

2005



# ÉVES JELENTÉS

Budapesti Közlekedési  
Zártkörűen Működő  
Részvénytársaság



2005



# ÉVES JELENTÉS



**Kiadja a BKV Zrt.**

H-1072 Budapest, Akácfa u. 15.

Felelős kiadó: Vitéz Ágnes, főosztályvezető

Szerkesztés: BKV Zrt. Marketing főosztály

Grafikai tervezés: Szabó Melitta

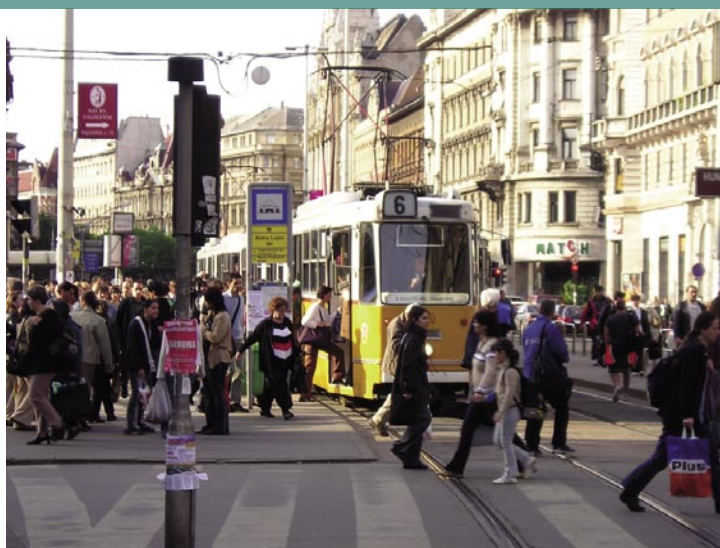
Fotók: Ferencz Tamás, Legát Tibor

Szabó Melitta

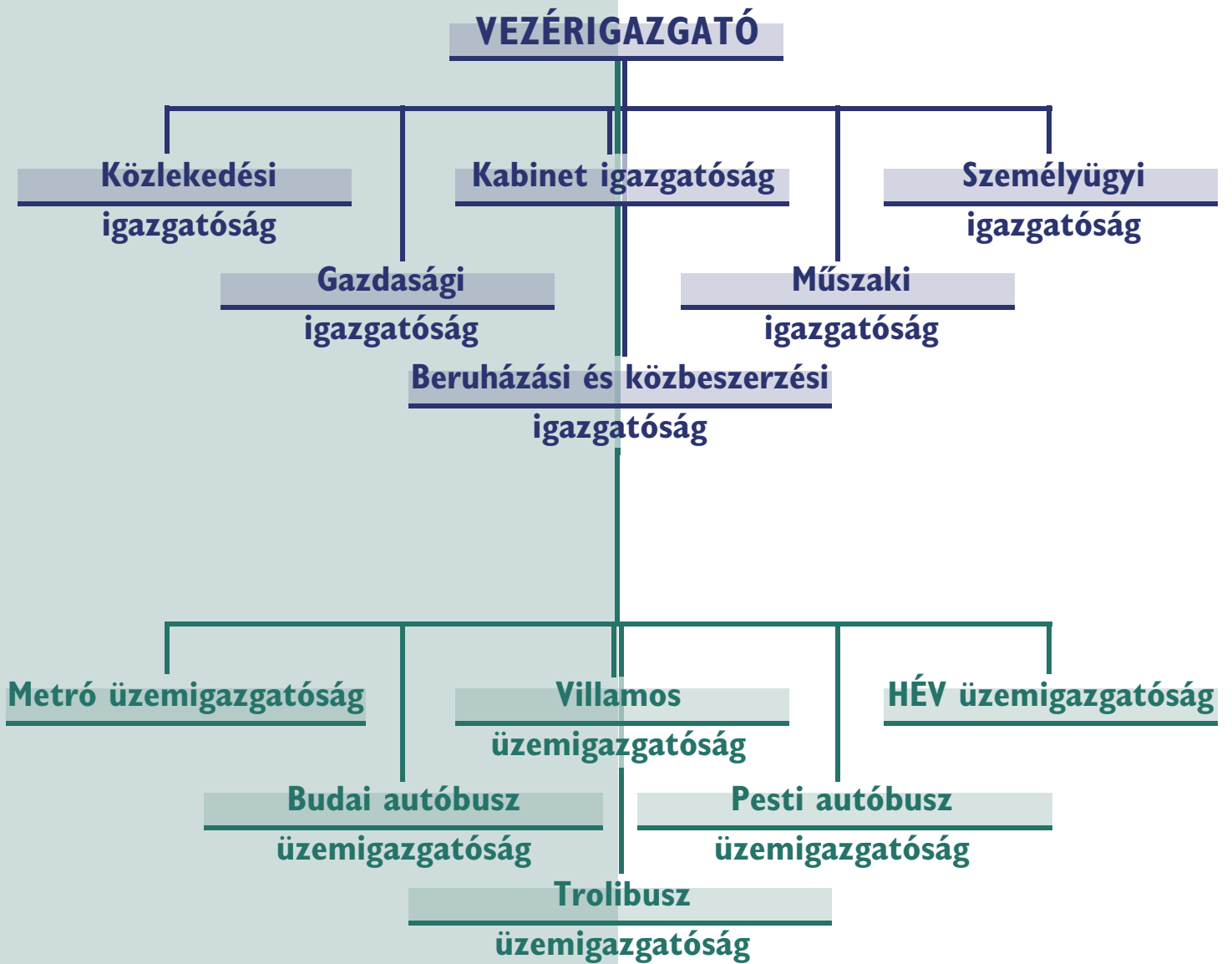
© 2006. BKV Zrt.

## Tartalomjegyzék

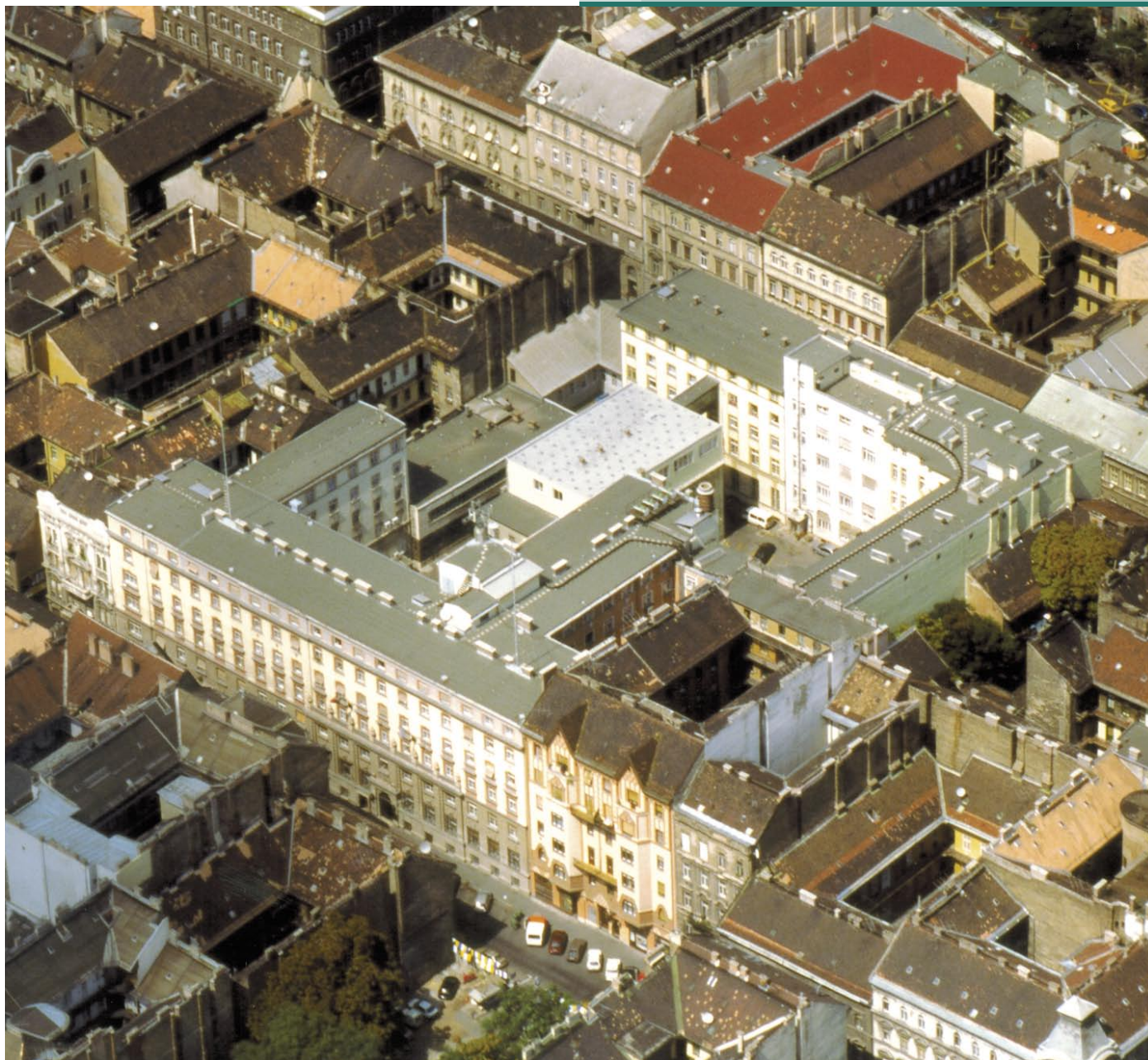
Szervezeti felépítés	4	—
Székház	5	—
<b>A Társaság tevékenysége</b>	<b>8</b>	<b>—</b>
Bevezető	8	—
Mérleg	20	—
Eredménykimutatás	21	—
Cash Flow	24	—
<b>Statisztikai adatok</b>	<b>25</b>	<b>—</b>
Záró járműállomány	25	—
Forgalomba adott járművek	25	—
Utasszám	26	—
Férőhelykilométer megoszlása	26	—
Megállóhelyek száma	27	—
Keringési sebesség	27	—
Átlagos járműállomány	30	—
Átlagos állományi létszám	31	—
A hálózat év végén	32	—
Viteldíj	33	—



**Budapesti Közlekedési Részvénytársaság**  
**szakigazgatósági szintű szervezeti felépítése**



BKV Zrt.



## Székház

### A BKV Zrt. Akácfa utcai székháza

A neobarokk épületet a Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) székházaként építették 1926-ban. Az épület utcafrontját Wädler Gyula műegyetemi tanár tervezte.

*(forrás: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada II.)*

## 50 újabb Volvo buszt állt forgalomba

2005-ben folytatódott az autóbuszpark megújítása. Az alacsonypadlós, légkondicionált utasterű, egyszerre 163 fő szállítására alkalmas modern Volvo 7700A típusú buszokból újabb 50-et vásárolt a Társaság, így már 15 vonalon találkozhatnak vele az utasok. A teljes Volvo járműpark forgalomirányítását AVM (Automatikus Vonali Megfigyelő) rendszer végzi.

2005 őszén átalakult a 7-es buszcsoport, a gyorsjáratok kivételével ezen vonalakon is az új Volvo buszok közlekednek.





## BKV Zrt.

A Budapesti Közlekedési Részvénytársaság – jogelődjeit is figyelembe véve – egy több mint 100 éves múlttal visszatekintő, nagy hagyományokkal és szaktudással rendelkező cég.

Budapest közlekedésében minden korszakban meghatározó szerepet töltött be. A társaság 5 nagy ágazatot (autóbusz, villamos, metró, HÉV, trolibusz) működtet integrált rendszerben. Ezen túlmenően – az elsősorban idegenforgalmi jelentőségű – fogaskerekű vasutat és a siklót is üzemelteti. A Társaság járatai évente mintegy 1,3 milliárd utast szállítanak. A legtöbb utast a legnagyobb teljesítményt is nyújtó autóbusz ágazat, a metró és MILLFAV járművei szállították. Előbbi 41,3%-kal, utóbbi kettő 22%-kal részesedik az összegazati utasszám nagyságából, míg 37,4%-kal illetve 25,4%-kal a férőhely-kilométer teljesítményből.



A BKV összes vonalainak hossza 2005-ben 2 626,8 km, ebből az éjszakai járatok hossza 563,1 km. 224 autóbusz (ebből 31 éjszakai), 35 villamos (ideértve a fogaskerekűt is), 14 trolibuszjárat közlekedik, a metróvonalak száma 3, a HÉV vonalaké pedig 5.

A Társaság teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóinak száma 2005-ben 12 632 fő volt.



## Bevezető

BKV Zrt.



## BKV Zrt.

A BKV Rt. aktív résztvevője a közösségi közlekedéssel foglalkozó nemzetközi szervezetek munkájának. Tagja az UITP (Közforgalmú Közlekedés Nemzetközi Szervezete International Association of Public Transport) alábbi bizottságainak:

- Európai Unió Bizottság és a Bizottság Tanácsadó Testülete
- Metró Divízió
- Metró Divízió Üzem Albizottsága
- Metró Divízió Járművek Albizottsága
- HR Bizottság
- Autóbusz Bizottság
- Információtechnológiai és Innovációs Bizottság
- Közlekedésgazdasági Bizottság
- Városi Vasúti Bizottság
- Közlekedés és Városi Élet Bizottság
- Marketing és Termékfejlesztési Bizottság

A Társaság aktívan részt vesz a Német Közlekedési Vállalatok Szövetsége (VDV) munkájában is.



2005 márciusában az UITP-vel közös szervezésben sor került egy workshop-ra a közösségi közlekedés hazai szakemberei számára „Törvényi keretek és közszolgáltatási szerződések” valamint „A kormány és az önkormányzatok szerepe a döntéshozatali folyamatban” témákban, melyen elismert nemzetközi szakemberek tartottak előadást.

# Nemzetközi kapcsolatok

## BKV Zrt.

A BKV Rt. közforgalmú közlekedési tevékenységét alapvetően a Fővárosi Önkormányzattal kötött **Szolgáltatási Szerződése** határozza meg. A közösségi közlekedés ellátásában a menynyiségi követelményeken túl évről-évre egyre nagyobb szerepet játszanak a minőségi elvárások és törvényi előírások, melyek figyelembe vételével felelhet csak meg a Társaság a vele szemben támasztott követelményeknek.



A BKV Rt. célja, hogy megőrizze Budapest városi közlekedésében a meghatározó szerepét, széles körben javítsa szolgáltatásának minőségét, s ezzel a Társaság megítélését is. Ezt a törekvést támasztják alá azok a programok, amelyek szorosan illeszkednek az EU országainak közlekedés filozófiájához: az „élhetőbb város – **fenntartható mobilitás**” gondolatkörhöz.



A fentiekhez szorosan kapcsolódik az **Esélyegyenlőségi Törvényben** foglaltak teljesítése is, így a szolgáltatás minőségileg történő javításához vezető folyamat 2005. évi szakaszában újabb **50 csuklós, alacsonypadlós, klímaberendezéssel is felszerelt Volvo autóbusz** állt forgalomba több vonalon teljes üzemidőben és hétköznap bizonyos indulásoknál.

Az alacsonypadlós üzem, az akadálymentes fel- és leszállás (azaz ebben az esetben már pontosabb a ki- és beszállás) lehetőségeinek kedvezőbb kihasználásra a Társaság számos megállóhelyet igazított a járművek magasságához.

**Hat**, szintén **alacsonypadlós Ganz-Solaris** márkájú, **szóló trolibusz** állt forgalomba 2005 tavaszán, melyek belvárosi vonalon szolgálják az utazóközönséget.

2005 júliusától pedig – az alvállalkozásban működtetett – három észak-pesti autóbuszvonalon közlekednek új, részben alacsonypadlós, klímaberendezéssel felszerelt, szóló Volvo buszok.

## A BKV az utasokért

### **Theiresias szobra a Kossuth téri metróállomáson**

A 2-es metró több éve tartó rekonstrukciója ezévi munkái során a Batthyány tér, az Astoria és a Keleti pályaudvar metróállomást újította fel a Társaság. Az állomások a Kossuth téri megállóhoz hasonlóan néznek ki, de mindegyik sajátos, úgynevezett „Budapest arculatot” kapott.

A Kossuth téren a falon található, az állomás környezetét bemutató montázs mellett 2005. március 22-étől látható a szobor, Oláh Máttyás László szobrászművész alkotása.

A fiatal művész a BKV egyik piktogramja alapján mintázta meg szobrát.



 Kossuth Lajos tér



## BKV Zrt.

2005 szeptemberétől **megújult az éjszakai autóbusz hálózat.** A kétszeresére növekedett – immár 444 km-es – hálózat-hosszon és 1585 megállóhelyel, a szolgálati járatok integrálásával létrehozott éjszakai közlekedési kiszolgálást a várost átszelő („átmérős”) hosszú vonalak, kedvező csatlakozási lehetőségek jellemzik a legjobban. Az utasok kedvezően fogadták a változást. Az utasforgalmi igények és a közúti forgalmi körülmények változásaihoz igazodva módosult a főváros legnagyobb terhelésű vonalán közlekedő 7-73-as autóbuszvonal-család, hogy az egyenletesebb, megbízhatóbb közlekedést szolgálja.

A dél-pesti közforgalmú közlekedési rendszer felülvizsgálata, racionalizálása nyomán a térségben is módosult néhány autóbuszjárat, így kedvezőbb átszállással érhetnek célba az utasok.



**Új járatok** indultak, néhány járat útvonala hosszabb lett, javultak az átszállási kapcsolatok. Akötöttpályás hálózat fejlesztésének eredménye, hogy 2005 februárjától a 18-as villamos Budafok legújabb bevásárlóközpontjáig

közlekedik. Kiemelt esemény volt 2005-ben a **kelet-nyugati metró** – már 4. éve tartó – **rekonstrukciója**, valamint a **Szentendrei HÉV** vonal Budapest határáig történő **felújítása**. A 2005-ös nyár legnagyobb feladatát – forgalomszervezési szempontból – a rekonstrukciókkal összefüggő pótlások, terelések adták. Nagy

figyelmet fordított a Társaság a 2-es metró és a Szentendrei HÉV ideiglenesen kieső szállítóképességének és utazási kapcsolatainak megfelelő helyettesítésére.

**Megalakult a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ)**, 2005. szeptember 1-jétől megvásárolható az új, egyesített bérlet,

amely a főváros területén egyaránt érvényes a BKV, a MÁV és a Volánbusz járataira. A Fővárosi Önkormányzattal együttműködve folytatódott a közösségi közlekedés előnyben részesítési programja.

## Fejlesztések

A Társaság összes **bevétele 2005-ben 83,300 milliárd Ft** volt, az összes ráfordítása 105,766 milliárd Ft, mérlegszerinti vesztesége pedig 22,466 milliárd Ft. A tömegközlekedés a hatósági maximált áras körbe tartozik, a viteldíjakat minden esztendőben a Fővárosi Közgyűlés állapítja meg. A Társaságnak a **tarifapolitika** alakítására csak az ármegállapító önkormányzati rendelet szabta keretek között van lehetősége. A 2005. január 1-jétől érvényes árakról a Fővárosi Közgyűlés 2004. december 16-án döntött. A tarifaemelés átlagos mértéke 2005. január 1-jétől 10%-os, július 1-jétől pedig további 5%-os volt.



A 2005-ös **beruházási terv** fő célkitűzése: a járműbeszerzések, a felújítások, a 4. metróvonal építése, valamint jármű- és pályafelújítások. Az új autóbusz beszerzések adta lehetőségekkel élve utasforgalmi igények alapján egy autóbuszvonalon áprilistól, munkanapokon teljes körű típuscsere történt, szóló kocsik helyett IK 280-as csuklós járművek közlekednek, a vonalon megnövelt kapacitást biztosítva.

A járművek folyamatos haladását segítették további forgalomtechnikai megoldások: átprogramozott jelzőlámpák, speciális kihajtási, balra- és visszafordulási lehetőségek is, melyek gyakorlati megvalósításához – a szabálytalanságok kiszűréséhez, a problémák elhárításához – a Társaság forgalomirányító szakemberei és a rendőrség nyújtottak hathatós támogatást. A főváros életét nagyban befolyásoló beruházásként 2006-ban megkezdődik a 4-es metróvonal építése.





## BKV Zrt.

A Társaság 2005-ös pénzügyi helyzete és a műszaki elvárások a rendelkezésre álló források hatékony, koncentrált felhasználás igényelték. Az önkormányzati finanszírozású nagy **beruházások** mellett 17 milliárd Ft értékű társasági beruházás készült el.

Önkormányzati projektként valósul meg a **2-es metró rekonstrukciója**, melynek keretében 2005-ben a Deák tér és a Stadionok között elkészült a jobb vágány felújítása és a bal alagút szigetelése. Átépült a Keleti pályaudvar, az Astoria és a Batthyány tér metrómegálló. Folytatódott az áramellátási, vasútbiztosító, távközlési és különleges gépészeti berendezések felújítása, illetve cseréje. Döntés született a járműpark teljes cseréjéről, amire közbeszerzési eljárás van folyamatban. A nagykörútra rendelt **alacsonypadlós villamosok** tervezése befejeződött, megkezdődött a gyártás. A **4-es metróvonal** megépítésénél döntés született a teljes vonal egy ütemben történő megépítéséről. A lezárult közbeszerzési eljárást követően 2006-ban megkezdődik az alagútfúrás. A Társaság saját finanszírozásában megérkeztek és forgalomba álltak a már említett Volvo buszok, az év folyamán újabb



50 darabot rendelt a Társaság.

A szóló trolibuszok lecserélésének első ütemeként 2005-ben megérkezett 6 alacsonypadlós, akkumulátorral is üzemeltethető jármű. További tíz megrendelését is elindította a cég. Elkészültek a járműállomány és a mozgólépcsők műszaki színvonalának fenntartása érdekében tervezett felújítások.

2005-ben elindultak a társasági nagy infrastruktúra projektek is, így elkezdődött a **Szentendrei HÉV 2007-ig zajló rekonstrukciója**.



A Békásmegyér – Batthyány tér között végzett vasúti pálya áramellátási és biztosító berendezésrekonstrukciója Aquincum térségében a nehézségek ellenére a tervezett időre megvalósult. Teljesen átépült és megszépült a végállomás. **A Siemens Combino** projekt keretén belül elkezdődött a Hungária kocsisín átépítése. A Combino villamosok



üzemeltetésének megfelelően megújulnak a csarnokok és az udvari vágányhálózat, a líra, valamint a Sport utcai vágányok és kitérők is. **A nagykörűti villamos vonal áramellátási hálózatának korszerűsítése** EU támogatással készül el. 2005-ben a Külső Bartók Béla út átépítésével befejeződött a főútvonal rekonstrukciója. A felújítás során átépült a **Kelenföldi kocsisín beálló vágánya** és lírája, valamint felsővezeték rendszere a csarnokkal együtt. **A korszerű, gazdaságos és környezetkímélő fűtési módra** történő átállás érdekében egy villamos és két autóbussz telephely fűtési rendszere módosult az EU-tól elnyert támogatás segítségével. **A villamos pályaépítések** a társasági nagyberuházásokkal, illetve az önkormányzati útépítésekkel összhangban készültek el a Bartók Béla út belső szakaszán és a Szilágyi út egy részén.

Megkezdődött az **AVM** forgalomirányító rendszer központjának felújítása is. 2005 októberében befejeződött az IK 412 típusú **autóbuszok tűzbiztonsági átalakítása**. A típus járműveinek konstrukciós átalakításával a tüzesetek lehetőségének megelőzése a cél. A 112 jármű átalakítása 277 millió forintba került.

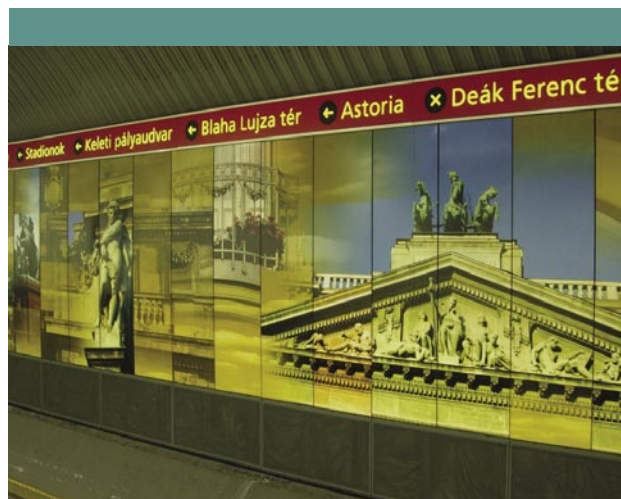


## BKV Zrt.

A közösségi közlekedés megítélésében döntő szerepet játszik a forgalom lebonyolítása, a járművek állapota, a kényelem és természetesen az utasokkal, valamint partnereinkkel, a sajtóval és egyéb véleményformálókkal történő kommunikáció. A Társaság kiemelt hangsúlyt fektet a városi közlekedés szolgáltatásával kapcsolatos tájékoztatási, marketing és ügyfélkommunikációs tevékenység minőségi fejlesztésére, megújítására. Cél, hogy a BKV utasai minél több lehetőséget kapjanak tájékozódásukhoz, s így előre megtervezhessék utazásaikat.

A kézzel fogható kiadványokon kívül az internetes honlap ([www.bkv.hu](http://www.bkv.hu)) szolgál információval, valamint az elektronikus levelezési forma ([bkvrt@bkv.hu](mailto:bkvrt@bkv.hu)) is egyre gyakoribb napi kapcsolatot biztosít utazóközönsséggel.

2005-ben a legösszetettebb kommunikációs és tájékoztatási feladatot a 2-es metró rekonstrukciója és a szentendrei HÉV vonal felújításának nyári ütemezése, összehangolása jelentette. A 2-es metró majd 10 hetet és a szentendrei HÉV 41 napot igénybe vevő felújítása alatt a metróállomásokon, aluljárókban, közterületeken, a megállóhelyeken és több mint 64 vonal járművein mintegy 105 fajta (többségében magyar-angol nyelvű) tájékoztató felirat segítette az informálódást.



A felújítások alatt az érintetteket (budapestieket, agglomerációban élőket, turistákat és külföldieket) az országos és regionális médiumokon, a FŐVINFORM-on és honlapon keresztül folyamatosan tájékoztatta a BKV.

A Társaság törekszik arra, hogy utasaival ne csak a szolgáltatás alkalmával találkozzon, ezért szívesen válik részesévé kulturális és egyéb rendezvényeknek.



## BKV Zrt.

2004-ben első ízben került sor egy nagyszabású program megvalósítására, **Költészet Vására** címmel. Az egész napos rendezvény sikere a program 2005-ös folytatását eredményezte, a rendezvények számát növelve. A 2-es metró felújított Kossuth téri állomásán egy **bronzszobor áll 2005 tavasza óta**. A fiatal szobrász műve a BKV Rt. által használt piktogramok egyikét dolgozza fel. József Attila születésének 100. évfordulójára a **Versmetró** galériájával közösen rendezett a Társaság kiállítást.



2005-ben a Társaság ismét saját standdal jelent meg az **Utazás kiállításon**, a „Generáli a Biztonságért” alapítvány közreműködésével pedig külön utcaszakasszal vett részt az **Európai Mobilitási Hét** keretén belül a Fővárosi Autómentes Nap rendezvényén.

A bevételnövelés és a megítélés javításának érdekében az év folyamán **kampányokkal, akciókkal** jelentkezett a Társaság. 2005 végén megkülönböztetett figyelmet kapott az éves bérlet értékesítésével kapcsolatos kommunikáció.



Az utazási kultúra fejlesztése folyamatosan nagy hangsúlyt kap, s ennek az egyik színtere a gyerekeket megszólító, 75 ezer példányban megjelenő **UTASTÉR** Magazin és a kiadványhoz kapcsolódó programok. A 2005 tavaszán megkezdett jegy- és bérletellenőrzésekhez kapcsolódva további **bliccelést visszaszorító akciósorozatok** ösztönözték a szolgáltatásokat igénybe vevőket a jegy- és bérletvásárlásra. A munkáltatói hozzájárulás törvényi változása miatt a Társaság jelentős többletbevétel megszerzését tűzte ki célul 2005-ben. A **munkába járást is támogató adókedvezmények lehetőségét** figyelemfelhívó kampánnyal erősített a Társaság, így megkereste a legnagyobb budapesti székhelyű cégeket (mint munkaadókat), továbbá újsághirdetések és a pénztárainknál elhelyezett reklámok hívták fel az utasok (mint munkavállalók) figyelmét a lehetőségre.

2006. február 6-ától a Társaság új neve: **Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság**, azaz BKV Zrt. A változást a tőkepiacról szóló törvényt módosító 2005. évi LXII. tv. 156. §-a indokolta, mely szerint az rt.-knek rendelkezniük kell arról, hogy zártkörűen vagy nyilvánosan működnek, és ezt a cégnévben is fel kell tüntetniük.

## Mérleg

<b>ESZKÖZÖK (aktívák) millió Ft-ban</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>A. BEFEKTETETT ESZKÖZÖK ÖSSZESEN:</b>	238 169	271 578
I. Immaterális javak	108	99
II. Tárgyi eszközök	236 362	270 326
III. Befektetett pénzügyi eszközök	1 699	1 153
<b>B. FORGÓESZKÖZÖK</b>	7 843	10 673
I. Készletek	1 990	2 030
II. Követelések	5 378	8 358
III. Értékpapírok	167	0
IV. Pénzeszközök	308	285
<b>C. AKTÍV IDŐBELI ELHATÁROLÁSOK</b>	98	118
<b>ESZKÖZÖK (aktívák) ÖSSZESEN</b>	<b>246 110</b>	<b>282 369</b>
<b>FORRÁSOK (passzívák)</b>		
<b>D. SAJÁT TŐKE</b>	112 678	102 084
I. Jegyzett tőke	127 000	127 000
II. Jegyzett, de még be nem fizetett tőke		
III. Tőketartalék	66 800	78 672
IV. Eredménytartalék	-54 730	-81 828
V. Lekötött tartalék	16	16
VI. Értékelési tartalék		
VII. Mérleg szerinti eredmény	-26 408	-22 466
<b>E. CÉLTARTALÉK</b>	187	514
<b>F. KÖTELEZETTSÉGEK</b>	59 920	81 828
I. Hátrasorolt kötelezettségek	0	0
II. Hosszú lejáratú kötelezettségek	32 256	52 305
III. Rövid lejáratú kötelezettségek	27 664	29 523
<b>G. PASSZÍV IDŐBELI ELHATÁROLÁSOK</b>	73 325	97 943
<b>FORRÁSOK (passzívák) ÖSSZESEN</b>	<b>246 110</b>	<b>282 369</b>

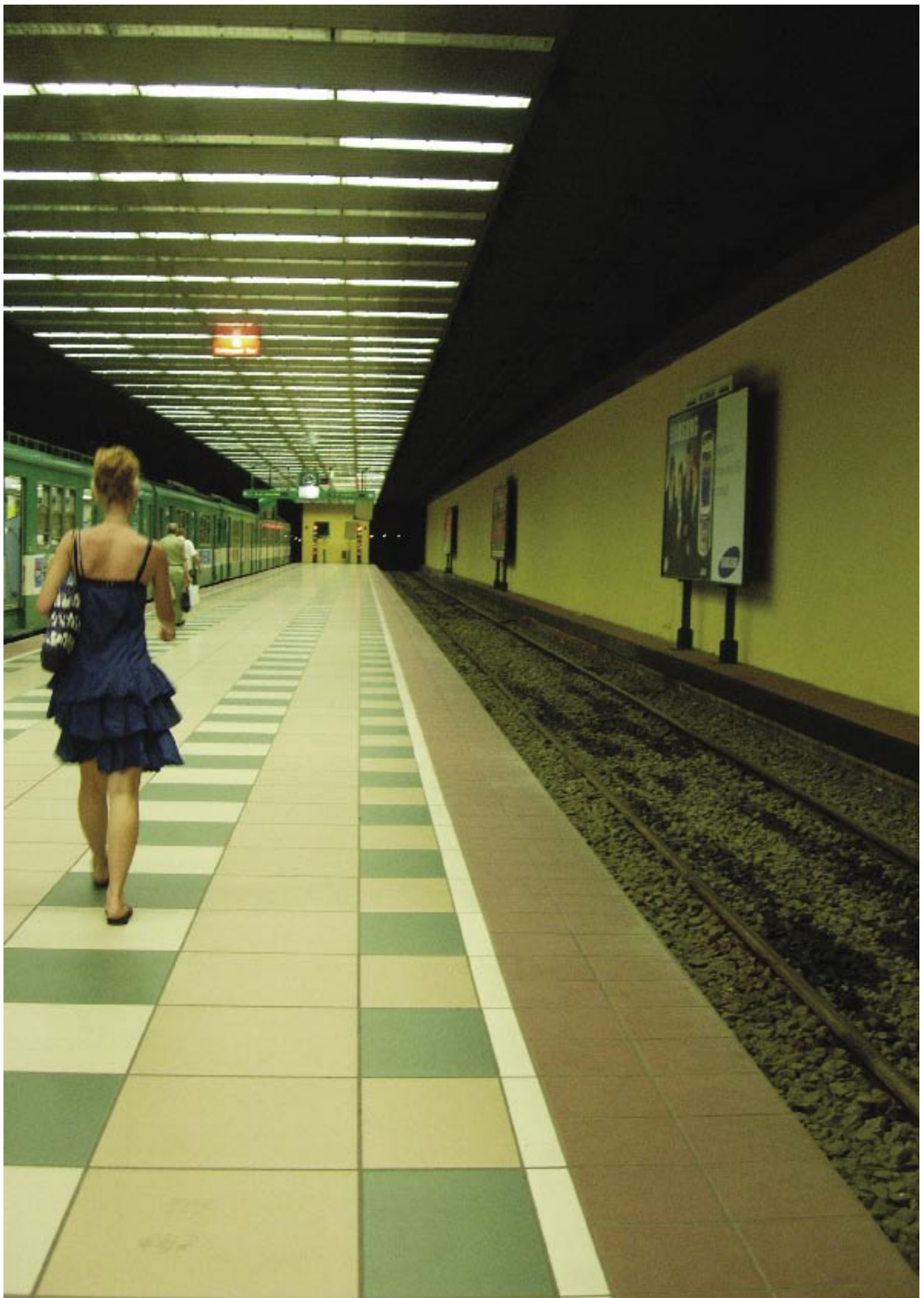
## Eredmény-kimutatás

<b>EREDMÉNY-KIMUTATÁS</b> millió Ft-ban	<b>2004</b>	<b>2005</b>
I. Értékesítés nettó árbevétele	59 330	62 434
II. Aktivált saját teljesítmények értéke	3 231	2 843
III. Egyéb bevételek	8 263	17 590
IV. Anyagjellegű ráfordítások	38 961	40 391
V. Személyi jellegű ráfordítások	42 035	46 158
VI. Értékcsökkenési leírás	11 594	12 275
VII. Egyéb ráfordítások	1 297	4 703
Ebből értékvesztés	102	171
<b>A. ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE:</b>	<b>-23 063</b>	<b>-20 660</b>
VIII. Pénzügyi műveletek bevételei	26	750
IX. Pénzügyi műveletek ráfordításai	5 122	4 666
<b>B. PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE</b>	<b>-5 096</b>	<b>-3 916</b>
<b>C. SZOKÁSOS VÁLLALKOZÁSI EREDMÉNY</b>	<b>-28 159</b>	<b>-24 576</b>
X. Rendkívüli bevételek	3 033	2 526
XI. Rendkívüli ráfordítások	1 282	416
<b>D. RENDKÍVÜLI EREDMÉNY</b>	<b>1 751</b>	<b>2 110</b>
<b>E. ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY</b>	<b>-26 408</b>	<b>-22 466</b>
<b>F. ADÓZOTT EREDMÉNY</b>	<b>-26 408</b>	<b>-22 466</b>
<b>G. MÉRLEG SZERINTI EREDMÉNY</b>	<b>-26 408</b>	<b>-22 466</b>



### **Megújult a Batthyány téri HÉV végállomás**

A szentendrei HÉV vonalon naponta több mint százezer ember utazik. A vonal megérett a felújításra, ezért 2005. június 25-e és augusztus 4-e között lezajlott a Batthyány tér és Békásmegyér közti szakasz rekonstrukciójának első szakasza. A vasúti pálya felújítása és részben újjáépítése eredményeként a szerelvények akár 70 km/h-s sebességgel is haladhatnak majd. Megújult az áramellátási és felsővezeték hálózat. Modern elektronikus biztosító berendezést telepítettek a szakaszra, automatikus váltófűtést létesítettek. Megújult két állomás is, így a Batthyány téri végállomás is kellemes külsőt kapott.





## Cash Flow

Cash Flow (millió Ft-ban)	2004	2005
1. Adózás előtti eredmény (osztalék nélkül)	-26 418 316	-22 466 365
2. Elszámolt amortizáció	11 594 604	12 274 824
3. Befektetett eszközök kivezetési értéke	750 126	567 565
4. Befektetett pénzügyi eszközök értékvesztése és visszairása	500 492	541 935
5. Egyéb értékvesztés és visszairás	102 144	170 579
6. Céltartalék képzés és felhasználás különbözete	-306 866	326 516
7. Befektetett eszközök értékesítésének eredménye	23 448	-195 071
8. Szállítói és váltókötelezettség változása	2 372 912	2,093 561
9. Egyéb rövidelejáratú kötelezettség változása	149 821	908 050
10. Passzív időbeli elhatárolások változása	-2 878 251	-492 545
11. Vevő és váltó követelés változása	-481 092	-379 558
12. Forgóeszközök (vevő és pénzeszköz nélkül) változása	-486 929	-2,811 743
13. Aktív időbeli elhatárolás változása	196	-19 936
<b>I. MŰKÖDÉSI CASH FLOW</b>	<b>-14 811 742</b>	<b>-9 482 188</b>
14. Befektetett eszközök beszerzése	-23 546 900	-50 086 697
15. Befektetett pénzügyi eszközök állományának változása	76 144	171 250
16. Befektetett eszközök eladása	1 808	3,483 988
17. Kapott osztalék	9 942	
<b>II. BEFEKTETÉSI TEVÉKENYSÉG CASH FLOW-JA</b>	<b>-23 459 006</b>	<b>-46 431 459</b>
18. Banki hitelfelvétel	27 598 728	19 100 000
19. Egyéb hitel- és kölcsönfelvétel	73 213	142 450
20. Pénzügyi lízing		3 541 520
21. Véglegesen kapott pénzeszköz	10 724 397	36 982 909
22. Részesedéshez pótbefizetés	-25 000	
23. Hiteltörlesztés, -visszafizetés	-30 336	-3 875 922
<b>III. PÉNZÜGYI MŰVELETEKBŐL SZÁRMAZÓ CASH FLOW</b>	<b>38 341 002</b>	<b>55 890 957</b>
<b>IV. PÉNZESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA I.-II.-III.</b>	<b>254</b>	<b>-22 690</b>

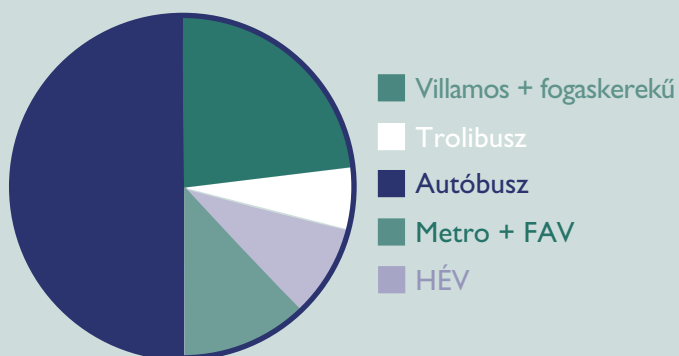
## Statisztikai adatok

### Záró jármű állomány

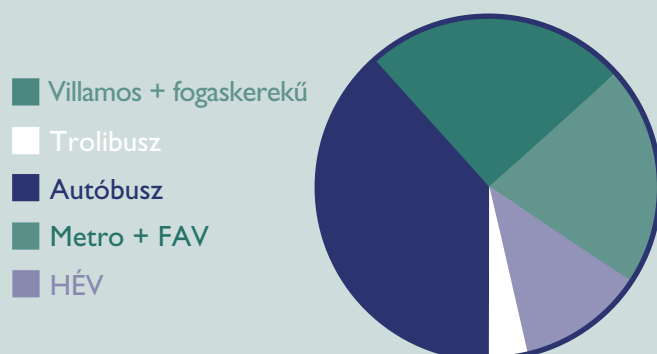
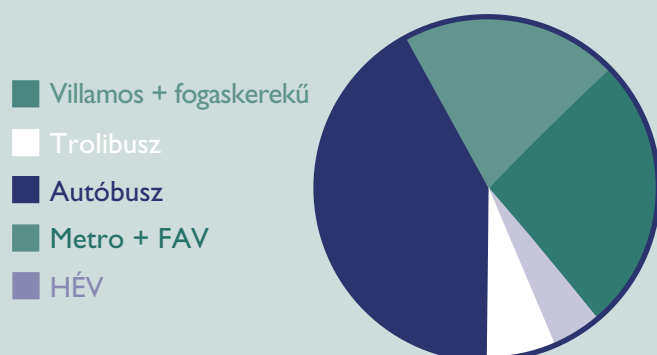
Megnevezés	A járművek darabszáma
Villamos + fogaskerekű	725
Trolibusz	166
Autóbusz	1 411
HÉV	294
Metró + FAV	392
<b>Összesen</b>	<b>2 988</b>

### Forgalomba adott járművek

Megnevezés	Megoszlás %-ban
Villamos + fogaskerekű	23,2
Trolibusz	5,3
Autóbusz	49,4
HÉV	10,0
Metró + FAV	12,1
<b>Összesen</b>	<b>100,0</b>



## Statisztikai adatok



### Utasszám

Megnevezés	Megoszlás %-ban
Villamos + fogaskerekű	26,4
Trolibusz	5,9
Autóbusz	41,3
HÉV	4,4
Metró + FAV	22,0
<b>Összesen</b>	<b>100,0</b>

### Férőhelykilométer megoszlása

Megnevezés	Megoszlás %-ban
Villamos + fogaskerekű	21,2
Trolibusz	3,1
Autóbusz	37,9
HÉV	12,5
Metró + FAV	25,4
<b>Összesen</b>	<b>100,0</b>



## Statisztikai adatok

### Megállóhelyek száma (db)

Megnevezés	2004	2005
Villamos + fogaskerekű	680	682
Trolibusz	278	281
Autóbusz	3 550	3 679
HÉV	139	139
Metró + FAV	78	78
<b>Összesen</b>	<b>4 725</b>	<b>4 859</b>

### Keringési sebesség (km/óra)

Megnevezés	2004	2005
Villamos + fogaskerekű	13,3	12,98
Trolibusz	11,6	10,96
Autóbusz	16,1	15,29
HÉV	22,4	21,77
Metró + FAV	23,5	23,40
<b>Átlagosan</b>	<b>16,5</b>	<b>15,91</b>



### Új trolibuszok a 76-os vonalon

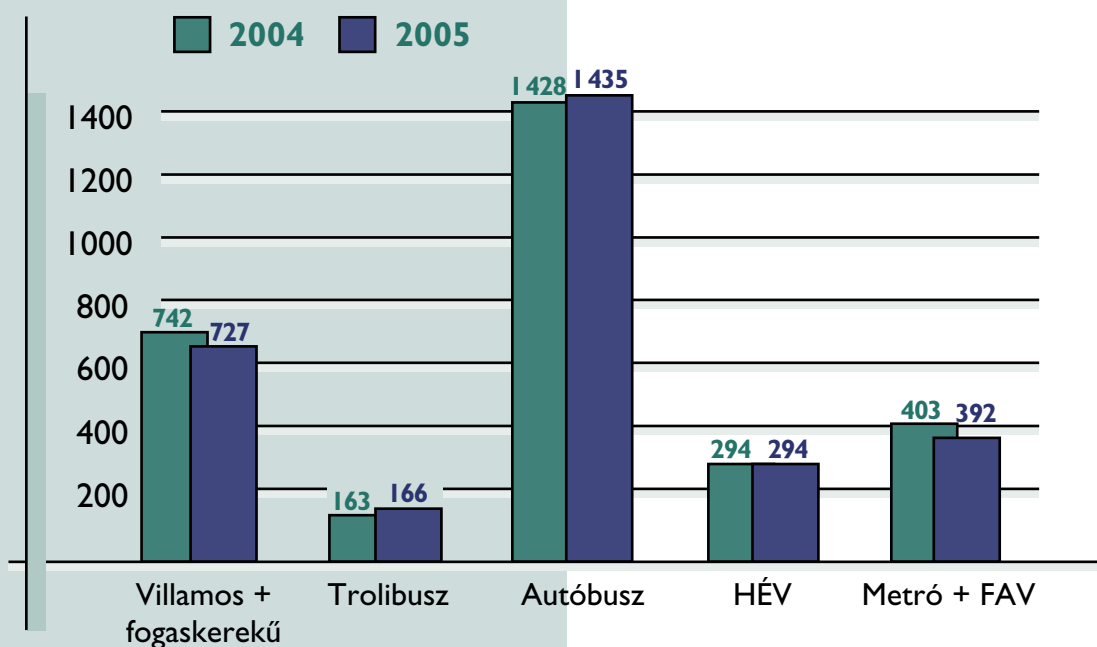
A trolibusz járműpark is korszerűsödik. Több vonalon a 30 éves szovjet ZIU-k közlekednek. A lecserélésük érdekében kiírt pályázat nyertese a részben magyar gyártású Ganz-Solaris Trollino 12 lett, melyből 2005-től 6 db fut a főváros utcáin. Többnyire a 76-os vonalán találkozhatunk vele. Az új, szóló trolibusz modern, energiatakarékos, alacsonypadlós, a vezetőfülke légkondicionált. Akkumulátorok segítségével önjáró üzemmóddal is rendelkezik, amellyel egy felsővezeték szakadás vagy útlezárás esetében is képes az utasokat legalább a következő megállóig tovább szállítani.



## Statisztikai adatok

### Átlagos járműállomány (db)

Megnevezés	2004	2005
Villamos + fogaskerekű	742	727
Trolibusz	163	166
Autóbusz	1 428	1 435
HÉV	294	294
Metró+FAV	403	392
<b>Összesen</b>	<b>3 030</b>	<b>3 014</b>



## Statisztikai adatok

### Átlagos állományi létszám, állománycsoportonként (fő)

Megnevezés	2004	Megoszlási %	2005	Megoszlási %
Szellemi összesen	2 519	18,6	2 525	18,6
Járművezetők és segédvezetők összesen	4 649	34,2	4 700	34,6
Ebből: villamos	795	5,9	810	6,0
trolibusz	328	2,4	338	2,5
autóbusz	3 062	22,6	3 091	22,8
HÉV	113	0,8	113	0,8
FAV	60	0,4	62	0,4
metró	232	1,7	230	1,7
metró segédvezetők	59	0,4	56	0,4
Egyéb fizikai	5 511	40,6	5 407	39,8
Fizikai összesen	10 160	74,8	10 107	74,4
Teljes munkaidős összesen	12 679	93,4	12 632	93,0
Egyéb foglalkoztatott összesen	895	6,6	945	7,0
<b>Mindösszesen</b>	<b>13 574</b>	<b>100,0</b>	<b>13 577</b>	<b>100,0</b>



3





## Statisztikai adatok

### A hálózat év végén (km)

Megnevezés	2004	2005
<b>Villamos + fogaskerekű</b>		
Építési hossz	154,1	154,2
Ebből:		
Egyvágányú	3,9	3,9
Kétvágányú	150,2	150,3
Vágányhossz	347,3	347,4
Viszonylathossz	247,1	246,2
<b>Trolibusz</b>		
Hálózathossz	66,3	66,3
Viszonylathossz	67,2	67,2
<b>Autóbusz</b>		
Hálózathossz	784,5	794,9
Viszonylathossz	1 432,2	1 463,8
<b>HÉV</b>		
Építési hossz	102,9	102,9
Ebből:		
Egyvágányú	27,3	27,3
Kétvágányú	75,6	75,6
Vágányhossz (ipari vágánnyal)	239,5	239,5
<b>Metró + FAV</b>		
Építési hossz	34,8	34,8
Vágányhossz	92,3	92,3
Viszonylathossz	31,4	31,4



## Statisztikai adatok

### Viteldíj (Ft)

Megnevezés	2005. 01.01-jétől	2005. 07.01-jétől
vonaljegy	160	170
átszállójegy	275	290
10 db-os gyűjtőjegy	1 375	1 450
20 db-os gyűjtőjegy	2 650	2 800
napijegy	1 275	1 350
turistajegy 3 napra	2 550	2 700
hetijegy	3 000	3 100
hétvégi családi jegy	1 920	2 040
metró szakaszjegy	115	120
metró szakasz átszállójegy	175	185
metró átszállójegy	260	270
havi bérlet dolgozók számára	5 950	6 250
havi bérlet tanulók, nyugdíjasok számára	2 250	2 360
30 napos bérlet dolgozók számára	5 950	6 250
30 napos bérlet tanulók és nyugdíjasok számára	2 250	2 350
kétheti bérlet	3 850	4 050
<b>Budapesti Egyesített Bérlet</b>		<b>2005. 09. 01-jétől</b>
egyesített havi bérlet dolgozók számára		6 875
egyesített havi bérlet tanulók és nyugdíjasok számára		2 596
egyesített 30 napos bérlet dolgozók számára		6 875
egyesített 30 napos bérlet tanulók és nyugdíjasok számára		2 596
egyesített 2 heti bérlet		4 455



# 2005

## A BKV Zrt. elérhetősége

Postacím: 1980 Budapest, Pf.: 11.

Székház: 1072 Budapest, Akácfa u. 15.

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

E-mail: [bkvrt@bkv.hu](mailto:bkvrt@bkv.hu)

Központi telefonszám: 461-6500

Budapesti Közlekedési  
Zártkörűen Működő  
Részvénytársaság



2005

# ÉVES JELENTÉS

Budapesti Közlekedési  
Zártkörűen Működő  
Részvénytársaság

