

# A BKV Zrt. finanszírozásának kérdései a jelenlegi közszolgáltatási modellben

Bátora László  
gazdasági vezérigazgató-helyettes

**50 éves a BKV**

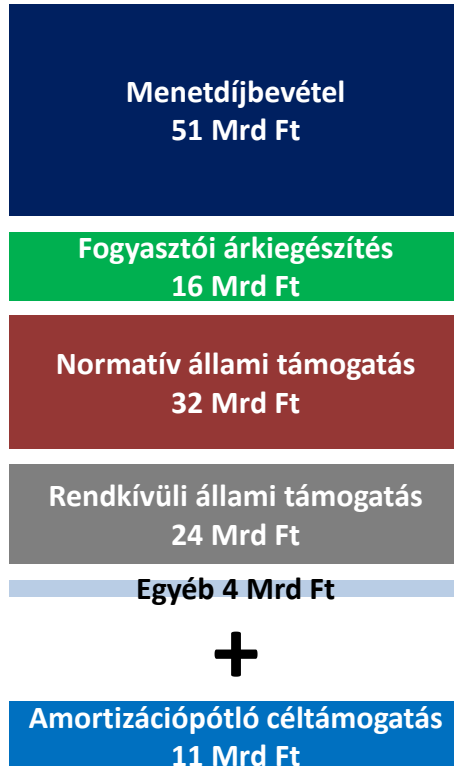
XVIII. Városi Közlekedés aktuális kérdései  
2018. október 16.



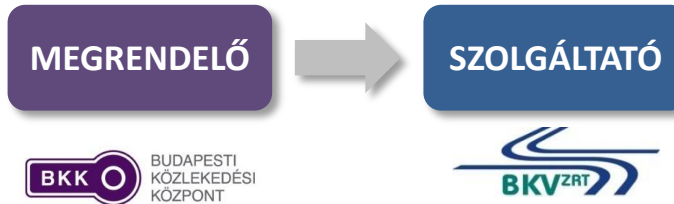
# A BKV közszolgáltatásainak fő finanszírozási forrása a BKK-tól kapott kompenzáció lett az új modellben

## A BKV főbb finanszírozási forrásai

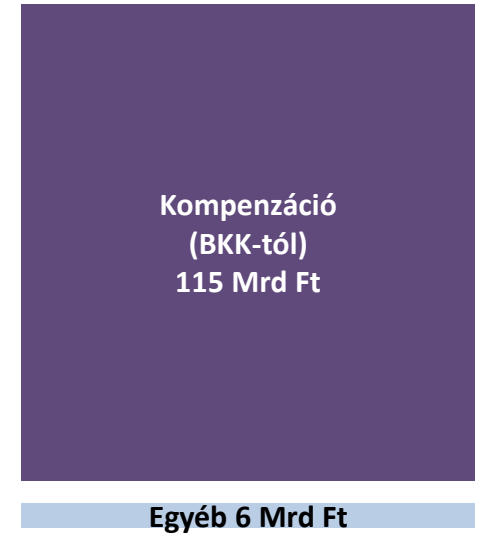
2011



Modellváltás: 2012. május 1.



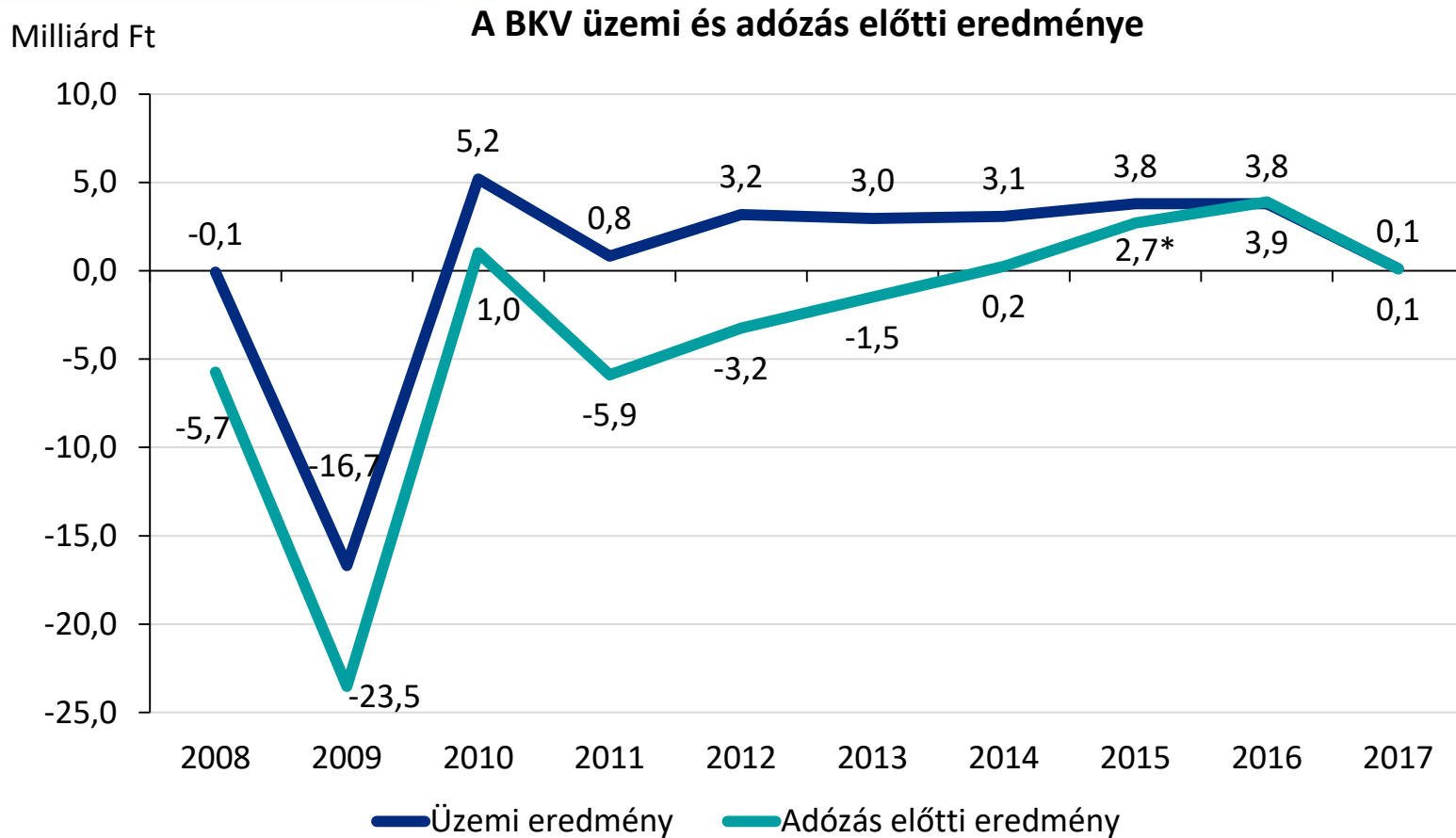
2017



A 2012-ben életbe lépett új modellben a BKK-t illetik a menetdíjbevételek és a különböző fővárosi/állami támogatások. A BKV közszolgáltatásait szinte teljes mértékben a BKK-tól kapott kompenzáció finanszírozza.



# A BKV a közszolgáltatás jelenlegi modelljében eddig minden évben üzemi nyereséggel zárt



\* Az adósságkonszolidáció közel 53 Mrd Ft-os rendkívüli eredményétől megtisztított érték

**Üzemi szinten 8, adózás előtti szinten 4 éve pozitív a BKV eredménye**

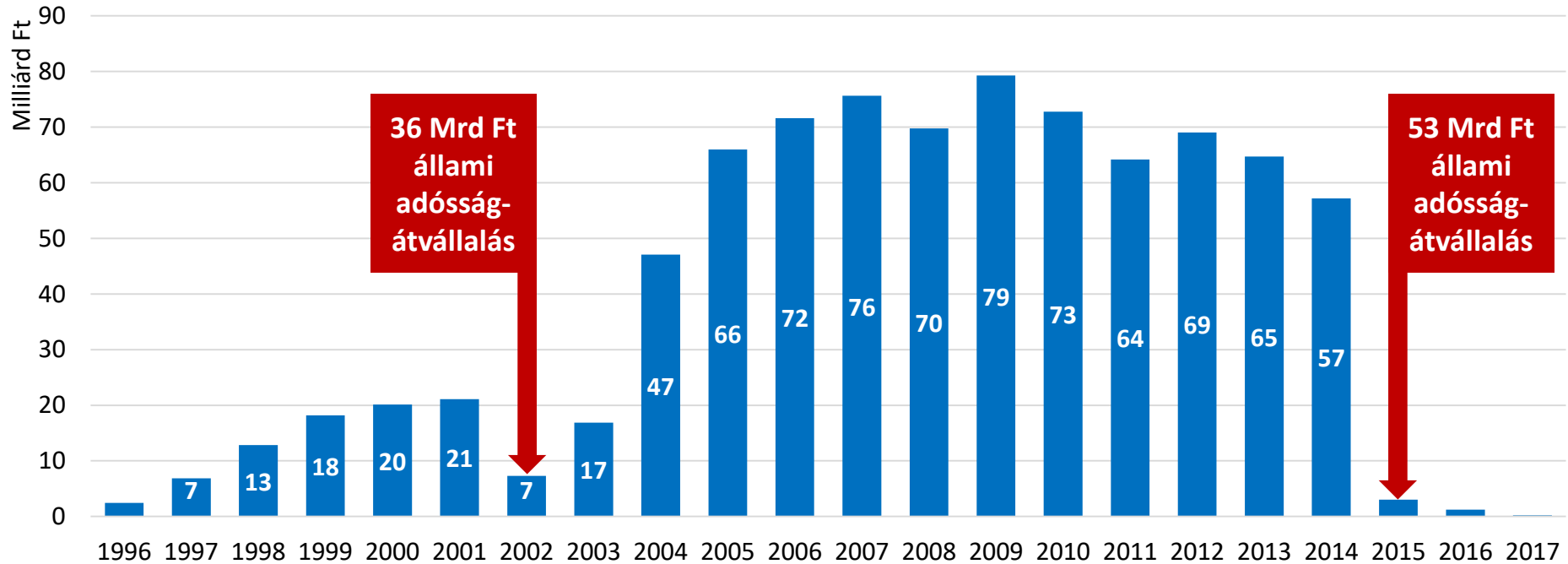
BKV 50

**BKV ZRT**  
BKV. ÖNNEK JÁR.

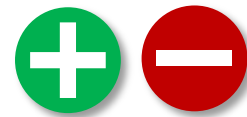


# A BKV az elmúlt években tartósan adósság nélkül működik – az elmúlt 20 évben először

A BKV adósságállománya adott év december 31. napján

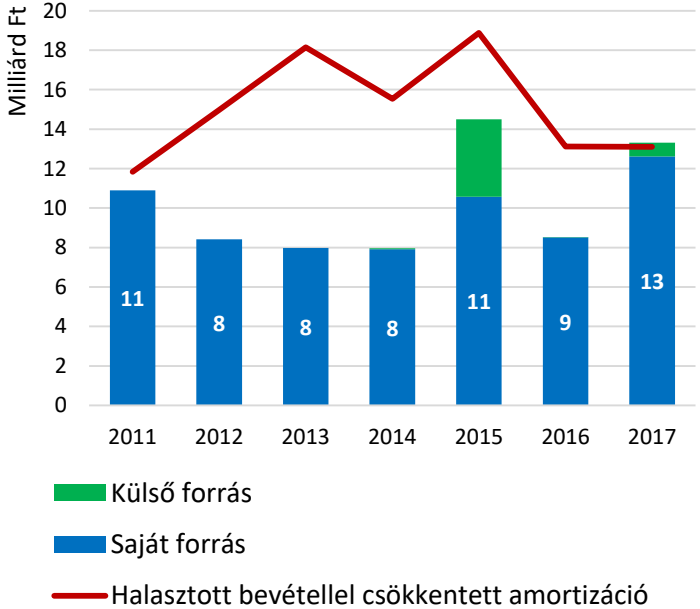


**A BKV adóssága 2010 óta folyamatosan csökkent – a 2015-ös állami adósságkonszolidáció óta a Társaság nem vett fel hitelt**



# A BKV beruházásai évek óta a KSZ szerint is indokolt szint alatt maradnak, viszont az elmúlt években jelentős külső beruházási forrás áramlott a budapesti tömegközlekedés infrastruktúrájába és járműveibe

### A BKV társasági beruházásainak alakulása



### A BKV-t közvetlenül érintő jelentősebb, külső (Főváros, Állam, EU) forrásból megvalósuló beruházások 2011 óta

M2 járműcsere 40 Mrd Ft	1-3 villamos fejlesztés 44 Mrd Ft	1-es villamos hosszabbítás 9 Mrd Ft
Budai fonódó 13 Mrd Ft	CAF villamos és Solaris troli 58 Mrd Ft	Budafok kocsizín 6 Mrd Ft
M3 jármű-felújítás 67 Mrd Ft	M4 450 Mrd Ft	M3 infra-felújítás >140 Mrd Ft

**A jelentős nagyságrendű, de pontszerű fejlesztések és a középtávon nehezen tervezhető saját források a modern és a nagyon előregedett eszközök együttélését eredményezik**

# Az új közszolgáltatási modellben a BKV gazdálkodása stabilizálódott, de a saját beruházási források alacsonyak és csak rövid távon tervezhetőek



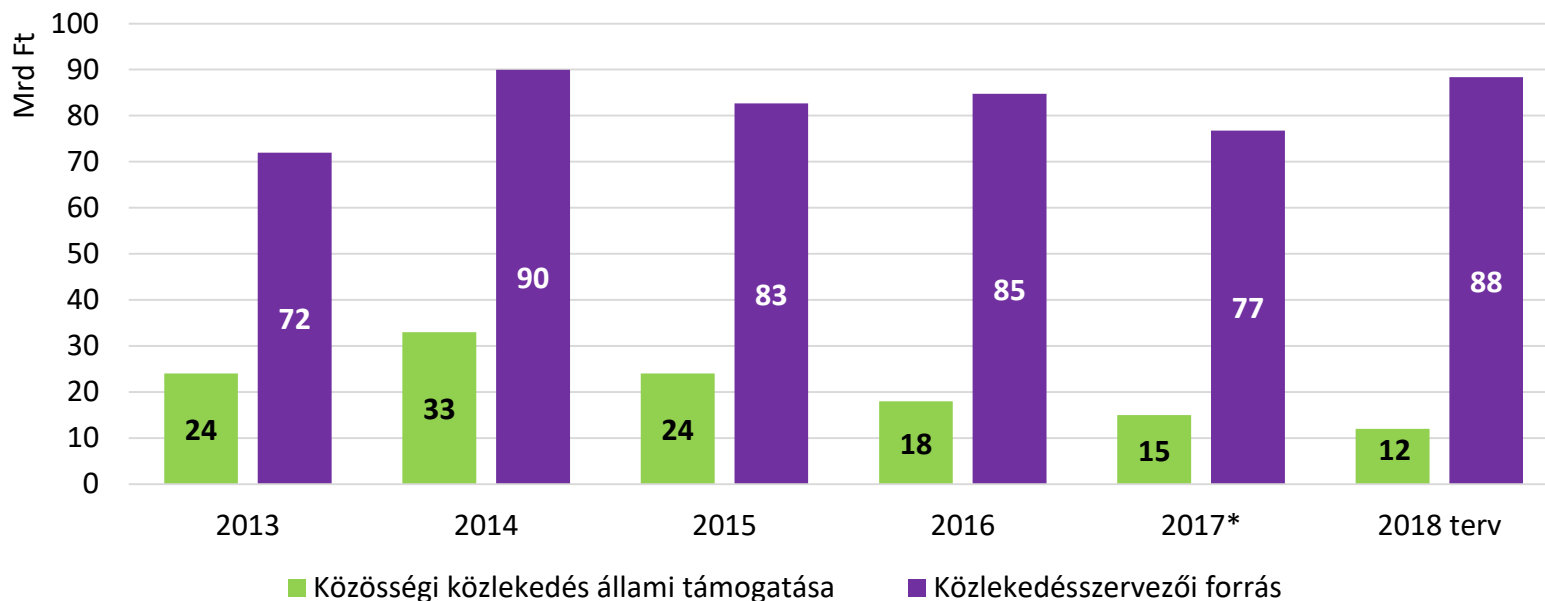
## A közszolgáltatási modell előnyei és hátrányai – finanszírozási szempontból



- A BKV folyó működési költségei folyamatosan finanszírozásra kerülnek
- Likviditási problémák – a megelőző időszakokkal szemben – nem jellemzőek; a Társaság hitel és lejárt szállítói tartozás nélkül működik; a modell akár előfinanszírozásra is lehetőséget ad
- A bevételi kockázat szinte teljes egészében a BKK-nál jelentkezik
- A közszolgáltatási forrásokból beruházásokra fordítható összegek nem érik el a halasztott bevételekkel csökkentett amortizáció mértékét (közszolgáltatási szerződés szerint indokolt beruházási mérték)
- Az éves szintű tervalku ellehetetleníti a hosszú távú tervezést
- A rendelkezésre álló források felhasználása több esetben túlszabályozott

# A Fővárosnak egyre csökkenő állami támogatási szint mellett kell biztosítania a közösségi közlekedés nem csökkenő forrásigényét...

A Főváros által biztosított közlekedésszervezői forrásigény és a Főváros részére a közösségi közlekedésre nyújtott állami támogatások

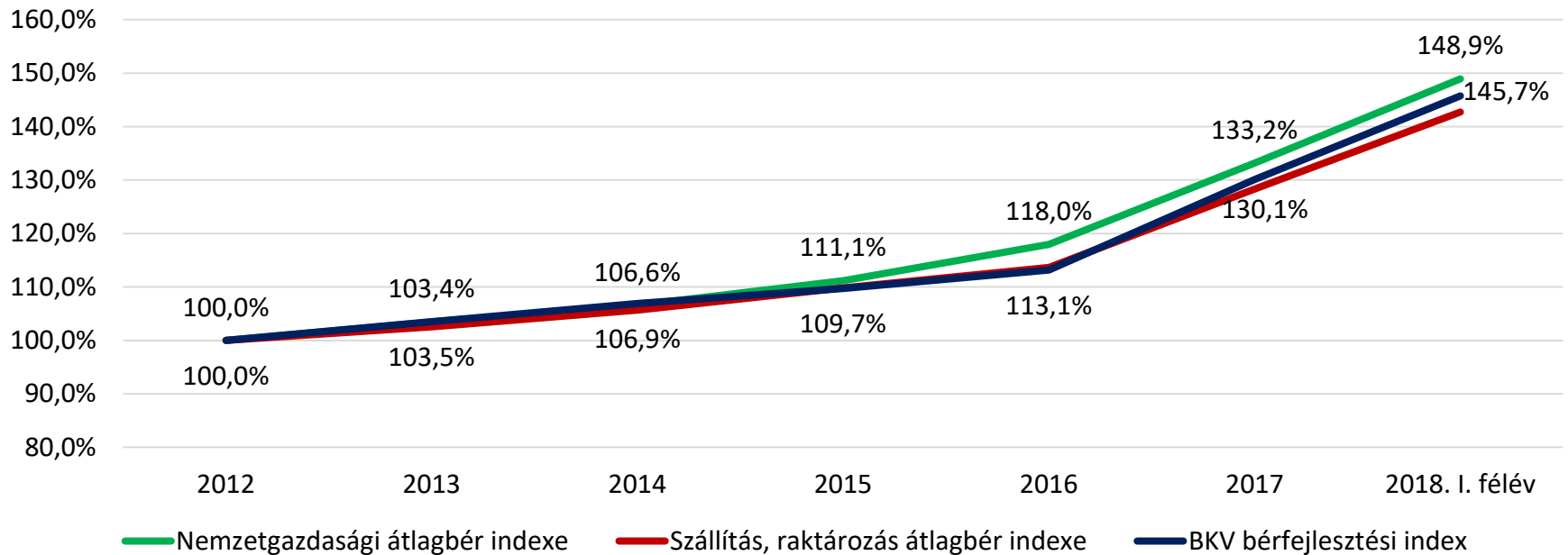


\*Az elővárosi közlekedés finanszírozása 2016. novemberétől nem a közlekedésszervezői forrásból történik

**A budapesti közösségi közlekedés működésének állami támogatása évről évre csökken, miközben a forrásigény (az agglomerációs modellváltás hatásától eltekintve) inkább növekszik**

# ...és a közeljövőben sem várható a forrásigény csökkenése

A BKV bérfelértési indexe és a nemzetgazdasági átlagbérek indexe (2012 = 100%)

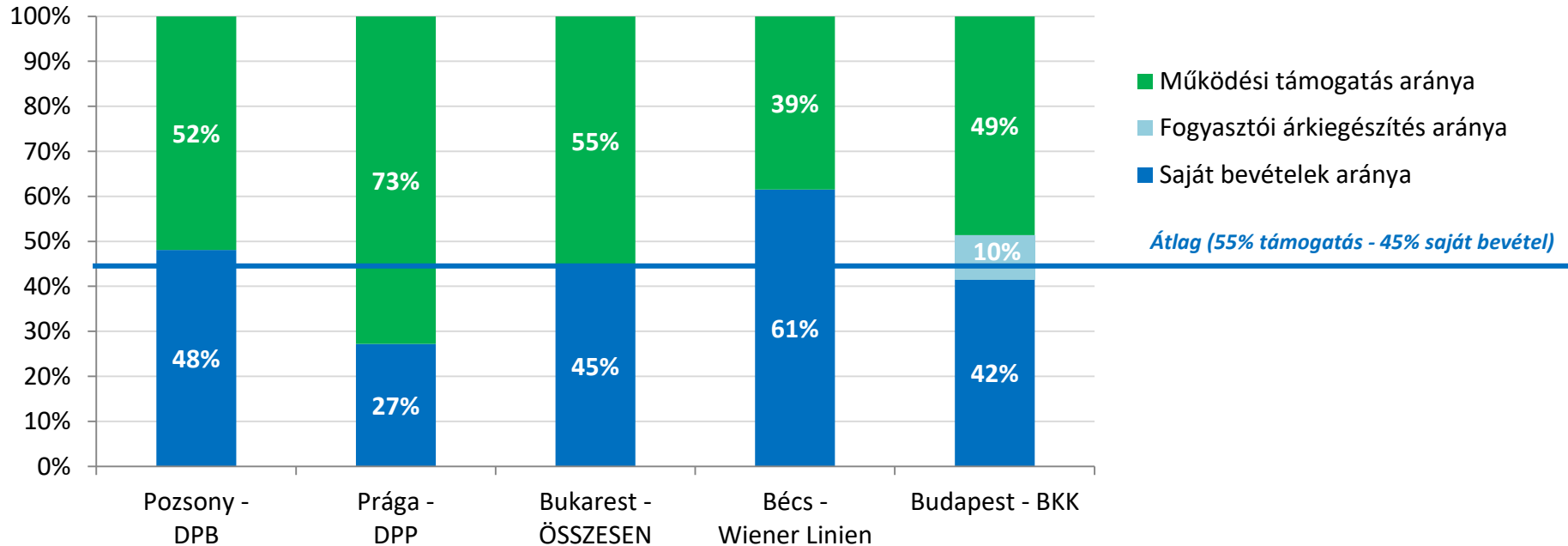


**A BKV folyó működési kiadásainak több, mint felét kitevő személyi jellegű ráfordítások – a közszolgáltatási szférában megkötött 3 éves béralkunak megfelelő módon – dinamikusabban növekedtek az elmúlt két évben, ezt azonban teljes mértékben indokolják a munkaerőpiaci-kereseti folyamatok. A közeljövőben nem várható a munkaerőpiaci bérnyomás enyhülése.**



# A budapesti közösségi közlekedésben a regionális átlaghoz hasonló a saját bevételek aránya

A működési támogatások és a saját bevételek aránya néhány városi közlekedési szolgáltatónál (2017-es adatok)



**A városi közösségi közlekedés működtetése szinte mindenhol a világon jelentős állami és/vagy önkormányzati forrásokat igényel. A budapesti helyzet hasonló a vizsgált szomszédos országok fővárosainak átlagaihoz (attól is függően, hogy minek tekintjük a fogyasztói árkiegészítést)**

# Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Bátora László  
gazdasági vezérigazgató-helyettes

