



éves jelentés

**2011.**



# Vezérigazgatói előszó



A folyamatos változásokkal és kihívásokkal teli 2011-es év a BKV Zrt. életében is mozgalmas időszakot jelentett. Az elhúzódó gazdasági válság hatásai erősen befolyásolták a Társaság pénzügyi helyzetét, a nehézségek és a szinte állandósult krízishelyzet ellenére azonban a főváros és agglomerációja közösségi közlekedését biztosító nagyvállalat mégis messzemenően az üzleti terv felett teljesített, csökkentette adósságállományát és pozitív üzemi eredményt ért el.

Tizenöt év óta először fordult elő, hogy az év első napján ugyanannyiba kerültek a jegyek és a bérletek, mint az előző év utolsó hónapjában, azaz nem történt tarifaemelés. Ezzel párhuzamosan egy törvénymódosítással a bliccelők elleni fronton is erősítés érkezett: 2011. január 11-étől ugyanis már a közterület-felügyelők is részt vesznek a jegyellenőrzésben, így a bliccelők többé már nem tehetik meg, hogy fiktív adatokat diktáljanak be a jegyellenőrnek. Az új rendszer hatékonyságát egyértelműen bizonyítja, hogy a közterület-felügyelővel kiegészült csapatok 100 ezer ellenőrzésre vetítve 91%-kal több bliccelő utast pótdíjaztak utólagosan hivatalos okmány vagy rendőrségi adatlekérés alapján, és 97%-kal kevesebb utas távozott intézkedés nélkül.

A budapesti vonalhálózat változatos terepviszonyai minden járműgyártó számára izgalmas és valódi kihívásokkal teli tesztelési lehetőséget kínálnak, így futott a budapesti utakon 2011-ben számos alkalommal többféle tesztbusz, és az EBSF, azaz a Jövő európai buszrendszere projekt keretében különleges tesztüzem is zajlott kilenc hónapon át.

Nem csupán tesztjárművek érkeztek ebben az esztendőben a BKV-hoz, az előregedett járműpark fiatalítására is történtek lépések: a németországi Eberswalde-ből 15 darab MAN NGE 152 típusú alacsonypadlós, csuklós használt troli jött az idős ZIU-k helyébe, míg a legöregebb Ikarusok felújítását 30 darab Mercedes Benz Citaro O530 típusú alacsonypadlós, klimatizált szóló autóbusszal váltotta ki a BKV és a Budapesti Közlekedési Központ. Ugyanakkor az időutazásra csábító egyedi villamosmatuzsálemek egész évben lélekmelengető időtöltést kínálnak: a már hagyományos karácsonyi fényvillamos mellé felzárkózott 2011-ben a Mikulásvillamos, fedélzetén magával Joulupukki-val, a finn Mikulással.

A társadalmi felelősségvállalás jegyében számos kezdeményezés született, és a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeum adott otthont annak a rendhagyó tárlatnak, amelynek anyagát a feledékeny, figyelmetlen utasok - BKV járatain felejtett - tárgyai alkották. A siker egyértelmű bizonyítéka, hogy az eredetileg tervezett nyitva tartást egy hónappal meg kellett hosszabbítani.

Ez az év megoldást hozott a 2-es és a 4-es metróvonalra szánt Alstom-szerelvények ügyében, így a Nemzeti Közlekedési Hatóság bevonásával folytatódhat a járművek honosítása, engedélyeztetése. Időközben az egyre gyakoribbá váló műszaki meghibásodások miatt sor került a legöregebb szovjet metrószerelvények forgalomból történő kivonására, amelyeket független szakértők vizsgáltak át.

Dr. Kocsis István vezérigazgató szeptemberben közös megegyezéssel távozott a BKV éléről. Helyét Dr. Várszegi Gyula, a BKV Igazgatóságának elnöke vette át, aki folytatta a megkezdett munkát, november végén azonban arra kényszerült, hogy likviditási problémák miatt a tulajdonos Fővárosi Önkormányzat utasítására felmondja a Társaság Kollektív Szerződését. A cél egy olyan korszerű, új Kollektív Szerződés megkötése, amely mellett, hogy versenyképesé teszi a Társaságot a közszolgáltatók között hamarosan kialakuló árversenyben, a munkavállalók számára is kedvező feltételeket biztosít. Dr. Várszegi Gyula lemondása miatt ez a feladat már a 2012 februárjában kinevezett új vezérigazgatóra – vagyis rám – hárul.

  
Bolla Tibor  
vezérigazgató



# A BKV Zrt. 2011. évi gazdálkodása

## Közlekedés

A Társaság járműállományának legnagyobb hányadát a gumikerekes járművek (autóbuszok és trolibuszok) teszik ki. Az 1365 autóbuszból 150 db modern Volvo 7700A típusú, 32 db csuklós és 13 db szóló belga gyártmányú Van Hool autóbusz, a többi Ikarus. Az autóbusz ágazat más szempontból is listavezető. A 192 autóbuszjárat 2011-

ben 556,7 millió utast szállított, ami a teljes utasszám 40 %-a. A forgalomba adott járművek 51,9%-a autóbusz.

A második legnagyobb forgalmat bonyolító járműfajta a villamos. A forgalomba adott járművek 20,2%-a villamos, ezek 31 vonalon közlekednek. A 612 db jármű (40 db korszerű Siemens Combino, valamint régebbi német DÜWAG, Tatra és Ganz járművek; a fogaskerekű kocsijai osztrák gyártmányúak) évente 393,4 millió utast szállít, a teljes utasszám negyedét 28,3%-át.

A harmadik legnagyobb ágazat a metró és a földalatti. A három vonal hossza 31,4 km, az itt közlekedő 391 db kocsit 2011-ben 302,5 millió főt szállított, noha a forgalomba adott járműveknek mindössze 12,2%-át teszi ki a metró. Az M2 és M3 vonalon orosz gyártmányú szerelvények közlekednek, a földalatti vonalán Ganz csuklós járművek.

A trolibusz közlekedés aránya Budapesten viszonylag szerény mértékű, hiszen a 73,6 km-nyi, 15 trolibuszvonalon közlekedő 157 db trolibusz a forgalomba adott járművek mindössze 5,2%-át teszi ki. Ugyanilyen arányt képvisel ez a járműtípus az utasszám tekintetében is: ezt a járműfajtát 2011-ben 68,7 millió utas vette igénybe. Néhány vonalon még közlekednek a régi szovjet ZIU trolibuszok, a járműállományt ezek mellett Ikarusok, valamint Ganz illetve Skoda gyártmányú korszerű járművek alkotják.

Az öt HÉV vonal hossza 102,93 km. A járművek túlnyomó része az NDK-ban készült, leszámítva néhány, a csepeli vonalon közlekedő magyar MIXA szerelvényt. A forgalomba adott járművek 10,6%-a HÉV. A zöld szerelvényeket 2011-ben 70,4 millió fő használta.

# 2011. év legfontosabb

## Rendezvények kiszolgálása

A korábbi évekhez hasonlóan 2011-ben is számos rendezvény zajlott a Fővárosban, amelyeknél részben a szükséges forgalom-terelések, részben pedig a rendezvényre igyekvők utazásának biztosítása miatt szükséges Társaságunk közreműködése.

A Múzeumok éjszakája című rendezvénysorozat keretében június 18-áról 19-ére virradó éjjel egy autóbuszjáratot közlekedtettünk Szentendrére, majd június 24-éről 25-ére virradó éjszaka a budapesti múzeumokat felkeresők részére előzetes megrendelés alapján öt buszjáratot üzemeltettünk. A körjáratok a tavalyihoz hasonló, de a Deák Ferenc tér környékének jelentős átépítése, valamint a korábbi évek tapasztalatai alapján módosított útvonalon közlekedtek.

A Sziget Fesztivál augusztus 10-től 15-ig tartott, azonban a programok már augusztus 8-án is várták a résztvevőket. A Fesztivál ideje alatt több járat közlekedésében voltak forgalmi változások, emellett a Társaság a Hajógyári sziget és a Liszt Ferenc repülőtér, illetve Hajógyári sziget és a budapesti pályaudvarok között közlekedő szerződéses járatokkal is kiszolgálta a rendezvényre érkezőket.

A Sziget fesztivál rendkívüli utasforgalmát forgalmi, járműműszaki ügyelettel és a biztonsági szolgálat segítségével szerveztük és irányítottuk.

A rendkívüli utasforgalmat hozó Forma 1-es verseny idején is megerősített szolgálatvégzéssel, biztonsággal láttuk el feladatunkat – baleset, vagy a forgalom zavartalan lebonyolítását akadályozó esemény egyik kiemelt rendezvény során sem történt.

Az augusztus 20-ához kapcsolódó rendezvények (Tisztavatás, Mesterségek ünnepe, Kossuth tér környéki rendezvények és az ünnepi tűzijáték) kiszolgálását a korábbi évekhez hasonlóan útvonal-módosításokkal, sűrített menetrendekkel és üzemidő hosszabbításokkal a megszokott magas színvonalon oldottuk meg.

2011. szeptember 17-18-án rendezték meg a Kulturális Örökség Napját, melynek keretében társaságunk is megnyitotta a Baross-, Ferencváros- és a Fogaskerekű kocsiszín, a Ferenc áramátalakító, valamint a Deák Ferenc téri Földalatti Múzeum és a Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum kapuit a látogatók előtt. A ferencvárosi és Baross kocsiszínekben tartandó nyílt nap kapcsán nosztalgiajáratokat közlekedtettünk.

2011 novemberében a gödöllői HÉV közlekedés 100. évfordulójának megünneplésére a XVI. kerület és Gödöllő önkormányzatával közösen került sor.

Sikerrel működtünk közre többek között a már nem először megrendezésre kerülő XIX. kerületi Városünnep, valamint a Kapcsolat Napja rendezvényeken is.

# forgalmi eseményei





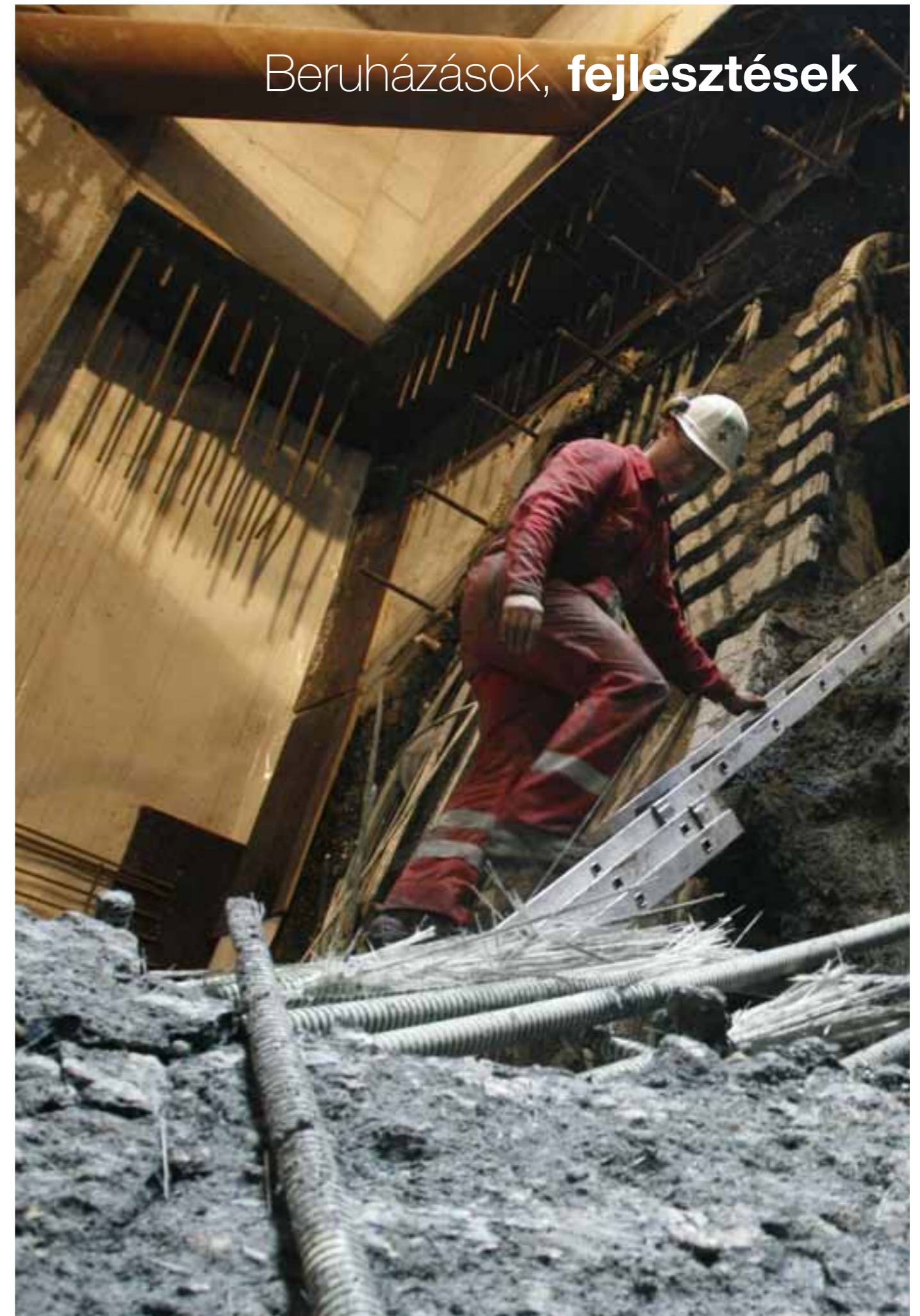
## HÉV vonalak elnevezésének módosítása

2011. július 1-jétől a HÉV vonalakon a BKV viszonylatszámzási rendszerébe illeszkedő jelölési rendszert vezettünk be. A HÉV vonalak beszámozása az integrált budapesti közösségi közlekedés megteremtésének követelménye miatt vált szükségessé. A számozási rendszer kialakításakor alapvető követelmény volt a HÉV metrótól való egyértelmű megkülönböztethetősége – a tarifaközösség jelenlegi hiánya miatt –, ugyanakkor a későbbi integráció előrevetítéseként és nemzetközi példákhoz igazodva olyan megoldás született, amely sorszámban és arculatában követi a metrószámozást. Az M1, M2, M3 üzemelő, és az építés alatt álló M4 metró számozása folytatásaként a HÉV vonalak az alábbi számokat kapták: Szentendrei HÉV: H5, Ráckevei HÉV: H6, Csepeli HÉV: H7, Gödöllői/Csömöri HÉV: H8 és H9.

# Forgalombiztonság

A Közlekedésbiztonsági kampányok, intézkedések következtében – összhangban az országos és fővárosi mutatókkal – a BKV Zrt. járműveit is érintő balesetek száma 7 %-kal (2250-ről 2089-ra), ezen belül a saját hibás balesetek száma 12 %-kal (778-ról 687-ra) csökkent.

A személyi sérüléssel járó balesetek száma ennél jelentősebben csökkent, 24 %-kal (442-ről 334-ra) lett kevesebb 2011-ben.





## Beruházási tevékenység alakulása

Társaságunk gazdasági lehetőségei az utóbbi években már nem teszik lehetővé az úgynevezett saját rezsiz járműfelújításon és kis értékű eszköz-, munkaruha- és formaruha beszerzéseken kívül saját forrás biztosítását beruházásokra.

Az elmúlt évek gyakorlatához hasonlóan 2011-ben Budapest Főváros Önkormányzata a közösségi közlekedéssel kapcsolatos kiemelt beruházásokat közvetlenül, míg a BKV Zrt. üzemeltetéséhez szükséges társasági beruházásokat, értéknövelő felújításokat amortizációpótló céltámogatással finanszírozta.

Az önkormányzat 2011. évre amortizációpótló céltámogatásként 10,98 milliárd Ft-ot adott át Társaságunknak pénzeszköz átadás-átvételi megállapodás keretében, utólagos elszámolási kötelezettség mellett.

Kiemelt beruházások

## 4-es számú **metróvonal** építése

A 4-es metró első szakaszán mind a tíz állomás szerkezetépítése befejeződött 2011 végére, és így valamennyi helyszínen megkezdődhetnek a belső beépítési, valamint a rendszerépítési munkák. A belső beépítés szempontjából a budai oldali állomások készültsége mára 50-95% közötti, a pesti oldalon – ahol az alagútépítő pajzsok később haladtak el, így itt a belső beépítő csak később kaphatott munkaterületet – a kivitelező 2011 végére 20-50% közötti készültségi fokot ért el munkahelyszíntől függően.

A rendszerek és áramellátó berendezések építésének készültsége a teljes vonalra vetítve hozzávetőleg 30-35%-os. A Kelenföldi pályaudvar és a Szent Gellért tér állomásokon a gépészeti szerelések, a szakipari munkák és az elektromos kábelezések folynak. A belső beépítés a Tétényi út állomáson 90%-os, a Bocskai úti és a Móricz Zsigmond állomások 70-75%-os készültséggel zárták az évet. A Tétényi úti állomáson a teljes 10 kV-os és 0,4 kV-os segédüzemi energiaellátó rendszer beüzemelése megtörtént, próbaüzemük sikeresen lezajlott. Az energiaellátást az új berendezések biztosítják. A Bocskai úti berendezések beüzemelése előkészítés alatt van.

A 14 méter alatti emelőmagasságú mozgólépcsőket a Kelenföldi pályaudvar, valamint a Tétényi úti és a Bocskai úti állomásra leszállították, beállításuk megtörtént, jelenleg a próbaüzemre való előkészítésük zajlik. A Kálvin téri és a Szent Gellért téri állomások mozgólépcsőinek beszállítása folyamatos.

A pesti oldali állomásokon a nem teherhordó szerkezetek építése befejeződött, itt szakipari munkák, gépészeti szerelések és elektromos kábelezések folynak.

Az alagútépítés 2010-ben, a hozzá kapcsolódó valamennyi további munka – a Szent Gellért téri állomás és vágánykapcsolati műtárgy szerkezetépítése is – 2011 tavaszán befejeződött, a téren a felszínt és az útpályát az eredeti állapotoknak megfelelően visszaállítottuk. A Műegyetem rakpart ideiglenes forgalmi renddel, 2x1 sávon újra megnyílt a forgalom előtt.

A járműtelep építése 2011 végére szintén véget ért, jelenleg a műszaki átadás-átvételhez kapcsolódó hatósági eljárások zajlanak.

A vágányépítés keretében a budai oldalon megépült a vágányhálózat az alagúti vízelvezető rendszerrel együtt, elkészült továbbá az alagút falára szerelt kábeltartó rendszer a menekülő járdával együtt. A pesti oldalon a bal oldali alagútban a vágányépítés elérte a Fővám téri megállót, ezzel párhuzamosan pedig az alagút falára szerelt kábeltartók egy része is elhelyezésre került.

Az állomások fölötti leadónyílások – a jelentősebb eszközbeszállításokat követő – lefedésével szinte valamennyi helyszínen folytatódhattak a felszínrendezési munkák, amelyek munkahelyszíntől függően 2012 második felében, illetve 2013-ban fejeződhetnek be. A teljes projekt műszaki készültsége hozzávetőleg 70%-os. Ezzel arányos a pénzügyi teljesülés is: a tervezett 373,4 milliárd forintos összköltségvetésből eddig 238,7 milliárd forint kifizetése történt meg.

## 2-es számú metróvonal járműállomány cseréje

A BKV és az új járműveket szállító Alstom a 2011. július 21-én megkötött szerződésben állapodott meg arról, hogy a 2010. október 19-én felmondott szállítási szerződések hatályát visszaállítják, azokat 2006. május 30. napjától hatályosnak tekintik, és egyidejűleg a hatályába visszaállított szerződések egyes kereskedelmi- és biztosítéki rendelkezéseit a BKV Zrt.-re nézve kedvező módon módosítják.

Az AM5-M2 típusú metrószervevény időközben (2012. június 4-én) megkapta a végleges típusengedélyt, miután a gyártó a Nemzeti Közlekedési Hatóság számára bizonyítani tudta: a szerelvevények a módosított fékrendszerrel képesek teljesíteni a magyar előírásokat.

# FUTÁR Projekt

A FUTÁR (Forgalomirányítási és UtasTájékoztató Rendszer) projekt európai uniós pályázati támogatás eredményeképpen létrejövő integrált közösségi közlekedési informatikai rendszer.

A projekt a BKV Zrt. működési területén az autóbusz, trolibusz és villamos ágazatokban a jelenlegi elvárásokat kielégítő műholdas járműkövetést és helymeghatározást, egységes forgalomirányítást és zavarkezelést, illetve valós idejű információk alapján működő utastájékoztatót valósít meg 2295 járművön, 257 megállóhelyen és csomóponton, mobil eszközökön (SMS), valamint internetes felületen. A rendszer részét képezi 30 db jelzőlámpás helyszínen a közösségi közlekedési járművek előnyben részesítése, amely utasaink számára lerövidíti az utazási időt, és Társaságunk számára is jelentős megtakarítást jelent. Mindezek mellett a projekt magában foglalja egy olyan kommunikációs rendszer kiépítését, amit az európai uniós előírásoknak megfelelően a fejlesztéstől függetlenül is ki kell építenie a BKV Zrt.-nek.

A Szabó Ervin téri diszpécserközpont felújítása befejeződött, a számítástechnikai eszközök a végleges helyükre kerültek.

A vezeték nélküli adatkapcsolati hálózat (wi-fi) kiépítése és a kapcsolódó tesztelesek sikeresen lezajlottak 14+1 telephelyen, a járművek és a központ közötti adatkommunikációt a telephelyeken kívül biztosító 3G+HSDPA kapcsolat létrejött, és megtörtént a FUTÁR rendszerhez tartozó szerverközpont teljes körű implementációja is.

A járművek és a központ közötti beszédkommunikációt biztosító rádiós rendszer hat bázisállomása, és a Szabó Ervin téri diszpécserközpontoz tartozó mikrohullámú állomás üzemképes. A bázisállomások infrastruktúrája az átadás-átvétel során elvégzett javításokat és hiánypótlásokat követően válik teljessé.

A járműszerelési rendszertervek elkészültek, az ismételt járműfelmérések alapján a kiviteli tervek készítése folyamatban van. A BKV Zrt, megkapta az NKH állásfoglalásokat, a járművek új eszközökkel történő felszerelése három lépcsőben történik (próbaszerelések és tesztelesek, prototípus járművek szerelése, sorozatszerelés). A vállalkozó késedelme miatt viszont a prototípus járművek szerelésére csak 2011 őszén kerülhetett sor. A 86-os viszonylaton közlekedő 16 db Volvo autóbusz felszerelése a FUTÁR járműfedélzeti egységgel megtörtént, a beépített berendezések megfelelőség-vizsgálata forgalomban közlekedő autóbuszokon lezajlott.





Megkezdődött a BKV által a forgalmi folyamatok menedzselésére használt ForTe rendszer tervadatainak a FUTÁR rendszer felé történő átadását lehetővé tevő interfész fejlesztése. Az év során folyamatos volt a járműfedélzeti környezet, a forgalomirányítás adminisztrációs felületei és a döntéstámogatási rendszer tervezése, valamint a rádiókommunikációs rendszer és a forgalomirányító szoftverrendszer közötti kapcsolatot megteremtő CTI (Computer Telephony Integration) fejlesztése.

A jelzőlámpa-befolyásolás munkarészben előírt forgalomszámlálás megtörtént, a jelzőlámpa-befolyásolás központi szoftverének funkcionális specifikációja pedig elfogadásra került. 24 csomópontra vonatkozóan befejeződött a tervezés, valamint elkészült az ezen csomópontokra vonatkozó szimuláció.

A FOK-GYEM, Vultron, Autocom fedélzeti utastájékoztató rendszerek, továbbá a BKV-nál és alvállalkozóinál alkalmazott jegykezelők illesztése megtörtént. A járműfedélzeti tájékoztatás-szerkesztő szoftver 0. ütemű változatának használata, valamint a 86-os viszonylaton közlekedő 16 Volvo autóbusszon a FUTÁR fedélzeti utastájékoztató rendszerének alapfunkciójú tesztelése is elkezdődött.

A közterületi alprojektben leszállított, teljesen engedélyezett kiviteli terv: 247 db fogadóhely kialakítása is megtörtént már 63 helyszínen.

2011 végén a fővállalkozó rajta kívül álló okok miatt a projekt véghatáridejének módosítását kérte. A késedelem oka a közbeszerzési törvény előírásainak megfelelő indoklás kidolgozása, az indokok megfelelő alátámasztása elkészült, amely kapcsán a BKV Zrt. Igazgatósága feljogosíthatja a vezérigazgatót a vállalkozási és a támogatási szerződés módosítását illetően a FUTÁR projekt műszaki befejezési határidejének meghosszabbítása érdekében szükséges egyeztetések lefolytatására.

## Társasági beruházások, fejlesztések

# HÉV vonalak felújítása

2011-ben megkezdődtek a HÉV továbbhasználati engedélyhez kapcsolódó felújítási munkálatok. Az elvégzendő műszaki feladatok és az ehhez szükséges forgalomkorlátozások a korábbi években megszokottnál több alkalommal igényelték a HÉV közlekedés autóbusszokkal való helyettesítését. A rendszeres tápkábel lopások

viszont sok azonnali forgalomszervezési és vezetéstechnikai intézkedést követeltek.

## Járműfelújítás, járműbeszerzés és korszerűsítés

Az autóbussz és trolibusz járművek felújítása ütemezetten történt. Értéknövelő vázfelújítást végeztünk 11 db autóbusszon, és 11 db trolibuszon. A villamos járműállomány felújítása az előírt ciklusrendi technológia szerint teljesült. Értéknövelő felújítás történt 28 db villamos, 38 db metró, 1 db MFAV, 39 db HÉV és 2 db fogaskerekű járművön.

Részleges felújítást követően helyeztünk forgalomba 16 db használt TW6000-es villamost, majd újabb 10 db TW6100 típusú használt villamos beszerzésére kötöttünk szerződést, amelyből 2011. év végéig 4 db jármű Magyarországra történő szállítása valósult meg.

A szolgáltatási színvonal növelése, valamint az esélyegyenlőségi szempontok érvényesítése érdekében célul tűztük ki az alacsonypadlós trolibuszok számának fokozatos növelését. A 15 db MAN típusú használt alacsonypadlós csuklós trolibusz beszerzésére kötött szerződés teljesítése folyamatban van, 2011-ben 11 db jármű érkezett Magyarországra.



Hollandiából 13 db Van Hool A 300 típusú alacsonypadlós használt autóbusszt vásároltunk. A 30 db Mercedes O530 Citaro használt alacsonypadlós, szóló autóbussz beszerzésére kötött szerződés teljesítése elkezdődött, 3 db jármű leszállítása év végéig megvalósult. A járművek BKV specifikus átalakítása folyamatban van.

2011 végén újabb eljárást indítottunk 30 db (+50%) Volvo 7700, vagy annak megfelelő városi alacsonypadlós autóbussz beszerzése érdekében. A beszerzés eredményeképpen újabb 30 db, a jelenlegi állomány nagy részénél lényegesen korszerűbb járművön szállíthatjuk majd utasainkat.

Elkészült továbbá 15 db Van Hool autóbussz klimatizálása, illetve 5 db Van Hool autóbusszt készítettünk elő utasszámláló készülék beépítésére.

2011-ben folytatódott az É-D-i metróvonalon a járművek biztonsági átalakítása új forgóváz keretek beépítésével, továbbá a MFAV és az É-D-i metróvonal járművein az esélyegyenlőség biztosítása érdekében vizuális indításkijelző berendezéseket telepítettünk.

## Pályafelújítás

A ráckevei, gödöllői és szentendrei HÉV vonalak használatbavételi engedélyével összefüggő beruházások I. ütemének kivitelezési munkái 2011. áprilisban befejeződtek. A II. ütem munkái 2011 augusztusában kezdődtek el, amelyek jellemzően hétvégi, illetve iskolaszüneti vágányzárakban kerültek végrehajtásra.

A Margit hídi ideiglenes vágány elbontott anyagaiból a 21-es és 62-69-es villamosvonalon 1752 vágányméter nagypaneles tömbsínes vágány felújítása valósult meg.

A Salgótarjáni úton a 37-es villamos vonalán – amely egyben a Combino villamosok be- és kiálló útvonala is – új, korszerű Vg S49 rendszerű zúzottkőves, vasbetonaljas vágány épült, így ezen a szakaszon megszűntek a sebességkorlátozások. A sorozatos kábellopások miatt a légkábelek helyett földkábelek kerültek lefektetésre, a jövőben ezeken történik az energiaellátás.

2011-ben tovább folytatódott a 37-es villamos pályájának a rekonstrukciója a Fiumei út és az Asztalos Sándor utca, illetve az Órház és az Élessarok között. A Fiumei út és a MÁV X, kapu megállóhelyek között az eddigi beépített pálya helyett a közúti vasúti igényeknek jobban megfelelő, a közúttól teljesen elzárt zúzottkő ágazatú vágányt építettek. Beépítésre került egy, emelt sebességgel is használható vágánykapcsolat. Az Órház és Élessarok között 2138 vágányméter vasúti pályát újítottunk fel: a vágány átépítése során kicseréltük a vágány alatti alépítményt, hossz-szivárgó épült, így a vízelvezetés korszerűbb kialakítású lett. Az érintett szakaszon hat megállóhelyi peron épült át, ahol az akadálymentes közlekedés feltételeit is kialakítottuk. Az átépült vágányon immár 50 km/h a haladási sebesség, ami összességében öt perc menetidő csökkenést eredményezett.

A 18-as villamos vonalán az elhasználandó nagypaneles villamospálya helyett egy, a mai kor igényeit kielégítő vágány épült. A Szent Gellért tér – Döbrentei tér között rugalmas ágazású, CDM rendszerű, bazaltbeton burkolatú pálya épült, így az új vágány egyaránt alkalmas a villamos- valamint a buszközlekedés hosszú távú kiszolgálására. Utóbbi érdekében a csatlakozó közút átépítése során új, fizikai korláttal is elválasztott sávot hoztunk létre. A villamospálya átépítésével egy időben megtörténtek a tervezett kábelfektetések, és a Döbrentei utcai áramátalakító 7 db kábelének cseréje.

A 2-es villamos vonalán a Boráros téren található ívek a jelentős forgalom miatt erősen elhasználódtak. Ezért átépítettük az elhasználandó vágányokat, a Soroksári út – Ipar utca csomópontnál lévő egyszerű vágánykapcsolat elbontásra került, amely további menetidő csökkentést tett lehetővé. Az átépített szakaszon egy közúti és egy gyalogos átjáró felújítása is megtörtént.

Az 59-es villamosvonal Apor Vilmos tér – Márton Áron tér közötti szakaszán a több évtizedes, elhasználandó vágány részleges felújítására került sor. A munkák során szakaszos síncserék és ágazat cserék mellett felújítottuk az elhasználandó útátjárókat, illetve a felsővezeték hálózat egyes elemeit. A Süveg utcai peronpár is átépítésre került, illetve további peronjavítások is történtek. A munkák elvégzésével megszűnt a rossz pályaállapot miatt bevezetett korábbi jelentős, 20 kilométer/órás sebességkorlátozás,

így sikerült lerövidíteni az utazási időt.

Az 50-es villamos vonalán létesített útátjárók műszaki állapota a közúti forgalom igénybevételének hatására leromlott, a nagy forgalmú útátjárók állapota kritikus. A kerületi önkormányzatok folyamatosan jelzik igényüket az átjárók felújítására vonatkozóan. Az Üllői úti (Lakatos utcai, Honvéd utcai, Haladás utcai, Bajcsy Zsilinszky utcai) útátjárók átépítése 2011 őszén hosszabbított hétvégi vágányzárakban befejeződött.

A Fogaskerekű vonalán 2011-ben folytatódott a talpfák és kitérőfák cseréje. A tervezett szakaszon összesen 3300 db talpfák és kitérőfa cseréjére, valamint 900 fm szabványárok és támfal javítására került sor. A pályaállapot javulásával a felújított szakaszon jelentősen csökkent a menetidő, nőtt a forgalombiztonság.

Az 51-es és a 69-es villamos vonalán az elhasználódott panelek cseréjével sikerült jelentősen csökkenteni a pályahibák miatti sebességkorlátozások hosszát az Erzsébet királyné útn és a Gubacsi úton. A menetidő csökkenése elsősorban az 51-es vonalon látványos, ahol az eddigi 10-15 km/óra helyett 50 km/órás sebességgel haladhatnak a villamosok.

A nagykörúti villamosok vonalán, a Blaha Lujza téren, az elhasználódott ívek miatt 5 km/h-s sebességkorlátozást kellett bevezetni. Megszüntetése érdekében egy hétvégén kicseréltük az íveket, így sikerült a sebességkorlátozást megszüntetni.

Az 1-es villamos vonalán, az Erzsébet királyné útja és az Ajtósi Dürer sor közötti, az esős idő miatt bekövetkezett hirtelen pályaalapot romlást több, egymást követő esti 21 órától kezdődő rendkívüli pályajavítással sikerült orvosolni. A sebességkorlátozás és közúti jelzőlámpák működéséből eredő másfél perces utazási időnövekedést sikerült megszüntetni.

## Margit híd felújítása

2011 novemberében befejeződött a Margit híd felújítása. A forgalom már 2010 novemberében megindulhatott, de a szigeti megállókat csak 2011. augusztustól, a 2-es villamos vágánykapcsolatot pedig csak a befejezést követően vehettük használatba. A jelenlegi elképzelések szerint 2012-ben a tavaleti rekonstrukcióból kimaradt felújítások is megtörténnek (budai oldali villamospálya átépítése, Margit körút aszfaltfelújítása, és parkrendezések, valamint a Jászai Mari téri oldalon újabb gyalogátkelőhelyek létesítése).

A híd felújítását követően lépett életbe a nagykörúti villamosközlekedés hangolását és egyenletességét célzó forgalomtechnikai projekt, amelynek eredményeként a két végállomás közti menetidő 2 perccel csökkent. Valamint megtörtént a Margit-híd HÉV megálló alagútszigetelésének javítása is.

### *Budapest Szíve Hídfőterek és Reprezentatív Kaputárság I. ütem*

A Budapest Szíve projekt a megvalósítás szempontjából két ütemre lett bontva: 2011-ben a Károly körút épült át „faltól falig” – az Anker köztől az Astoriáig. A projekt célja a belvárosban a gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztése volt, így leginkább a járdafelületek növelését és a teljes hosszban végig vezetett kerékpársávot lehet kiemelni. A meglévő villamos végállomás átépült, a járművezetők az aluljáróban kaptak új tartózkodót. Az ideiglenesen az Astoriánál végállomásozó villamosok már május 1-től a Deák Ferenc térig közlekedtek, miközben az útépítések még javában zajlottak. A

műszaki átadás itt is novemberben zárult le.

## KÖKI Terminál építése

A KÖKI Terminál üzletközpont, illetve az ezzel együtt megvalósítandó buszvégállomás átépítése évek óta zajlott. Az építkezésekhez kapcsolódóan új metróperon és még



egy gyalogos felüljáró épült. 2011 tavaszán az építkezések felgyorsítása érdekében a Beruházóval megállapodás született, hogy a metró területen végzendő munkákhoz ideiglenesen, várhatóan 2 hónap időtartamig a metró csak Határ útig szállítja az utasokat. A BKV úgy döntött, hogy ehhez ideiglenesen a buszvégállomást is Határ úthoz helyezteti. Az áthelyezett végállomás kitűnően vizsgázott, az első pár nap után az utasok is megszokták a forgalmi rendet. A buszvégállomás és metróállomás szeptemberben nyílt meg, az üzletközpont pedig október elején. Liftek és mozgólépcső telepítésével a metró és a buszok közötti akadálymentes, nagyrészt fedett átszállás is megoldódott, az utasok az üzletközpont felől is könnyen el tudják érni a járműveket. Az átadást követően is megmaradt az a rend, amely szerint a legtöbb gyorsjárat a gyorsforgalmi úton érkezik, így a metróhoz való átszállás reggelente a legrövidebb gyaloglással biztosítható.

A térségben 2012-ben várhatóan megkezdődik a Sibrik Miklós úti felüljáró felújítása is, ami a közösségi közlekedés számára ismét zavart jelent majd, de ezt követően évtizedekig egy jó intermodális csomópontként működhet a Kőbánya-Kispest metró és buszvégállomás.

A Kőbánya-Kispest metróvégállomásánál megépített bevásárló központ építési munkálatai magába foglalták a metró végállomás felújítását is. Ezen építési munkálatok új vonat és utasforgalmi technológiák alkalmazását tették szükségessé a metró üzemeltetési szakszolgálat területén. Több esetben folyamatos és részleges vágányzárakat alkalmaztunk, melyek során Határ út metróállomás üzemelt ideiglenes végállomásként. A bevásárlóközpont átadására és az új végállomás utasforgalom előtti megnyitására 2011 októberében sor került, ugyanakkor a létesítmény dokumentált, teljes körű átvétele 2012-ben történt meg.

## Mozgólépcső felújítás

A mozgólépcsők értéktnövelő felújítása a tervnek megfelelően, ütemezetten történt: év végéig befejeződött a tervezett 7 nagy- és 2 kis emelőmagasságú mozgólépcső felújítása.

### *Az infrastruktúra területén megvalósult egyéb beruházások*

- Az É-D-i metróvonal alagútszigetelési munkái a tervezett szakaszon
- A 74-es trolibusz vonalán felsővezeték áthelyezése
- Kamaraerdő megállóhely bővítése-átalakítása
- Forgalmi és műszaki dolgozók munkakörülményeinek javítása érdekében történt beruházások
- Margit híd megálló alagútszigetelésének felújítása

## Tesztüzemek

A társaság 2011-ben is tesztelt autóbuszokat:

- NABI Sirius autóbusz tesztelése a 178, 178A vonalakon.
- MAN Lion's City GL autóbusz hosszú távú tesztelése az EBSF projekt keretében.
- CREDO CITADELL 12 autóbusz tesztelése a 22-es vonalon.
- CREDO CITADELL 19 autóbusz tesztelése a 32-es vonalon.
- Mercedes-Benz Sprinter 77 autóbusz tesztelése a 16-os vonalon.
- S91 autóbusz tesztelése a 16-os vonalon.
- Hibrid Volvo autóbusz tesztelése a 8-as vonalon.
- SOR EBN 10,5 Electric autóbusz tesztelése a 26-os vonalon.

# EU Projektek

A közlekedés intézményrendszerének átalakításával az uniós finanszírozású fejlesztési projektek (1-es és 3-as villamos vonalak továbbfejlesztésének I. üteme; Alacsonypadlós villamos és trolibusz járműbeszerzés; A budai fonódó villamosközlekedés megteremtése I. ütem) a BKK Zrt. lebonyolításában valósulnak meg.

Társaságunk a projektgazdája a Dunai hivatásforgalmi vízi közlekedés kialakítása tárgyú beruházásnak. A projekt célja a dunai közlekedési útvonalon 8 megállóhely kialakításával tömegközlekedési útvonal létesítése. A kivitelezés folyamatban van, 4 parti létesítmény kiépítése befejeződött.

Több európai nagyvárossal közösen közreműködtünk a jövő európai buszrendszere (EBSF) kísérleti projekt megvalósításában. A 2011-ben zajló járműkísérleti üzem befejeződött, a projekt kiértékelése folyamatban van.

Előkészítés alatt áll a 42-es villamos vonal meghosszabbítása. A projekt célja a villamosvonal fejlesztése és meghosszabbítása a Havanna lakótelepen keresztül a Gloriett lakótelepig, 2,7 km új vonal kiépítésével.



# Üzemeltetés

A Műszaki Üzemeltetési Szakigazgatóság 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.

A műszaki üzemeltetési feladatokkal kapcsolatban a legnagyobb szakmai kihívást az üzemeltetett eszközpark állapota jelenti.

A BKV Zrt. műszaki eszköze (járműállomány, infrastruktúra) napjainkra a teljesítőképességének, használhatóságának határára érkezett. Természetesen ez az állapot nem átmenet nélkül, egy adott pillanatban következett be, hanem egy jól érzékelhető folyamat során alakult ki. A folyamat több évtizede tart, és hosszú időn keresztül a BKV Zrt. kezelni tudta, amit az is bizonyít, hogy a forgalom lebonyolítására kifejtett hatások, illetve a sok esetben közfelfűnést okozó rendkívüli műszaki események ilyen jelentős mértékben csak a közelmúltban jelentkeztek.

A probléma összetett, mert a járműpark és az elöregedett infrastrukturális eszköze jelentős hányada a tervezett élettartamát már meghaladta, a beszerzés és/vagy korszerűsítés elodázhatatlanul szükségessé vált. Tényként kellett megállapítani, hogy az elmúlt években az üzemeltetésre rendelkezésre álló keretek egyszer sem változtak a tényleges infláció mértékében, tehát az üzemeltetési források reálértéke folyamatosan csökkent.

A műszaki állapotok jelentős üzemeltetési kockázatokat hordoznak magukban. A műszaki üzemeltetés kockázatkezelési gyakorlata során a legfontosabb alapelv, hogy olyan jármű nem adható forgalomba, illetve olyan infrastrukturális eszköz nem tartható üzemben, amely forgalombiztonsági kockázatot jelent.

A műszaki üzemeltetés a BKV Zrt.-nél már hosszú ideje kizárólag kockázatelemzésen alapuló döntéssorozat mentén végezhető. Az üzemeltetés kiemelt és folyamatos feladata a műszaki szükséglet és a rendelkezésre álló források ellentmondásainak feloldása, a végrehajtandó feladatok rangsorolásával.

Tekintettel arra, hogy az elavult eszközpark üzemeltetésére még hosszú időn át szükség van, ezért egy 2008-ban kezdődött és 2011 végéig tartó átfogó és komplex szakmai munka eredményeképpen rendelkezésre áll, illetve fog állni az a helyzetbemutató – tudományos szintű alátámasztással bíró kockázatelemző –, hasznos élettartam meghatározó feltételrendszer, amely alapján az eszközök továbbüzemeltetése megalapozott szakmai körülmények között lesz lehetséges.

Tulajdonosi döntés alapján a 40 év feletti metró járműveket a forgalomból ki kellett vonni, az intézkedés hatására pedig új, csökkentett teljesítményű menetrendeket kellett bevezetni. A helyzet kezelésére szerelvényeket kellett átcsoportosítani a 3-as és 2-es metróvonalak között. Az utasforgalmi szükségleteket a rendelkezésre álló járművek alkalmazásával teljesítettük. A kisorolt járművek teljes körű átvizsgálását követően a forgalomba visszahelyezés ütemesen valósult meg.



# Működéstámogatás

A Társaság működéstámogatási funkciói centralizáltan kerülnek végrehajtásra. Ennek megfelelően a környezetvédelmi, tűzvédelmi, munkavédelmi tevékenység, a járműflotta és humánellátás, a műszaki beszerzés előkészítés, valamint a műszaki üzemeltetés körébe nem tartozó létesítmények fenntartásának irányítása és koordinálása központilag valósul meg.

Egységes rendszerben, egységes flottaszemlélet keretében üzemeltetjük a társaság valamennyi – a működéshez szükséges – belsőüzemeltetési járművét. Járműparkunk 2011-ben 273 darab járműből állt, amelyek elsősorban szállítási-, műszaki- és forgalmi zavar-elhárítási, karbantartási feladatok ellátását biztosítják.

A működéstámogatási terület hatáskörébe tartoznak továbbá a telephelyeken működő raktárak, a központi irodaházak, valamint a Társaság minden egyéb – nem a műszaki üzemeltetéshez kapcsolódó – létesítményének fenntartási, üzemeltetési feladatai,

valamint az autóbusz telephelyeken található üzemanyag töltő állomások fenntartása is.

# Minőségirányítás

A Műszaki Igazgatóság 2011-ben – tevékenységeihez kapcsolódóan – két szakterületen működtetett ISO 9001:2008-as szabvány szerint tanúsított minőségirányítási rendszert:

- Műszaki Igazgatóság Közúti Jármű Főmérnökség Vizsgáló Állomásai: gépjárművek környezetvédelmi felülvizsgálata, előzetes gépjárműfenntartói vizsgálata és időszakos műszaki megvizsgálása;
- Műszaki Igazgatóság Működéstámogató Szakigazgatóság: BKV Zrt. Műszaki Igazgatóságát érintő közbeszerzések előkészítése, versenyztetések lebonyolításának előkészítése, valamint szerződések és szerződésmódosítások előkészítése, anyagellátás és raktározás;

A korábban kialakított rendszerek működtetésén túlmenően újabb szakterületeken került kialakításra ISO 9001:2008-as szabvány szerint tanúsított minőségirányítási rendszer:

- A Beruházási Szakigazgatóság folyamataira vonatkozóan a kialakított – az ISO 9001:2008-as szabvány előírásainak megfelelő – minőségirányítási rendszer tanúsítása 2011. december 16-án – eltérések rögzítése nélkül – sikeresen megtörtént.  
A minőségirányítási rendszer kialakításának eredményeként a Beruházási Szakigazgatóság megfelel a korábban e témakörben támasztott vezetői elvárásoknak. A rendszer működtetése hozzájárul a beruházási folyamatok hatékonyságának javításához, a kapcsolódó tevékenységek szabályozottságához és átláthatóságához.
- A Humánpolitikai Igazgatóság Oktatási Osztály tevékenységeire vonatkozóan a kialakított – az ISO 9001:2008-as szabvány előírásainak megfelelő – minőségirányítási rendszer tanúsítása 2011. december 19-én – eltérések rögzítése nélkül – sikeresen megtörtént.  
A minőségirányítási rendszer kialakításának eredményeként a Humánpolitikai Igazgatóság Oktatási Osztálya – minőségirányítás tekintetében – megfelel a 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet előírásainak.

Tekintettel arra, hogy Társaságunk vezetése elkötelezett a minőség irányított folyamataink bővítése iránt, 2012. évben várhatóan további területeken kerül kialakításra, illetve ezt követően működtetésre minőségirányítási rendszer.



# Energetikai tevékenységek

Az energetikai szakterület alapfeladata, hogy a Társaságunk működéséhez szükséges energiafelhasználást optimalizálja, a felhasznált mennyiség nyilvántartása alapján ellenőrizze a beérkező energia számlák jogosságát, illetve szükség esetén intezze a számla reklamációt. Feladatunk a szolgáltatókkal való „egykapus” kapcsolattartás során a fogyasztási helyek változásához kapcsolódó teljes körű ügyintézés is, amelyek közül kiemelkedő fontosságú a 4-es Metró és a FUTÁR projekt fogyasztási helyeinek ügyintézése. Társaságunk különböző ingatlanjaiban bérleti jogviszony alapján tartózkodó vállalkozások számára biztosítja az energia továbbadást, amelyek alapján 2011-ben 216 partner felé történt – havi számlázás melletti – energia továbbadás.

Társaságunk 2011. évi teljes energia költsége ~21,5 Mrd Ft-ot tett ki. Ezen belül a gázolaj költségeinek növekedése – amelynek alapvető oka a világpiaci árváltozás volt – az előző évhez képest ~1734 M Ft-os többletkiadást eredményezett. A többi energiahordozó esetében a költségek emelkedését általában sikerült a helyi energia megtakarítások révén kompenzálnunk.

Megtakarításaink alapvetően a villamos energia költségek csökkentésénél számszerűsíthetőek. A villamos energia felhasználás menetreaddása révén több mint 220 M Ft Jótéjesítési Prémiumot realizáltunk. A teljesítmény lekötések optimalizálása, mérőhelyek felülvizsgálata, meddő energia fogyasztások csökkentése, tarifaváltások éves szinten ~74 M Ft-os megtakarítást eredményeztek. A Nagyváradi téri metróállomás peronja alatti üzemi tér földhőjét hasznosító hőszivattyú – 3,5 COP szám mellett – évi 1,4 M Ft villamos energia megtakarítást biztosított.

# Kommunikáció

Minden PR szakember tudja: nem elég a munkát pontosan és jól végezni, hírt is kell adni róla, mégpedig úgy, hogy mind a cég munkavállalói, mind pedig makrokörnyezete számára pozitív töltésű üzenetként érjen célba. A Közönségkapcsolati Főosztály feladata a sajtóval való kapcsolattartás mellett a pozitív üzenetek generálása és a vállalat jó hírnevének öregbítése is.

Az évente sok ezernyi turistát és közlekedésbarátot vonzó nosztalgiajárművek mellett sokan kíváncsiak arra, hol alszik a villamos, merre pihennek a buszok, hogyan javítják a meghibásodott járműveket, és milyen titkokat rejtenek a telephelyek. Őket várják tárt kapukkal a telephelyi nyílt napokon szakembereink. Ezek az alkalmak kitűnő lehetőséget kínálnak arra, hogy megmutassuk: a BKV-sok felkészült, nagyszerű szakemberek.

A Múzeumok Éjszakája rendezvénysorozat elképzelhetetlen a BKV nélkül. Nem csupán a látogatók utazásáról gondoskodtunk, hanem favázas nosztalgia villamossal, a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban pedig meghosszabbított nyitva tartással, és egy különös, extra tárlattal vártuk a családokat, amelynek anyagát feledékeny utasok hagyták a járműveken. A szokványos kulcsok és könyvek mellett olyan furcsa dolgok is helyet kaptak, mint egy gerincmeregítő, egy komplett női ruha, egy babakocsi vagy épp egy bicikli, ez volt a Talált Tárgyak Tárlata.

2011 az Önkéntesség Európai Éve volt. Több civil szervezet kereste meg a BKV-t azzal, hogy szívesen részt venne a megállóhelyek, állomások megszerkesztésében. Örömmel fogadtunk és támogattunk minden kezdeményezést. Így kapott vidám külsőt a 3-as metró Pöttyös utcai állomása és művészi graffitit a H5-ös, azaz a szentendrei HÉV vonalán a Kaszásdűlő és az Aquincum megállóhelyek utasváró pavilonja. Egy civil szervezet és egy magáncég közösen vállalta, hogy saját költségükön lefestik a hűvösvölgyi villamosvonal utasváróit, míg egy alapítvány csapata a hűvösvölgyi végállomás környékét tisztította meg, így ezek a megállóhelyek a példás kezdeményezés nyomán firka-, plakát- és személtmentessé váltak.

2011 első felében Magyarország volt az Európai Unió soros elnöke. A programsorozat záró akkordjaként 1 hónapon át közlekedett a 27 tagállam, valamint az Európai Unió

zászlajával fellobogózott EU-villamos a 2-es villamos, és az EU-HÉV a Gödöllői HÉV vonalán.

Kora tavasztól közlekedtek méltán népszerű nosztalgiajáratunk; favázas és UV villamosok szeltek át többször is a fővárost. A rendezvénysorozat zárásaként szeptemberben nagy sikerrel rendeztük meg a hagyományos Kamaraerdei Villamos Napot.

Társaságunk megünnepelte a 100 éves gödöllői HÉV vonalat és a 115 éves Millenniumi Földalatti Vasutat.

BKV múzeumi Szentendrén (Városi Tömegközlekedési Múzeum) és a budapesti Deák téren (Földalatti Vasúti Múzeum) egyedülálló gyűjteményük mellett fővárosi közlekedéstörténeti vetélkedővel és interaktív múzeumpedagógiai foglalkozásokkal várta látogatóit. A BKV intézményei ezeken túl nagy sikerrel vettek részt a Múzeumok Majálisán, a Múzeumok Éjszakáján, a Kulturális Örökség Napjain és a Múzeumok Őszi Fesztiválján is. A programokban gazdag évben néhány muzeális járművünk Budapest különböző közterein is látható volt, így nyáron a budapesti autóbusz-csuklósításra emlékezve eddig nem látott, mozgó busztörténeti kiállítást rendeztünk be az ország egyetlen muzeális csuklós autóbuszában.

2011-ben is megrendezték a Magyar Dal Napját, amelynek alkalmából újra közlekedett a Dallamos Villamos két frekvencián. Az eseményt az a Zeneszöveg könyv is megörökíti, amely a fellépők dalait tartalmazza.

A hagyományoknak megfelelően részt vettünk – több fővárosi közműcéggel karöltve – az Európai Mobilitási Hét programsorozatában és az Autómentes Napon.

A Föld Napja keretében munkatársaink részt vettek a Gellért hegy megtisztításában, a nyári hőségriadó alatt pedig vízosztást szerveztünk a fontosabb csomópontokon. Nagy visszhangot kapott a Műcsarnokkal együttműködve meghirdetett Beton és festék című pályázatunk, amely során az egyik 5-ös buszt iskolások dekorálták ki.

A Karácsonyra való készülődés jegyében a BKV Zrt. két különleges programmal kedveskedett utasainak. A december 4-én indult Mikulás-villamoson maga Joulupukki, az igazi, lappföldi mikulás is utazott, majd útjára indult Társaságunk karácsonyi Fényvillamosa is.

A honlap arculatához igazodva megújítottuk az e-hírlevelet és az intranet portál kezelőfelületét, valamint modernizáltuk a tartalmat.

Nem csak a BKV-t támogatták, a BKV kollektívája is sokat segített. Látva, mennyi PET palack kerül naponta a szemétkorba, gyűjtést szerveztünk, hogy most mi segítsük a környezetvédelemmel foglalkozó civil szervezetek munkáját. A kiürült palackok valamennyi rendelkezésre álló raktárt és teret megtöltöttek. Tragikus körülmények között elhunyt járművezető kollégánk árvái vagy épp nagybeteg munkatársunk iránt sem maradtunk közömbösek. A BKV összetartó, melegszívű csapata egy emberként, szívesen segített a bajba jutottakon nem csak pénzadományokkal, de tetteikben is.

# Nemzetközi kapcsolatok

A nemzetközi kapcsolatok fő irányát 2011-ben az európai piacokról beszerzett használt autóbusz-, trolibusz- és villamos járművásárlások jelölték ki, az előzetes piackutatásoktól a megvalósításig. Főként a szerződéses kapcsolatok határozták meg a külföldi kiutazásokat is, ez jellemzően a járművek vagy a metró esetében egyes részegységek átadás-átvételét jelentette.

Szakembereinknek néhány alkalommal lehetősége volt szakkiállítás- vagy gyárlátogatásokra, valamint részvételre a városi közösségi közlekedés ágazatát összefogó nemzetközi szövetség, az UITP rendezvényein. A tapasztalatcserék érintették a forgalomirányítást, az autóbusz járműpark megújításának lehetőségeit, a közlekedési közszolgáltatásra vonatkozó európai jogi keretek alkalmazásának gyakorlatát, valamint a marketing vagy a műszaki üzemeltetés számos területét.

Az év során kínai, olasz, holland, szlovén és cseh szakmai delegációkat fogadtunk.



# Eredmény összefoglaló

Az **üzemi bevételek** 100,7%-a az éves tervezetnek. A bázistól a személyszállítási bevételek növekedése, a kapott állami többlettámogatás miatt lett magasabb a bevétel. A személyszállítási bevételek közül a **menetdíjbevétel** a bázishoz viszonyítva 3,2%-kal magasabb, a tervet is 1 018 millió forinttal meghaladja. 2011. évben viteldíjmelés nem történt. A menetdíjbevétel növekedésének oka alapvetően a személygépjárművek használata szempontjából kritikus üzemanyagárak növekedése (erre a forint árfolyamának gyengülése és az olaj világgpiaci árának változása volt hatással), amelynek eredményeként többen választották a tömegközlekedést. Ezen felül a közterület-felügyelőkkel történő együttműködés kiterjesztése is hozzájárult a fizető kereslet növekedéséhez a bliccelési ráta csökkenése révén. A Társaságnak a pénztár-korszerűsítés révén gördülékenyebbé vált utaskiszolgálás eredményeként sikerült hatékonyabban kiaknáznia a kedvező makro-feltételekben rejlő lehetőségeket, továbbá szignifikáns bevételi többletet jelentő új, egyedi megállapodásokat is sikerült kötnie 2011-ben (pl. Sziget Kft).

Az **árkiegészítés** 2,7%-kal haladja meg a bázist az előzőekben említett okok miatt, a tervnél is 1,0%-kal magasabb.

Az **agglomerációs és kerületi tömegközlekedési bevételek** a bázistól alacsonyabbak a szolgáltatás igénybevételének csökkenése miatt. A tervhez viszonyított elmaradás Budakeszi Önkormányzatától származó bevétel kiesése miatt történt.

A **szerződéses és egyéb szolgáltatások** bevétele a bázist meghaladja, mivel a libegő üzemeltetése visszakерült a BKV Zrt.-hez, emellett a sikló is magasabb bevételt hozott, a tervtől is magasabb lett.

Az **egyéb tevékenységek bevétele** magasabb a bázisnál és a tervnél is. Az anyagértékesítés, a továbbszámlázott szolgáltatások és a tárgyi eszközök kölcsönzési díja lett magasabb.

Az **egyéb üzemi bevételek** a bázistól elmaradtak a 4-es metróval összefüggő fejlesztési támogatás és a céltartalék felhasználás alacsonyabb összege miatt. A tervezett ingatlan értékesítések elmaradtak, mindössze 12 millió Ft bevétel keletkezett a tervezett 110 millió Ft helyett.

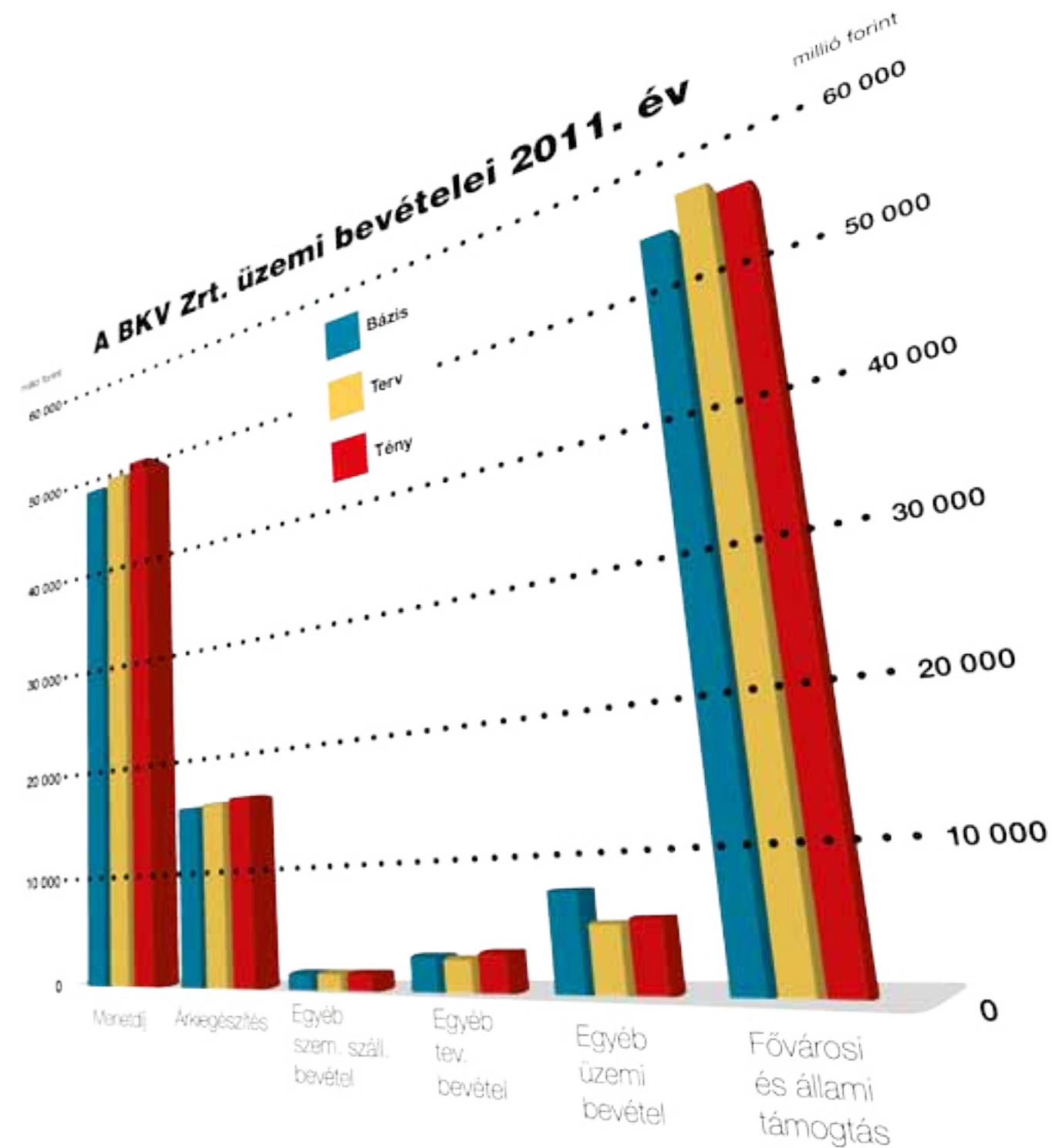
A céltartalék felhasználás lényegesen kevesebb lett, mint az előző évben, a tervezettnél azonban magasabb lett, összesen 180 millió Ft.

A **céltartalék felhasználás** összetétele:

- környezetvédelmi kármentesítés  
4 millió Ft
- peres ügyek, kártérítések  
137 millió Ft
- korengedményes nyugdíj  
39 millió Ft.

A **fővárosi önkormányzattól működési támogatás** nem érkezett, **az államtól** a tervtől alacsonyabb, 24 000 millió Ft **támogatást** kapott a Társaság.

**Normatív állami támogatás** címen 32 198 millió Ft érkezett, ami megfelel a bázisnak, és a tervnek is.



Az **üzemi ráfordításoknál** a bázishoz képest 4,9%-os növekedés, a tervhez képest 1 326 millió Ft (1%-os) megtakarítás keletkezett.

Az **anyagjellegű ráfordítások** a bázist meghaladták, a tervet nem érték el.

Az **anyagköltség** a bázistól kissé magasabb lett. Ennek oka járműalkatrész többlet beépítés. A járműalkatrészek árai inflációt meghaladóan emelkedtek. A gumiabroncsok beszerzési költsége piaci típusváltás miatti drágulás következtében nőtt. Az importból származó drágább alkatrészekkel üzemelő járművek javítási igénye is költségesebb. A Volvo típusú autóbuszok műszaki vizsgáztatása 2010-től saját kapacitással történik, ezáltal az alkatrész felhasználás megemelkedett. Tűzbiztonsági vizsgálat körébe új típusú autóbuszok is kerültek, ez többlet alkatrész igényt jelentett.

A NKH fokozott hatósági ellenőrzéseket tartott több esetben, ez a tervezettnél korábbi műszaki vizsga kötelezettséget okozott, többlet alkatrészt igényelt.

A járműcsere elhúzódása miatt a korábban forgalomból kivont autóbuszokat ismét forgalomba kellett állítani jelentős többletköltséggel.

Az IK 400-as buszcsalád motorjavítási költsége magasabb a régi típusúakétól, a váltókra ugyanez jellemző. A metró és villamos járművek esetében jelentkeztek többlet költségek, a metró forgóvázkeretek beépítése, Combino villamoshoz is beépítésre került forgóváz, a villamos értéknövelő felújítások magasabb darabszáma is növelte a költségeket.

Az **energiaköltség** összességében a bázistól 8,8%-kal lett több, a tervhez képest 2,1% megtakarítás történt. A gázolaj költség 19%-kal magasabb a bázisnál, a tervhez képest 1,8%-os megtakarítás keletkezett. A gázolaj egységára átlagosan 20,4%-kal emelkedett 2010. évhez viszonyítva, ez eredményezi a költségnövekedést. 2011. évtől törvényi változások két lépésben jelentősen megemelték a gázolaj jövedéki adóját, ennek ellentételezésére visszaigénylésre is lehetőség nyílt. A BKV Zrt. 226 millió Ft-ot igényelt vissza, ezzel csökkent a vonatási gázolaj költség. A felhasznált gázolaj mennyisége kissé csökkent a bázishoz és a tervhez képest. A vonatási áramnál a bázishoz képest 2,4%-os megtakarítás mutatkozott, a felhasznált mennyiség és a beszerzési átlagár is kissé csökkent a villamos energia forgalmi díj részét képező KÁT energia arányának kedvező irányú alakulása miatt. A 2011. évi teljes ellátás alapú szerződés alapján 221 millió Ft menetrendtartásból adódó jótéjesítési prémium illette meg a Társaságot. A tervezéskor kalkulált árnak megfelelt a tényleges, a felhasznált energia mennyisége kissé csökkent a tervhez képest. Az egyéb energia költség növekedett a bázishoz és a tervhez viszonyítva is. Itt az alacsonyabb villamos energiaár, valamint a magasabb távhő, melegvíz és gőz, a földgáz, a gázolaj és benzin átlagár hatása érezhető.

Az **igénybe vett szolgáltatásoknál** visszafogott teljesítés tapasztalható, a bázistól kissé magasabb volt, a tervtől elmaradt. A más szervek részére fizetett szakértői díjakra 167 millió Ft kerül kifizetésre, amely alacsonyabb a bázisnál, az éves tervben szereplő 340 millió Ft-nak csak a felét teszi ki. A kifizetett összegből 38 millió Ft a 4-es metró építésével kapcsolatosan merült fel. Műszaki, beruházási feladatokra 92 millió Ft, üzletviteli, adó, számviteli tanácsadásra 31 millió Ft, kommunikációra 6 millió Ft került felhasználásra. Csak a legindokoltabb esetekben vontak be külső szakértőket.

Tárgyi eszközök javítására, telefonköltségre, menetjegy jutalékra, egészségügyi szolgáltatásra, bérleti díjakra, oktatásra, minőség vizsgálatra, járművizsgáztatásra, közbeszerzési eljárás költségeire, sajtó és marketing tevékenységre, munkaerő kölcsönzésre, információszolgáltatásra, környezetvédelmi szolgáltatásra, utas tájékoztatásra kevesebbet fordított a Társaság 2011.évben mint az előző évben.

A tárgyi eszközök javításának költsége a bázis adatokhoz viszonyított csökkenésének két jellemző oka a Volvo autóbuszok nagyjavítása és a Combino villamosok karbantartásának saját műhelyben történő átvétele. Korábban ezeket a karbantartásokat és javításokat a garancia miatt külső szolgáltató végezte el. 2011. évben a saját karbantartás költségei már nem az igénybe vett szolgáltatásoknál, hanem jellemzően anyagként, illetve személyi jellegű ráfordításként merültek fel.

Szoftverüzemeltetésre lényegesen több költség (403 millió Ft) merült fel, mint az előző évben és a terv szerint, melyek a szoftver licencekhez kapcsolódnak. Ebből 263 millió Ft szoftver licencek átkönyvelése volt beruházásból.

Magasabb lett az ügyvédi munkadíj, 322 millió Ft, ebből 235 millió Ft az Alstom ügyekkel kapcsolatos jogi tevékenységre, többek között választott bírósági díjra 57 millió Ft került kifizetésre. A vagyonörzés költsége is emelkedett a bázishoz képest, mivel szerződés módosítás eredményeként 2011. június 1-től és július 1-től 3,9%-kal emelkedtek az óradíjak. Sokszorosítás költsége között a dohányzási tilalomról szóló megálló táblák készítése tett ki nagyobb tételt, 27 millió Ft-ot (a táblák kihelyezésével kapcsolatban emellett 1,7 millió Ft anyagköltség is jelentkezett). A közterületek névváltozásához

kapcsolódóan 30 millió Ft költség merült fel.

A Kőbánya-Kispest terminál és felszíni átépítéssel kapcsolatos utas tájékoztatási anyagok 7,7 millió Ft-ba kerültek.

A Társaság Igazgatósága elrendelte az igénybe vett szolgáltatások felülvizsgálatát, a lehetséges költségmegtakarítások feltárását. Ezek eredménye főleg 2012-ben jelentkezhet.

A BKV Előre SC részére 24 millió Ft pártolói tagdíj, illetve a rendkívüli ráfordítások között 169,3 millió Ft működési és sporttámogatás került kifizetésre a tervezettnél megfelelően.

**Az egyéb szolgáltatások** bázis szinten, kissé a terv alatt teljesültek. A BKV Zrt. hatályos biztosítási szerződése 2010. január 1-től vannak érvényben, és határozatlan időtartamra szólnak, azzal a lehetőséggel, hogy amennyiben a BKV Zrt. a szerződéseket azok aláírásától számított három éven belül nem mondja fel, úgy tartamengedményre jogosult, melynek összege 2010-ben a teljes díj 20%-a, 2011-ben 10%-a, vagyis összesen mintegy 340 millió Ft.

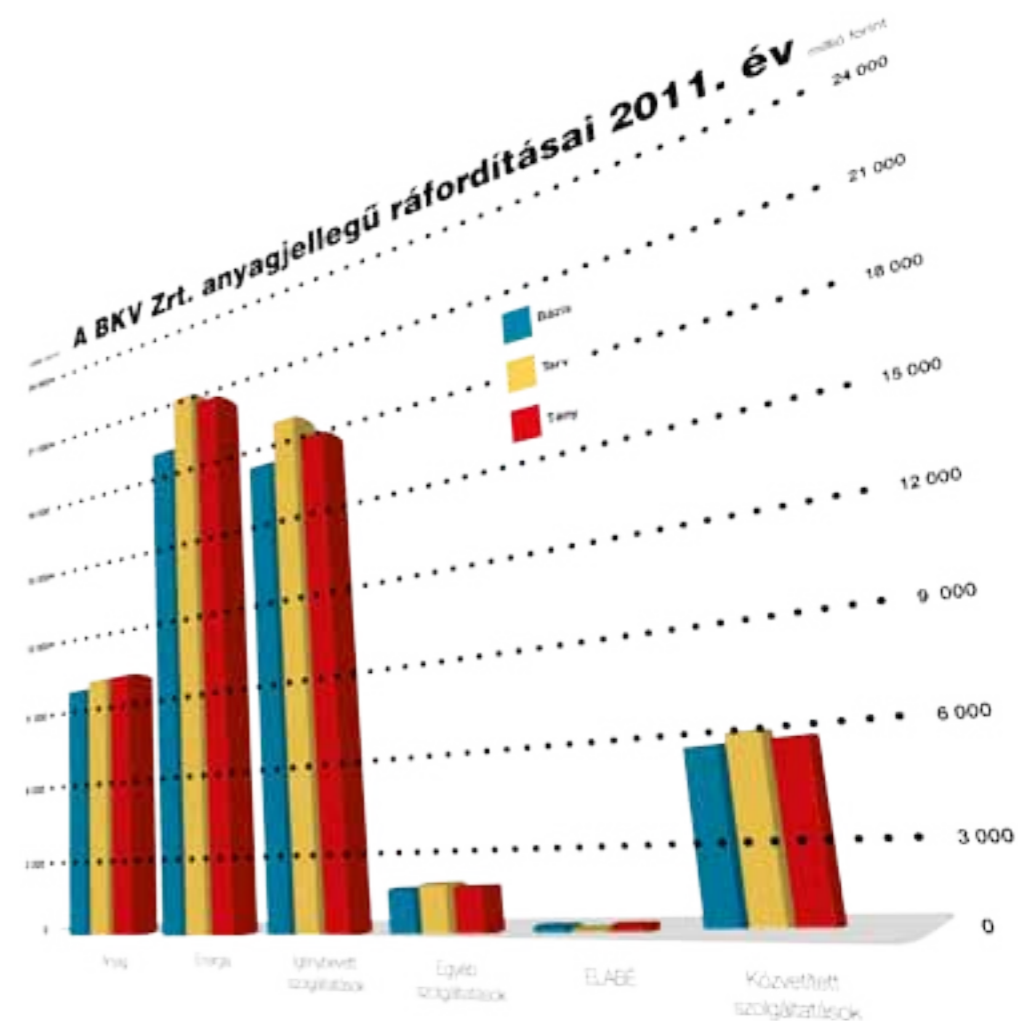
A BKV Zrt. nem mondta fel a szerződéseket az opcionális három éves lekötés ideje alatt, érvényesítve ezzel a tartamengedménnyel elérhető díjmegtakarítást.

Az utasbaleset biztosítás, melyre a tartamengedmény nem vonatkozik, 2011. december 31-ei fordulónapra felmondásra került.

A BKV Zrt. a korábbi évhez hasonlóan egyeztetéseket kezdeményezett biztosítókkal, annak érdekében, hogy a biztosítási díjak ne emelkedjenek a megelőző évhez viszonyítva. A lefolytatott tárgyalások során a BKV Zrt. elérte, hogy a 2012. évi díjakat a biztosítók nem emelik, valamint további díjszökkentéseket érvényesítenek.

**Az eladott áruk beszerzési értéke** a bázistól és a tervtől is magasabb lett a gázolaj értékesítés miatt.

A **közvetített szolgáltatások** összege bázis szinten alakult, a tervezettől kissé elmaradt.



A **személyi jellegű ráfordítások** összességében a bázistól 4%-kal magasabbak, ebben is a sztrájk miatti alacsony bázis játszik szerepet, de a tervtől 2,4%-kal elmaradnak.

A bérköltség a bázist meghaladja 3,4%-kal, a tervet nem éri el (98,2%), 764 millió Ft megtakarítás keletkezett. A bérmegállapodás alapján 2011. március 1-jével nem visszamenőleges, az adótörvényekből következő nettó bércsökkenés kompenzálását célzó 1-5,5% közötti bérfeljesztésre került sor, annak szem előtt tartásával, hogy a társasági bértömeg bérfeljesztésre fordítható része csak az Üzleti Tervben foglalt 3,5%-kal növekedhet.

Aszemélyi jellegű egyéb kifizetések a bázist kissé meghaladják. A növekedést alapvetően az önkéntespénztári hozzájárulások emelkedése (növekedett a tagok száma és a kompenzációs bérfeljesztéssel a hozzájárulás mértéke), a gázolaj megtakarítás kifizetésének növekedése és a havi étkezési utalványok Bérmegállapodásban foglaltak szerinti megemlése okozta. 2011. évben március 1-től a korábbi 6 000 Ft/fő/hó helyett 7 000 Ft/fő/hó összegben kaptak a dolgozók utalványt. Végkielégítésre 51 millió Ft, korengedményes nyugdíjazásra 72 millió Ft kerül kifizetésre. Mindkét tétel kevesebb a bázisnál. Az egyéb személyi jellegű juttatások mértéke nem változott az előző évhez képest.

A bérjárulékok bázishoz képesti növekedésének elsősorban a járművezetők korengedményes járulékának törvény szerinti emelkedése, valamint a TB járulékok bérfeljesztésből fakadó emelkedése az oka. Az özvegyek és árvák 2007-2010. évi bérletjuttatása kapcsán végzett önellenőrzés következményeként 79 millió Ft természetbeni juttatás utáni személyi jövedelemadó és 26 millió Ft egészségügyi hozzájárulás került lekönnyítésre.

A **céltartalék képzés** összetétele:

- korengedményes nyugdíjazás  
10 millió Ft
- peres ügyek  
2 295 millió Ft
- környezetvédelem  
11 millió Ft
- ÁFA kötelezettség  
13 millió Ft.

Az **aktívált saját teljesítmények értéke** magasabb a tervnél többlet H keret és forgóváz beépítése miatt, a bázistól kevesebb lett.

Az **üzemi (üzleti) tevékenység eredménye** (amely második éve pozitív) 824 millió Ft, 2 302 millió Ft-tal kedvezőbb a tervnél. A tervtől való eltérés a saját bevételek növekedéséből és az anyag- és a személyi jellegű ráfordításoknál keletkezett megtakarításokból adódott. A bázishoz viszonyított elmaradás az üzemi ráfordítások a bevételek növekedésétől magasabb mértékű emelkedéséből adódott.

A **pénzügyi műveletek** egyenlege jellemzően negatív, de a tervtől sokkal kedvezőbb. Ennek oka, hogy a kamatkiadás a tervezett alatt alakult. A fizetett kamatoknál megtakarítást hozott a hitelállomány csökkenése (a visszafizetett hitelek megújítására nem került sor), az átlagos hitel kamat a tervezettől alacsonyabb lett, így a kamatköltség 5 257 millió Ft lett a tervezett 6 054 millió Ft helyett. A devizás tételek év végi értékeléséből adódó árfolyam nyereség 751 millió Ft, a pénzügyileg rendezett árfolyam nyereség 11 millió Ft lett. A pénzügyileg rendezett árfolyamveszteség 1 562 millió Ft volt, melyből 1 533 millió Ft az Alstom szerződés felmondása miatti elszámolásból adódott. Részesedések értékvesztéseként 412 millió Ft a VJSZ Kft. 2011. évi veszteséges gazdálkodása miatt (a jegyzett tőke szerepel a könyvekben, ehhez képest a saját tőke változásával kell csökkenteni a részesedést), 1 millió Ft a BKV Trade Kft és 0,4 millió Ft a BKV Panoráma Kft. miatt lett elszámolva.

A pénzügyi műveletek vesztesége összesen 6 455 millió Ft lett.

A **rendkívüli bevételek és ráfordítások** között a DBR Metró Projekt keretein belüli átadás szerepelt a tervben 8 019 millió Ft értékben, erre azonban nem került sor.

A rendkívüli veszteség 262 millió Ft.

A Társaság 2011. éves **adózás előtti eredménye** - 5 893 millió Ft (veszteség), a tervezett éves veszteségnél 2 914 millió Ft-tal kedvezőbb. Ennek oka a bevétel növekedés és a visszafogott költséggazdálkodás mellett az alacsonyabb kamatköltségek.

A BKV Zrt. üzemi és pénzügyi ráfordításainak megoszlása (%)  
2011. év





## A BKV Zrt. eredményösszefoglalója (millió forint)

Megnevezés	2010. évi tény	2011. évi terv	2011. évi tény	Eltérés tervhez	Index	
					bázishoz	tervhez
Menetdíjbevételek	49 541	50 110	51 128	1 018	103,2%	102%
Árkiegészítés	15 983	16 246	16 410	164	102,7%	101%
Önkormányzati hozzájárulás	0	0	0	0	-	-
Aggl. és kerületi toregközlekedési bevételek	518	528	478	-50	92,3%	90,5%
Szerződéses és egyéb szolgáltatás bevétele	874	860	914	54	104,6%	106,3%
<b>Személyszáll. szolgáltatás ellenértéke össz.</b>	<b>66 916</b>	<b>67 744</b>	<b>68 930</b>	<b>1186</b>	<b>103%</b>	<b>101,8%</b>
Egyéb tevékenység bevétele	2 670	2 469	2 838	369	106,3%	114,9%
Egyéb üzemi bevételek	7 133	4 814	5 235	421	73,4%	108,7%
Fővárosi működési támogatás	5 000	25 000	0	-25 000	-	0%
Vissza nem térítendő állami támogatás	17 500		24 000	24 000	-	-
Állami normatív támogatás	32 198	32 198	32 198	0	100%	100%
<b>Üzemi bevételek összesen</b>	<b>131 417</b>	<b>132 225</b>	<b>133 201</b>	<b>976</b>	<b>101,4%</b>	<b>100,7%</b>
Anyagköltség	10 033	10 305	10 267	-38	102,3%	99,6%
Üzemeltetési gázolaj	9 098	11 031	10 834	-197	119,1%	98,2%
Vontatási áram	6 783	7 025	6 618	-407	97,6%	94,2%
Egyéb energia	3 271	3 237	3 389	152	103,6%	104,7%
Igénybe vett szolgáltatások értéke	17 352	18 912	17 925	-987	103,3%	94,8%
Egyéb szolgáltatások értéke	1 504	1 624	1 515	-109	100,7%	93,3%
Eladott áruk beszerzési értéke	210	166	263	97	125,2%	158,4%
Eladott (közvetített) szolgáltatások értéke	5 130	5 408	5 121	-287	99,8%	94,7%
<b>Anyagjellegű ráfordítások</b>	<b>53 381</b>	<b>57 708</b>	<b>55 932</b>	<b>-1 776</b>	<b>104,8%</b>	<b>96,9%</b>
Bérlőköltség	39 320	41 414	40 650	-764	103,4%	98,2%
Személyi jellegű egyéb kifizetések	6 173	6 585	6 215	-370	100,7%	94,4%
Berjárulékok	13 496	14 826	14 467	-359	107,2%	97,6%
<b>Személyi jellegű ráfordítások</b>	<b>58 989</b>	<b>62 825</b>	<b>61 332</b>	<b>-1 493</b>	<b>104%</b>	<b>97,6%</b>
Értékcsökkenési leírás	15 587	15 950	15 717	-233	100,8%	98,5%
Egyéb üzemi ráfordítások	2 427	830	3 324	2 494	137%	400,5%
Aktivált saját teljesítmények értéke	-4 167	-3 610	-3 928	-318	94,3%	108,8%
<b>Üzemi ráfordítások összesen</b>	<b>126 217</b>	<b>133 703</b>	<b>132 377</b>	<b>-1 326</b>	<b>104,9%</b>	<b>99%</b>
<b>Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye</b>	<b>5 200</b>	<b>-1 478</b>	<b>824</b>	<b>2 302</b>	<b>15,8%</b>	<b>-</b>
Pénzügyi műveletek bevétele	1 080	5	777	772	71,9%	15540%
Pénzügyi műveletek ráfordításai	5 008	7 066	7 232	166	144,4%	102,3%
<b>Pénzügyi műveletek eredménye</b>	<b>-3 928</b>	<b>-7 061</b>	<b>-6 455</b>	<b>606</b>	<b>164,3%</b>	<b>91,4%</b>
<b>Szokásos vállalkozási eredmény</b>	<b>1 272</b>	<b>-8 539</b>	<b>-5 631</b>	<b>2 908</b>	<b>-</b>	<b>65,9%</b>
Rendkívüli bevételek	2 383	8 019	9	-8 010	0,4%	0,1%
Rendkívüli ráfordítások	2 637	8 287	271	-8 016	10,3%	3,3%
<b>Rendkívüli műveletek eredménye</b>	<b>-254</b>	<b>-268</b>	<b>-262</b>	<b>6</b>	<b>103,1%</b>	<b>97,8%</b>
<b>Adózás előtti eredmény</b>	<b>1 018</b>	<b>-8 807</b>	<b>-5 803</b>	<b>2 914</b>	<b>-</b>	<b>66,0%</b>

# Mérleg

## Eszközök

A BKV Zrt. **immateriális javai 1 295 millió Ft**-ot tettek ki, ez a bázisnál és a tervnél is kissé alacsonyabb.

A **tárgyi eszközök állománya 532 865 millió Ft** volt 2011. évben. A beruházások, felújítások értéke növekedett a bázishoz képest, a tervezettől azonban elmaradt, mely elsősorban a fővárosi finanszírozású beruházásoknál jelentkezett. A metró járműállomány (M2 és M4) cseréjének elmaradása miatt csökkent a beruházásra adott előleg állománya. A szerződés felmondása miatt 30 067 millió Ft könyv szerinti értékben az előleg kivezetésre került, az újjáélesztett szerződés szerint 6 712 millió Ft előleg kifizetése megtörtént.

A **befektetett pénzügyi eszközök állománya 1 219 millió Ft**. A Társaság részesedésének záró állománya 979 millió Ft, amely 415 millió Ft-tal alacsonyabb a tárgyidőszak nyitó állományánál. A csökkenés fő oka a BKV Vasúti Járműjavító és Szolgáltató Kft. 2011. évi veszteséges gazdálkodása miatti értékvesztés elszámolása (a jegyzett tőke szerepel a könyvekben, ehhez képest a saját tőke változásával kell csökkenteni a részesedést), melynek összege 412 millió Ft.

Az egyéb tartósan adott kölcsön csökkent a dolgozók részére folyósított kölcsön 2012. évi esedékes törlesztésének a rövid lejáratú követelés közé való átsorolása miatt. A készletek állománya 2011. év végén 2 869 millió Ft volt, amely a nyitó értéknél, és a tervezettnél is alacsonyabb. A követelések záró állománya 2011. évben 6 038 millió Ft volt. A vevőkkel szembeni követelések állománya 1 564 millió Ft, amely csökkent a bázissal és a tervvel szemben is. A csökkenés oka, hogy a bázis év végén értékesített jelentős mennyiségű éves bérletek nagy részét csak 2011. januárban fizették ki. 2011. év végén az adótörvények miatt nem volt jelentős az előre megvásárolt bérletek mennyisége, nagy részük pénzügyileg is rendezésre került a mérleg fordulónapja előtt. A kapcsolt vállalkozással szembeni követelés záró állománya 399 millió Ft volt, adott előleg növekedése miatt magasabb a bázisnál és tervnél. Az egyéb követelések állománya csökkent a tervhez viszonyítva, értéke 4 073 millió Ft. A csökkenést a visszaigényelhető ÁFA összege okozta.

A BKV Zrt. értékpapírokkal nem rendelkezik.

A pénzeszközök állománya 1 623 millió Ft volt, a bázisnál és a tervezettnél is magasabb lett. A növekedés oka a 4-es metró finanszírozásához kapcsolódó bankbetétek állományának növekedése.

Az aktív időbeli elhatárolások állománya 327 millió Ft, több a bázisnál és a tervnél is.

## Források

A **saját tőke állománya 2011. év végén 101 370 millió Ft** volt, mely a bázistól és a tervezettől is alacsonyabb. A mérleg szerinti eredmény a bázishoz képest romlott, a tervhez képest javult. Csökkenést jelentett a Fővárosi Önkormányzatnak tőketartalékból visszautalt 18 421 millió Ft fejlesztési támogatás.

A céltartalék az előző időszakban képzett fel nem használttal és a tárgyévben képzett 2 329 millió Ft-tal együtt év végén 3 104 millió Ft volt.

A **kötelezettségek állománya 117 747 millió Ft** volt. A bázishoz és a tervhez képest is csökkenés jelentkezett. A hosszú és rövid lejáratú kötelezettségek arányában jelentős változás következett be, mivel a következő évben 35 790 millió Ft hiteltörlesztés válik esedékessé. A hosszú lejáratú kötelezettségek záró állománya 6 568 millió Ft. A 2012. évi törlesztő részletek, 32 790 millió Ft közép- és hosszú lejáratú hitel és 783 millió Ft pénzügyi lízing kötelezettség került átsorolásra, a többi hitel rövidlejáratú volt, így nem kellett átsorolni. A rövid lejáratú kötelezettségek nőttek a bázishoz és a tervhez viszonyítva, elsősorban a hitelek állománya, a vevőktől kapott előleg, és a szállítói kötelezettségek növekedése miatt.

A passzív időbeli elhatárolások állománya 324 015 millió Ft, ez magasabb a bázisnál, de alacsonyabb a tervnél a halasztott bevételek terv alatti összege miatt.

A BKV Zrt. **eszközeinek és forrásainak 2011. évi záró állománya 546 236 millió Ft**, mely magasabb a bázisnál, de alacsonyabb a tervezettnél.

## A BKV Zrt. 2011. évi mérlege - Források (millió forint)

Sor- szám	A tétel megnevezése	2010.12.31	2011. évi terv	2011.12.31	Eltérés	
					bázishoz	tervhez
D.	Saját tőke	114 706	134 433	101 370	-13 336	-33 063
I.	Jegyzett tőke	127 000	127 000	127 000	0	0
	ebből: visszavásárolt tulajdonosi részesezés névértékén	0	0	0	0	0
II.	Jegyzett, de még be nem fizetett tőke (-)	0	0	0	0	0
III.	Toketartalék	148 311	176 845	140 870	-7 441	-35 975
IV.	Eredménytartalék	-161 623	-160 605	-160 607	1 016	-2
V.	Lekötött tartalék	0	0	0	0	0
VI.	Értékelési tartalék	0	0	0	0	0
VII.	Mérleg szerinti eredmény	1 018	-8 807	-5 893	-6 911	2 914
E.	Céltartalék	955	940	3 104	2 149	2 164
1.	Céltartalék a várható kötelezettségekre	955	940	3 104	2 149	2 164
F.	Kötelezettségek	118 261	121 372	117 747	-514	-3 625
I.	Hátrasorolt kötelezettségek	0	0	0	0	0
II.	Hosszú lejáratú kötelezettségek	39 641	22 338	6 568	-33 073	-15 770
1.	Beruházási és fejlesztési hitelek	0	0	0	0	0
2.	Egyéb hosszú lejáratú hitelek	36 290	19 770	4 000	-32 290	-15 770
3.	Egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek	3 351	2 568	2 568	-783	0
III.	Rövid lejáratú kötelezettségek	78 620	99 034	111 179	32 559	12 145
1.	Rövid lejáratú hitelek	27 520	48 492	52 250	24 730	3 758
2.	Vevőktől kapott előlegek	0	0	106	106	106
3.	Kötelezettségek áruszállításból és szolgálta- tásból (szállítók)	39 772	38 681	49 895	10 123	11 214
4.	Rövid lejáratú kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	2 240	1 470	1 437	-803	-33
5.	Rövid lejáratú kötelezettségek egyéb részese- zései viszonyban lévő vállalkozással szemben	531	495	556	25	61
6.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek	8 557	9 896	6 935	-1 622	-2 961
G.	Passzív időbeli elhatárolások	305 415	374 994	324 015	18 600	-50 979
1.	Bevételek passzív időbeli elhatárolása	8 046	8 119	6 919	-1 127	-1 200
2.	Költségek, ráfordítások passzív időbeli elhatárolása	946	1 031	1 054	108	23
3.	Halasztott bevételek	296 423	365 844	316 042	19 619	-49 802
	<b>Források (Passzívák) összesen</b>	<b>539 337</b>	<b>631 739</b>	<b>546 236</b>	<b>6 899</b>	<b>-85 503</b>

## A BKV Zrt. 2011. évi mérlege - Eszközök (millió forint)

Sor- szám	A tétel megnevezése	2010.12.31	2011. évi terv	2011.12.31	Eltérés	
					bázishoz	tervhez
A.	Befektetett eszközök	527 512	618 051	535 379	7 867	-82 672
I.	Immateriális javak	1 367	1 367	1 295	-72	-72
1.	Vagyoni értékű jogok	1 307	1 307	1 267	-40	-40
2.	Szellemi termékek	60	60	28	-32	-32
II.	Tárgyi eszközök	524 499	615 038	532 865	8 366	-82 173
1.	Ingatlanok és a kapcsolódó vagyoni értékű jogok	147 695	301 749	148 910	1 215	-152 839
2.	Műszaki berendezések, gépek, járművek	127 011		123 031	-3 980	123 031
3.	Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	2 938		2 731	-207	2 731
4.	Beruházások, felújítások	204 789	290 635	242 487	37 698	-48 146
5.	Beruházásokra adott előlegek	42 066	22 654	15 706	-26 360	-6 948
III.	Befektetett pénzügyi eszközök	1 646	1 646	1 219	-427	-427
1.	Tartós részesezés kapcsolt vállalkozásban	1 375	1 375	960	-415	-415
2.	Egyéb tartós részesezés	19	19	19	0	0
3.	Egyéb tartósan adott kölcsön	252	252	240	-12	-12
B.	Forgóeszközök	11 643	13 499	10 530	-1 113	-2 969
I.	Készletek	2 916	3 177	2 869	-47	-308
1.	Anyagok	2 838	3 094	2 674	-164	-420
2.	Befejezetlen termelés és félkész termékek	15	9	10	-5	1
3.	Áruk	63	74	185	122	111
II.	Követelések	8 404	9 969	6 038	-2 366	-3 931
1.	Követelések áruszállításból és szolgáltatásból (vevők)	4 158	4 196	1 564	-2 594	-2 632
2.	Követelések kapcsolt vállalkozással szemben	170	189	399	229	210
3.	Követelések egyéb részesezési viszonyban lévő vállalkozással szemben	1	3	2	1	-1
4.	Egyéb követelések	4 075	5 581	4 073	-2	-1 508
III.	Értékpapírok	0	0	0	0	0
IV.	Pénzeszközök	323	353	1 623	1 300	1 270
1.	Pénztár, csekkak	81	78	108	27	30
2.	Bankbetétek	242	275	1 515	1 273	1 240
C.	Aktív időbeli elhatárolások	182	189	327	145	138
1.	Bevétel aktív időbeli elhatárolása	112	113	108	-4	-5
2.	Költségek, ráfordítások aktív időbeli elhatárolása	70	76	219	149	143
	<b>Eszközök (aktívák) összesen</b>	<b>539 337</b>	<b>631 739</b>	<b>546 236</b>	<b>6 899</b>	<b>-85 503</b>

# Cash Flow

A Társaság 2011. évi működési cash flow-ja 9 946 millió Ft, mely 524 millió Ft-tal kedvezőtlenebb a bázis időszakhoz képest. A legnagyobb eltérést a 2010. évi adózás előtti eredmény (osztalék nélkül) okozta, melyhez képest 6 911 millió Ft csökkenés következett be. A befektetett eszközök kivezetése 2 594 millió Ft-tal, a rövid lejáratú kötelezettségek változása 2 912 millió Ft-tal csökkent az előző évhez képest. A céltartalék képzés és felhasználás 3 526 millió Ft, a passzív időbeli elhatárolás változása a cash flowra 3 861 millió Ft, a vevő követelések változása 3 799 millió Ft pozitív eltérést okozott. A tervezetthez képest 8 795 millió Ft pozitív eltérés keletkezett. Az adózás előtti eredmény miatti pozitív eltérés 2 914 millió Ft volt (ennek oka a bevétel növekedés, a költségtakarékosság mellett az alacsonyabb kamatfizetés). A szállítói kötelezettség változás 3 940 millió Ft, a passzív időbeli elhatárolás változása a cash flowra 6 255 millió Ft, a vevő követelések változása 2 653 millió Ft, a forgóeszközök változása 1 599 millió Ft pozitív hatást okozott. A befektetett eszközök kivezetési értéke elmaradt a tervtől 8 016 millió Ft-tal, az ingatlanok és a metró járművek értékesítésének elmaradása miatt.

A befektetett eszközök beszerzése a beruházásra adott előlegek állomány változása miatt jelentősen eltér a bázistól és a tervezettől is.

Összességében a befektetési tevékenység cash flow-ja -16 950 millió Ft.

A pénzügyi műveletek bevételeiből a hitelfelvétel a bázistól és a tervtől is alacsonyabb értékben valósult meg. A véglegesen kapott pénzeszközök értéke a tervezettől alacsonyabb volt, ennek fő oka a Fővárosi Önkormányzat részére visszafizetett 28 533 millió Ft járműbeszerzésre kapott támogatás. A véglegesen átadott pénzeszköz szintén ehhez kötődik. A hiteltörlesztés a bázistól magasabb értékben történt, a terveknek megfelelt. A pénzügyi műveletekből származó cash flow 8 304 millió Ft volt.

A pénzeszközök változása plusz 1 300 millió Ft volt a 2011. évben.



A részletes adatokat az alábbi táblázat tartalmazza:

## Cash-Flow kimutatás (millió forint)

Sor-szám	A tétel megnevezése	2010.12.31	2011. évi terv	2011.12.31	Eltérés	
					bázishoz	tervhez
1.	Adózás előtti eredmény (osztalék nélkül)	1 018	-8 807	-5 893	-6 911	2 914
2.	Elszámolt amortizáció és értékcsökkenés	15 587	15 950	15 717	130	-233
3.	Elszámolt értékvesztés és visszairás	-333	75	476	809	401
4.	Céltartalék köpzés és felhasználás különbözete	-1 377	-15	2 149	3 526	2 164
5.	Befektetett eszközök értékesítésének eredménye	17	-36	47	30	83
6.	Befektetett eszközök kivezetési értéke	2 758	8 180	164	-2 594	-8 016
7.	Szállítói kötelezettség változása	1 539	-1 091	2 849	1 310	3 940
8.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettség változása	631	546	-2 281	-2 912	-2 827
9.	Passzív időbeli elhatárolások változása	-9 350	-11 744	-5 489	3 861	6 255
10.	Vevő és váltó követelés változása	-1 245	-99	2 554	3 799	2 653
11.	Forgóeszközök (vevő és pénzeszköz nélkül) változása	1 253	-1 801	-202	-1 455	1 599
12.	Aktív időbeli elhatárolások változása	-28	-7	-145	-117	-138
I.	<b>Működési cash flow</b>	<b>10 470</b>	<b>1 151</b>	<b>9 946</b>	<b>-524</b>	<b>8 795</b>
13.	Befektetett eszközök beszerzése	-44 948	-114 743	-16 962	27 986	97 781
14.	Befektetett eszközök eladása	27	110	12	-15	-98
II.	<b>Befektetési tevékenység cash flow-ja</b>	<b>-44 921</b>	<b>-114 633</b>	<b>-16 950</b>	<b>27 971</b>	<b>97 683</b>
15.	Hitel és kölcsön felvétele	10 000	16 200	8 640	-1 360	-7 560
16.	Egyéb hitel és kölcsönfelvétel	0	4 452	0	0	-4 452
17.	Hitel és kölcsön törlesztése, visszafizetése	-19 719	-16 200	-16 200	3 519	0
18.	Pénzügyi lízing törlesztés	-801	-797	-796	5	1
19.	Hosszú lejáratra nyújtott kölcsönök törlesztése	84		83	-1	
20.	Hosszú lejáratra nyújtott kölcsönök	-107		-69	38	
21.	Véglegesen kapott pénzeszköz	44 968	109 857	45 179	211	-64 678
22.	Véglegesen átadott pénzeszköz	-4		-28 533	-28 529	-28 533
III.	<b>Pénzügyi műveletekből származó cash flow</b>	<b>34 421</b>	<b>113 512</b>	<b>8 304</b>	<b>-26 117</b>	<b>-105 208</b>
IV.	<b>Pénzeszközök változása</b>	<b>-30</b>	<b>30</b>	<b>1 300</b>	<b>1 330</b>	<b>1 270</b>
23.	Pénzeszközök nyitó állománya	353	323	323	-30	0
24.	Pénzeszközök záró állománya	323	353	1 623	1 300	1 270

# Kiemelt események

Metró járművek beszerzése: a korábbi évek koncepciója szerint a Kelet-Nyugati metróvonal elavult járműparkjának cseréjével, új szerelvények üzembe állításával zárul le a vonal felújítása. 2006. május 30-án került sor a szállítási szerződés aláírására az Alstom Transport S. A. által vezetett Budapest Metropolis Consortiummal, mely az M2 vonalra 22, az épülő M4-es vonalra 15 szerelvény beszerzéséről szól. Két szerelvény 2008. május helyett 2009 januárjában megérkezett, elkezdődött a tesztelés. 2010. év során a NKH műszaki kifogások sorát hozta, újabb tesztelést, futáspróbát rendelt el, végül megtagadta az engedély kiadását. 2010. október 20-án a szerződés felmondásra került, mivel a cég a szállítási határidőt a járművekre vonatkozó végleges típusengedély hiányában nem tudta tartani, ezért a Megállapodásban szereplő határidők nem teljesültek. A járművek fogadása céljából szükséges beruházások a Fehér úti járműtelepen megtörténtek.

2011. év során a BKV Zrt. – Alstom per másodfokú határozata kimondta a bankgarancia jogszerűségét, így júniusban a BKV Zrt. lehívta számlájára a jóteljesítési és az előleg-visszafizetési bankgaranciát, melyet a Fővárosi Önkormányzat részére átutalt. Az M2 járművekre vonatkozó előleg összegével csökkentve lett a tőketartalék, miután azt 2006-ban tőketartalékba helyezéssel adta a Fővárosi Önkormányzat a BKV Zrt. számára.

A projekt sikere érdekében a szállítóval folytatott tárgyalások eredményeként 2011. július 20-án a BKV Zrt. és a BMC megállapodást kötött a korábbi szerződés alapvető feltételeinek megtartásával, új határidők és pénzügyi ütemezés megfogalmazása mellett. A felmerült hibák kijavítása után a NKH 2011. 11. 11.-én megadta a végleges típusengedélyt a szerelvényekre. A járművek 2012. évben megérkeznek a szerződés szerint.

A Budapesti Közlekedési Központ Zrt. 2010. évi megalakulása után a 2011. évben a következő BKV Zrt.-t érintő változások történtek:

A BKK Zrt. 2011. június 6-án jogutódlással átvette a Kiemelt Projekt Főmérnökség kijelölt 5 dolgozóját.

A Budai Fonódó villamosközlekedés megteremtése című projekt esetében a BKK lett a projektgazda, az átadás-átvételi megállapodás aláírása 2011. szeptember 21-én megtörtént. A BKK megkezdte a projekt átalakítását.

Az 1-es és 3-as villamos vonalak fejlesztése, illetve a járműállomány fejlesztése projektek átadása, valamint 2011 májusában az „1-es és 3-as villamos vonalak továbbfejlesztése I. ütem” című projekt dokumentációjának átdolgozása megtörtént.

Az alacsonypadlós villamos és trolis járműfejlesztési projekt átadás-átvételi megállapodásának egyeztetése befejeződött, a megállapodás aláírása megtörtént.

A 42-es villamosvonal felújítása és meghosszabbítása projektben a BKK megállapodásra jutott a XVIII. és a XIX. kerületekkel a lajosmizsei vasútvonal alatti átvezetésének ügyében.

A továbbtervezés eddigi akadályát elhárító döntés megszületett, mindkét érintett önkormányzat elfogadta a pálya vonalvezetését, így a tervezés (a C3 tervváltozat szerint) folytatódik.

A Tulajdonos határozata alapján az Igazgatóság döntése értelmében a BKV Zrt. vezérigazgatója 2011. november 30-án felmondta a Kollektív Szerződést a Társaság bizonytalan finanszírozási helyzetére tekintettel.

# Statisztikai adatok

## VONALI ADATOK A BKV HÁLÓZATÁRA 2011. december 31-én

Teljes Hálózat						
Negyedév végén	autóbusz	villamos	trolibusz	HÉV	metró	hajó
viszonylatok száma (db)	237	32	15	8	3	1
viszonylathossz (km)	2610,75	250,50	73,60	145,50	30,80	0,15
forgalmi hálózathossz (km)	998,35	156,85	56,70	97,90	34,60	0,15
megállóhelyek száma (db)	3816	627	275	137	83	2
Budapest területén						
Negyedév végén	autóbusz	villamos	trolibusz	HÉV	metró	hajó
viszonylatok száma (db)	236	32	15	8	3	1
viszonylathossz (km)	2409,25	250,50	73,60	76,00	30,80	0,15
forgalmi hálózathossz (km)	869,35	156,85	56,70	41,30	34,60	0,15
megállóhelyek száma (db)	3506	627	275	73	83	2
Budapest területén kívül (agglomerációban)						
Negyedév végén	autóbusz	villamos	trolibusz	HÉV	metró	hajó
viszonylatok száma (db)	45			5		
viszonylathossz (km)	201,50			69,50		
forgalmi hálózathossz (km)	129,00			56,60		
megállóhelyek száma (db)	310			64		

# Elérhetőségek

**Székhely: 1072 Budapest, Akácfa u. 15.**

**Levelezési cím: 1980 Budapest, Pf. 11.**

**Központi telefonszám: 461-65-00**

**Központi e-mail cím: [bkvzrt@bkv.hu](mailto:bkvzrt@bkv.hu)**

**Honlap: [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu)**