

ÉVES JELENTÉS 2008



BUDA  **PEST**

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság



ÉVES JELENTÉS 2008



5	Vezérigazgatói előszó
6	Bevezető
8	A társaság menedzsmentje
12	A BKV Zrt. 2008. évi gazdálkodása
14	Eredménykimutatás
15	Mérleg
16	Cash Flow
17	A társaság tevékenysége
17	Közlekedés
18	Beruházások, fejlesztések
24	Üzemeltetés
26	Értékesítés, menetdíjbevételek
28	CSR (társadalmi felelősségvállalás)
30	Marketing, kommunikáció
33	Nemzetközi kapcsolatok
34	Szervezeti felépítés
36	Statisztikai adatok
36	Beruházási teljesítés
37	Forgalomba adott járművek
38	Viteldíj
39	Utasszám
39	Férőhelykilométer megoszlása
40	A hálózat az év végén
40	Megállóhelyek száma
40	Átlagos járműállomány
41	Átlagos állományi létszám
41	Jegy- és bérletellenőrzések
42	Elérhetőségek

Tisztelt Olvasó!

A BKV Zrt. vezérigazgatójaként örömmel nyújtom át a társaság 2008. évi Éves Jelentését. Örömmel, mert – noha az elmúlt évben is szigorú gazdálkodásra volt szükség, hiszen továbbra sem oldódott meg a társaság finanszírozásának rendkívül összetett problémája – e kiadvány bemutatja, hogy a korlátozott lehetőségeken belül 2008-ban is igyekezett társaságunk minden tőle telhetőt megtenni a szolgáltatás javítása, valamint a hálózat ésszerűsítése, fejlesztések megvalósítása érdekében.

Jómagam csak az év utolsó harmadában vehettem részt ebben a munkában, de úgy ítélem meg, optimizmusra adhat okot, hogy a BKV Zrt. minden nehézség ellenére talpon maradt, és nap mint nap az utasok érdekében tevékenykedett.

Mindeközben pedig fennállásának 40. évfordulóját ünneplő társaságunk megőrizte fizetőképességét, partnerei bizalmát és a szolgáltatását igénybevevő, fizető utasait. Ez manapság nem csekély eredmény. Szilárd alapot, megbízható kiindulást teremt a továbblépésre és fejlődésre, ami mind a főváros, mind az utasok, valamint a munkatársaink számára is garanciát jelent a társaság és a szolgáltatás jövőjét illetően.

Ebben hiszek, és ebben a szellemben szeretném a jövőben irányítani ezt a rendkívül izgalmas feladatot ellátó, a főváros életét és lakosainak közérzetét nagyban meghatározó társaságot.



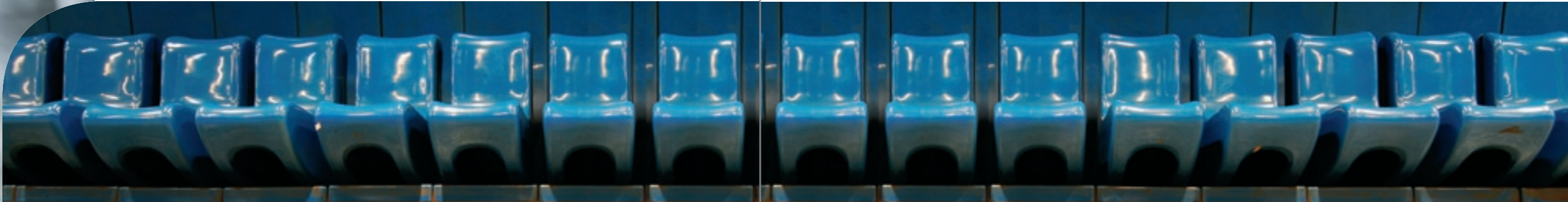
Dr. Kocsis István



2008. a társaság alapításának negyvenedik évfordulója, s egyben a változások éve volt a BKV életében.

Az egyik legjelentősebb, az utasok által is érezhető változás az új paraméterkönyv bevezetése volt, azzal a céllal, hogy javuljon a szolgáltatás minősége, emellett a főváros közösségi közlekedési hálózata korszerűsödjön, s feleljen meg utasaink igényeinek. Az új szabályozás ennek megfelelően számos, egymással összehangolt fejlesztési és ésszerűsítési elemet tartalmazott, amelyek egyidejű bevezetése kedvező volt számukra. Több járat vonalának összekapcsolásával, illetve meghosszabbításával e fejlesztés után átszállás nélkül érhetők el egymástól távol eső városrészek. A járatok menetrendjének összehangolása következtében kevesebbet kell várakozni átszálláskor. Eddig ellátatlan területeken létesültek új megállóhelyek. Összességében a menetrendi kínálat jobban illeszkedik az utasforgalom nagyságához, az összehangolt szolgáltatási rendszerben javultak az átszállási lehetőségek, számos vonalon alacsonypadlós járművek is közlekednek, ami nagy segítség a mozgásukban korlátozottak számára.

2008 őszén a társaság tulajdonosa, a Fővárosi Önkormányzat új menedzmentet nevezett ki a cég élére. Az új vezérigazgató Dr. Kocsis István lett. A vezérigazgatói program szerint a „BKV Zrt. jövőképe az alábbiak szerint fogalmazható meg: a BKV a közforgalmú személyszállítási piacon integrált és versenyképes, az EU piacsabályozásnak megfelelő, stabil és meghatározó szerepet betöltő szereplő legyen. A stratégia e jövőképre kell, hogy épüljön.” Dr. Kocsis István a BKV jövőjét holdingrendszerben képzei el. Ebben a struktúrában a leányvállalatok fő tulajdonosa, ellenőrzője és irányítója – a tulajdonos döntése után – a holdingközpont lenne. A holding megteremtése a tőkebevonás lehetőségét, szétválasztaná a működési és beruházási ráfordításokat, transzparenssé tenné a támogatások felhasználását, a folyamatok újraszervezésével optimalizálná az erőforrás felhasználást és – nem utolsósorban – 4-5 milliárd forint megtakarítást eredményezne a vállalat számára. Kiemelt szempont továbbá a stabil finanszírozás megteremtése, a járműpark korszerűsítése, a hatékonyabb, utasbarát működés. A hároméves program megvalósítása 2008-ban megkezdődött.



A TÁRSASÁG MENEDZSMENTJE



Dr. Kocsis István

vezérigazgató

Okleveles gépészmérnök, 1985-ben egyetemi doktori fokozatot szerzett a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen, ahol évekig oktatóként is dolgozott. Ezzel párhuzamosan hat évig kollégiumigazgatóként tevékenykedett. 1991-1993 között az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumban főosztályvezető, majd helyettes államtitkár. 1997-ig az Állami Vagyonkezelő Részvénytársaság (ÁV Rt.), illetve Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. (ÁPV Rt.), vezérigazgató-helyettese, majd vezérigazgatója. 1998-2002 között energetikai cégek vezetője. Ezt követően három évig irányította a Paksi Atomerőművet. 2005-2008-ban a Magyar Villamos Művek Zrt. vezérigazgatója. 2008. szeptember 1-jétől a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság vezérigazgatójává nevezték ki.

Emellett igazgatósági elnöke a MÁV Start Zrt.-nek, igazgatósági tagja az OTP Nyrt.-nek, és a Paksi Atomerőmű Zrt.-nek, tagja több cég felügyelőbizottságának, igazgatótanácsának.

Nős, három gyermek édesapja.



Balogh Zsolt

általános és műszaki vezérigazgató-helyettes

Pályája elején építőipari vállalatoknál fizikai munkásként, majd művezetőként dolgozott. 1986-tól a Magyar Postánál műszaki ellenőr, majd MATÁV-nál területi beruházási vezetőként dolgozott 1999-ig. 1999-2000 években a Magyar Posta Vezérigazgatóság monitoring osztályvezetője.

2000-2006 között független szakértőként bankoknak dolgozott, többek között a smart1 és smart2 fejlesztési EU-s programok előkészítését menedzselte. 2000-2002 között a MÁV Vagon Kft. Felügyelő Bizottságának tagja. 2007 áprilisában a BKV Zrt. Beruházási Lebonyolító Irodájának vezetői posztjára kiírt pályázatot nyeri meg, 2007. augusztus elején beruházási főosztályvezetőnek nevezték ki, majd szeptembertől a társaság műszaki vezérigazgató-helyettese. 2008. februártól augusztus végéig az Igazgatóság által megbízott vezérigazgató, 2008. október 1-től a BKV általános és műszaki vezérigazgató-helyettese.

Közlekedésépítő diplomája mellett okleveles REFA német projektmenedzser és gazdálkodásszervező végzettséggel rendelkezik. 2002-ben nemzetközi controller diplomát szerzett.

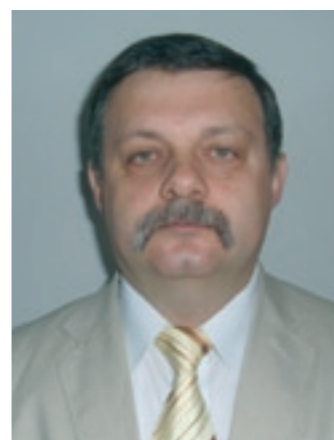
Nős, három gyermeke van, legidősebb fia közlekedési szakember, lánya egyetemen tanul, kisebbik fia érettségizett.



Bolla Tibor

gazdasági vezérigazgató-helyettes

Okleveles pénzügyi szakközgazda, okleveles vállalatgazdasági agrármérnök. A Gödöllői Agrártudományi Egyetem elvégzése után a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán is diplomát szerzett. Rendelkezik még mérlegképes könyvelői és felsőfokú külkereskedelmi képesítéssel. 1993 és 2003 között menedzseri és igazgatói beosztásban az ÁPV Rt.-nél és jogelődjéinél, majd ezt követően közel hat évig vezérigazgató-helyettesként a Cívus Credit Pénzügyi Szolgáltató Zrt.-nél dolgozott. Jelenleg a társaság gazdasági, pénzügyi és értékesítési folyamatának irányításával foglalkozik.



Lazurán József

belső kontroll igazgató

Híradástechnikai Üzemmérnök és Közgazdász diplomát, majd egyéb felsőfokú végzettséget szerzett.

Eddigi kiemelendő munkahelyei az Orion Rt., a MATÁV Zrt. és a Belügyminisztérium voltak.

2000-ben került a BKV Zrt.-hez és lett a Belső Ellenőrzési Osztály vezetője, amely 2002-ben átalakult Belső Ellenőrzési és Biztonsági Főosztállyá.

Irányítása alatt 2008-ban alakult meg a Belső Kontroll Igazgatóság.

Rendszeresen szakmai továbbképzéseken vesz részt, és tagja a Belső Ellenőrök Magyarországi Szervezetének (BEMSZ).

A TÁRSASÁG MENEDZSMENTJE



Mihálszky Gábor

közlekedési vezérigazgató-helyettes

Közlekedésmérnök, 1987-ben választotta munkahelyéül a Budapesti Közlekedési Vállalatot. A forgalomirányítási szakterületen dolgozott, először menetirányítóként, majd 1989-től a társaság fődiszpécser szolgálatánál, központi diszpécserként. 1996-tól fődiszpécseri feladatokkal is megbízták. A fődiszpécseri munkakörben eltöltött évek alatt – számos rendkívüli helyzet menedzselésén keresztül – ismerte meg a forgalmi folyamat egyes részlemeinek rendszerré történő szerveződésének folyamatát. Több éven keresztül foglalkozott a nagyobb rendezvényekhez kapcsolódó operatív forgalomszervezési feladatok ellátásával, 1994-ben belügyminiszteri kitüntetésben részesült az EBEE-hez (Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezlet) kapcsolódó közösségi közlekedés irányítási-szervezési tevékenységéért.

2007 márciusától a forgalomirányítás átalakítását célzó projektet vezette, majd 2007 augusztusában forgalomirányítási főosztályvezetőnek nevezték ki.

2008 májusa óta tölti be a közlekedési vezérigazgató-helyettesi munkakört, a forgalmi alaptevékenység ellátásáért felelős.



Dr. Szalainé dr. Szilágyi Eleonóra

humánpolitikai igazgató

Közgazdász, munkaügyi szakközgazdász, doktori címét a korszerű humán erőforrás gazdálkodás témakörben írt disszertációjával védte meg.

A Közgazdasági Egyetem elvégzése után a BKV az első munkahelye. Pályafutása során végigjárta a ranglétra összes fokát, előadói, csoportvezetői, osztályvezetői, főosztályvezetői munkaköröket töltött be, mielőtt 2003-ban humánpolitikai igazgatóvá nevezték ki.

Az oktatási és szociális kérdéseken túl foglalkoztatással, bérgazdálkodással, a Kollektív Szerződés kérdéskörével foglalkozik, valamint az érdekképviseleti kapcsolatok keretében felmerülő feladatokat végzi el, a kölcsönös konszenzuskeresés jegyében.



Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet

kommunikációs igazgató

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

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

Tagja a Magyar Újságírók Országos Szövetségének és a londoni székhelyű IPRA Nemzetközi Public Relations Szövetségnek. Angol, francia, orosz nyelven beszél.



Dr. Sziebert György

jogi igazgató

2000 júliusában szerezte meg jogi diplomáját a Szegedi Tudományegyetem és a Károli Gáspár Református Egyetem közös kihelyezett kecskeméti Jogi karán, majd 2004 októberében jogi szakvizsgát tett.

2001-2003 között az Államháztartási Hivatal (illetve 2003 júliustól Magyar Államkincstár) Jogi Főosztályán tanácsos beosztásban dolgozott, 2003. január 1. és 2003. október 31. között az Államháztartási Hivatal, illetve Magyar Államkincstár Fővárosi és Pest Megyei Igazgatóságának jogi képviselője is volt.

2003. november 1. napjától a Budapest Airport Zrt. munkatársa volt, a Jogi Igazgatóságon a Jogi igazgató helyetteseként látta el feladatait, emellett 2006. január és 2006. július között a RÜK Repülőtéri Üzemanyag Kiszolgáló Kft. felügyelő bizottságának tagja, majd 2006. augusztus és 2007. szeptember között a Budapest Airport Minibusz Kft. ügyvezetője volt.

2008. május 19-e óta a BKV Zrt. jogi igazgatója.

A BKV ZRT. 2008. ÉVI GAZDÁLKODÁSA

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

A BKV zárt részvénytársaságként működik, tulajdonosa Budapest Főváros Önkormányzata.

A társaság 2008-ban a tulajdonosi elvárásoknak megfelelően teljesítette üzleti tervét, maradéktalanul eleget tett tőketörlesztési, lízing- és kamatfizetési kötelezettségeinek. A társaság működtetése 2008-ban is csak hitelfelvétellel és jelentős állami támogatással volt biztosítható. A BKV Zrt. 2008 decemberében 10 milliárd Ft egyszeri állami költségterítésben részesült, ami nagymértékben javította pénzügyi helyzetét.

Az összes bevétel 2008-ban csaknem 121 milliárd Ft, az összes ráfordítás 126,7 milliárd Ft, a mérleg szerinti veszteség 5,7 milliárd Ft volt.

Az eladott jegyekből és bérletekből számított statisztikai utasszám 1,3 milliárd, az utaskilométer 5,5 milliárd, az utazóközönség rendelkezésére bocsátott férőhelykilométer 21,4 milliárd volt. A járművek 176 millió kilométert tettek meg.

Az átlagos járműállomány 2 869 darab volt, ebből 2 202 darab került naponta forgalomba, a kocsikibocsátási arány 76,8%. A járművek átlagos életkora 22 év. Ezen belül az autóbuszoké több mint 15 év, a trolibuszoké 18, a vaskerekes járműveké közel 30, illetve ezen belül a HÉV (helyi érdekű vasút) és a MFAV (Millenniumi Földalatti Vasút) járműveké 30 év feletti.

A közlekedés minőségi mutatói közül a járművek átlagos kihasználtsága 25,9%, a keringési sebesség 16,34 km/óra volt.

A közösségi közlekedés fejlesztését a Fővárosi Önkormányzat is kiemelten kezelte. A fővárosi finanszírozású beruházások értéke 45,4 milliárd Ft, társasági finanszírozásban 10,5 milliárd Ft értékű beruházás valósult meg.

A 2008. évi átlagos állományi létszám a teljes munkaidős munkavállalóknál 11 839 fő. Érvényesült a 2007. évi létszám-racionalizálás áthúzódó hatása. Az előző évi átlaglétszámhoz viszonyított csökkenés a szellemi állományban 165 fő, a fizikai állományban (járművezetők és segédvezetők nélkül) 434 fő. A járművezetői állományban 15 fő a növekedés.

A 2008. december 31-i teljes munkaidős záró létszám 11 812 fő, az előző évi záró létszámhoz viszonyított csökkenés 41 fő.

A BKV Zrt. mérleg szerinti bérköltsége 37 521 millió Ft. Ez 2,3%-kal haladta meg az előző évi összeget.



A BKV ZRT. 2008. ÉVI GAZDÁLKODÁSA

BKV ZRT. EREDMÉNYKIMUTATÁS (millió Ft)

Megnevezés	2007. év	2008. év
Menetdíjbevétel	45 974	50 908
Menetdíjbevétel kiegészítés (GKM)	588	0
Árkiegészítés	17 135	17 139
Önkormányzati hozzájárulás	0	0
Bonus lehetőség	0	0
Agglomerációs és kerületi tömegközlekedési bevételek	461	453
Szerződéses és egyéb szolgáltatás bevétele	893	916
Személyszállítási szolgáltatás ellenértéke összesen	65 051	69 416
Egyéb tevékenység bevétele	2 349	2 721
Egyéb üzemi bevételek	2 365	5 021
Költségtérítés	0	10 000
Állami normatív támogatás	32 198	32 198
I. ÜZEMI BEVÉTELEK ÖSSZESEN	101 963	119 356
Anyagköltség	8 275	8 078
Üzemeltetési gázolaj	7 712	9 000
Vontatási áram	6 320	7 614
Egyéb energia	3 257	3 785
Igénybe vett szolgáltatások értéke	14 876	14 716
Egyéb szolgáltatások értéke	1 053	986
Eladott áruk beszerzési értéke	47	78
Eladott (közvetített) szolgáltatások értéke	3 254	4 459
Anyagjellegű ráfordítások	44 794	48 716
Béreköltség	36 682	37 521
Személyi jellegű egyéb kifizetések	7 238	5 860
Bérfelrakások	13 396	13 781
Személyi jellegű ráfordítások	57 316	57 162
Értécsökkenési leírás	14 866	15 026
Egyéb üzemi ráfordítások	2 451	1 564
Aktivált saját teljesítmények értéke	-3 181	-3 034
ÜZEMI RÁFORDÍTÁSOK ÖSSZESEN	116 246	119 434
ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE	-14 283	-78
II. Pénzügyi műveletek bevételei	579	1 356
Pénzügyi műveletek ráfordításai	6 775	6 714
PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE	-6 196	-5 358
SZOKÁSOS VÁLLALKOZÁSI EREDMÉNY	-20 479	-5 436
III. Rendkívüli bevételek	3 901	241
Rendkívüli ráfordítások	252	547
RENDKÍVÜLI EREDMÉNY	3 649	-306
ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY	-16 830	-5 742

MÉRLEG (millió Ft)

Sorszám	A tétel megnevezése	2007. év	2008. év
A.	Befektetett eszközök	393 130	448 117
I.	Immateriális javak	190	416
II.	Tárgyi eszközök	391 773	446 567
III.	Befektetett pénzügyi eszközök	1 167	1 134
B.	Forgóeszközök	10 552	9 243
I.	Készletek	2 751	2 872
II.	Követelések	7 549	6 100
III.	Értékpapírok	0	0
IV.	Pénzeszközök	252	271
C.	Aktív időbeli elhatárolások	199	249
ESZKÖZÖK (AKTÍVÁK) ÖSSZESEN		403 881	457 609
D.	Saját tőke	103 157	116 252
I.	Jegyzett tőke	127 000	127 000
	ebből: visszavásárolt tulajdonosi részesedés névértéken	0	0
II.	Jegyzett, de még be nem fizetett tőke (-)	0	0
III.	Tőketartalék	108 493	127 330
IV.	Eredménytartalék	-115 522	-132 352
V.	Lekötött tartalék	16	16
VI.	Értékelési tartalék	0	0
VII.	Mérleg szerinti eredmény	-16 830	-5 742
E.	Céltartalék	1 747	2 252
F.	Kötelezettségek	112 994	104 176
I.	Hátrasorolt kötelezettségek	0	0
II.	Hosszú lejáratú kötelezettségek	57 393	50 138
III.	Rövid lejáratú kötelezettségek	55 601	54 038
G.	Passzív időbeli elhatárolások	185 983	234 929
FORRÁSOK (PASSZÍVÁK) ÖSSZESEN		403 881	457 609



CASH FLOW (millió Ft)

Sorszám	Megnevezés	2007. év	2008. év
1.	Adózás előtti eredmény (osztalék nélkül)	-16 851	-5 750
2.	Elszámolt amortizáció	14 873	15 026
3.	Befektetett eszközök kivezetési értéke	607	656
4.	Befektetett pénzügyi eszközök értékvesztése és visszairása	0	0
5.	Egyéb értékvesztés és visszairás	32	50
6.	Céltartalékképzés és -felhasználás különbözete	443	505
7.	Befektetett eszközök értékesítésének eredménye	-309	-17
8.	Szállítói- és váltókötelezettség változása	2 844	-209
9.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettség változása	-309	2 058
10.	Passzív időbeli elhatárolások változása	-11 700	-2 776
11.	Vevő- és váltókövetelés változása	-369	1 079
12.	Forgóeszközök (vevő és pénzeszköz nélkül) változása	-1 492	202
13.	Aktív időbeli elhatárolások változása	-88	-50
I.	Működési cash flow	-12 319	10 774
14.	Befektetett eszközök beszerzése	-64 860	-74 345
15.	Befektetett pénzügyi eszközök állományának változása	-9	30
16.	Befektetett eszközök eladása	468	73
17.	Kapott osztalék	21	8
II.	Befektetési tevékenység cash flow-ja	-64 380	-74 234
18.	Banki hitelfelvétel	17 524	4 500
19.	Egyéb hitel és kölcsönfelvétel	0	0
20.	Pénzügyi lízing	780	0
21.	Véglegesen kapott pénzeszköz	72 457	70 559
22.	Résztesedéshez pótbefizetés	0	0
23.	Pénzügyi lízing törlesztés	-723	-810
24.	Hiteltörlesztés,-visszafizetés	-13 090	-10 770
III.	Pénzügyi műveletekből származó cash flow	76 948	63 479
IV. a.	PÉNZESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA	249	19
	Előző évek eredményeinek helyesbítése	-222	0
IV. b.	PÉNZESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA ténylegesen	27	19

KÖZLEKEDÉS

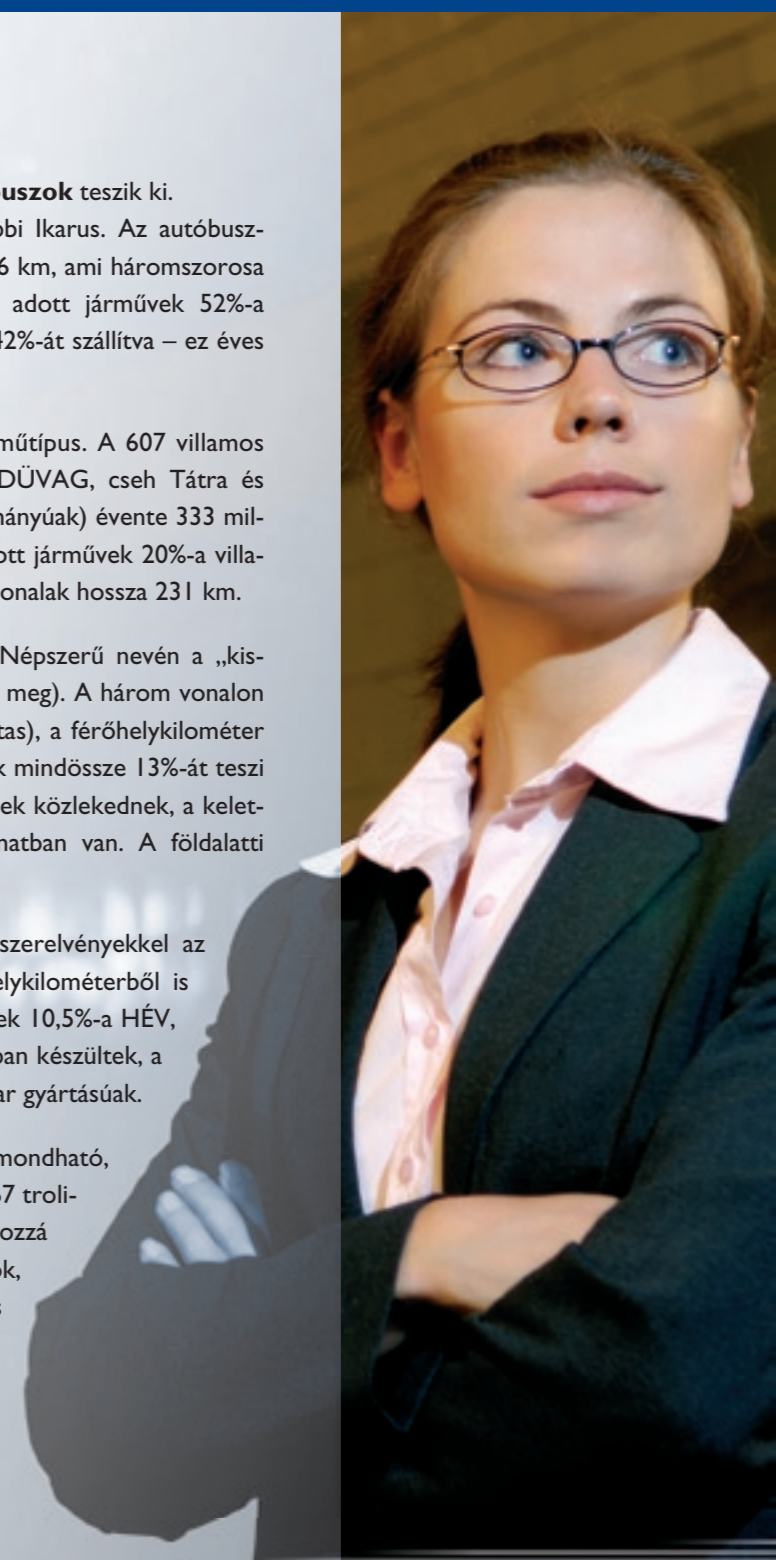
A társaság járműállományának legnagyobb hányadát az **autóbuszok** teszik ki. Az 1049 járműből 150 modern Volvo 7700A típusú, a többi Ikarus. Az autóbusz-ágazat más szempontból is listavezető. A vonalak hossza 1676 km, ami háromszorosa az összes többi ágazat hasonló értékének. A forgalomba adott járművek 52%-a autóbusz, ezek a férőhelykilométer 39%-át adják, az utasok 42%-át szállítva – ez éves szinten 546 millió utast jelent.

A **villamos** a második legnagyobb forgalmat bonyolító járműtípus. A 607 villamos (40 korszerű Siemens Combino, valamint régebbi német DÜVAG, cseh Tátra és magyar Ganz járművek; a fogaskerekű kocsijai osztrák gyártmányúak) évente 333 millió utast szállít, a teljes utasszám negyedét. A forgalomba adott járművek 20%-a villamos, férőhelykilométer aránya ezzel megegyező. A villamosvonalak hossza 231 km.

A harmadik legnagyobb ágazat a **metró** és a **földalatti**. (Népszerű nevén a „kis-földalatti”, amely a kontinens első földalatti vasútjaként épült meg). A három vonalon közlekedő 392 kocsi az utasok 23%-át szállítja (297 millió utas), a férőhelykilométer 26%-át adja – mindezt úgy, hogy a forgalomba adott járművek mindössze 13%-át teszi ki a metró! Az M2-M3 vonalon orosz gyártmányú szerelvények közlekednek, a keletnyugati vonalra új, Alstom metrókocsik beszerzése folyamatban van. A földalatti vonalán Ganz csuklós járművek járnak.

Kissé fordított a helyzet a **HÉV**-üzem esetében. A zöld szerelvényekkel az utasok mindössze 4%-a közlekedik (55 millió fő), a férőhelykilométerből is csupán 13%-kal részesednek, míg a forgalomba adott járművek 10,5%-a HÉV, azaz megközelíti a metró arányát. A HÉV járművei az NDK-ban készültek, a csepeli vonalon közlekedő MIXA szerelvények részben magyar gyártásúak.

A **trolibusz** közlekedés aránya Budapesten minimálisnak mondható, hiszen az összes férőhelykilométer mindössze 3%-át adja a 167 trolibusz, amely a forgalomba adott járművek 6%-át teszi ki. Hozzá kell tenni, hogy emellett is több utast szállítanak a trolibuszok, mint a HÉV-ek. Évente 77 millió utasuk van, ami a teljes utasszám 6%-át teszi ki. Néhány vonalon még közlekednek a régi orosz trolibuszok, ezek lecserélése Ganz ill. Skoda gyártmányú korszerű járművekre folyamatban van. A trolibusz-állomány jelentős részét Ikarusok alkotják.





A TÁRSASÁG TEVÉKENYSÉGE

BERUHÁZÁSOK, FEJLESZTÉSEK

Kiemelt fejlesztések, beruházások

A 2008. évi Paraméterkönyv

A Fővárosi Közgyűlés Városüzemeltetési és Környezetgazdálkodási Bizottsága 2008. május 28-án fogadta el a társaság szolgáltatásainak alapvető jellemzőit meghatározó ún. Paraméterkönyvet. Ennek bevezetése két lépcsőben történt, 2008. augusztus 21-én, illetve 2008. szeptember 6-án.

Az új paraméterkönyv bevezetése utasbarát lépés volt, hisz az elmúlt években jelentősen megváltoztak az utazási igények, s társaságunk 2008-ban ehhez igazította szolgáltatásait.

Több járat üzemidejét növeltük, így sok esetben akár a késő esti és éjszakai órákban is igénybe vehetők nappali járataink. Meghosszabbítottuk több járat útvonalát, jellemző, hogy két-három korábbi járat feladatát összevont vonalon közlekedő járművekkel biztosítjuk. Az így kialakított hosszú vonalak lehetőséget adnak a város szélső pontjai közötti, átszállás nélküli, közvetlen utazásra. Ezekon a hosszú járatokon az utasok a többszöri átszállás kényelmetlenségét és idővesztését elkerülve juthatnak el úticéljukhoz, ami az átlagos eljutási időt is csökkenti. Az egy járaton történő átszállás nélküli utazás az utas számára fajlagos költségcsökkentést is eredményez, hiszen korábban a többszöri átszállás több vonaljegy felhasználását tette szükségessé.

A belváros és az idegenforgalmi látványosságok közvetlen elérését szolgálja a várban közlekedő buszjáratok útvonal-módosítása. A belvárosi metró-csomópontból kiinduló, közvetlen járat köti össze a pesti és budai területek főbb nevezetességeit, mint például a Bazilikát, a Lánchídat, a Siklót, valamint a Budai vár műemlékeit.

Hétfvégén és munkaszüneti napokon több járat útvonalát meghosszabbítottuk. Ennek eredményeként az utazási időt korábban feleslegesen megnövelő átszállások megszűntek.

A korábban közösségi közlekedéssel nehezebben megközelíthető területeken több, ún. feltáró és terítő járatot alakítottunk ki, illetve a meglévő járatok meghosszabbítását hajtottuk végre. Így a legfontosabb vonalak elérése könnyebbé vált, az átszállások száma csökkent.

A szolgáltatás egyenletes színvonalának biztosítására irányuló törekvésünkkel összhangban a megállóhelyi utastájékoztatót is igyekeztünk korszerűsíteni. Olyan menetrendek kerültek kihelyezésre, amelyek azt mutatják, hogy mikor indul a jármű az adott megállóból – szemben a korábbi gyakorlattal, amikor arról informált a tájékoztató tábla, hogy a jármű mikor indul a végállomásra. Az alacsonypadlós járművek indulási időpontjait menetrendjeinkben tételesen is megjelöljük, kivéve azokat a nagy forgalmú időszakokat, amikor a technikai kötöttségek és a sűrű járatkövetés miatt csupán a járatsűrűséget célszerű feltüntetni.

A jobb áttekinthetőség érdekében a járatok számozását is megváltoztattuk, egységessé tettük.

A paraméterkönyvi fejlesztések bevezetése során

- kb. 90 új megállóhely létesült,
- kb. 240 megállóhelyen végeztünk különböző műszaki beavatkozásokat, felújításokat,
- kb. 1200 új menetrend készült el,
- kb. 50 fejlesztés (vonalhosszabbítás, járatösszekötés, új járat indítása, üzemidő-bővítés) valósult meg.

A paraméterkönyvi változások bevezetését követően megkezdődött a monitorozási időszak, amelynek során feltárjuk az esetleges hiányosságokat, hibákat.

DBR metró

Az új metróvonal építése 2006-ban kezdődött. A Kelenföldet a Baross térrel összekötő első szakasz összköltségvetése mintegy 353 milliárd forint. Az összköltségvetés tartalmazza az elmúlt évek inflációját, benne vannak a kapcsolódó felszíni beruházások, a járműtelep és a szerelvények, illetve az európai uniós tartalékkeret is. A finanszírozás a Magyar Állam és Főváros közös feladata 79:21%-os arányban, azonban mintegy 224 milliárd forintnyi támogatást remél a kedvezményezett Főváros az EU Kohéziós Alapjából, és amennyiben ezt megkapja, akkor a saját erőből történő finanszírozási igénye 10% körülire csökken. A támogatási szerződést aláírták, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség kiküldte Brüsszelbe, döntés – a szükséges aktualizáló számítások benyújtását követően – 2009-ben várható.

Az Etele teret a Baross térrel összekötő alagutakból 2008 végére az első, 7,5 kilométeres szakasz fele készült el: mindkét pajzs elhagyta a Móricz Zsigmond körteret és megközelítette a Szent Gellért téri állomást, ami a budai oldali alagútépítés végét, és egyben a Duna alatti, majd a pesti oldali pajzsos munkálatok kezdetét jelenti.

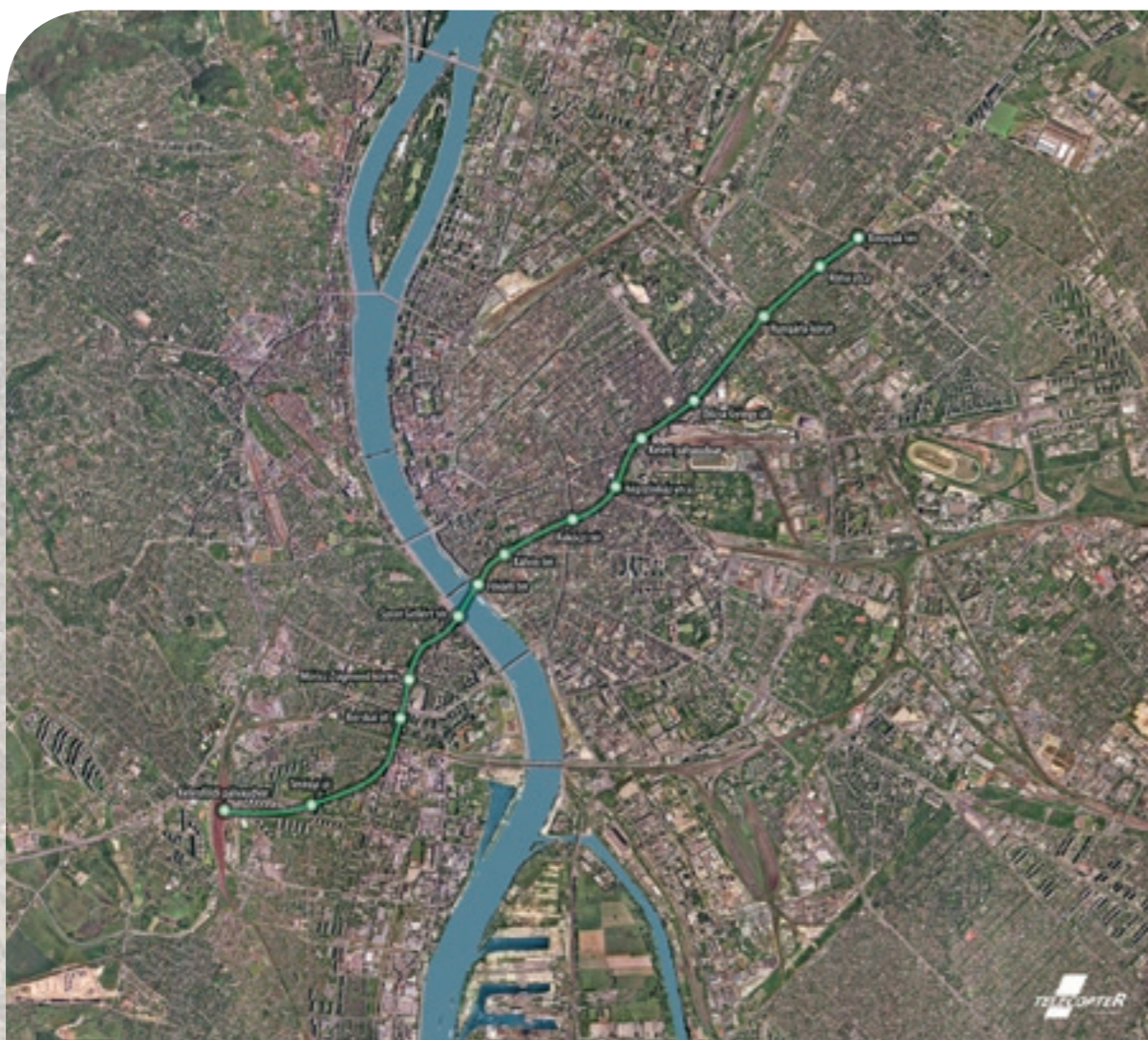




A TÁRSASÁG TEVÉKENYSÉGE

A 2008 őszi megszületett műszaki megoldás értelmében a Fővám téren a szakemberek a Duna alá benyúló 40 méteres peronalagutakat közel 20 méterrel eltolják a Kálvin tér irányába annak érdekében, hogy az a folyó medrétől távolabb kerüljön. A munkálatok felgyorsítása érdekében még novemberben megkezdődött a peronalagutak változtatás által nem érintett részeinek építése, de az engedélymódosítás hatóság általi elfogadása is folyamatban volt az év végén. Az állomáshoz kapcsolódó peronalagutak és a szellőzőalagút építése bányászati módszerrel zajlik. A Duna alá benyúló peronalagutak első szakaszának mintegy fele injektált csőernyő védelmében épül, ami nem zárta ki a többletbiztonságot jelentő fagyasztás alkalmazását sem.

Az állomások egy része hozzávetőleg 40-50, néhány közülük 80-90 %-os készütségű, a teljes beruházás hozzávetőlegesen 35-40 %-ban elkészült.



M2 metróvonal felújítása

A több éve folyó komplex felújítási munkák 2008-ban befejeződtek. Az Örs vezér tere és a Stadion állomások közötti szakaszon megtörtént a pálya, az áramellátás és az állomások felújítása, átépítése. Megkezdődtek a beszerzésre kerülő új metró vonatok fogadásához szükséges telephelyi átalakítások, valamint elkezdődött a biztosító-berendezés komplex rekonstrukciója.

M2 metróvonal járműveinek cseréje

Az új járművek beszerzését a főváros finanszírozza. A metrókocsik prototípusa elkészült, tesztelése megkezdődött.

Egyéb fejlesztések, beruházások

Combino projekt

A projekt keretében 2008 első felében mind a 40 Combino villamosba beszereltük az utastéri klímaberendezést, így a nyári időszakban már kellemesebb körülmények között utazhattak ezeken a járműveken utasaink. A járművenként 3 darab klímaberendezés a külső hőmérséklethez képest minimum 5 C°-kal képes csökkenteni az utastér hőmérsékletét. A nagykörúti villamosvonal áramellátási hálózatának korábbi korszerűsítése eredményeként, az üzembiztos energiaellátás mellett éves szinten 28%-os energia-megtakarítást értünk el.

Az Északi Összekötő Vasúti híd felújításával összefüggő változások

2008. június 21-től az Északi összekötő vasúti híd felújítása miatt a Budapest-Esztergom között közlekedő vonatok Óbuda után a HÉV vágányait használva, a Margit-hídig közlekedtek. A társaságunk által kiadott menetjegyek és bérletek érvényesek voltak a közös szakaszon közlekedő MÁV járatokra.

Az átépítés ideje alatt átkelési lehetőség biztosítására társaságunk alvállalkozó bevonásával 2008. június 14-től szeptember 21-ig átkelőhajó-járatot közlekedtetett.

Szentendrei HÉV-vonal

A belső szakaszon befejeződtek a biztosítóberendezések és járulékos létesítmények felújítási munkálatai. Ennek eredményeként a közlekedés gyorsabbá, üzembiztosabbá vált. Megkezdtük a külső szakasz komplex vonali rekonstrukciójának előkészítését, tervezését.



A TÁRSASÁG TEVÉKENYSÉGE

A közösségi közlekedés előnyben részesítése

E projekt keretében a villamos-közlekedés színvonalának javítása érdekében felújítási munkák történtek a 12-es, 14-es villamosvonalon, valamint előkészítettük a Fehérvári úti és a Fiumei úti villamosvonalak infrastruktúra-hálózatának komplex felújítását.

Pályafelújítás

Az utazási körülmények javítása érdekében jelentős felújítási munkák valósultak meg a villamos- és HÉV-pályákon. Az üzembiztonság fenntartása, illetve növelése mellett a pályahibák miatti sebességkorlátozások csökkentése, ezzel az utazási sebesség növelése érdekében végeztünk javításokat, síncseréket, sínhegesztési, valamint síncsiszolási munkákat. A felújítások kiterjedtek a kitérők és a váltóhajtóművek, valamint a váltófűtések felújítására, cseréire is.

- Az 56-os villamospálya teljes felújítása a Budagyöngye–Húvösvölgy szakasz átépítésével befejeződött.
- A 28-as villamosvonalon az Orczy tér–Könyves Kálmán körút között egységes, korszerű pálya épült.
- A 24-es villamosvonalon átépítettük a Balázs Béla utca–Nagyvárad tér közötti szakaszt.
- A Kőbánya–Kispest metróállomáson megújult a kettős vágánykapcsolat.
- Átépítettük a nagy közúti forgalom által igénybe vett Könyves Kálmán körút–Gyáli úti útátjárót.
- A 12-14-es, a 21-es és a 62-69-es villamosvonalakon megkezdődtek a nagypanel cserék. A munkálatok 2009-ben fejeződnek be.

Kőbánya – Kispest autóbusz-végállomás ideiglenes áthelyezése

A Kőbánya-Kispest metróállomásnál zajló ingatlanfejlesztés miatt az itteni autóbusz-végállomás 2008. december 28-án átköltözött a korábbi P+R parkoló helyén kiépített ideiglenes végállomásra.

Járműfelújítás

A tervezett járműfelújítások rendben megvalósultak. 2008-ban sor került 40 Ikarus busz vázszerkezeti felújítására, valamint 3 trolibusz felújítására. Emellett összesen 56 metró motorkocsi, 2 Millenniumi Földalatti Vasút jármű, 12 db 3 kocsis HÉV szerelvény, 57 villamos és 1 fogaskerekű szerelvény esett át jelentős felújításon.

Mozgólépcső felújítás

Elkészült 7 nagy-, és 4 kis emelőmagasságú mozgólépcső felújítása.

Infrastruktúra-felújítás

Az infrastruktúra területén befejeződtek a 2008-ra tervezett legfontosabb beruházások:

- tetőszigetelések helyreállítása, felújítása,
- HÉV Kavicsbánya áramátalakító rekonstrukciója,
- trolibusz földkábel-hálózat felújítása,
- csápos vezetékek cseréje az É-D-i metró vonalon,
- hosszlánc (felsővezeték és tartósodrony) cseréje HÉV-vonalakon,
- trolibusz felsővezeték-tartó oszlopok cseréje,
- MFAV-vonalon a munkavezeték cseréje,
- klímaberendezések cseréje az É-D-i metró és MFAV-vonalak üzemi helyiségeiben,
- akkumulátor-műhelyek elszívó-rendszereinek felújítása.

Európai Uniós projektek előkészítése, tervezése

Az EU-s projektek esetében folyamatban van az előkészítés, a pályázatok összeállítása, a tervezés és engedélyeztetés. 2009-ben egyes projekteknel a kivitelezés megkezdésével számolunk.

Folyamatban lévő projektek:

- Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése I. ütem,
- A forgalomirányítási és utas-tájékoztatási rendszer fejlesztése, korszerűsítése,
- Rákoskeresztúri autóbusz-folyosó kialakítása,
- Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése II. ütem.

A TÁRSASÁG TEVÉKENYSÉGE



ÜZEMELTETÉS

Beszerezés és logisztika

A beszerzési és logisztikai tevékenység központosítva működik. A társaság az elmúlt évben 91 közbeszerzési- és 286 versenyztetési eljárást bonyolított le. A napi folyamatos működéshez szükséges megrendelések száma 27 656 darab volt, amelyek összértéke 42 658 339 Ft.

Műszaki üzemeltetés

A társaság tulajdonában lévő járművek és infrastrukturális eszközök gazdaságos és biztonságos üzemeltetéséhez, valamint az ehhez szükséges műszaki-technológiai háttér biztosításához megközelítőleg 257 milliárd Ft könyv szerinti eszközpark áll rendelkezésre. Karbantartásra, üzemeltetésre 2008-ban 12,1 milliárd Ft-ot fordított a társaság.

A napi szintű, operatív tevékenységet a főmérnökségek (Közúti Jármű, a Vasúti Jármű, illetve az Infrastruktúra Főmérnökség) végezték. A főmérnökségek belüli tevékenységek irányítása alapvetően szakszolgálati szinten zajlik. A Vasúti Jármű Főmérnökségnél három (Villamos, Metró, valamint HÉV), az Infrastruktúra Főmérnökségnél négy (Pályafenntartási, Áramellátási, Távközlési és Biztosítóberendezés, illetve Gépészeti és Alagútfenntartási) szakszolgálat végzi a feladatokat.

Működéstámogatás

A működéstámogatás is centralizált szervezetben működik, az ezért felelős főmérnökség 2008. július 1-jével kezdte meg a működését. Ez felelős a társasághoz tartozó irodák, létesítmények, épületek, építmények (telephelyek: 32 db, összes ingatlan terület: 1 200 000 m², összes beépített hasznos alapterület 275 000 m², áramátalakítók: 59 db, 21 800 m², végállomások és HÉV vonali állomás épületek: 136 db, 7 900 m²) fenntartási, üzemeltetési feladatainak ellátásáért.

Legfontosabb feladatai:

- a funkcionális tagozódás részeként létrejött új, valamint az átvett szervezeti egységek integrációja,
- az átszervezést követő irodaházi elhelyezések felügyelete és bonyolítása,
- a szociális és munkakörülmények javítását célzó projekt menedzselése,
- a paraméterkönyvi változásokkal kapcsolatos feladatok végrehajtása.



ÉRTÉKESÍTÉS, MENETDÍJBÉVÉTELEK

A menetdíjbevételek alakulása

A közösségi közlekedés a hatósági maximált áras körbe tartozik, ezért a társaság nem dönthet önállóan a jegy- és bérletfajtákat illetően: a viteldíjakat a Fővárosi Közgyűlés állapítja meg. A társaságnak a tarifapolitika alakítására csak az ármegállapító önkormányzati rendelet szabta keretek között van lehetősége, illetve javaslatot tehet a viteldíjak mértékére vagy a tarifarendszer változtatására. A 2008. január 1-jétől érvényes árakról a Fővárosi Közgyűlés 2007. december 20-án döntött. A tarifaemlést egy lépcsőben kellett végrehajtani, átlagos mértéke 2008. január 1-jétől 13%-os volt.

A Fővárosi Közgyűlés 2008. szeptember 1-jétől bevezette a kisgyerekes bérlet használatát, a tanuló és nyugdíjas bérletekkel megegyező, 3250 forintos áron. Ezt a rendkívül kedvező lehetőséget azok vehetik igénybe, akik GYES-t (gyermekgondozási segélyt) és GYED-et (gyermekgondozási díjat) kapnak az államtól.

A 2008-as év bevétel szempontjából sikeres volt: a társaság 50,9 milliárd forintos nettó menetdíjbevételel ért el, és ez magasabb az eredetileg tervezett 49,882 milliárd Ft-nál, bár nem éri el az év közben megemelt 51,8 milliárd Ft-os tervet. A 900 millió Ft-os elmaradás döntő része, mintegy 700 millió Ft technikai jellegű, a csúszó érvényességű havi bérletek decemberi értékesítésével függ össze. A fennmaradó 200 millió Ft elmaradás az általános gazdasági visszaeséssel magyarázható.

A menetdíjbevételel összefügg a kedvezményes jegyekre és bérletekre folyósított árkiegészítés. Az ingyenes utazások ellentételezésére folyósított összeget a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi miniszter állapítja meg. Ezt 2008-ban 4,8%-kal emelték. A helyi közlekedési kedvezmények – budapesti tanuló és nyugdíjas bérletek – kompenzálására szolgáló 3580 Ft-os összeg nem változott. Végeredményben árkiegészítésből a tervezett értéknel magasabb bevételt értünk el, értéke 17,093 milliárd Ft helyett 17,139 milliárd Ft-ot tett ki. A teljes személyszállítási bevétel a tervezett 68,895 milliárd Ft-hoz képest 68,047 milliárd Ft volt.

A társaság mindent megtett a jegy- és bérletvásárlási lehetőségek növelése érdekében. 2008-ban 65 bérletpénztár üzemelt, amelyből 6 időszakosan tartott nyitva. Emellett 264 automata (ebből 105 db modern érintőképernyős, többféle jegyet értékesítő) 1340 viszonteladó, 5 nagy, bérletet is árusító partner szolgálta utasait a jegy- és bérletvásárlásban. Bankkártyás fizetésre négy pénztárban (Akácfa u. 15., Moszkva tér, Nyugati tér, Örs vezér tere), illetve 24 jegyautomatánál volt lehetőség. A nagy tételben bérletet vásárló partnereinknek térítésmentesen szállítjuk ki a bérleteket.

A pótdíjbevételek alakulása

2008-ban 20%-al emelkedtek a pótdíjak. A társaságot megillető, jogos követelések megszerzését elsősorban a következő tényezők befolyásolták: az adatvédelmi előírások, az elévülésre vonatkozó rendelet, a Polgári Törvénykönyv előírásai, valamint a viteldíjfizetés ellenőrzésének nehézségei. A társaság a pótdíjakat hatékonyan, a lehető legrövidebb idő alatt igyekezett beszedni. A megnövelt bejárat ellenőrzések mellett a pótdíj behajtásának módját is hatékonyabbá tettük. A metróban alkalmazott bejárat ellenőrzést bevezettük néhány felszíni csomóponton, végállomáson is (Etele tér, Moszkva tér, Móricz Zsigmond körtér, Fehérvári út).

Az összes pótdíjbevételel 2008-ban hozzávetőleg 1,8 milliárd Ft volt, ebből 300 millió Ft a tervekhez képest többletként jelentkezett. Az új ellenőrzési módszereknek köszönhetően javult az utasok jegy- és bérletvásárlási fegyelme és hajlandósága is. Kis mértékben nőtt azok aránya, akik ellenőreinknek valós személyes adatokat adtak meg, ami segített abban, hogy őket társaságunk felszólító levelek útján elérje, ezzel lehetőséget biztosítson a tartozások utólagos rendezésére, illetve a bliccelésből származó menetdíjkiesés csökkentésére.

A pótdíj tartozások felhalmozódása az idő előrehaladtával egyre nagyobb méreteket ölt. 2008-ban is ügyvédi irodák segítségét vettük igénybe a tartozások behajtásában. Jelenleg az összes nyitott pótdíjesemény 25%-át kezelik ügyvédi irodák. A pótdíjbevételel az egy évvel korábbihoz képest mintegy 6 milliárd Ft-tal nőtt, s az éves tervet 20%-kal meghaladta.





CSR (TÁRSADALMI FELELŐSÉGVÁLLALÁS)

A társaság számára kiemelten fontos a társadalmi és természeti környezet érdekeinek figyelembe vétele. A BKV CSR tevékenysége (azaz a társadalmi felelősségvállalás) főbb irányai a következők:

- Az utasokkal, ügyfelekkel szemben a legmagasabb szintű szolgáltatás nyújtása, ezáltal közérzetük, életminőségük javítása – különös tekintettel az esélyegyenlőség megteremtésére,
- A társaság hagyományainak, tradícióinak tisztelete,
- Az írott jogszabályok, a belső szabályozás és íratlan etikai szabályok betartása.

A társaság szűkös pénzügyi keretei közt is igyekszik a rendelkezésére álló eszközzel segíteni az arra rászorulókon. Így pl. kedvezményes vagy ingyenes autóbusz- illetve hajókölcsönzéssel segített 2008-ban többek között a Pető Intézetnek, a XIII. kerületi Cigány Kisebbségi Önkormányzatnak, a Magyar Úttörők Szövetségének, a Szent Erzsébet Karitászi Központnak, a Rotary Klubnak, illetve a Főpolgármesteri Hivatal rendelkezésére állt fővárosi rendezvények alkalmából, pl. mozgássérültek szállításával.



Esélyegyenlőség

Az esélyegyenlőségi törvény 2010. január 1-jei határidővel teszi kötelezővé a már működő közlekedési rendszerek, tömegközlekedési eszközök, utasforgalmi létesítmények – beleértve a jelző- és tájékoztató berendezéseket is – átalakítását, hogy azokat segítséggel élők is igénybe tudják venni. Ezért a 2008. évi Paraméterkönyv tervezetében kezdettől fogva a korszerű alacsonypadlós járművek egyenletesebb elosztása volt az egyik vezérelv, amit a főváros, és civil szervezetek egyaránt támogattak. A város olyan területein is megjelentek alacsonypadlós autóbuszok és trolik, ahol korábban gondot okozott a közösségi közlekedés igénybevétele a mozgásukban korlátozottak, idősek, kisgyermekkel utazni szándékozók vagy egyéb okból nehezebben mozgó utasaink számára.

2008. március 1-jétől elsősorban hétfőgőn, kisebb részben hétköznapokon közlekednek a korábban alacsonypadlós járművekkel nem rendelkező járatokon Ikarusok, illetve Volvo-7700 típusú autóbuszok. Az Ikarusok esetében a garázsokban álló, eddig fel nem használt autóbuszok bevonásával, a Volvók esetében más vonalról történő átcsoportosítással biztosítottuk az alacsonypadlós járműveket. Az intézkedések következtében a korábban teljes mértékben alacsonypadlós kocsikkal kiszolgált vonalakon is megjelentek a régebbi típusok, de mozgásukban korlátozott utasaink sokkal szélesebb körben érhetik el szolgáltatásainkat.

A látássérült utasok számára a 2-es metró vonalán Braille-írással készült információs táblákat helyeztünk el.



A TÁRSASÁG TEVÉKENYSÉGE

Marketing, kommunikáció

Külső kommunikáció

A társaság külső kommunikációs tevékenysége többek között felölelte a beérkező sajtómegkeresések megválaszolását, aktuális sajtótájékoztatók megszervezését, sajtóközlemények kiadását, sajtó-helyreigazítások kezelését, sajtófigyelést, fotózási- és forgatási engedélyezését, sajtótermékek beszerzését, PR-cikkek és -interjúk megjelentetését, PR kampányok, események szervezését. Kiemelt PR esemény volt január végén a MFAV Vörösmarty téri végállomásán a „LÉPJEN” elnevezésű PR kampány és az „Asterix és Obelix a BKV-t választja” promóciós esemény, amely a BKV naptárfüggetlen bérletét népszerűsítette.

Belső kommunikáció

A munkavállalók informálása a társaság ügyeiről részben elektronikus úton történik. Ennek egyik fő eszköze az intranet, amelynek segítségével tájékozódhatnak a dolgozók az aktuális hírekről, a szervezeti felépítésről, utasításokról, körlevelekről. Az E-hírlevél minden héten csütörtökön jelenik meg aktualitásokkal, dolgozókra vonatkozó kedvezmények közlésével, kulturális melléklettel és rejtvényekkel. A társaság *Mozgásban* címmel saját belső magazint is kiad, ez egy havonta 12 500 példányban megjelenő ingyenes folyóirat. A belső kommunikáció feladata a munkavállalók munkával kapcsolatos kéréseinek, ötleteinek összegyűjtése is. Ennek egyik legfontosabb eszköze a telephelyen található ötletláda, illetve az e-mail.

Marketing

Utasaink rendszeres hónap végi bérletvásárlását pontgyűjtő akcióval ösztönöztük. Célunk ezzel kettős volt: a hó eleji sorban állás csökkentése, és a rendszeres bérletvásárlás ösztönzése. A pótdíj tartozások csökkentésére két akciót is hirdettünk. A Sziget Fesztiválon bárki 5-30% közötti kedvezményt pörgethetett ki szerencsekeréken. Karácsonyi akcióként decemberben egységesen minden pótdíj tartozásból 20% kedvezményt hirdettünk meg a befizetőknek. Év végén a 2008-ban rendezett marketing eseményeinkről online kérdőívben kérdeztük utasaink véleményét.

2008-tól az Ügyfélszolgálaton és a társaság múzeumaiban logózott ajándéktárgyakat is lehet vásárolni.

Megkezdődött egy új, „You are here” információs rendszer kiépítése a főbb metróállomásokon, s a közösségi közlekedés népszerűsítése érdekében együttműködünk oktatási intézményekkel, utazási irodákkal.

A társaság fontosnak tartja a nyitást a társadalmi környezet, az utasok felé. Ezt elsősorban rendezvényeink segítségével igyekszünk megvalósítani. A következők voltak a legfontosabbak:

- A BKV alapításának 40. évfordulóját 2008. június 21-én nagyszabású rendezvénnyel ünnepelte a társaság a Városligeti műjégpályán.
- Több telephelyünket megnyitottuk 1-1 napra az érdeklődő nagyközönség előtt (Kelenföldi buszgarázs, a Széplóna kocsisín, trolis telephely).
- Népszerű rendezvény volt április első hétvégéjén a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum ünnepélyes megnyitója, amely egyben családi nap is volt változatos programokkal.
- Ősszel közlekedésbiztonsági rendezvényt tartottunk gyerekeknek, az Orczy kertben lévő STOP közlekedési parkban.
- Két rendezvényt tartottunk a Combino villamosok bevonásával. A „Jégkorszak a Combino-ban” rendezvény segítségével a légkondicionáló berendezések beszerelését kommunikáltuk. Az év végén a „Mesevillamos” program keretében ismert színészek német meséket mondtak a gyerekeknek.
- Muzsikáló Múzeum címmel a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum adott helyet egy telt házú Kosztolányi estnek.
- Társaságunk részt vett az Urbitalis Majálison, a Sziget Fesztiválon, az Autómentes napon, az 5. Tököli Autóbusz-fesztiválon és az Egészségliget című rendezvényen.



A TÁRSASÁG TEVÉKENYSÉGE

Múzeumok

A társaság múzeumaiban két időszakos kiállítás nyílt meg 2008-ban. A szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban a „40 éves a BKV”, a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban (FVM) az „Életképek az 1950-60-as évek közösségi közlekedéséből” című időszakos kiállítást nézhették meg az érdeklődők. A tárlaton az 1956-os forradalom és a BKV 1968-as megalakulása közötti évek fotó-, jegy-, plakát- és karikatúra anyagaiból láthattak válogatást a látogatók. Októberben a FVM a Bélyegmúzeummal közösen rendezte meg a „Bélyegeken a közösségi közlekedés” című időszakos kiállítást. A társaság múzeumi országos programokban is részt vettek, pl. a Múzeumok Majálisán, a Múzeumok Éjszakáján és a Kulturális Örökség Napján.



Nemzetközi kapcsolatok

Társaságunk több évtizede tagja az UITP-nek, a Közösségi Közlekedés Nemzetközi Szövetségének. 2008-ban is rendszeresen feldolgoztuk az ágazatot érintő európai változásokat az UITP EuroTeam jelentéseinek segítségével. Közülük a legjelentősebbet, a városi közösségi közlekedés működésének alapvető jövőbeli feltételeit meghatározó új EU rendeletet a társaság vezetése is megtárgyalta. Nemzetközi konferenciákon, itthon és külföldön, munkatársainknak alkalma nyílt a szakma aktuális ismereteinek és a legfejlettebb technológiák megismerésére. A budapesti trolibusz ágazat 75 éves fennállásának alkalmából októberben külföldi vendégelőadók meghívásával konferenciát szerveztünk. Az európai városok közlekedési vállalataival ápolt kétoldalú kapcsolatot alapvetően a nemzetközi összehasonlítások, tapasztalatcserék során használtuk ki. Ezekén túl, az év során szakmai delegációkat fogadtunk Csehországból, Olaszországból, Svájcban és Kínából.



SZERVEZETI FELÉPÍTÉS

Vezérigazgató

- Belső kontroll igazgatóság
- Stratégiai és szervezési igazgatóság
- Humánpolitikai igazgatóság
- Jogi igazgatóság
- IT főosztály
- Kommunikációs iroda
- Vezérigazgatói titkárság
- Üzemeltetési vezetők

Műszaki igazgatóság

- Műszaki üzemeltetési főosztály
- Fejlesztési és beruházási főosztály
- Logisztikai főosztály
- Műszaki minőségbiztosítási iroda
- Projekt iroda

Közlekedési igazgatóság

- Forgalmi üzemeltetési főosztály
- Szolgáltatásfejlesztési és -tervezési főosztály
- Forgalomirányítási főosztály

Gazdasági igazgatóság

- Számviteli főosztály
- Pénzügyi főosztály
- Kontrolling főosztály
- Humán adminisztrációs főosztály

Értékesítési igazgatóság

- Értékesítési főosztály
- Közönségkapcsolati főosztály
- Marketing osztály
- Elővárosi koordinációs osztály
- Koordinációs osztály
- Pénztárellenőrzési csoport

DBR igazgatóság

- DBR metró projekt igazgatóság
- Operatív projekt menedzsment

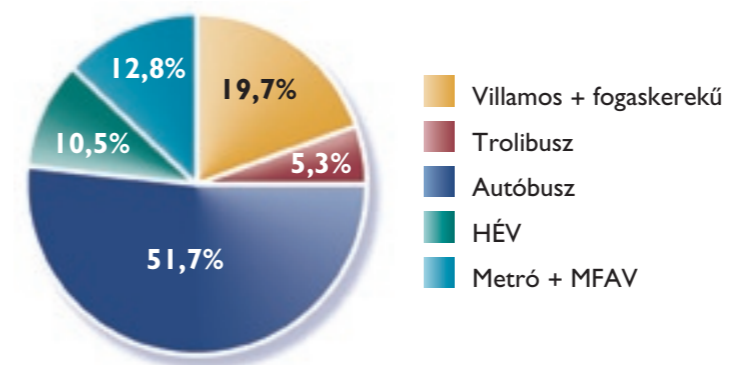


BERUHÁZÁSI TELJESÍTÉS (ezer Ft)

Megnevezés	Műszaki	Pénzügyi
I. Fővárosi finanszírozású kiemelt beruházások		
4. sz. metróvonal építés (DBR)	45 021 942	48 531 000
2. sz. metróvonal felújítása	423 520	2 788 594
2. sz. metróvonal járműállomány cseréje	0	8 859 899
Fővárosi finanszírozású kiemelt beruházások összesen	45 445 462	60 179 493
II. Társasági beruházások		
Járműfelújítás	4 796 560	3 520 485
Járműkorszerűsítés	1 721 347	1 174 788
Mozgólépcső-felújítás	691 228	691 228
Pályafelújítás	1 625 571	1 625 555
Európai Uniói projektek	457 273	457 273
Infrastruktúra-felújítás	1 131 480	1 116 376
Utazási körülmények javítása összesen	13 638	14 099
Tervezés, előkészítés összesen	12 945	12 945
Társasági beruházások összesen (műszaki teljesítés a saját kapacitásban végzett felújításokkal együtt)	10 450 042	8 612 749
Kisértékű eszközök, munka-, és formaruha ill. egyéb, nem közlekedési célú beruházás (társasági finanszírozás)	771 254	770 472

FORGALOMBA ADOTT JÁRMŰVEK

Megnevezés	Megoszlás %-ban
Villamos + fogaskerekű	19,7%
Trolibusz	5,3%
Autóbusz	51,7%
HÉV	10,5%
Metró + MFAV	12,8%
Összesen	100,0%





STATISZTIKAI ADATOK

VITELDÍJAK

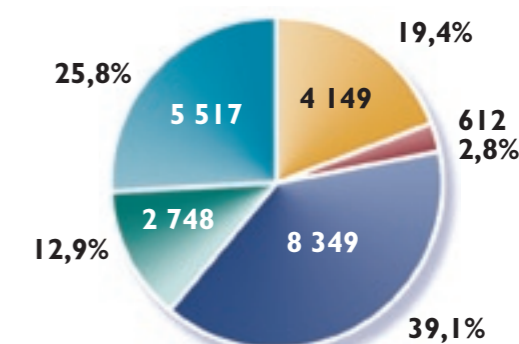
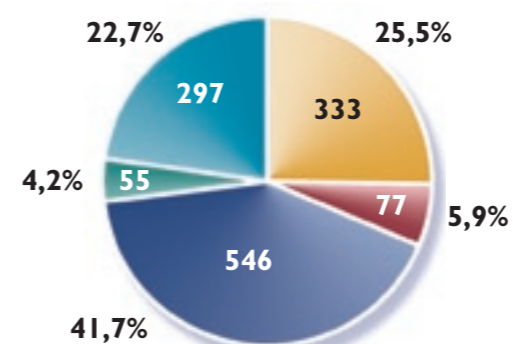
Megnevezés	2007. január 1-jétől (Ft)	2008. január 1-jétől (Ft)
Vonaljegy	230	270
Átszállójegy	380	420
Gyűjtőjegy (10 db vonaljegy)	2 050	2 350
Gyűjtőjegy (20 db vonaljegy)	3 900	0 (megszűnt)
Napijegy	1 350	1 550
Turistajegy (három napra)	3 100	3 400
7 napos jegy	3 600	4 000
Hétfélig családi jegy	2 220	2 000
Metró szakaszjegy	180	220
Havi bérlet dolgozók számára	7 350	8 250
Havi bérlet tanulók és nyugdíjasok számára	2 950	3 250
Kétheti bérlet	4 800	5 300
Egyesített havi bérlet dolgozók számára	8 100	9 050
Egyesített havi bérlet tanulók és nyugdíjasok számára	3 250	3 550
Egyesített kétheti bérlet	5 300	5 700

UTASSZÁM

Megnevezés	Millió utasszám	Megosztás %-ban
Villamos	333	25,5
Trolibusz	77	5,9
Autóbusz	546	41,7
HÉV	55	4,2
Metró + MFAV	297	22,7
Összesen	1 308	100,0

FÉRŐHELYKILOMÉTER

Megnevezés	Millió férőhelykilométer	Megosztás %-ban
Villamos	4 149	19,4
Trolibusz	612	2,8
Autóbusz	8 349	39,1
HÉV	2 748	12,9
Metró + MFAV	5 517	25,8
Összesen	21 375	100,0



■ Villamos ■ Autóbusz ■ Metró + MFAV
■ Trolibusz ■ HÉV





STATISZTIKAI ADATOK



HÁLÓZAT AZ ÉV VÉGÉN (km) 2008

Villamos + fogaskerekű	
Építési hossz	153,80
ebből egyvágányú	3,90
kétvágányú	149,90
Vágányhossz	341,20
Viszonylathossz	230,90
Trolibusz	
Hálózathossz	66,00
Viszonylathossz	72,95
Autóbusz	
Hálózathossz	818,95
Viszonylathossz	1676,30
HÉV	
Építési hossz	102,90
ebből egyvágányú	27,30
kétvágányú	75,60
Vágányhossz	239,50
Metró + MFAV	
Építési hossz	35,00
Vágányhossz	92,50
Viszonylathossz	31,40

ÁTLAGOS ÁLLOMÁNYI LÉTSZÁM ÁLLOMÁNYCSOPORTONKÉNT (fő)

Megnevezés	2008	Megoszlás %-ban
Szellemi összesen	2 251	17,9
Tömegközlekedési járművezető és segédvezető összesen	4 888	38,9
ebből: villamos	911	7,3
trolibusz	335	2,6
autóbusz	3 151	25,1
HÉV	124	1,0
MFAV	68	0,5
metró	242	1,9
metró segédvezető	57	0,5
Egyéb fizikai	4 700	37,4
Fizikai összesen	9 588	76,3
Teljes munkaidős összesen	11 839	94,2
Egyéb foglalkoztatott	728	5,8
Mindösszesen	12 567	100,0

MEGÁLLÓHELYEK SZÁMA ÁTLAGOS JÁRMŰÁLLOMÁNY

Megnevezés	(db)	(db)
Villamos	671	607
Trolibusz	276	167
Autóbusz	3 826	1 409
HÉV	139	294
Metró + MFAV	78	392
Összesen	4 990	2 869

A JEGY- ÉS BÉRELTENŐRZÉSI SZAKSZOLGÁLAT TEVÉKENYSÉGE

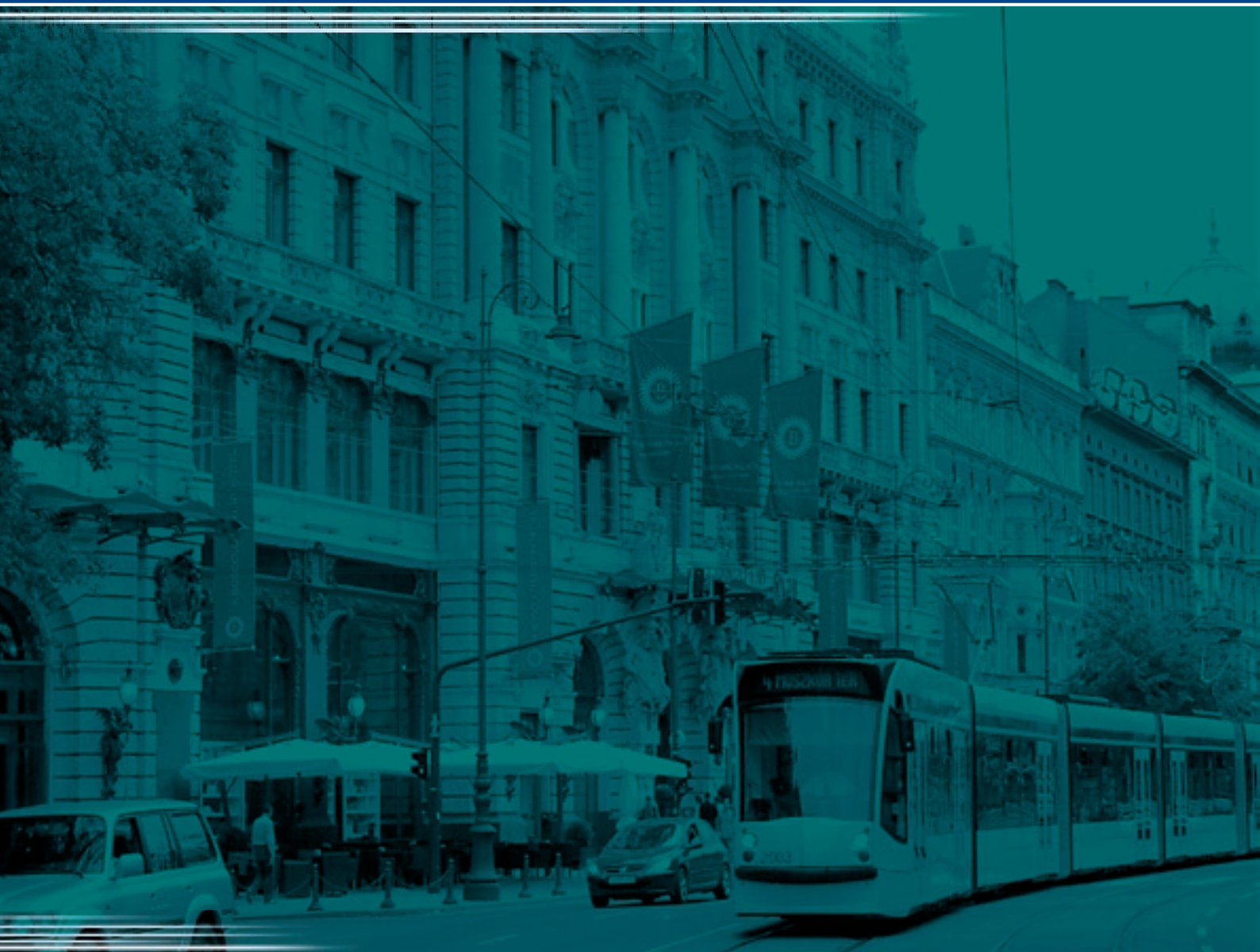
Ellenőrzött utasszám	20 millió fő
Ellenőrzött járműszám	1,4 millió kocsi
Pótdíjfolyamati jelentés darabszáma	372 563 db
Helyszíni pótdíj darabszáma	44 442 db
Bérletbemutatók száma	37 330 db
Pótdíjbevétel	1 808 220 091 Ft
HÉV Jegyvizsgálói Szolgálat kereskedelmi bevétele	405 242 806 Ft

ELÉRHETŐSÉGEK

Székhely: 1072 Budapest, Akácfa u. 15.
Levelezési cím: 1980 Budapest, Pf. 11.
Központi telefonszám: 461-6500
Központi e-mail cím: bkvzrt@bkv.hu
Ügyfélszolgálat címe: 1072 Budapest, Akácfa utca 18.
Ügyfélszolgálat e-mail címe: ugyfelszolgalat@bkv.hu
Ügyfélszolgálat telefonszáma: BKV-INFO (258-4636)
Honlap: www.bkv.hu



Kiadja a Budapest Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Felelős kiadó: Dr. Kocsis István vezérigazgató
Szerkesztés: Marketing osztály
Grafikai tervezés, fotók, nyomdai előkészítés: Alice Marketing Manufaktúra
Fotók: Tóth Péter, BKV Zrt.
Nyomda: Állami Nyomda Nyrt.
© BKV Zrt. 2009.



www.bkv.hu