonyan működő, a XXI. század követelményeinek megfelelő, versenyképes szolgáltatást nyújtó vállalat.



A BKV Zrt. 2009. évi gazdálkodása

A BKV zárt részvénytársaságként működik, tulajdonosa Budapest Főváros Önkormányzata. A társaság 2009-ben a tulajdonosi elvárásoknak megfelelően teljesítette üzleti tervét, maradéktalanul eleget tett tőketörlesztési, lízing- és kamatfizetési kötelezettségeinek. Az üzemi bevétel 2009-ben csaknem 109,9 milliárd Ft, az összes üzemi ráfordítás 126,6 milliárd Ft, az üzemi veszteség 16,7 milliárd Ft, a mérleg szerinti veszteség 23,5 milliárd Ft volt az év folyamán. Az eladott jegyekből és bérletekből számított statisztikai utasszám 1,27 milliárd fő, az utaskilométer 5,36 milliárd, az utazóközönség rendelkezésére bocsátott férőhely-kilométer 21,55 milliárd volt. A járművek által megtett hasznos út

177 millió kilométer volt. Az átlagos járműállomány 2 841 darab volt, ebből átlagosan 2 200 darab került naponta forgalomba, a kocsikibocsátási arány így 77,4%. A közlekedés minőségi mutatói közül a járművek átlagos kihasználtsága 24,9%, az átlagos keringési sebesség 16,19 km/óra volt.

A közösségi közlekedés fejlesztését a Fővárosi Önkormányzat is kiemelten kezelte. A fővárosi finanszírozású beruházások értéke 45,77 milliárd Ft, társasági finanszírozásban 12,77 milliárd Ft értékű beruházás valósult meg.

A társaság 2009. évi átlagos állományi létszáma a teljes munkaidős munkavállalóknál 11 930 fő.

BKV ZRT. EREDMÉNYÖSSZEFOGLALÓJA			(millió Ft)
Megnevezés	2008. évi tény	2009. évi tény	Index bázishoz
Menetdíjbevételek	50 908	50 551	99,3%
Árkiegészítés	17 139	16 863	98,4%
Önkormányzati hozzájárulás	0	0	-
Aggl. és kerületi tömegközlekedési bevételek	453	523	115,5%
Szerződéses és egyéb szolgáltatás bevétele	916	709	77,4%
Személyszáll. szolgáltatás ellenértéke összesen	69 416	68 646	98,9%
Egyéb tevékenység bevétele	2 721	3 040	111,7%
Egyéb üzemi bevételek	5 021	6 068	120,9%
Költségtérítés	10 000	0	-
Állami normatív támogatás	32 198	32 198	100,0%
Üzemi bevételek összesen	119 356	109 952	92,1%
Anyagköltség	8 078	9 356	115,8%
Üzemeltetési gázolaj	9 000	7 661	85,1%
Vontatási áram	7 614	8 545	112,2%
Egyéb energia	3 785	3 593	94,9%
Igénybe vett szolgáltatások értéke	14 716	16 434	111,7%
Egyéb szolgáltatások értéke	986	1 223	124,0%
Eladott áruk beszerzési értéke	78	121	155,1%
Eladott (közvetített) szolgáltatások értéke	4 459	5 140	115,3%
Anyagjellegű ráfordítások	48 716	52 073	106,9%
Bérek	37 521	40 043	106,7%
Személyi jellegű egyéb kifizetések	5 860	5 931	101,2%
Bérfelárak	13 781	14 709	106,7%
Személyi jellegű ráfordítások	57 162	60 683	106,2%
Értékcsökkenési leírás	15 026	15 465	102,9%
Egyéb üzemi ráfordítások	1 564	2 316	148,1%
Aktívált saját teljesítmények értéke	-3 034	-3 904	128,7%
Üzemi ráfordítások összesen	119 434	126 633	106,0%
Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye	-78	-16 681	21385,9%
Pénzügyi műveletek bevételei	1 356	864	63,7%
Pénzügyi műveletek ráfordításai	6 714	7 445	110,9%
Pénzügyi műveletek eredménye	-5 358	-6 581	122,8%
Szokásos vállalkozási eredmény	-5 436	-23 262	427,9%
Rendkívüli bevételek	241	12	5,0%
Rendkívüli ráfordítások	547	275	50,3%
Rendkívüli műveletek eredménye	-306	-263	85,9%
Adózás előtti eredmény	-5 742	-23 525	409,7%

A BKV ZRT. 2009. ÉVI MÉRLEGE ESZKÖZÖK

(millió Ft)

Sorszám	A tétel megnevezése	2008. évi tény	2009. évi tény	Eltérés bázishoz
A.	Befektetett eszközök	448 117	498 309	50 192
I.	Immateriális javak	416	967	551
1.	Vagyoni értékű jogok	334	875	541
2.	Szellemi termékek	82	92	10
II.	Tárgyi eszközök	446 567	496 230	49 663
1.	Ingatlanok és a kapcsolódó vagyoni értékű jogok	147 978	148 610	632
2.	Műszaki berendezések, gépek, járművek	131 373	129 117	-2 256
3.	Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	3 460	3 256	-204
4.	Beruházások, felújítások	119 965	171 410	51 445
5.	Beruházásokra adott előlegek	43 791	43 837	46
III.	Befektetett pénzügyi eszközök	1 134	1 112	-22
1.	Tartós részesedés kapcsolt vállalkozásban	868	864	-4
2.	Egyéb tartós részesedés	19	19	0
3.	Egyéb tartósan adott kölcsön	247	229	-18
B.	Forgóeszközök	9 243	11 859	2 616
I.	Készletek	2 872	3 073	201
1.	Anyagok	2 789	2 990	201
2.	Befejezetlen termelés és félkész termékek	16	9	-7
3.	Áruk	67	74	7
II.	Követelések	6 100	8 433	2 333
1.	Követelések áruszállításból és szolgáltatásból (vevők)	1 374	3 061	1 687
2.	Követelések kapcsolt vállalkozással szemben	223	189	-34
3.	Követelések egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	1	3	2
4.	Egyéb követelések	4 502	5 180	678
III.	Értékpapírok	0	0	0
1.	Részesedés kapcsolt vállalkozásban	0	0	0
IV.	Pénzeszközök	271	353	82
1.	Pénztár	80	78	-2
2.	Bankbetétek	191	275	84
C.	Aktív időbeli elhatárolások	249	154	-95
1.	Bevétel aktív időbeli elhatárolása	119	45	-74
2.	Költségek, ráfordítások aktív időbeli elhatárolása	130	109	-21
ESZKÖZÖK (AKTÍVÁK) ÖSSZESEN		457 609	510 322	52 713





FORRÁSOK

(millió Ft)

Sorszám	A tétel megnevezése	2008. évi tény	2009. évi tény	Eltérés bázishoz
D.	Saját tőke	116 252	103 574	-12 678
I.	Jegyzett tőke	127 000	127 000	0
	ebből: visszavásárolt tulajdonosi részesedés névértéken	0	0	0
II.	Jegyzett, de még be nem fizetett tőke (-)	0	0	0
III.	Tőketartalék	127 330	138 193	10 863
IV.	Eredménytartalék	-132 352	-138 094	-5 742
V.	Lekötött tartalék	16	0	-16
VI.	Értékelési tartalék	0	0	0
VII.	Mérleg szerinti eredmény	-5 742	-23 525	-17 783
E.	Céltartalék	2 252	2 332	80
1.	Céltartalék a várható kötelezettségekre	2 252	2 332	80
F.	Kötelezettségek	104 176	124 501	20 325
I.	Hátrasorolt kötelezettségek	0	0	0
II.	Hosszú lejáratú kötelezettségek	50 138	44 837	-5 301
1.	Beruházási és fejlesztési hitelek	0	0	0
2.	Egyéb hosszú lejáratú hitelek	45 190	40 690	-4 500
3.	Egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek	4 948	4 147	-801
III.	Rövid lejáratú kötelezettségek	54 038	79 664	25 626
1.	Rövid lejáratú hitelek	15 704	32 839	17 135
2.	Vevőktől kapott előlegek	130	0	-130
3.	Kötelezettségek áruszállításból és szolgáltatásból (szállítók)	28 134	36 123	7 989
4.	Rövid lejáratú kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	1 249	1 465	216
5.	Rövid lejáratú kötelezettségek egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	369	495	126
6.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek	8 452	8 742	290
G.	Passzív időbeli elhatárolások	234 929	279 915	44 986
1.	Bevételek passzív időbeli elhatárolása	7 311	10 501	3 190
2.	Költségek, ráfordítások passzív időbeli elhatárolása	681	814	133
3.	Halasztott bevételek	226 937	268 600	41 663
FORRÁSOK (PASSZÍVÁK) ÖSSZESEN		457 609	510 322	52 713

CASH-FLOW KIMUTATÁS

(millió Ft)

Sorszám	Megnevezése	2008. évi tény	2009. évi tény	Eltérés bázishoz
1.	Adózás előtti eredmény (osztalék nélkül)	-5 750	-23 525	-17 775
2.	Elszámolt amortizáció	15 026	15 465	439
3.	Befektetett eszközök kivezetési értéke	656	248	-408
4.	Befektetett pénzügyi eszközök értékvesztése és visszairása	0	4	4
5.	Egyéb értékvesztés és visszairás	50	118	68
6.	Céltartalék képzés és felhasználás különbözete	505	80	-425
7.	Befektetett eszközök értékesítésének eredménye	-17	222	239
8.	Szállítói és váltó kötelezettség változása	-209	1 028	1 237
9.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettség változása	2 058	524	-1 534
10.	Passzív időbeli elhatárolások változása	-2 776	-42	2 734
11.	Vevő és váltó követelés változása	1 079	-1 744	-2 823
12.	Forgóeszközök (vevő és pénzeszköz nélkül) változása	202	-870	-1 072
13.	Aktív időbeli elhatárolások változása	-50	95	145
I.	Működési cash flow	10 774	-8 397	-19 171
14.	Befektetett eszközök beszerzése	-74 345	-59 326	15 019
15.	Befektetett pénzügyi eszközök állományának változása	30	23	-7
16.	Befektetett eszközök eladása	73	95	22
17.	Kapott osztalék	8	0	-8
II.	Befektetési tevékenység cash flow-ja	-74 234	-59 208	15 026
18.	Banki hitelfelvétel	4 500	26 279	21 779
19.	Egyéb hitel és kölcsönfelvétel	0	0	0
20.	Pénzügyi lízing felvétel	0	0	0
21.	Véglegesen kapott pénzeszköz	70 559	55 875	-14 684
22.	Részesedéshez pótbefizetés	0	0	0
23.	Pénzügyi lízing törlesztés	-810	-801	9
24.	Hiteltörlesztés, -visszafizetés	-10 770	-13 666	-2 896
III.	Pénzügyi műveletekből származó cash flow	63 479	67 687	4 208
IV.	PÉNZESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA	19	82	63





Közlekedés

A társaság járműállományának legnagyobb hányadát a gumikerekes járművek (autóbuszok és trolibuszok) teszik ki.

Az 1389 autóbuszból 150 db modern Volvo 7700A típusú, 32 db belga gyártmányú Van Hool autóbusz, a többi Ikarus. Az autóbusz ágazat más szempontból is listavezető. A vonalak hossza 1693 km, ami háromszorosa az összes többi ágazat hasonló értékének.

A forgalomba adott járművek 52%-a autóbusz.

Éves szinten - az alvállalkozók buszait is beleszámolva 527 millió utast szállítanak.

A trolibusz-közlekedés aránya Budapesten viszonylag szerény mértékű, hiszen a 73 km-nyi trolibuszvonalon közlekedő 111 db trolibusz a forgalomba adott járművek mindössze 5%-át teszi ki. Ezt a járműtípust 2009-ben 75 millió utas vette igénybe.

Néhány vonalon még közlekednek a régi orosz trolibuszok, ezek lecserélése Ganz ill. Skoda gyártmányú korszerű járművekre folyamatban van.

A trolibusz-állomány jelentős részét Ikarusok alkotják.

Az Autóbusz és Trolibusz Forgalmi főmérnökség forgalmi tevékenysége során 90 897 ezer kocsi-kilométert és 8 384 millió férőhelykilométert teljesített.

A kötöttpályás közlekedési eszközök (elsősorban a villamos és a trolibusz) az előre tervezett karbantartásból, illetve az útvonalat érintő



külső kivitelezésből, beruházásból eredő pótlására – ilyen például a 4-es metró építése miatti felszíni forgalomkorlátozás – az éves autóbusz-kocsi-kilométer teljesítmény 1,3%-át használták fel. 2009-ben a legjelentősebb vágányzári pótlási feladat a 2-es villamos, a 19-41 villamos, a 24-es villamos, a 4-6-os villamos és 83-as trolibusz pótlása volt.

A villamos a második legnagyobb forgalmat bonyolító járműtípus. A forgalomba adott járművek 20%-a villamos. A 605 db jármű (40 db korszerű Siemens Combino, valamint régebbi német DÜVAG, Tátra és Ganz járművek; a fogaskerekű kocsijai osztrák gyártmányúak) évente 325 millió utast szállít, a teljes utasszám negyedét. A villamosvonalak hossza 240 km.

A harmadik legnagyobb ágazat a metró és a földalatti. A három vonal hossza 31,4 km, az itt közlekedő 382 db kocsi 2009-ben 286 millió főt szállított, noha a forgalomba adott járműveknek mindössze 13%-át teszi ki a metró. Az M2-M3 vonalon orosz gyártmányú szerelvények közlekednek, a kelet-nyugati vonalra új metrókocsik beszerzése folyamatban van. A földalatti vonalán Ganz csuklós járművek közlekednek.



Az öt HÉV-vonal hossza 103 km. A járművek az NDK-ban készültek, leszámítva néhány, a csepeli vonalon közlekedő magyar MIXA szerelvényt. A forgalomba adott járművek 10,6%-a HÉV. A zöld szerelvényeket 2009-ben 53 millió fő használta. A HÉV-nek fontos szerepe volt a nagy látogatottságú fővárosi rendezvényekkel kapcsolatban. Így a Sziget fesztivál idején a HÉV non-stop üzeme (akárcsak a nagyszabású koncertek után a metró üzemidőhosszabbítása) hozzájárult a rendezvények kulturált, minden igényt kielégítő lebonyolításához.

A 2009. év legfontosabb forgalmi eseményei

Ismét teljes vonalon közlekedik a 2-es villamos

A négyes metró Fővám téri állomásának építéséhez kapcsolódóan újjáépítették a 2-es villamos Fővám téri aluljáróját. Itt létrejött Budapest első „Stadtbahn” jellegű megállója. 2009. november 1-jétől használhatják az utasok az új létesítményt az átkelést könnyítő liftekkel és mozgólépcsőkkel. A beruházáshoz kapcsolódóan a villamospálya is megújult a Czuczor utca és az Irányi utca között. Ennek eredményeként a Fővám téri állomás építése alatt megosztva közlekedő 2-es villamos ideiglenes végállomásainak megszüntetésével, a két ág összekötése és a Lánchíd pesti aluljárójában végzett vágányfelújítás után a 2-es és 2A jelzésű villamosok ismét teljes hosszban, eredeti útvonalukon közlekednek.



Villamosok szükség szerinti megállása

2009. február 1-jétől a villamosvonalak jelentős részén is fokozatosan bevezettük a leszállásjelzéses rendszert. A szerelvények ezt követően csak akkor állnak meg, ha a megállónál le- vagy felszálló utas van, ami jelentős energia-megtakarítást és csendesebb üzemet eredményez.

Elsőajtós felszállási rend

A menetdíjbevételek hatékonyabb realizálása érdekében 2009. június 2-án Társaságunknál is megkezdődött az úgynevezett elsőajtós felszállási rend alkalmazása. A folyamatos ellenőrzés hatására nőtt a társaság bevétele, emellett csökkent az érintett járatok utasforgalma, fizető utasaink ezért kényelmesebben és jobb körülmények között utazhatnak.

A 2009. évi Paraméterkönyv

A szolgáltatásaink alapvető jellemzőit meghatározó dokumentum elsősorban a 2008. évben bevezetett nagymértékű hálózati változások továbbfejlesztését írta elő. Néhány kerület közlekedését a tapasztalatok alapján ismételtelen átszerveztük, ezen kívül csupán

néhány járat útvonala vagy menetrendje változott kisebb mértékben a nyár folyamán. Többek között a XVII. kerületben 2008-tól bevezetésre került jelentős, a közösségi közlekedési hálózatot érintő változások továbbfejlesztése érdekében, a begyűjtött tapasztalatok felhasználásával újabb módosításokat léptettünk életbe. Átalakult a budai kerületek egy részének közlekedése is, például a 29-es autóbusz útvonalának módosításával egy új, Hűvösvölgy és Szentlélek tér között közvetlen kapcsolatot biztosító harántirányú vonal jött létre. A 212-es járat útvonalának meghosszabbításával a Svábhegyen lakók és oda utazók átszállásmentes kapcsolatai javultak.

A 2009. év folyamán két ütemben bevezetett új paraméterkönyv kapcsán új vonalak indultak 111, 129, 914A, 950A jelzéssel. Megszűntek a 33A, 95 (számozása változott, a régi 95A vonal visszakapta 95-ös jelzést), 139A, 141A, 190, 256, 969, 997 számjelzésű járatok, amelyek feladatát a többi vonal vette át, így több helyen útvonalmódosításra volt szükség. A 109-es és 115-ös autóbusz már hétköznapi este is közlekedett. A legnagyobb hálózátváltozás a II. és a XVII. kerület térségét érintette.

Rendezvények, események kiszolgálása

Számos, nagy utasforgalommal járó rendezvény sikeres lebonyolításában nyújtottunk külső partnerként segítséget. Ezek között komplex szervezést igénylő

nagyobb utasszállítási feladatok (mint pl. az augusztus 20-i Állami Ünnepe, a Múzeumok Éjszakája, a Forma-1 Magyar Nagydíj vagy a Sziget Fesztivál) éppúgy előfordultak, mint kevesebb résztvevő utaztatásával járó, kisebb események. Számos alkalommal rendkívüli járatok indítása nélkül, pusztán járataink útvonalának módosításával járultunk hozzá egy-egy rendezvény sikeréhez.

A Margit híd felújításához kapcsolódó feladatok

2009. augusztus 21-én megkezdődött a Margit híd több mint egy éven át tartó felújítása. A nagykörúti villamosok és az arra járó autóbuszok egyaránt az ideiglenes villamosvágányokon haladhatnak át, így a munkák a közösségi közlekedésben jelentősebb zavarokat nem okoznak. A Margitsziget járművel átmenetileg csak az északi oldalról közelíthető meg. A szigetre utazók a rövidített útvonalon közlekedő 26-os és a Centenárium emlékműig meghosszabbított 134-es autóbust használhatták.

Forgalomtechnikai változások

2009-ben 18 helyszínen (útvonalon) 8,4 km autóbusszsáv létesült, így Budapesten az összes hosszuk 63,5 km. Megvalósult az első olyan szakasz, ahol a buszsáv színezett burkolattal épült, ezzel is kiemelve védettségét és megkülönböztetését.







Beruházások, fejlesztések

Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően a kiemelt projekteket (új beruházásokat, rekonstrukciókat) a Tulajdonos közvetlenül, míg az üzemeltetéshez szükséges értéknövelő felújításokat beruházási céltámogatással finanszírozza.

Beruházási tevékenység alakulása

A BKV Zrt. szolgáltatási színvonalának emeléséhez kapcsolódóan számos projekt tervezési vagy már kivitelezési fázisban van. A 4-es metró építése 44,7 milliárd Ft értékű pénzügyi teljesítéssel zárta az évet, a műszaki teljesítés értéke 50,89 milliárd Ft. Az önkormányzat amortizációpótló céltámogatásként 10 milliárd Ft-ot adott át a BKV Zrt.-nek. 2009 I. félévben a 2008-ban adott céltámogatásból maradt 2,9 milliárd Ft, a II. félévben a 2009 évi céltámogatásból 6,66 milliárd Ft realizálódott.

Kiemelt beruházások

4-es metró

A változatos talajviszonyok ellenére a pesti oldalon a várt ütemben, néhol a vártnál gyorsabban haladtak a pajzsok előre, év végére elhagyva a Kálvin teret, a budai oldalon megkezdődhetett a belső beépítés, elindultak a kelenföldi járműtelep kivitelezési munkálatai és a vágányépítés is elkezdődhetett

a Dunától nyugatra. Elkészült a projekthez kapcsolódó felszíni beruházások keretében a Fővám téri aluljáró, a Vámház körút és a Múzeum körút, a fehérvári úti játszótér, illetve a munkaterület szűkítésével párhuzamosan egy forgalmi sávot visszaadtak a metróépítők a Kálvin téren az autósoknak. 2009-ben megszületett a támogatási döntés is: a 4-es metró első szakaszának építéséhez 181 milliárd Ft-ot biztosít az Európai Unió.

A budai oldalon az elkészült alagutakban felszedték a pajzskiszolgáló kisvasút sínparjait, az állomásokat pedig a szerkezetépítők átadták a belső tereket kialakító cégeknek. Megkezdődött a Szent Gellért téri vágánykapcsolati műtárgy kivitelezése a tübbing falazat bontásával és az alagútszelvény bővítésével. A Kelenföldi pályaudvar állomáson a külső szerkezetek építése befejeződött, minden földem próbaterhelése rendben lezajlott, a kihúzó alagút áttervezett szerkezete az első félévben megépült. A Tétényi úti, Bocskai úti és Móricz Zsigmond körtéri állomásoknál befejeződtek azok a szerkezetépítési munkák, melyeket a pajzsok elhaladását követően kellett elvégezni és megkezdődtek a belső beépítési munkák is. A Szent Gellért téri állomáson elkészültek azok a szerkezetek, amelyek a pajzsok előtt megépíthetők voltak. Az állomási dobozszerkezetben itt is megkezdődtek a belső beépítési munkák.



A pesti oldalon a Fővám téri állomásnál a már elkészült állomásdobozból kiindulva megépültek a peronalagutak - a Duna alatti szakaszon fagyasztással. Befejeződött az állomáshoz kapcsolódó vízvezeték és csatornaépítés. Elkészült a 2-es villamos módosított, felszín alá süllyesztett szakasza, valamint a Fővám téri aluljáró, ahol a 2-es villamos megállója is helyet kapott. A Kálvin téren elkészültek a pajzsérkezés előtt megépíthető szerkezetek, valamint a 3-as metró összekötő alagútja. A Rákóczi téri állomáson szintén befejeződtek a pajzs érkezése előtti szerkezetépítési munkák, itt a pajzskiszolgálás megszűnéséig nem végeznek már szerkezetépítést. Hasonló a helyzet a Népszínház utcai állomásnál is, de itt a szerkezetépítés az alagútépítés időszakára felfüggesztésre került. A Keleti pályaudvar állomáson elkészült az alaplemez, a bélésfalak építése folyamatban van, a kihúzó műtárgynál pedig most épül az alaplemez. Az alagúti és felszíni vágányépítési munkákkal kapcsolatban a járműtelepen megtörtént a föld elszállítása, elkészültek a területet határoló támfalak, jórészt a földbe kerülő közművezetékek is. Elkészültek a MÁV összekötővágány földmunkái, elkezdődött a vágány felépítményének kivitelezése. A kapcsolódó beruházások közül a Fővám téri gyalogos aluljáró elkészült, és határidőre át is adták a forgalomnak a szakemberek a 2-es villamos műtárggyal és infrastruktúrával együtt. Elkészült a végleges útpálya és járdaburkolat a Belgrád rakparton, a Fővám téren (a Corvinus egyetem dunai homlokzata előtti területet kivéve), valamint a Vámház körúton. Ezen a területen a kerékpársávot is tartalmazó, véglegesnek megfelelő forgalomtechnika került kialakításra. A Kálvin téri gyalogos aluljáró felújítása során a szerkezetek elkészültek, az új lépcsőkarokon megindult a forgalom. A Múzeum körúton az útpálya kötőréteg szintén elkészült, a véglegesnek megfelelő forgalmi kialakítással. A Budai oldalon a Bocskai úti állomáshoz kapcsolódóan átadták a felújított játszóteret a Fehérvári úton. A 4-es metró második szakaszának engedélyezési eljárása már 2008-ban befejeződött, a környezetvédelmi engedély 2008. áprilisi jogerőssé válását követően a vasúti műtárgyak építésére kiadott vasúthatósági létesítési engedély is jogerőre emelkedett 2008 novemberében. A környezetvédelmi előírások betartását 2009-ben havi rendszerességgel, az elfogadott Intézkedési Tervben meghatározott adatszolgáltatás alapján és helyszíni bejárások alkalmával ellenőrizték. Vizsgálat tárgyát képezte, hogy a 4-es metró kivitelezése során a DBR Metró Projekt Igazgatóság, valamint a vállalkozók betartották-e a környezetvédelmi engedélyben, valamint a jogszabályokban előírtakat, az alkalmazott technológiák és gépi berendezések megfelelnek-e az várható, környezetvédelmi szempontból is legkedvezőbbnek mondható műszaki színvonalnak. Felmérték, hogy az elmúlt időszakban a környezetvédelmi hatóság, illetve a környezet-

védelmi hatáskörrel rendelkező egyéb szervek mely területeken végeztek ellenőrzéseket, milyen kötelezéseket, esetleg bírságokat szabtak ki. Megállapítható, hogy 2009-ben a vállalkozók a korábbiaknál is nagyobb figyelmet fordítottak a környezetvédelemre. A DBR Metró Projekt Igazgatóság és a hatóságok folyamatosan ellenőrizték a munkavédelmi és környezetvédelmi előírások betartását. Az állomások környezetében a karsztvíz megfigyelő rendszer, a talaj- és rétegvíz megfigyelő rendszer, valamint az építménymozgást megfigyelő, illetve zaj- és rezgésellenőrző monitoring rendszer folyamatosan működött. A mérőegységek az adatokat folyamatosan továbbították a központi rendszerbe.

Elkészült a projekt átfogó ütemterve és kidolgozásra került a havi vezetői monitoring-rendszer. Megszülettek a vállalkozói követelések kezelésére vonatkozó eljárásrendek. Az első szakasz tervezett projektköltsége 2009-ben 366 milliárd forint, a második szakasz tervezett projektköltsége pedig 167 milliárd (a felszíni kapcsolódó beruházásokkal együtt). 2009. év végére összesen 178 milliárd, ezen belül az első szakaszra 176 milliárd forint kifizetése történt meg. A pénzügyi teljesítés a 2009. IV. negyedévében kifizetett vállalkozói számlák áfa nélküli kifizetési adatai alapján történt, amelyeknek összege 9,2 milliárd forint volt. A műszaki teljesítés előrehaladása 2009. év végére 50,9% volt.

A K-Ny-i metróvonalhoz kapcsolódó fejlesztések

2009-ben folytatódott a biztosítóberendezések cseréje. A Fehér úti járműtelepen építészeti jellegű felújítási munkák folynak. A K-Ny-i vonal járműállománya cseréje során folyamatban van a próbafutás. A Fehér úti járműtelep technológiai berendezésekkel kapcsolatos korszerűsítési munkáira a szerződések megkötésére kerültek. Az üzemi technológiai berendezések kivitelezési munkái 2009 decemberében befejeződtek, a vasúti kerékpáreszterga és vasúti jármű soremelő beszerzése, telepítése és üzembe helyezése 2010. év elején befejeződött be.

Egyéb beruházások

Nagykörúti pályafelújítás

2009 nyarán történt meg a nagykörúti villamos pályafelújításának első üteme, melynek keretében a Blaha Lujza tér és a Moszkva tér között épültek át azok a szakaszok, amelyeket az elmúlt tizenöt év intenzív villamosforgalma a leginkább igénybe vett. A munkálatok során főként azok az íves pályaszakaszok és útátjárók újultak meg, amelyek fokozott igénybevételnek voltak kitéve.

Budai rakpart felújítása

A budai főgyűjtő csatorna építéséhez kapcsolódóan a villamospálya is megújult a Döbrentei tér és a Batthyány tér között, díszkövel burkolt, esztétikus kialakítású vágány létesült. A felújított szakaszokon

a villamosok sebességkorlátozása (lassújel) megszűnt. A munkálatok befejeződésével visszaállt a korábban szokásos forgalmi rend, a 19-es és 41-es villamosok ismét a Batthyány térig közlekednek.

P+R parkoló

Az elővárosi közlekedés fejlesztéseként 2009-ben Dunaharaszti és Kerepesen az önkormányzat beruházásában új P+R parkoló létesült, ezzel is elősegítve a kombinált utazási mód térnyerését.

Járműbeszerzés

Van Hool autóbuszok beszerzése

A társaság Belgiumból vásárolt 32 db használt autóbust. A járművek az átalakítás után (ablakok, légkondicionáló, arculati elemek elhelyezése) álltak forgalomba. Ezzel enyhítettek a szűkös járműkapacitáson, egyúttal növekedett a korszerű, alacsonypadlós eszközök száma és részaránya. Az új típusú autóbuszok a dél-pesti járműtelepen kerültek elhelyezésre, s több ütemben álltak a dél-pesti és csepeli autóbusz vonalakon szolgálatba. 54 db elavult, kiöregedett, gazdaságosan nem javítható autóbust selejteztünk.

Járműfelújítás és korszerűsítés

Az autóbusz és trolibusz járművek felújítása ütemezetten történt. Társasági beruházási forrásból 48 db autóbuzson 726,4 millió Ft, és 10 db trolibuszon 48,6 millió Ft értékben végeztünk vázfelújítást, illetve felújítást. A villamos járműállomány terv szerinti

felújítása az előírt ciklusrend szerint megvalósult. Az É-D-i metró járműveinek korszerűsítése, biztonsági átalakítása folyamatos. 2009-ben befejeződött a metrókocsik biztonságtechnikai berendezéseinek átalakítása és korszerűsítése. Összességében a vasúti járművek értéknövelő felújításainak darabszáma az alábbiak szerint alakult: metró és MFAV 58 db, HÉV 45 db/15 szerelvény, villamos 52 db.

Mozgólépcső felújítás

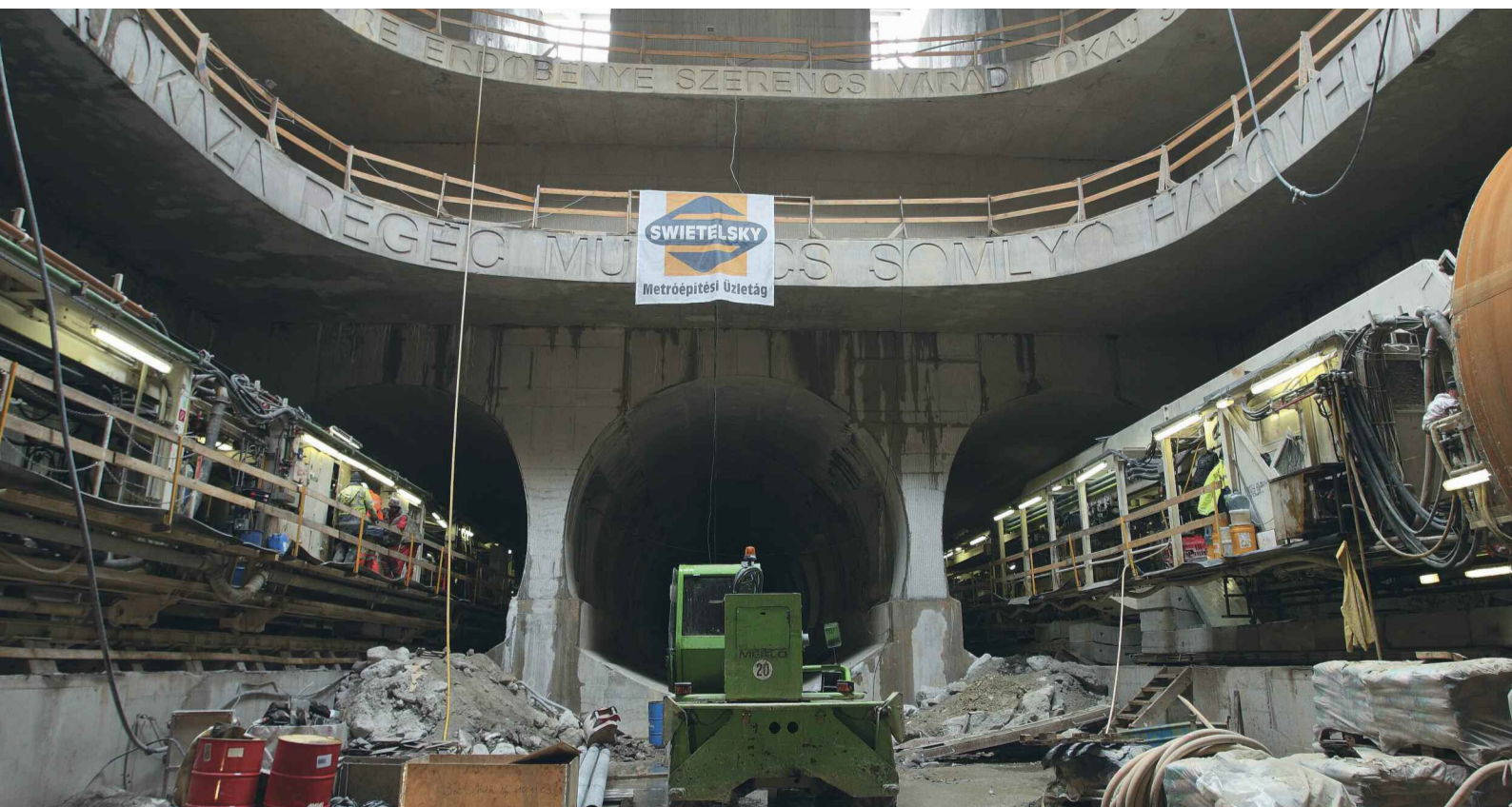
A mozgólépcsők értéknövelő felújítása a tervnek megfelelően elkészült, 7 nagy és 2 kis emelőmagasságú mozgólépcső főjavítása történt meg.

Út- és megálló felújítás

A fővárosi útfelújítások során 38 km tömegközlekedéssel használt útpálya került átépítésre, ezzel együtt 185 db autóbusz megálló és 4 db villamosperon teljes rekonstrukciója, valamint 4 végállomás felújítása is megtörtént. A felújítások koordinálása során az akadálymentes kialakítást, valamint a típustól független megfelelést kiemelten kezeltük.

Együttműködés a MÁV-val a szentendrei HÉV vonalán

A kötöttpályás közlekedési szolgáltatások hazai integrációjának előhírnökeként is tekinthető, hogy az Északi összekötő vasúti híd átépítése idején a MÁV-Start motorvonatai a szentendrei HÉV pályája igénybevételeivel a Margit hídi megállóig közlekedtek. A 2008-ban megkezdett rekonstrukció 2009 tavaszán fejeződött be.



Pályafelújítás

- Pályahibák miatti 50-200 méteren belüli sebességkorlátozások megszüntetése HÉV-vonalakon.
- A 21-es a 12-es a 14-es villamos vonalán a legrosszabb állapotú szakaszain panelcserés vágányfelújítás.
- A 19-es és a 41-es villamos vonalán sín és kapcsolószer csere, a Török Flóris – Nagy Sándor József utcában 21/52 elosztó kitérő cseréje.
- A Szentendrei HÉV belső szakaszán a legszükségesebb pályafelújítási munkálatok.
- A 62-es, 69-es villamos vonalán pályarekonstrukció és garanciális javítások.
- A 18-as villamos vonalán, a Krisztina körúton az Orvos u. – Döbrentei tér közötti szakaszon vágányok felújítása.

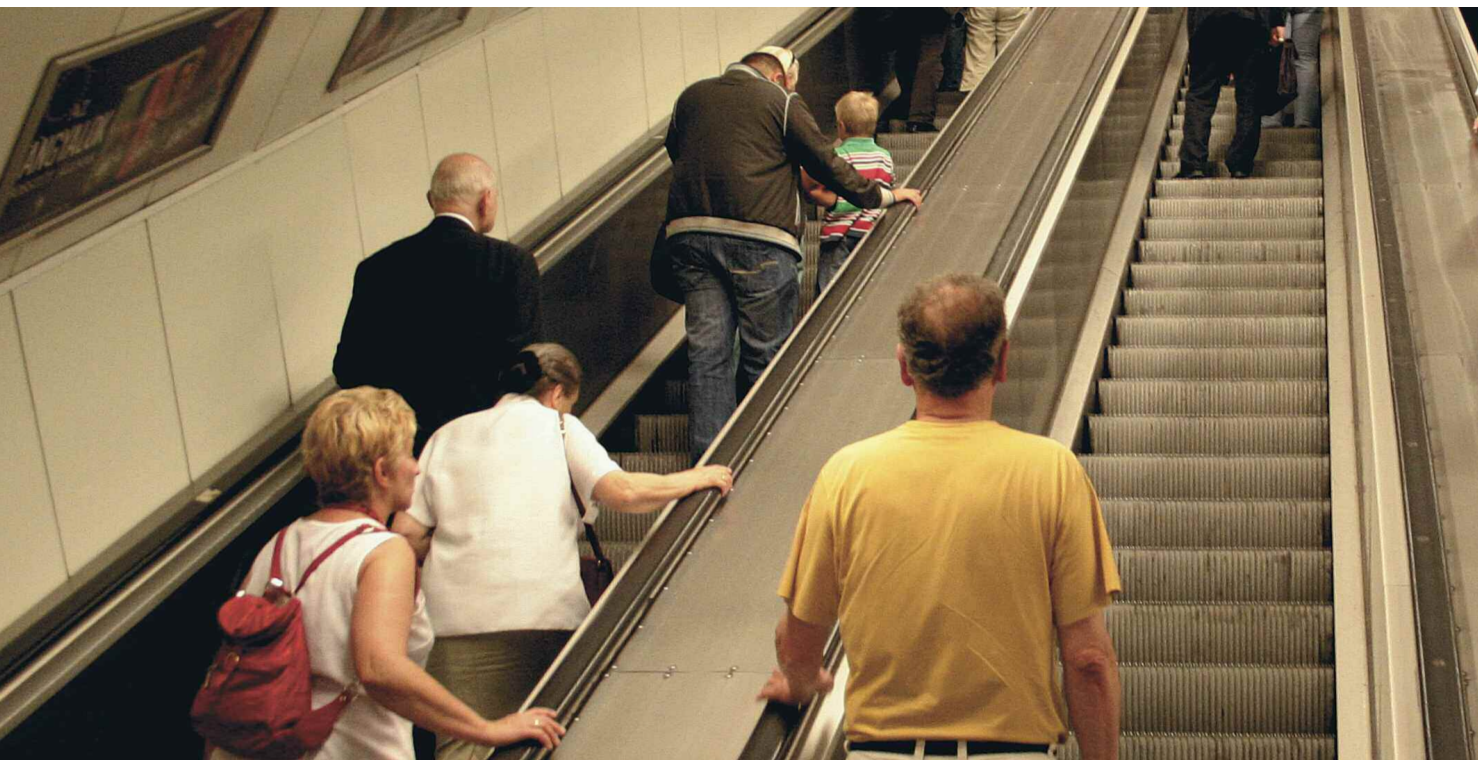


- A 24-es villamosvonalon a Nagyvárad tér – Elnök utca közötti szakaszon vágányok átépítése.
- A 37-es villamos vonalán a Pongrác híd – Őrház mh. szakasz felújítása.

- A 21-es villamos-vonalon a Haller utca – Vágóhíd utca közötti szakaszon a vágányok felújítása, ennek során két kísérleti szakaszon új pályaszerkezet, illetve műfüves vágány létesült.
- A 2-es villamos Lánchíd alagúti szakaszának felújítása.
- A 24-es villamos vonalán, Festetics utcai vágányok átépítése.
- Panelinjektálás és sínprofil helyreállítási munkák.
- Az 1-es és a 14-es villamos vonalán, Róbert Károly krt. – Lehel út kereszteződésében az átszelés cseréje.

Egyéb fontosabb infrastrukturális felújítások

- Szentendrei HÉV vonal építészeti munkái.
- A metró Deák téri összekötő alagútja szigetelésének felújítása.
- É-D metró vonalon csápos vezeték cseréje.
- 24 db elhasználódott felsővezeték tartóoszlop cseréje előzetes mérések alapján.
- Szabó Ervin téri diszpécsház 3. és 4. emeleti légkezelő berendezések cseréje.
- Zavar-, hibaelhárító autódaru beszerzése.
- A Fehér úti metró jármőtelepen szimulátor és tartózkodó helyiség kialakítása.
- Metró vonali létesítmények, metróállomások felszíni kapcsolatainak (szellőzés, gépészet) felújítása.
- É-D-i metróvonalon a legsürgősebb alagútszigetelések.
- Forgalmi- és műszaki kiszolgáló dolgozók munkakörülményeinek javítása (eszköz beszerzés, végállomási és egyéb létesítmények korszerűsítése).
- Trolibusz járműmosó korszerűsítésének megkezdése.





EU projektek

2009-ben több projekt tervezési fázisa zárult le, előtérbe kerültek a megvalósításhoz kapcsolódó feladatok.

Folyamatban lévő projektjeink

- Budai fonódó villamosközlekedés megteremtésének I. üteme. Ennek alapvető célja egy teljesen átjárható budai villamoshálózat kialakítása, az átszállások számának és az utazás idejének csökkentése.
- Az 1-es és 3-as villamosvonalak továbbfejlesztésének I. üteme, melynek lényege az 1-es és 3-as villamos vonalak korszerűsítése, az 1-es villamos vonalának meghosszabbítása a Fehérvári útig.
- EBSF European Bus System of the Future – A jövő európai buszrendszere: célja az autóbuszok, valamint infrastruktúra területén új megoldások, technológiák alkalmazásával vonzóbbá tenni a városi autóbusz-közlekedést, csökkentve annak üzemeltetési költségeit.

- A forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszer fejlesztése, korszerűsítése.
- A Rákoskeresztúri autóbusz folyosó kialakítása.

Döntés-előkészítés alatt álló projektek

- Budai fonódó villamosközlekedés megteremtésének II. üteme. Ez a Gellért tér – Lágymányosi híd – Budafoki út közötti rakparti villamosvonal kiépítését célozza.
- A 42-es villamos vonalának felújítása, és meghosszabbítása a Havanna és a Gloriett lakótelepekig.
- Dunai közlekedés fejlesztése. A tervek célja kikötőfejlesztés a meglévők korszerűsítésével, továbbá négy új kikötő építése, valamint Budafok belváros és Csepel, Színesfém utca között révátkelő létesítése.



Üzemeltetés

Beszerezés és logisztika

A BKV Zrt. 2009-ben 149 db közbeszerzési és 297 db versenyeztetési eljárást bonyolított, a beszerzésekre megkötött szerződések összértéke 52,9 milliárd forint. 2009. évben készített megrendelés 26 124 db, ezekben 100 596 tétel szerepel, ebből 7 235 tétel egyedi megrendelés. A rendelések összértéke 40,723 milliárd Ft. A BKV Zrt. beszerzési tevékenységeit végző Beszerzési és Szerződési Iroda valamennyi munkafolyamatára vonatkozóan minőségirányítási rendszer épült ki 2009-ben. E munka eredményeként a szakterület – a 2009. december 18-án befejeződött sikeres Tanúsító audit eredményeként – megkapta az MSZ EN ISO 9001:2009 Nemzetközi Minőségirányítási Szabványnak történő megfelelést igazoló oklevelet. A logisztika 25 raktárban mintegy 3 100 millió Ft értékű készlet kezelését valósítja meg.

Műszaki üzemeltetés

A Műszaki Üzemeltetési Főosztály a Műszaki Igazgatóság legnagyobb egysége, legfontosabb feladata a BKV Zrt. tulajdonában lévő járművek és infrastrukturális eszközök gazdaságos és biztonságos üzemeltetésének, valamint az ehhez szükséges műszaki-technológiai háttér biztosítása. Új feladatok megjelenése miatt 2009-ben jött létre a Metró Felújítási és Üzemviteli Főmérnökség, mely elkülönítetten kezeli a M2, M3 metróvonalak felújításával kapcsolatos, valamint egyes üzemeltetési tevékenységeket (pl. polgári védelmi feladatok, klímaberendezések karbantartása, gépészeti és mozgólépcső berendezések üzemeltetése, műszaki okú hibabejelentések kezelése).

Működéstámogatás

A működéstámogatás is centralizált szervezetben működik. Az illetékes főmérnökség felelős a társasághoz tartozó irodák, létesítmények, épületek, építmények (telephelyek: 32 db, összes ingatlan terület: 1,2 millió m², összes beépített hasznos alapterület 275 ezer m², áramátalakítók: 59 db, 21 800 m², végállomások és HÉV vonali állomás épületek: 136 db, 7 900 m²) gondnokolási feladatainak, továbbá a gumikerekes ágazat telephelyei

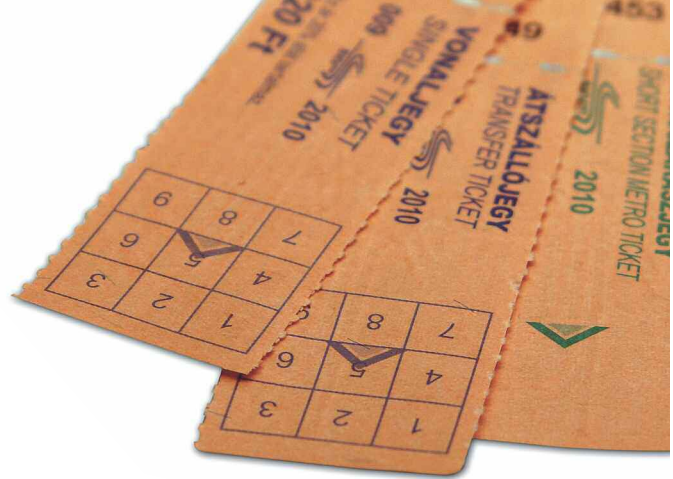
és az irodaházak fenntartási üzemeltetési feladatainak ellátásáért. Ide tartozik a szociális és munkakörülmények javítását célzó projekt menedzselése, továbbá a paraméterkönyvi változásokkal kapcsolatos feladatok végrehajtása is. 2009-ben átalakítottuk a belszolgálati járművek üzemeltetésének formáját, és jelenleg mintegy 160



gépjárművet flottakezelés keretében biztosítunk a szakterületek számára. A BKV Zrt. személy és 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó tehergépjárműparkjának tartós bérletére és teljes körű üzemeltetésére, valamint a BKV Zrt. tulajdonában levő ugyanilyen kategóriájú gépjárművek megvásárlására irányuló szerződést közbeszerzési eljárás keretében kötötték meg. A bérelt járművek száma 148.



Értékesítés, menetdíjbevételek



A menetdíjbevételek alakulása

A közösségi közlekedés a hatósági maximált áras szolgáltatások körébe tartozik, ezért a társaság nem dönthet önállóan a jegy- és bérletfajták árát illetően: a viteldíjakat a Fővárosi Közgyűlés állapítja meg. A társaságnak a tarifapolitika alakítására csak az ármegállapító önkormányzati rendelet szabta keretek között van lehetősége, illetve javaslatot tehet a viteldíjak mértékére vagy a tarifarendszer változtatására. A 2009. január 1-jétől érvényes árakról a Fővárosi Közgyűlés 2008. december 18-án döntött. A tarifaemelést egy lépcsőben kellett végrehajtani, átlagos mértéke 2009. január 1-jétől 7,9%-os volt.

A Fővárosi Közgyűlés 2009. január 1-jétől bevezette Budapest-bérletet. Ez a korábban külön fajtaként vásárolható BKV-bérletet és az annál drágább, de Budapest határán belül a kijelölt vonatok és helyközi autóbuszok használatára is jogosító Budapesti Egyesített Bérletet (rövid nevén BEB-et) váltotta fel. A Budapest-bérlet a BEB szolgáltatásait nyújtja.

2009 júliusától az Országgyűlés az addig 20%-os ÁFA mértékét 25%-ra emelte. Mivel a BKV Zrt. árait bruttó értékben határozzák meg, ez a Társaság bevételeit kedvezőtlenül érintette volna. Ezért a Fővárosi Közgyűlés a 2009. június 3-ai ülésén alkotott 29/2009. (VI.12.) számú rendeletével átlagosan 4,2%-kal emelte árainkat. A helyközi közlekedés viteldíjait – ez a BKV Zrt. esetében a HÉV menetjegyeket és bérleteket, valamint a távolság alapú környéki jegyeket és bérleteket érinti – a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium a 34/2009. (VII.6.) KHEM rendeletben 2009. július 15-ével szintén megemelte.

A 2009-es év bevétele nem az előzetes várakozásoknak megfelelően alakult. A 2008 végén kezdődő világgazdasági válság – részben a megszűnő munkahelyek miatt – igen erősen érezte hatását a közlekedési szolgáltatások iránti keresletben is. Ez érezhető volt valamennyi hazai helyi közlekedési szolgáltató társaságnál, ahogy az a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ Kht.) szervezésében rendszeresen egyeztetett adatokból is látszott. A Budapesttel együtt 6 hazai nagyváros statisztikai adataiból a BKV Zrt. értékesítési számai még a legkevésbé rosszak között voltak.

Fentiek következtében az eredetileg tervezett 53,58 milliárd Ft nettó menetdíjbevétel és 17,23 milliárd Ft árkiegészítés elérhetetlennek bizonyult. Az év elején érzékelve a folyamatokat, a Társaság vezetése

átértékelte a helyzetet, és az Üzleti terv célkitűzéseit – az ÁFA emelését is figyelembe véve – 51,022 milliárd Ft menetdíjban és 16,88 milliárd Ft árkiegészítésben határozta meg. Mivel az árkiegészítési tételeket bruttó értékben határozzák meg, ezért az ÁFA emelésének hatása mindenképpen a bevételek csökkenésében mutatkozik meg, az új terv már ezzel a hatással is számolt.

A gazdasági folyamatok azonban a válság hatására és a Társaság körül kialakult kedvezőtlen közhangulatnak is köszönhetően még a csökkentett terv teljesítését sem tették lehetővé, a menetdíjbevétel 0,9%-kal maradt el a célkitűzéstől. Az elmaradásnak részben elszámolástechnikai okai is voltak, mivel a havi bérletek tetszőleges kezdőnappal válthatóak. Emiatt az úgynevezett csúszó érvényesség miatt a december folyamán megvásárolt szelvények bevételét időarányosan el kell határolni a következő évre. A viszonteladók által forgalmazott bérleteknél azonban nem ismert az értékesítés dátuma, ezért azt a partner elszámolásának napjával rögzítik a rendszerben. 2009. év végén az ebből származó elhatárolás több mint 200 millió Ft-tal nagyobb tétel volt, mint egy évvel korábban.

A kedvezményes jegyekre és bérletekre folyósított árkiegészítés normatívája egész év során változatlan volt, a helyi bérletek esetében a 2006-os bruttó szinten, a helyközi viteldíjak esetében pedig a 2007-es módosítás által meghatározott tételek maradtak érvényben. Az ingyenes utazások ellentételezésére folyósított összeget a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszter állapítja meg, ezt 2009-ben 4,5%-kal emelték. Az árkiegészítés arányaiban csak minimális, 0,1%-nak megfelelő, 17 millió Ft-os hiánnyal zárt 2009-ben. A társaság mindent megtett a jegy- és bérletvásárlási lehetőségek növelése érdekében. 2009-ben 65 bérletpénztár üzemelt, amelyből 6 időszakosan tartott nyitva. Emellett 264 automata (ebből 105 db modern érintőképernyős, többféle jegyet értékesítő) 1340 viszonteladó, 12 nagy, bérletet is árusító partner szolgáltatta utasainkat jegy- és bérletvásárláskor. Bankkártyás fizetésre 19 pénztárban, illetve 24 jegyautomatánál volt lehetőség. A 10 vagy annál több bérletet átutalással vásárló partnereinknek térítésmentesen szállítottuk ki a bérleteket.

A pótdíjkövetelések és -bevételek alakulása

A pótdíjak mértékében, az azt mindenkor meghatározó Budapest Főváros Közgyűlése önkormányzati rendelete szerint, 2009-ben lényeges változás nem történt. Kedvező fogadtatásra talált az újonnan bevezetett lehetőség, hogy a helyszíni pótdíjat (6000 Ft) utólag, a pótdíjazást követő két munkanapon belül be lehet fizetni. Az összes, BKV pénztárban pótdíjat befizetők egyharmada ilyen módon rendezte utólag a viteldíjat.

A társaság által nyújtott szolgáltatás igénybevétele utáni ellenérték megfizetésének elmaradását 2009-ben számos tényező befolyásolta.

Ilyenek az általános gazdasági válság, a sztrájk, a szociális helyzet, a fizetési morál romlása, a bliccelés társadalmi „elfogadottsága”, a BKV-val szembeni hozzáállás, az ombudsmani megnyilatkozások hatása. Ezen tényezők mind a pótdíjazási események felvételére, mind a társaságot megillető jogos pótdíjak megfizetésére jelentős hatással voltak. A fizetési nehézségek, illetve reklamáció a követelésérték mintegy 10 %-át tették ki.

A társaság a nehéz körülmények között is igyekezett a pótdíjakat hatékonyan beszedni nem peres és peres eljárások útján, az adatvédelmi előírások betartása mellett, ügyvédi irodák és ügyvédi irodákkal együttműködő követeléskezelő vállalkozások közreműködésével.

A megnövelt bejárat ellenőrzések, adatfelvétel és az adatrögzítés minőségi javítása mellett a pótdíj behajtásának módszereit egységesítettük, hatékonyabbá tettük, bővítettük.

Az intézkedések eredményeként a kapcsolódó költségcsökkentése mellett az éves pótdíjbevételei terv (99,6%-ra) teljesült. Az új intézkedéseknek köszönhetően csökkent a követelésállomány, javult az összetétele.

Egyre többen vannak azok, akik elismerve a pótdíjazás jogosságát, mintegy az utólagos fizetés lehetőségének igénybevétele érdekében együttműködve az ellenőrrel, megadják személyes adataikat, elérhetőségüket. Így lehetősége van társaságunknak, illetve a behajtásban közreműködő partnereknek, hogy felszólító levelek útján felhívja ügyfelei figyelmét a pótdíj megfizetésére a további jogkövetkezmények elkerülése érdekében. Új elemként, 30 napon belül fizetési emlékeztető leveleket küldtünk, kérve a tartozás 30 napon belül megfizetésére, annak érdekében, hogy az ne növekedjen késedelmi díjjal és eljárási költséggel. 2009-ben is ügyvédi irodák segítségét vettük igénybe a tartozások behajtásában. Jelenleg az összes nyitott pótdíjesemény egyharmadát kezelik ügyvédi irodák. 2008-ban ezek egynegyede volt ügyvédi kezelésben.



Marketing, kommunikáció

A társadalmi felelősségvállalás részeként a BKV együttműködési megállapodást kötött a Fővárosi Cigány Önkormányzattal (FCÖ) a hátrányos helyzetűek foglalkoztatásának elősegítésére. Folytatódott a 2008 szeptembere óta meghirdetett kommunikációs nyitás a Társaság transzparens működése érdekében. Az elmúlt év a megújuláson túl a rendteremtésről szólt, aminek következtében folyamatos a szakmai együttműködés a BRFK-val is.

A CSR tevékenység és a kultúra támogatásának jegyében Gyermekeket, valamint „Szeretem a BKV-t” címmel gyermekrajz-versenyt rendeztünk, decemberben pedig karácsonyi díszbe öltözött villamossal járul-

július-augusztusban a pótdíjat befizetők számára, bliccelés elleni kampányt indítottunk, illetve egy nyári akció keretében a Vidámparkkal együttműködve az érvényes BKV-bérlettel rendelkezőknek kedvezményes látogatási lehetőséget biztosítottunk.

Utasbarát újításaink egyik lépéseként bevezettük az új „BKV. Önnek jár.” szlogent, majd nyáron megkezdődött a színészhangos utastájékoztatás a Combino villamosokon és a 7-es buszcsalád járatain.

Környezetünk iránti elköteleződésünk egyik megnyilvánulásaként a „Szeretem Budapestet” mozgalom őszi akciójához csatlakozva – melynek fő célja a



tunk hozzá a főváros díszkivilágításához és az ünnepi hangulathoz. Részt vettünk a nyári és az őszi Múzeumok Éjszakája rendezvényen, kapcsolódtunk a Magyar Dal napjához, és megszerveztük a BKV-s Amatőr Alkotók kiállítását.

Több bevételnövekedést célzó marketingkampányt szerveztünk, például 20 százalék kedvezményt adtunk

Lánchíd környékének graffitimentesítése volt – a Lánchíd budai és pesti villamos-alagútjait, valamint a Moszkva téri alagutat graffitimentesítettük.

Szeptember 19-én, az Andrásy úton megrendezett „Autómentes napon” egész napos programokkal vártuk a látogatókat. Társaságunk kiemelt feladatának tekinti a fővárosunkba látogató bel- és külföldi turisták

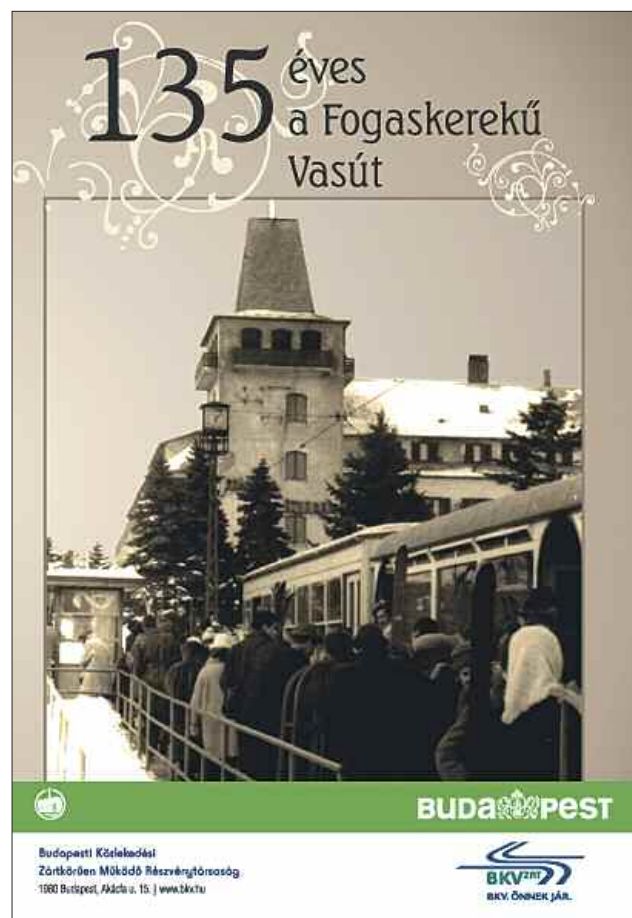
színvonalas tájékoztatását. Honlapunkon a turisták részére létesített külön rovatban tájékoztató szövegeket, programajánlatokat készítettünk. A turisztikai partnereink részére eljuttatott idegen nyelvű információs kiadványok, szóróanyagok, plakátok, valamint a különböző médiumokban megjelentetett hirdetések révén folyamatos tájékoztatást adtunk a fővárosba utazók számára.

A múlt értékeinek és hagyományainak megőrzése jegyében elindult a budai nosztalgia villamos-járat – 2009. augusztus 13. és szeptember 27. között – Hűvösvölgy-Kamaraerdő útvonalon, hétvégenként. A különjáratot a turisták és az itt élők egyaránt szívesen fogadták.

A folyamatos megújulás mellett a hagyományörzés is fontos a BKV Zrt. számára. 2009-ben ünnepeltük a Fogaskerekű vasút fennállásának 135 éves évfordulóját.

A társaság két múzeumot is üzemeltet: Szentendrén a Városi Tömegközlekedési Múzeumot és Budapest-en a Földalatti Vasúti Múzeumot. A múzeumok 2009-ben is nagy sikerrel vettek részt az év legnagyobb múzeumi rendezvényein (Múzeumok Majálisa, Múzeumok Éjszakája, Múzeumok Őszi Fesztiválja, Nagy Rajzolás). Ezek mellett több időszakos kiállítást is megtekinthettek a látogatók. Ilyen volt például az európai közösségi közlekedést bélyegeken bemutató kiállítás, a párizsi és budapesti földalatti közlekedésről képet adó fotótárlat, a metróépítkezések előtti Budapest közlekedését bemutató kiállítás az épülő 4-es metró Bocskai úti állomásán. Időnként egy-egy muzeális jármű nosztalgiaüzemben vagy járműtalálkozókon is látható volt az év során.

A Kulturális Örökség Napjai keretében a múzeumok mellett egyéb BKV-s helyszíneken is – a Kelenföld Autóbusz Járműtelepen, a Szépilona kocsiszínbén és a Fogaskerekű vasútnál – megismerhették az érdeklődők a BKV műszaki értékeit. A múzeumokban mintegy 35 ezer látogató – többnyire tárlatvezetések, múzeumpedagógiai foglalkozások keretében – csodálhatta meg a Társaság történeti értékeit és muzeális járműveit.



A társaság belső kommunikációs tevékenysége is több fórumon zajlott. A heti rendszerességgel jelentkező e-hírlevélből dolgozóink folyamatosan tájékozódhattak az aktuális társasági eseményekről, hírekről, a munkájukhoz szükséges szabályzatokról, utasításokról, az őket érintő kedvezményekről, ezek mellett szórakoztató, kulturális tartalmat is nyújt.

A havonta megjelenő vállalati lap, a Mozgásban magazin oldalain lehetőség nyílt alaposabban körüljárni egy-egy aktuális és fontos témát, illetve bemutatni a társaság dolgozóit, hétköznapjait.

Társasági eseményeink közül kiemelt jelentőségű a Családi Nap, mely minden évben az összetartozás érzetét erősíti munkavállalóinkban.

Nemzetközi kapcsolatok

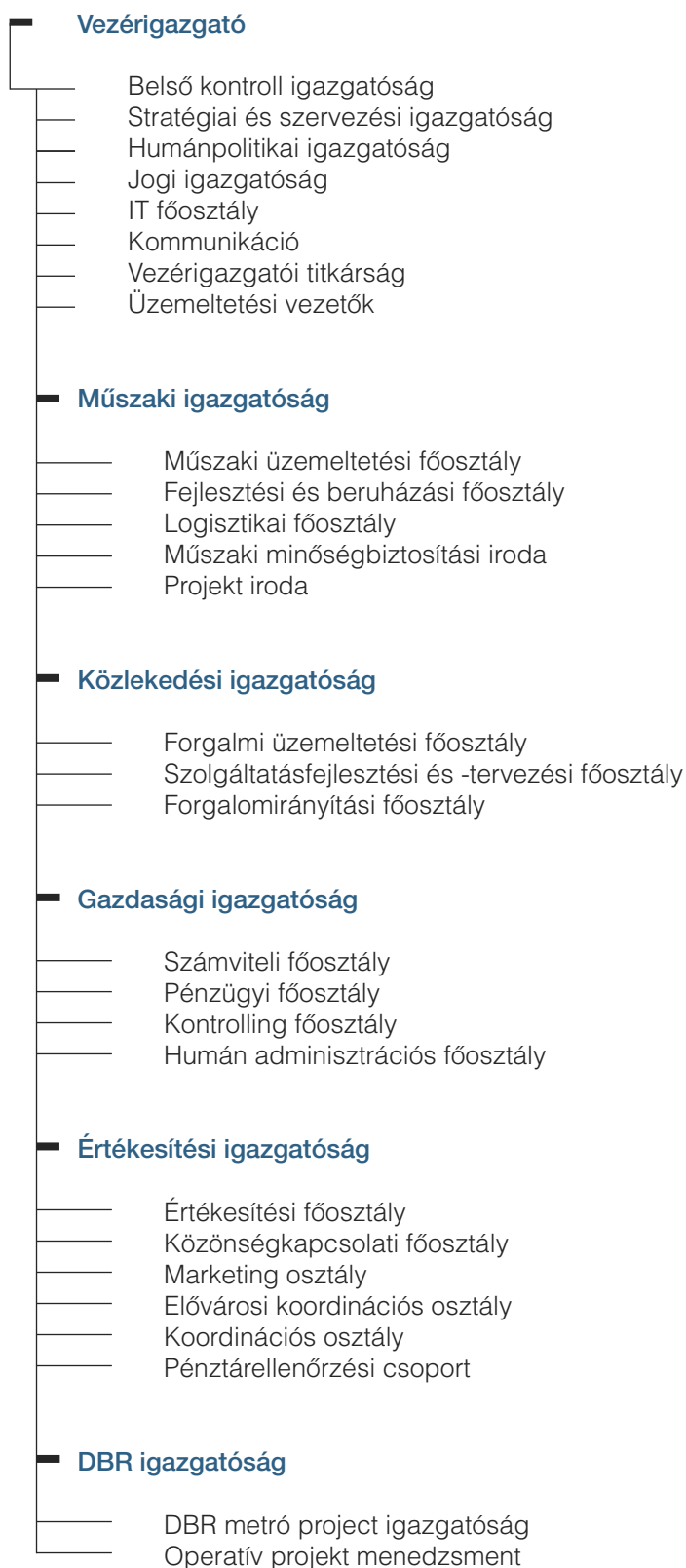
A nemzetközi kapcsolatok szerepe, hogy a külföldi trendek és gyakorlatok megismerése, a tudáscsere révén segítse a BKV alaptevékenységét, és hozzájáruljon a fejlesztéséhez. A gyakorlatban ez 2009-ben is sok fordítást jelentett, valamint tolmácsolásokat a tárgyalásokon, múzeumi programoknál, vagy éppen a Van Hool buszbeszerzéseknél. A városi közösségi személyszállításra vonatkozó európai szakpolitikák feldolgozásán túl, összehasonlító elemzést készítettünk az európai városok jegyrendszereiről, vagy az aktuális társasági igényeknek megfelelően a biztonság témaköréhez kapcsolódva nemzetközi példákat gyűjtöttünk a kamerák alkalmazására, illetve alapvetően a jármű-

parkkal kapcsolatosan cseréltünk tapasztalatokat európai társvállalatokkal.

A BKV tagja az UITP-nek (International Association of Public Transport – Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség), és részt vesz a különböző bizottságok munkájában, a szervezettel való kapcsolattartás folyamatos. A szövetség 2009 júniusában Bécsben tartotta két évente rendezendő világkongresszusát és szakkiállítását, az osztrák főváros közelségének köszönhetően a BKV képviselői is részt vettek rajta. Az érkező delegációk között Budapest iránt érdeklődő szakmabelieket fogadtunk egyebek mellett Walesből, Dél-Afrikából, Sanghajból, Prágából.



Szervezeti felépítés 2009-ben



Statisztikai adatok

A BKV ZRT. BERUHÁZÁSAINAK ALAKULÁSA

(millió Ft)

Megnevezése	2009. évi tény			
	Műszaki teljesítés	Társasági forrás	Pénzügyi teljesítés	
			Céltámogatás	
			2008.	2009.
Fővárosi finanszírozású kiemelt beruházások				
4. sz. metróvonal építése	50 892	0	0	44 736
2. sz. metróvonal felújítása	225	0	0	188
2. sz. metróvonal járműállomány cseréje	940	0	0	847
1-es, 3-as villamos vonalak továbbfejlesztése és meghosszabbítása I. ütem	10	10	0	0
1-es, 3-as villamos vonalak továbbfejlesztése és meghosszabbítása II. ütem	0	0	0	0
Fővárosi finanszírozású kiemelt beruházások	52 067	10	0	45 771
Társasági beruházások				
Járműbeszerzés	637	0	637	0
Járműfelújítás és korszerűsítés	5 775	1 342	1 493	2 963
Mozgólépcső-felújítás	719	2	226	442
Pályafelújítás	2 004	0	479	1 157
Európai Uniók projektjei	177	0	98	21
Infrastruktúra felújítás	1 471	2	1 090	460
M2 metróvonal járműállomány-cseréjéhez hozzájárulás	0	0	0	0
Társasági beruházás összesen	10 783	1 346	4 023	5 043
Kisértékű eszközök, munka- és formaruha ill. egyéb, nem közlekedési célú beruházás (Társasági finanszírozás)	1 213	1 211	0	0
Beruházási anyag	0			
Immateriális javak	835	835		
Térítés nélküli átvétel	944			
Egyéb beruházási tervben nem tervezett beruházások	313	313		
Társasági mindösszesen	14 088	3 705	4 023	5 043
Társasági beruházások forrásai összesen				12 771
Beruházás mindösszesen	66 155	3 715	4 023	50 814
Források összesen				58 552

A BKV ZRT. ADÓSSÁGAINAK ALAKULÁSA

(millió Ft)

Megnevezése	2008. évi tény			2009. évi tény		
	BKV Zrt.	Leány-vállalatok	BKV csoport	BKV Zrt.	Leány-vállalatok	BKV csoport
Bankhitel és pénzkölcsön	60 915	134	61 049	73 529	130	73 659
Pénzügyi lízing	5 749	0	5 749	4 948	0	4 948
Akkreditív, bankgarancia, a kölcsönrel azonos kereskedelmi hatású bármely egyéb ügylet, lejárt (a számlán szereplő fizetési határidőben meg nem fizetett) szállítói tartozás	3 069	0	3 069	805	0	805
MINDÖSSZESEN	69 733	134	69 867	79 282	130	79 412

A BKV ZRT. ÜZLETMENETÉNEK ALAKULÁSA 2005-2009

Megnevezése	Mértékegység	2005. évi tény	2006. évi tény	2007. évi tény	2008. évi tény	2009. évi tény	Index 2005. évhez
Utasszám	millió utas	1 314	1 281	1 298	1 308	1 267	96,4%
Utaskilométer	millió utkm	5 576	5 442	5 513	5 545	5 361	96,1%
Férőhelykilométer	millió fhkm	21 306	21 249	21 308	21 375	21 552	101,2%
Hasznos kocsikilométer	ezer kkm	179 519	179 000	176 225	175 669	177 415	98,8%
Kocsiüzemóra	ezer óra	11 252	11 367	11 020	10 776	10 961	97,4%
Átlagos járműállomány	db	3 014	3 007	2 959	2 869	2 841	94,3%
Forgalomba adott járműállomány	db	2 329	2 330	2 250	2 202	2 200	94,5%
Férőhelykihasználás	%	26,2	25,6	25,9	25,9	24,9	95,0%
Átlaglétszám (teljes munkaidős)	fő	12 632	12 817	12 423	11 839	11 930	94,4%
ebből: tömegközlekedési jv.	fő	4 700	4 818	4 873	4 888	4 980	106,0%
Hitelállomány (záró)	millió Ft	59 550	62 752	67 186	60 915	73 529	123,5%
Összes bevétel	millió Ft	83 300	107 287	106 443	120 953	110 828	133,0%
Összes ráfordítás	millió Ft	105 766	118 309	123 273	126 695	134 353	127,0%
Mérleg szerinti eredmény	millió Ft	-22 466	-11 022	-16 830	-5 742	-23 525	104,7%

A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS TELJESÍTMÉNYEINEK ALAKULÁSA

Megnevezése	Járműfajta	2008. évi tény	2009. évi tény	Index bázishoz
Utasszám (ezer utas)	Villamos	333 067	325 135	97,6%
	Trolibusz	77 205	74 998	97,1%
	Autóbusz	545 875	527 221	96,6%
	HÉV	55 166	53 003	96,1%
	Metró	269 765	260 679	96,6%
	MFAV	26 742	26 026	97,3%
Mindösszesen		1 307 820	1 267 062	96,9%
Utaskilométer (ezer utkm)	Villamos	917 886	895 967	97,6%
	Trolibusz	195 077	189 454	97,1%
	Autóbusz	2 732 867	2 637 494	96,5%
	HÉV	459 036	438 366	95,5%
	Metró	1 183 909	1 144 487	96,7%
	MFAV	56 311	54 786	97,3%
Mindösszesen		5 545 086	5 360 554	96,7%
Átlagos utazási távolság (km)	Villamos	2,76	2,76	100,0%
	Trolibusz	2,53	2,53	100,0%
	Autóbusz	5,01	5,00	99,8%
	HÉV	8,32	8,27	99,4%
	Metró	4,39	4,39	100,0%
	MFAV	2,11	2,11	100,0%
Átlagosan		4,24	4,23	99,8%

JÁRMŰGAZDÁLKODÁS ALAKULÁSA

Megnevezése	Járműfajta	2008. évi tény	2009. évi tény	Eltérés ill. index bázishoz
Átlagos járműállomány (db)	Villamos	607	605	99,7%
	Trolibusz	167	161	96,4%
	Autóbusz	1 409	1 389	98,6%
	HÉV	294	294	100,0%
	Metró	369	369	100,0%
	MFAV	23	23	100,0%
Mindösszesen		2 869	2 841	99,0%
Forgalomba adott járműállomány (db)	Villamos	434	432	99,5%
	Trolibusz	117	111	94,9%
	Autóbusz	1 138	1 141	100,3%
	HÉV	232	234	100,9%
	Metró	264	265	100,4%
	MFAV	17	17	100,0%
Mindösszesen		2 202	2 200	99,9%
Kocsikibocsátási százalék %	Villamos	71,5%	71,4%	-0,1%
	Trolibusz	70,1%	68,9%	-1,1%
	Autóbusz	80,8%	82,1%	1,4%
	HÉV	78,9%	79,6%	0,7%
	Metró	71,5%	71,8%	0,3%
	MFAV	73,9%	73,9%	0,0%
Átlagosan		76,8%	77,4%	0,6%



A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS MINŐSÉGI-HATÉKONYSÁGI (FORGALMI) MUTATÓINAK ALAKULÁSA

Megnevezése	Járműfajta	2008. évi tény	2009. évi tény	Index bázishoz
Férőhelykilométer (ezer fhkm)	Villamos	4 148 888	4 193 041	101,1%
	Trolibusz	611 771	582 517	95,2%
	Autóbusz saját telj. ö.	7 735 408	7 801 470	100,9%
	Idegen teljesítmény	613 971	671 181	109,3%
	Autóbusz összesen	8 349 379	8 472 651	101,5%
	HÉV	2 747 503	2 743 368	99,8%
	Metró	5 293 233	5 344 349	101,0%
	MFAV	224 010	216 314	96,6%
Mindösszesen		21 374 784	21 552 240	100,8%
Hasznos kocsi-kilométer (ezer km)	Villamos	28 049	28 531	101,7%
	Trolibusz	6 199	5 950	96,0%
	Autóbusz saját telj. ö.	84 439	84 947	100,6%
	Idegen teljesítmény	8 061	8 883	110,2%
	Autóbusz összesen	92 500	93 830	101,4%
	HÉV	18 699	18 673	99,9%
	Metró	29 037	29 287	100,9%
	MFAV	1 185	1 144	96,5%
Mindösszesen		175 669	177 415	101,0%
Üzemóra (óra)	Villamos	2 092 740	2 124 631	101,5%
	Trolibusz	545 376	526 898	96,6%
	Autóbusz saját telj. ö.	5 495 786	5 606 703	102,0%
	Idegen teljesítmény	518 718	549 646	106,0%
	Autóbusz összesen	6 014 504	6 156 349	102,4%
	HÉV	847 468	845 610	99,8%
	Metró	1 201 503	1 234 134	102,7%
	MFAV	73 914	73 406	99,3%
Mindösszesen		10 775 505	10 961 028	101,7%
Vonatüzemóra (óra)	Villamos	1 379 846	1 406 129	101,9%
	HÉV	191 233	194 202	101,6%
	Metró	213 418	219 063	102,6%
	MFAV	73 914	73 406	99,3%
Mindösszesen		1 858 411	1 892 800	101,9%

ÁTLAGOS ÁLLOMÁNYI LÉTSZÁM

(fő)

Megnevezése	2008. évi tény	2009. évi tény	Index bázishoz	Létszám 2009. XII. 31.
1. Gazdasági vezetők	323	320	99,1%	317
2. Egyetemi főisk. képz. fogl.	295	318	107,8%	319
3. Egyéb felsőf. középf. fogl.	1 129	1 092	96,7%	1 075
4. Irodai ügyviteli fogl.	504	494	98,0%	473
Szellemi összesen (F1+2+3+4)	2 251	2 224	98,8%	2 184
5. Szolg. jell. fogl. segédvez. nélk.	943	942	99,9%	950
6. Mezőgazdasági foglalk.	0	0	0,0%	0
7. Ipari, építőipari fogl.	2 979	3 024	101,5%	3 003
8. Gépkézeltők összesen	592	569	96,1%	548
9. Szakképz. nem igénylő fogl.	186	191	102,7%	185
Fizikai összesen jv. és segédvez. nélkül	4 700	4 726	100,6%	4 686
Teljes munkaidős össz. (jv. és segédvez. nélk.)	6 951	6 950	100,0%	6 870
Járművezetők villamos jv.	911	895	98,2%	914
trolibusz jv.	335	322	96,1%	312
autóbusz jv.	3 151	3 238	102,8%	3 333
HÉV jv.	124	132	106,5%	144
MFAV jv.	68	64	94,1%	68
METRÓ jv.	242	254	105,0%	255
Tömegközlekedési járművezető összesen:	4 831	4 905	101,5%	5 026
METRÓ segédvezető	57	75	131,6%	64
Tömegközl. járművez és segédvez. össz:	4 888	4 980	101,9%	5 090
Fizikai összesen (F 5+6+7+8+9)	9 588	9 706	101,2%	9 776
TELJES MUNKAIKIDŐS ÖSSZESEN	11 839	11 930	100,8%	11 960
NEM TELJES MUNKAIKIDŐS ÖSSZESEN	317	347	109,5%	195
ebből jv.tanuló	58	109	187,9%	99
További munkaviszonyban álló fizikai 60 óra felett	163	171	104,9%	0
További munkaviszonyban álló szellemi 60 óra felett	10	7	70,0%	0
Szaktanulmánytanuló	229	221	96,5%	277
Nyugdíjas	182	150	82,4%	150
MINDÖSSZESEN	12 567	12 648	100,6%	12 582

VITELDÍJAK

Megnevezése	2008. január 1-jétől (20% ÁFÁ-val)	2009. január 1-jétől (20% ÁFÁ-val)	2009. január 1-jétől (25% ÁFÁ-val)
Vonaljegy	270 Ft	290 Ft	300 Ft
Átszállójegy	420 Ft	450 Ft	470 Ft
Gyűjtőjegy (10 db vonaljegy)	2 350 Ft	2 600 Ft	2 700 Ft
Napijegy	1 550 Ft	1 500 Ft	1 550 Ft
Turistajegy (három napra)	3 400 Ft	3 700 Ft	3 850 Ft
7 napos jegy	4 000 Ft	4 400 Ft	4 600 Ft
Családi jegy (két napra)	2 000 Ft	2 100 Ft	2 200 Ft
Metró szakaszjegy	220 Ft	240 Ft	250 Ft
Havi bérlet dolgozók számára*	8 250 Ft	9 000 Ft	9 400 Ft
Egyesített havi bérlet dolgozók számára*	9 050 Ft		
Havi bérlet tanulók és nyugdíjasok számára*	3 250 Ft	3 550 Ft	3 700 Ft
Egyesített havi bérlet tanulók és nyugdíjasok számára*	3 550 Ft		
Kétheti bérlet*	5 300 Ft	5 950 Ft	6 200 Ft
Egyesített kétheti bérlet*	5 700 Ft		

* 2009. január 1-jétől megszűnt a külön BKV és külön Budapesti Egyesített Bérlet (BEB). Ezentúl minden budapesti bérlet a korábbi BEB szolgáltatásait nyújtja Budapest-bérlet néven. Ez azt jelenti, hogy használatával **a főváros közigazgatási határain belül** az országos közforgalmú vasutak kijelölt vonatait és a helyközi autóbuszvonalak kijelölt járatait is igénybe lehet venni.

JEGY- ÉS BÉRLETELLENÖRZÉSEK ADATAI

Ellenőrzött utasszám:	17 millió fő
Ellenőrzött járműszám:	1,6 millió kocsi
Pótdíjfolyamati jelentés darabszáma:	355 256 db
Helyszíni pótdíj darabszáma:	29 254 db
Bérletbemutatók száma:	40 627 db
Pótdíjbevétel:	996 455 441 Ft
HÉV Jegyvizsgálói Szolgálat kereskedelmi bevétele:	489 769 265 Ft

Elérhetőségek:

Székhely: 1072 Budapest, Akácfa u. 15.

Levelezési cím: 1980 Budapest, Pf. 11.

Központi telefonszám: 461-6500

Központi e-mail cím: bkvzrt@bkv.hu

Ügyfélszolgálat címe: 1072 Budapest, Akácfa utca 18.

Ügyfélszolgálat e-mail címe: ugyfelszolgalat@bkv.hu

Ügyfélszolgálat telefonszáma: BKV-INFO (258-4636)

Honlap: www.bkv.hu

