

A paradigmaváltás eredményei és tennivalói

Bolla Tibor
Elnök-vezérigazgató

XV. Városi közlekedés aktuális kérdései
Balatonfenyves
2015. szeptember 10.

100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés

- 100 évre visszatekintő autóbusz-közlekedés
 - első menetrend szerinti járat: 1915. március 1-jén reggel 7 óra
 - 2 db autóbusz – 1 emeletes, akkumulátoros Autro-Daimler (rendsám: XX-1) és 1 egyszintes kistarcsai autóbusz (XX-2)
 - egyetlen viszonylat, 3,6 km-nyi hosszúságban, a Hősök terétől az Andrásy úton át a mai Bajcsy-Zsilinszky (akkor Vilmos császár) útig
 - 100 év alatt mintegy 90 jármű típus
 - közel 35 Mrd utas – ez a Föld lakosságának majdnem 5-szöröse
- napjainkban
 - 268 db autóbuszjárat
 - 1098 autóbusz
- egész éves programsorozat és nyílt napok



A BKV több ezer jármű és kiterjedt infrastruktúra üzemeltetésével szolgálja ki közel 1,4 milliárd utasát

JÁRMŰÁLLOMÁNY



603 db



461 db



294 db



1098 db



138 db

ÖSSZESEN: 2594 db

5 autóbusz/trolibusz garázs

10 villamos kocsiszín

5 HÉV járműtelep

4 metró járműtelep

662 km vágány

1,4 Mrd utas

5,15 Mrd utaskilométer

10 390 fő teljes munkaidős létszám

100% Fővárosi tulajdonrész

INFRASTRUKTÚRA

896 ezer fm

felsővezeték

1044 ezer fm

vontatási
kábelhálózat

96 db áramátalakító

TELJESÍTMÉNY, TÁRSASÁG

2014. december 31-i állapot szerint

1. Változások a működési környezetben

2. Gazdasági eredmények

3. Műszaki helyzet

4. Beruházások és fejlesztések

A 2010-ben kialakított városüzemeltetési modellben idén korrekció történt

KORÁBBI MODELL „KÉT HOLDING”

Fővárosi Önkormányzat (tulajdonos)

BVK HOLDING

BKK BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

Önkormányzati
társaságok

Tulajdonosi
jogok

EU-s fejlesztések
- BKK

BKVZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

ÚJ MODELL „VÁROSÜZEMELTETÉSI HOLDING”

Fővárosi Önkormányzat (tulajdonos)

BUDAPESTI VÁROSIGAZGATÓSÁG ZRT.

Önkormányzati
társaságok

Beszámoló, üzleti terv
elkészítésében közreműködés

Negyedévente éves prognózis –
városüzemeltetési szempontok!

BKK BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

BKVZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

Tulajdonosi jogok – kizárólag közlekedés
szakmai kérdésekben

EU-s fejlesztések – egyedi döntés
alapján (pl. M3 infra – BKV?)

1.

MŰKÖDÉSI
KÖRNYEZET

BKVZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.



Az új autóbusz-üzemeltetési modell indulása óta a BKV először szerzett vissza teljesítményeket...

VISSZAKERÜLŐ TELJESÍTMÉNYEK

Eljárás	Mennyiség	Autóbusz jellege	Szerződés lejárata	Teljesítmények megrendelése
A2	25 db	Legalább alacsony belépésű	2015.05.14	A pótlásukra kiírt tender (B10-11) eredménytelenül zárult, a teljesítmény a BKV-tól kerül megrendelésre - külön megállapodás
A3	25 db	Legalább alacsony belépésű	2015.05.14	
B7	30 db	Magaspadlós	2015.05.25	A kieső teljesítmény a BKV-tól került megrendelésre

FELTÉTELEK

- A A2-A3 szerződések lejáratával felszabaduló 25+25 busznyi teljesítményre vonatkozóan a BKK és a BKV külön kiegészítették a Közszolgáltatási szerződést:
 - 4 év határozott időtartamra
 - Újonnan beszerzendő, használt, alacsonypadlós járművek
 - A szolgáltatással kapcsolatban felmerülő indokolt költségeknek egy adott szint alatt kell maradniuk

Az alvállalkozói szerződésekhez közelítő feltételek!

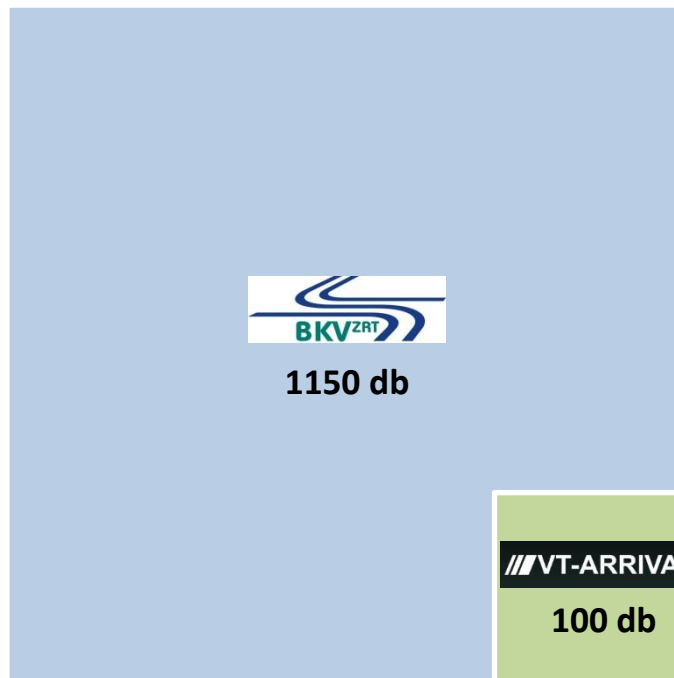


MŰKÖDÉSI
KÖRNYEZET

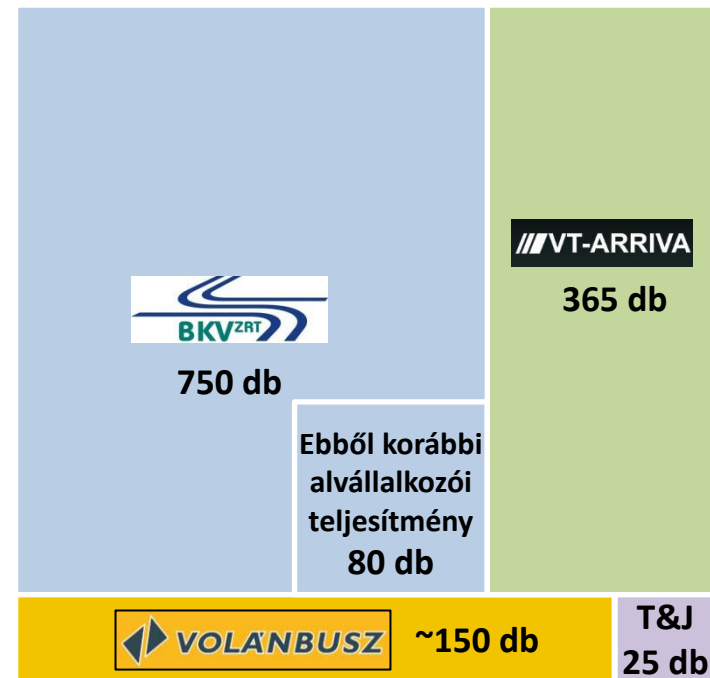


...de az autóbuszos teljesítményvesztés 2016-ra így is jelentős mértékű lesz

Jellemző autóbusz alapmenetrendi kiadás
2013. I. negyedév



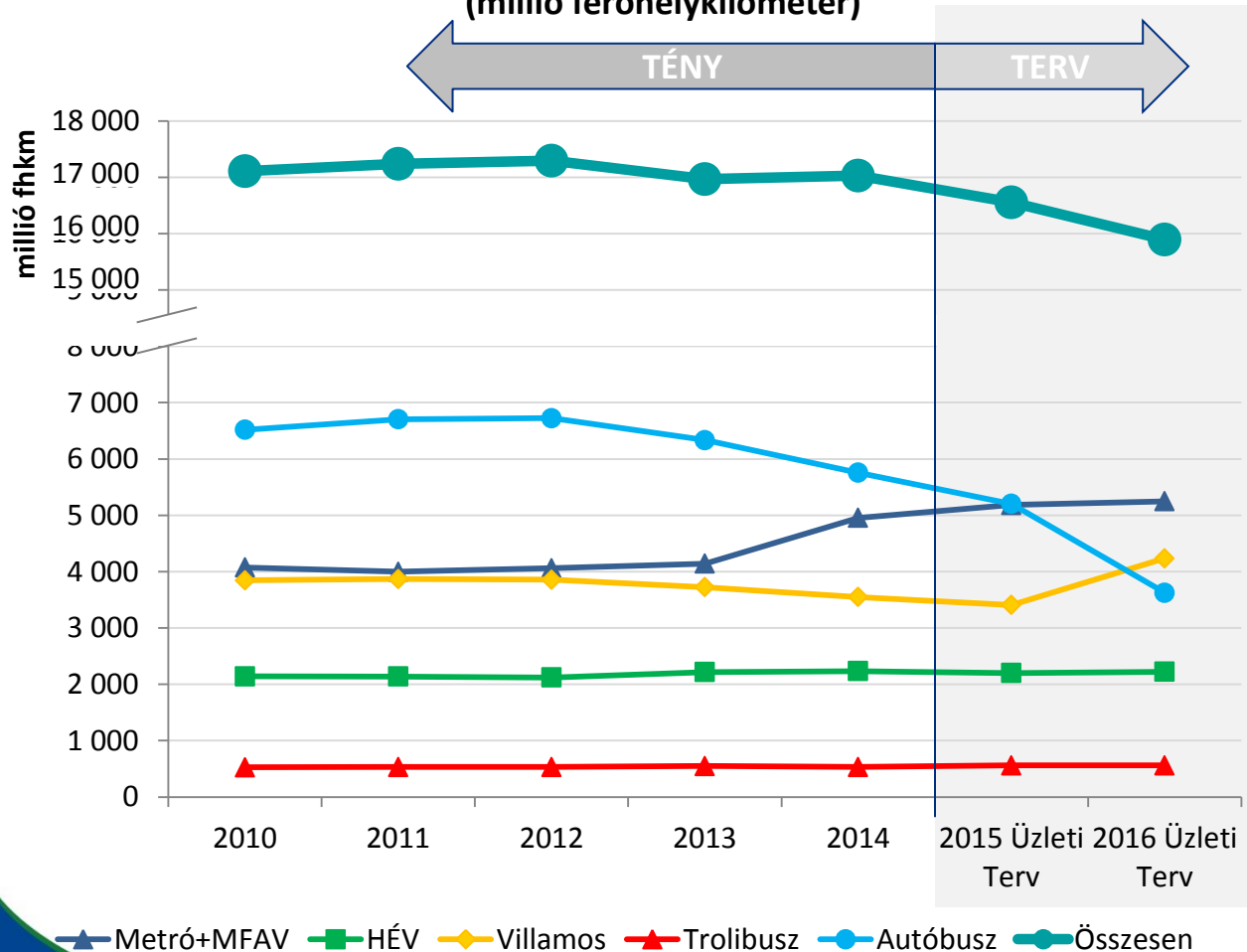
Várható autóbusz alapmenetrendi kiadás
2016. I. félév (pótlások nélkül)



A BKV Zrt. részesedése a fővárosi közösségi autóbuszos személyszállítás piacán 3 év alatt 90% feletti értékről 58% körüli értékre zuhan – ez komoly kihívások elé állítja a Társaságot

Az autóbusz-kiszervezések ellenére a BKV összes teljesítménye eddig minimálisan csökkent – 2015-ben ebben már jelentős a változás

A BKV teljesítményeinek ágazatonkénti alakulása
(millió férőhelykilométer)



- Az autóbusz ágazat teljesítmény-csökkenése idáig alacsonyabb volt a vártnál (pótlások, kiszervezések csúszása)
- A csökkenést részben ellensúlyozta a 4-es metró többleteljesítménye
- 2015-ben megkezdődött a társasági szinten is jelentős teljesítmény-csökkenés

Az állami adósságkonszolidáció új lehetőségeket teremthet a BKV számára

2015.06.30.

KONSZOLIDÁCIÓ ELŐTT

- 50 Mrd Ft-ot meghaladó, elsősorban működési hiány pótlására felvett hitelállomány
- Hitelképtelenség
- Beruházások csak EU-forrásokból vagy a szűkös saját beruházási forrásokból

**Előregedő eszközállomány,
romló műszaki állapotok**

KONSZOLIDÁCIÓ UTÁN

- Jelentős banki hajlandóság tapasztalható beruházási kölcsön nyújtására – a BKV Zrt. hitelképessége helyreállt

LEHETŐSÉG A MŰSZAKI ÁLLAPOTOK ÉS A VERSENYKÉPESSÉG JAVÍTÁSÁRA

- 150 új, csuklós, alacsonypadlós autóbusz beszerzésére írtunk ki eljárásokat, várhatóan beruházási kölcsönből történő finanszírozással
- Egyéb, kötöttpályás jármű- és infrastruktúra-fejlesztések is megvalósulhatnak

1.

MŰKÖDÉSI
KÖRNYEZET



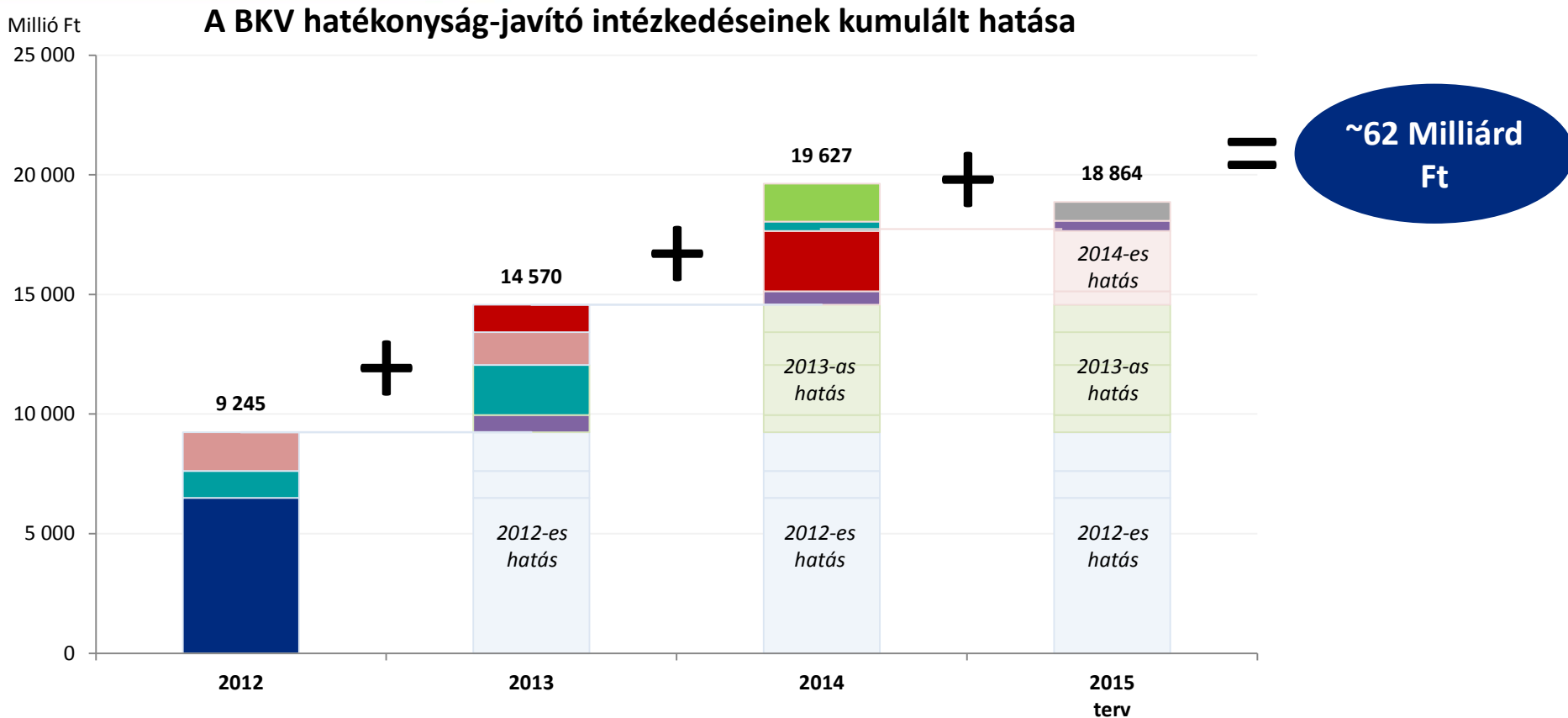
1. Változások a működési környezetben

2. Gazdasági eredmények

3. Műszaki helyzet

4. Beruházások és fejlesztések

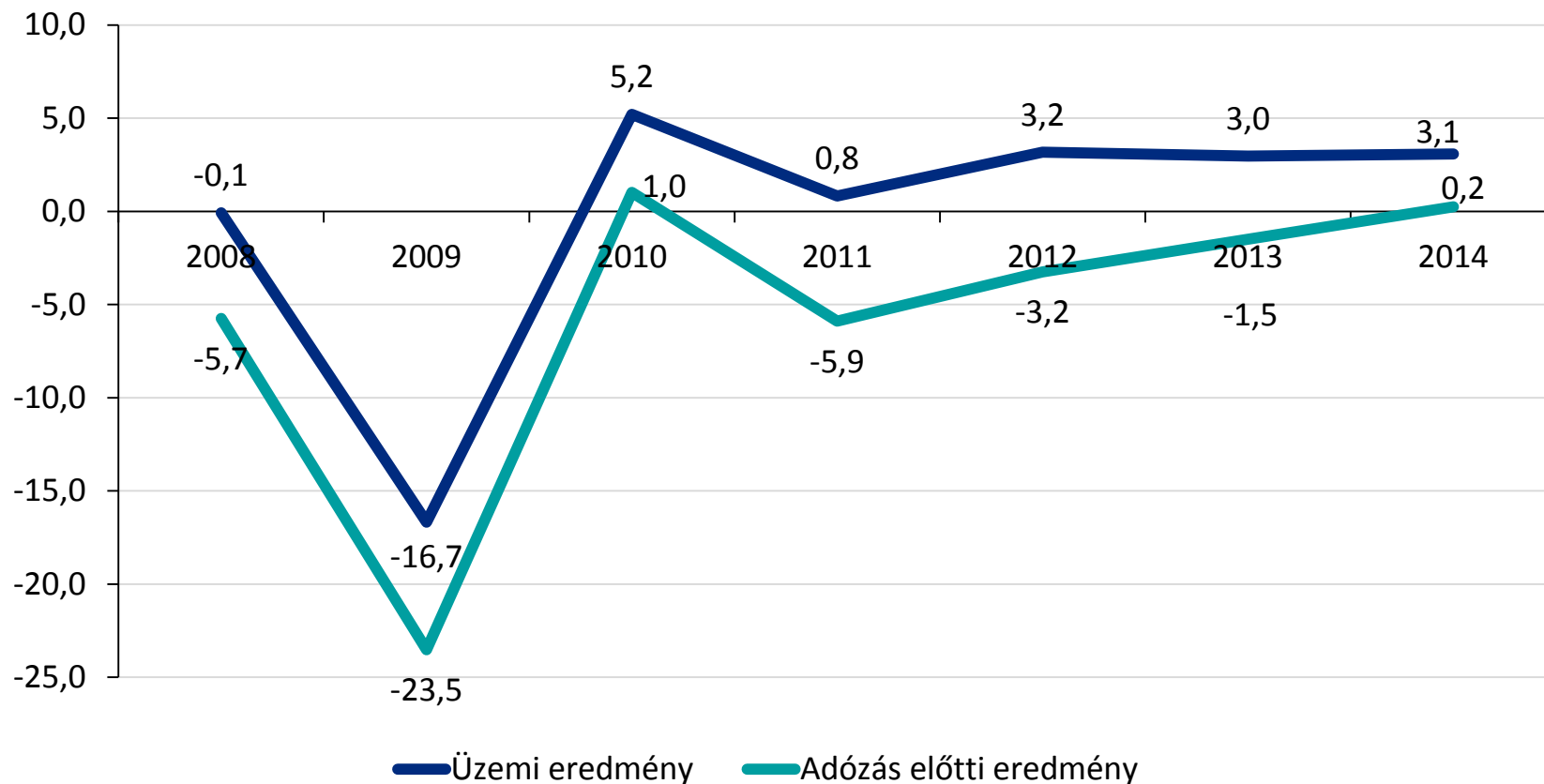
A BKV a 2012-2015-ös időszakban összességében több, mint 60 milliárd Ft-ot takarított meg hatékonyság-javító intézkedésekkel



- Kollektív szerződés felmondása
- Egyéb személyi jellegű megtakarítások
- Egyéb anyagjellegű megtakarítások
- Inflációs hatás elkerülése szállítóknál
- Többletjellemzők kigazdálkodása
- Műszaki üzemeltetési feladatátütemezés
- Egyéb hatékonyság-javító intézkedések

Milliárd Ft

A BKV üzemi és adózás előtti eredménye



Hosszú évek óta először 2014-ben a BKV pozitív adózás előtti eredménnyel zárt

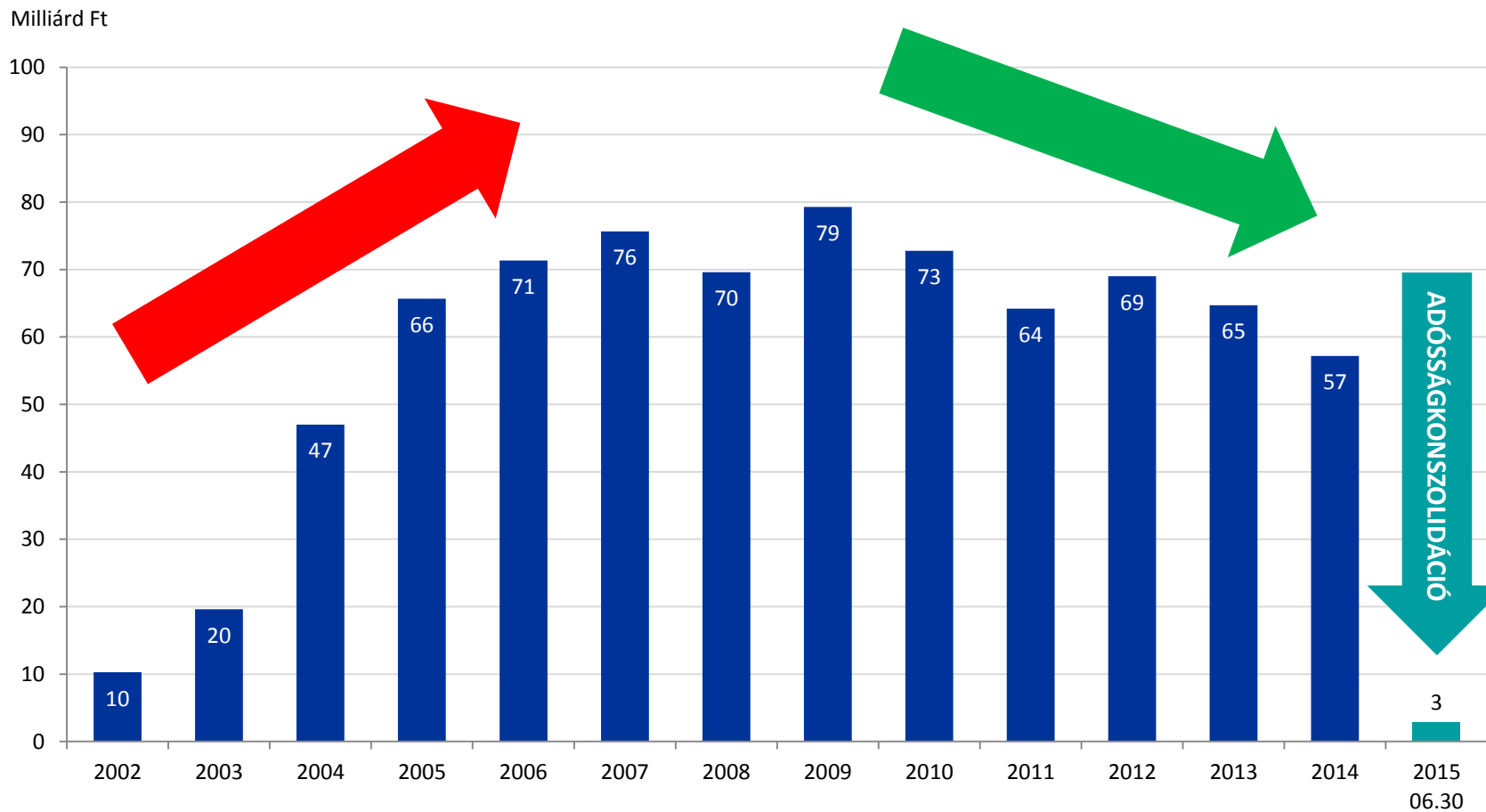
2. GAZDASÁGI
EREDMÉ
-NYEK

**BKV ZRT**
BKV. ÖNNEK JÁR.

**2014**
Energiaudatok Választ

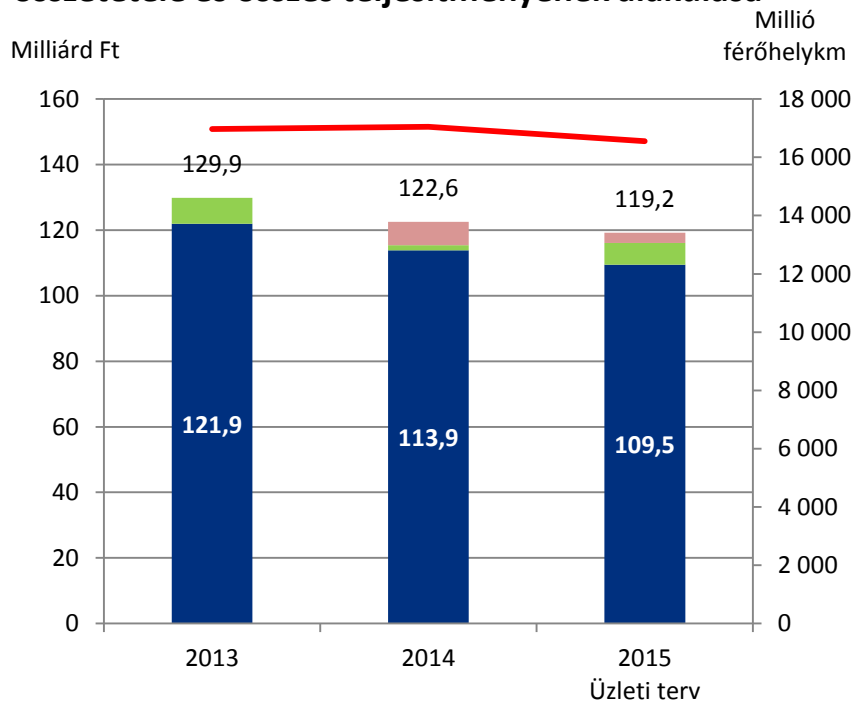
A BKV adósságállománya már a konszolidáció előtt is folyamatosan csökkent

A BKV pénzügyi adóssága tárgyév december 31-én



A működésre fordítható kompenzáció és a Társaság létszáma is folyamatosan csökken

A BKV kompenzációjának és támogatásainak összetétele és összes teljesítményének alakulása

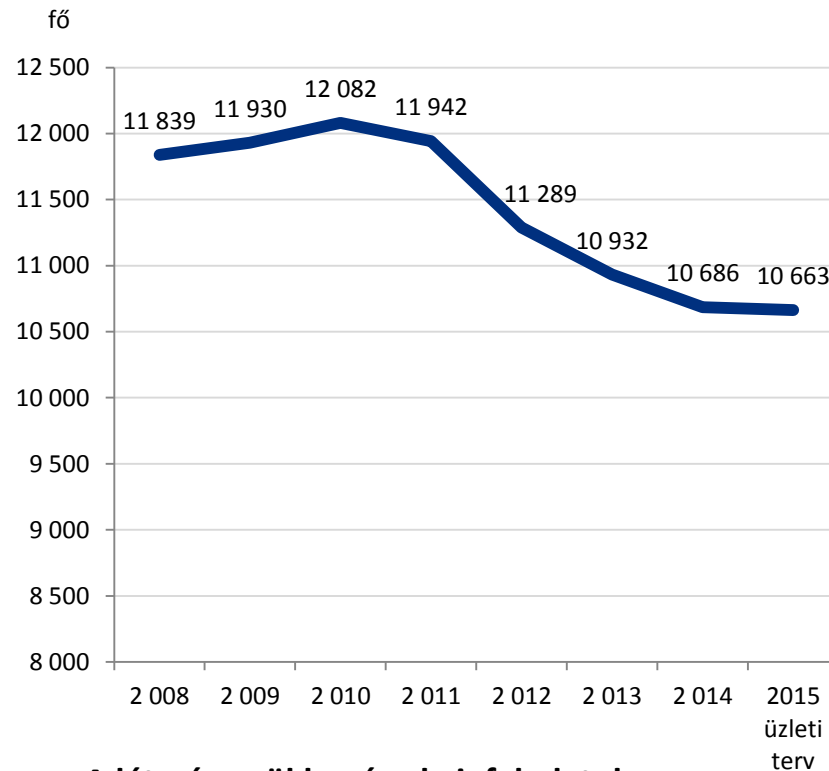


Kompenzáció és vissza nem térítendő támogatás:

- Ésszerű nyereség (hiteltörlesztésre fordítható)
- Beruházásra fordítható
- Működésre fordítható
- Teljesítmény

A kompenzációba beleértendő az alulkompenzáció kifizetése is.

A BKV teljes munkaidős átlagos állományi létszámának alakulása



- A létszámcsökkenés okai: feladatok átadása a BKK-nak, autóbusz-üzemeltetés kiszervezése, hatékonyság-javulás

A BKV gazdaságilag eredményes évet zárt 2014-ben, és 2015. első féléve is kedvezően alakult...

A



2014-ben úgy adott le **2,3%-os többlet-teljesítményt** az Üzleti Tervhez képest...

Millió Ft	2014 terv	2014 tény	előzetes/ Terv
Teljesítmény (ezer fhkm)	16 667 243	17 051 860	102,3%
Anyagjellegű ráfordítások	57 262	56 686	99%
Személyi jellegű ráfordítások	57 707	57 925	100,4%
Üzemi eredmény	- 9 570	3 072	+ 12 642 M Ft
Adózás előtti eredmény	- 12 976	246	+ 13 222 M Ft

...hogyan az Üzleti Terv főbb ráfordítás-sorai csökkentek vagy ennél jóval kisebb mértékben nőttek

...hogyan az adózás előtti **eredmény** a tervezettnél **13,2 Mrd Ft-al** kedvezőbb

...hogyan a BKV **9,4 Mrd Ft** banki hitelt **törlesztett** refinanszírozás nélkül

...az eredmény 2015. 1-7. hónapjában is **közel 1 Mrd Ft-al** kedvezőbb a tervnél (adósságkonszolidáció nélkül)

2.

GAZDASÁGI
EREDMÉ-
NYEK



...de a BKV továbbra is számos kihívással és feladattal szembesül

ÁLTALÁNOS KÖLTSÉGEK CSÖKKENTÉSE

Az általános költségek nem csökkenthetőek a teljesítménnyel arányosan, ami a folyamatos teljesítménycsökkenés mellett a BKV versenyképességének romlását eredményezi. Ennek kezelése az egyik legnagyobb feladat.

AUTÓBUSZ ÁGAZAT STÁTUSZÁNAK VIZSGÁLATA

Tekintettel az autóbuzszos piacon kialakuló versenyre, felmerül az autóbuzsz ágazat önálló társaságba történő szervezése. Az ehhez kapcsolódó előnyök és hátrányok vizsgálata folyamatban van.

MŰSZAKI HELYZET KEZELÉSE

A jelenlegi eszközállomány egyes elemeinek állapota nem felel meg a kor követelményeinek, az utasok elvárásainak. Ennek kezelésére meg kell teremteni a szükséges forrásokat – a külső eladósodottság kezelése után a belső eladósodottságot is csökkenteni kell.

KISZÁMÍTHATÓ FINANSZÍROZÁS

Bár a közösségi közlekedés finanszírozási kérdései elsősorban a BKK kompetenciájába tartoznak, a hosszabb távon is kiszámítható finanszírozás nagy mértékben növelné a BKV működésének hatékonyságát.

1. Változások a működési környezetben

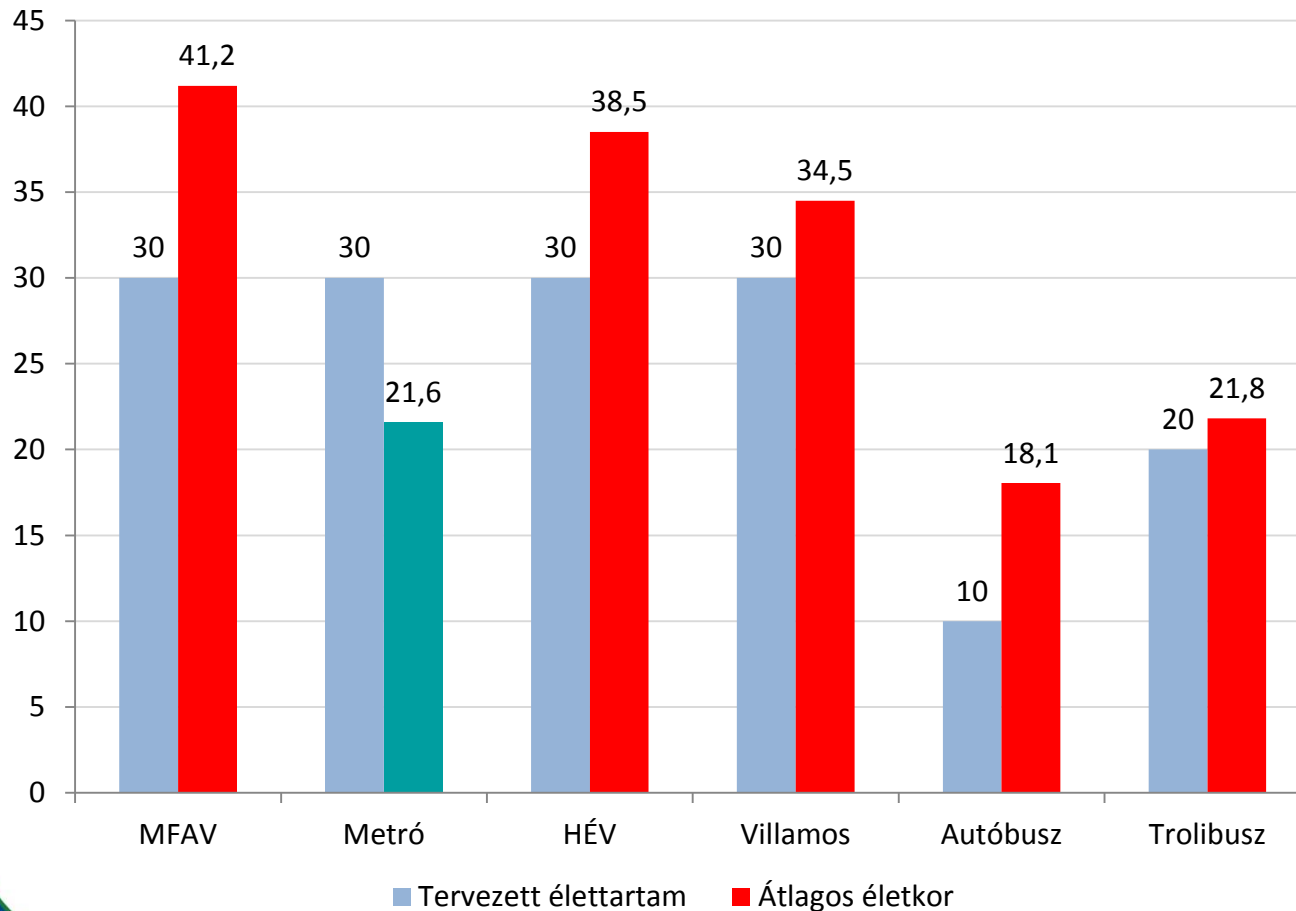
2. Gazdasági eredmények

3. Műszaki helyzet

4. Beruházások, fejlesztések

A járműállomány nagy része meghaladta a tervezett élettartamát...

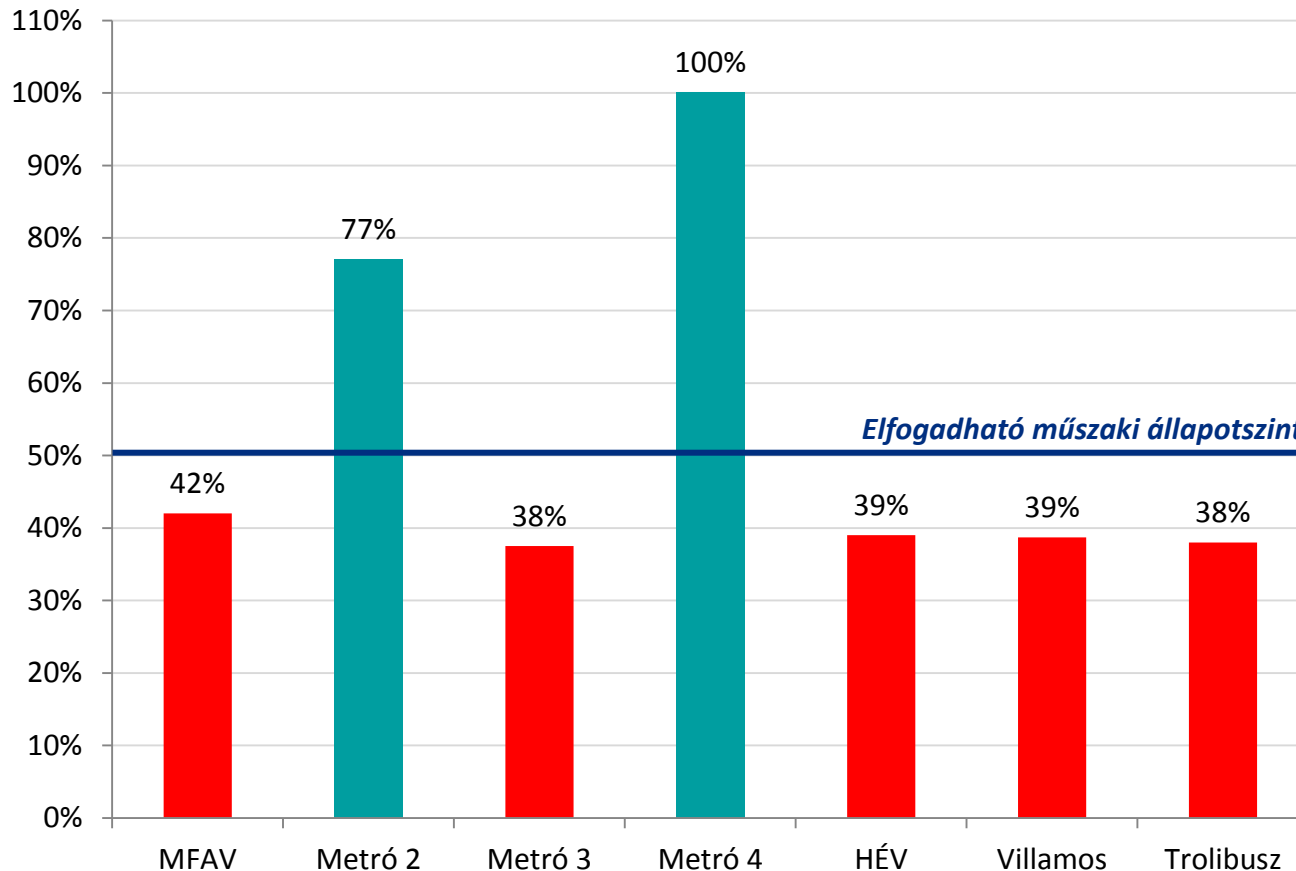
A BKV járműveinek átlagos és tervezett élettartama (2015.06.30. állapot szerint)



- Egyedül a metró járművek átlagéletkora marad alatta a tervezett élettartamnak – ez az új Alstom-kocsiknak köszönhető, az orosz kocsik átlagéletkora meghaladja a 32 évet
- Az autóbusz-ágazat az egyetlen, ahol tavalyhoz képest csökkent az átlagos életkor
- Az állományban előfordulnak 50 éves járművek is (HÉV MIXA)

... és az infrastruktúra állapota is jelentősen elmarad az optimálistól

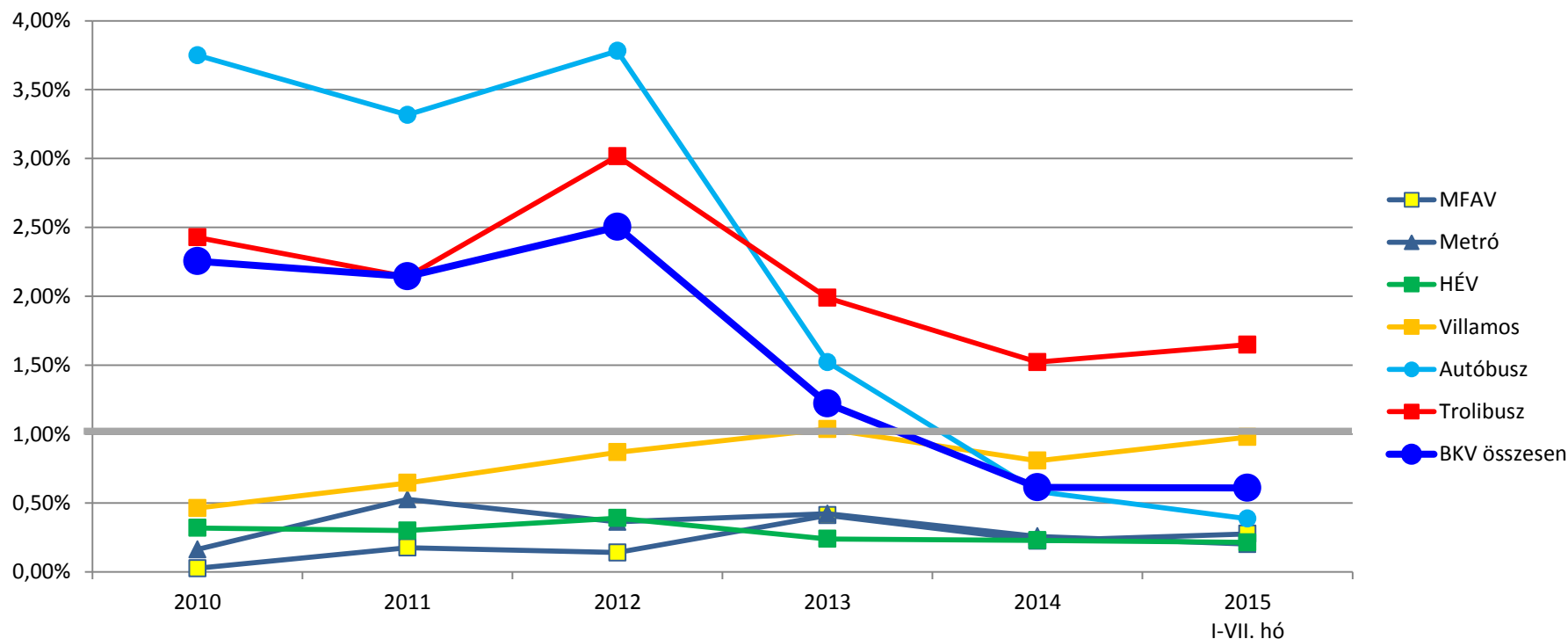
A BKV infrastruktúrájának átlagos műszaki állapota (2014.12.31. állapot szerint)



- A felújított (M2) és az új (M4) metrókon kívül az infrastruktúra állapota egyik ágazatban sem éri el az elfogadható szintet
- A villamos ágazat közel 9% pontot javult az 1-es és a 3-as vonalak rekonstrukciója következtében
- az M3 metróvonalon végrehajtott síncsere is kedvező hatással van az összesített műszaki állapotokra, kismértékű javulást eredményezett

Az eszközök előregedése ellenére a BKV-nak felróható menetkimaradási mutatók javultak az elmúlt években, különösen az autóbusz esetében

Műszaki és személyzeti okú menetkimaradások aránya



2014-ben a trolibuszon kívül minden ágazatban 1% alatt volt a BKV-nak felróható menetkimaradás, és az átlagos tendencia csökkenő

1. Változások a működési környezetben

2. Gazdasági eredmények

3. Műszaki helyzet

4. Beruházások, fejlesztések

Több, mint egy éve zajlik az M4 utasforgalmi próbaüzeme



- 🕒 **Kelenföld vasútállomás**
- 1' **Bikás park**
- 4' **Újbuda-központ**
- 5' **Móricz Zsigmond körtér**
- 6' **Szent Gellért tér**
- 8' **Fővám tér**
- 9' **Kálvin tér**
- 11' **Rákóczi tér**
- 12' **II. János Pál pápa tér**
- 13' **Keleti pályaudvar**

15 db Alstom szerelvény (csúcsidei forgalom: 12 db)

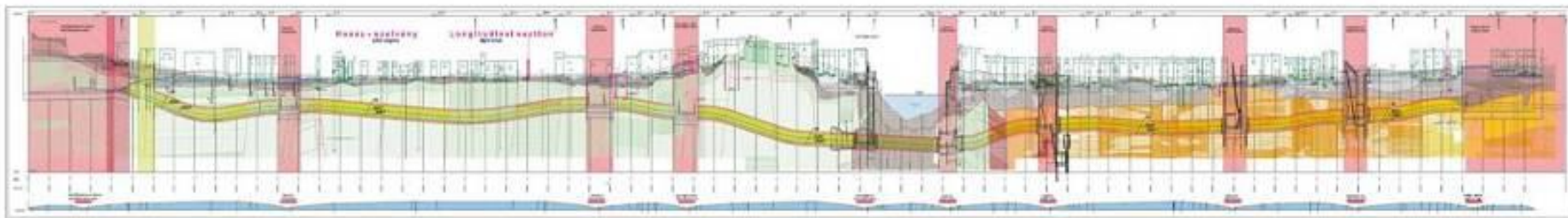
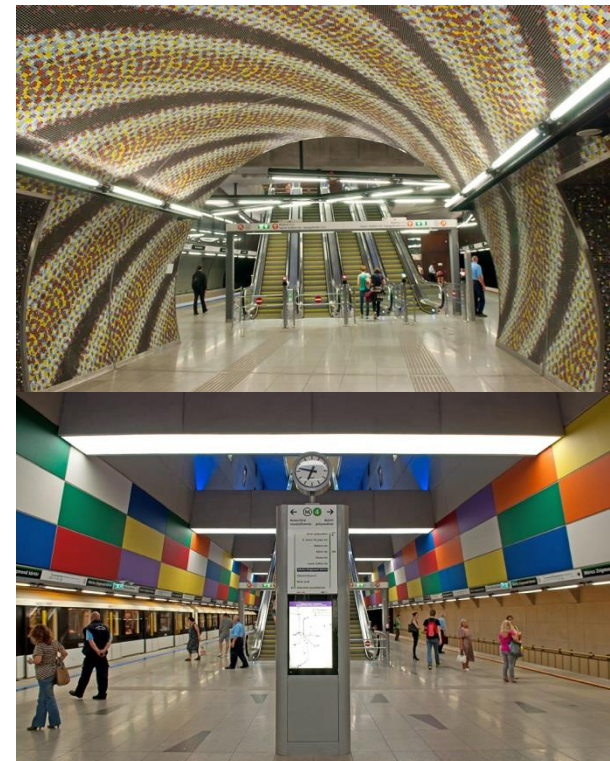
452,5 Mrd Ft

100 db mozgólépcső

38 lift

15,028 vágánykm

Akadálymentesség



A menetrendszerőség megfelelő, az utasszám folyamatosan nő

A menetrendszerőség az elvárt szinten teljesül

- A 2014. március 28. óta tartó utasforgalmi próbaüzem összesített menetrendszerősége 99,81%
- Emberi beavatkozás nélküli, másodperc pontosságú közlekedés – külső zavar esetén a menetrendi eltérés automatikus korrekciója
- A vonatok gazdaságosan, valós időben automatikus forgalomszabályozás mellett optimális energiafelhasználással közlekednek



Az utasszám az indulás óta másfélszeresére nőtt

- Adatok: a munkanapi utasforgalom 158 ezer főre tehető (M3: ~500 ezer, M2: ~350 ezer) – ez a kezdeti adatok közel másfélszerese
- Legforgalmasabb állomás: Kálvin tér (62 ezer le- és felszálló/nap), majd Kelenföld vasútállomás és a Keleti pályaudvar következik



JELENLÉG...

- Az M4 szerelvényei teljes mértékben automata, járművezetői beavatkozás nélküli üzemmódban közlekednek
- Utasforgalmat nem érintő üzemi területeken és üzemszünetben járművezető nélküli vonatközlekedés
- A járműfelügyelői jelenlét ütemezett módon csökkentésre kerül – a járművezetők egyre hosszabb menetrendi időszakokban a menetirány szerinti hátsó vezetőfülkében teljesítenek szolgálatot



...KÖZELJÖVŐ

- A végleges használatbavételi engedély kiadásának feltétele, hogy a rendszer és a személyzet bizonyítsa a járművezető nélküli üzemnek való megfelelőséget.
- A járművezetői jelenlét szeptember hónaptól az előző fázissal azonos módon fokozatosan megszüntetésre kerül – szeptember végétől teljes vezető nélküli üzem



LÁTVÁNYOS JAVULÁS UTASNAK, ÜZEMELTETŐNEK...

GYORSASÁG

- 1-es vonal: 5 perc menetidő-csökkenés
- 3-as vonal: 6 perc menetidő-csökkenés

MEGBÍZHATÓSÁG

- A pályahibák gyakorlatilag megszűntek

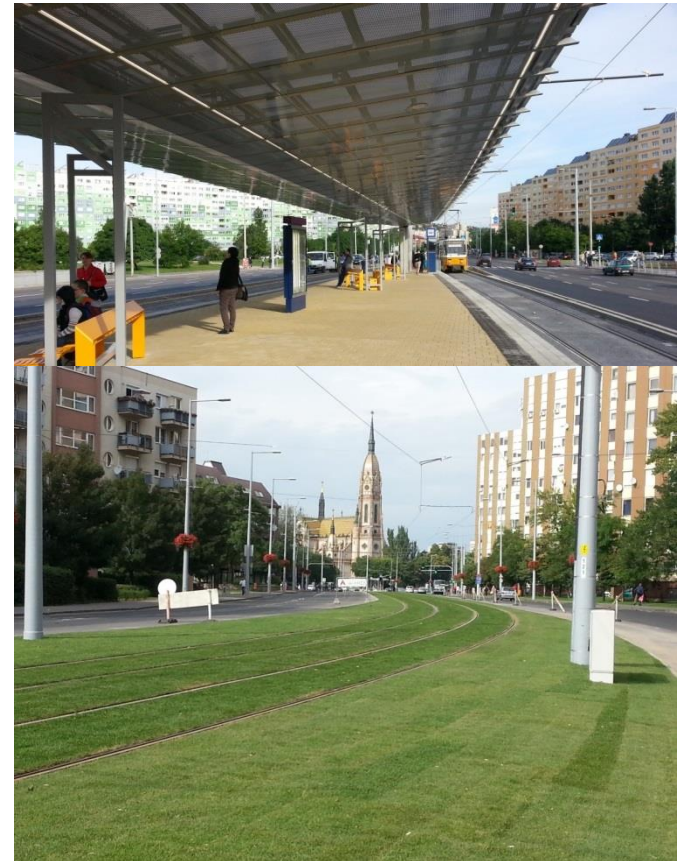
LEHETŐSÉGEK

- A vonal bizonyos szakaszai emelt sebességű közlekedésre is alkalmasak (jelenleg csak 50 km/h engedélyezett)

KÖRNYEZET

- Jelentős zaj- és rezgéscsillapítás az új szakaszokon

...ÉS MINDENKI MÁSNAK IS



4.

BERUHÁZÁS
FEJLESZTÉS


BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.


2014
Energiatudatos Vállalat

A BKK által koordinált nagyprojektek jelentős javuláshoz vezetnek a BKV infrastruktúrájában - Budai fonódó villamoshálózat

- Megépül a budai rakpart hiányzó villamosszakasza
- Megteremtődik a kétirányú észak-déli kapcsolat
- A Margit híd alatt egy vágány kerül kialakításra („fonódás”)
- Beruházás értéke: 17,6 Mrd Ft
 - Széll Kálmán téri ág: 12,5 Mrd Ft
 - Bem rakparti ág: 5,1 Mrd Ft
- Beruházás: BKK, tulajdon: BKV
- Határidő: 2015.12.23



Képek forrása: BKK



Képek forrása: BKK

- Összesen 25 db új 34 méteres villamos jármű (200 fő szállítási kapacitás, 46 ülőhely) és 12 db 56 méteres jármű (345 fő szállítási kapacitás, 81 ülőhely)
- Összesen 14 db szóló és 10 db csuklós trolibusz (+6-6, már lehívott opció, év végéig)
- A járművek tulajdonosa a BKK, üzemeltetője a BKV, a beszerzést nagyrészt uniós források finanszírozzák

Az M3 metróvonal felújítása és annak előkészítése több elkülönülő folyamatban zajlik

FELÚJÍTÁS

JÁRMŰFELÚJÍTÁS

- **Cél:** a teljes M3 járműflotta korszerűsítéssel egybekötött felújítása
- **Forrásigény:** ~69 Mrd Ft
- **Forrás:** Főváros által felveendő hitel + egyéb fővárosi forrás
- **Státusz:** szerződés megkötve a Metrowagonmash Nyrt-vel

INFRASTRUKTÚRA-FELÚJÍTÁS

SÍNCSERE

- **Cél:** üzembiztonság növelése a legszükségesebb beruházások végrehajtásával
- **Forrás:** saját (Főváros által biztosított) forrás
- **Kivitelezés:** saját és külső partner által valósul meg
- **Státusz:** *folyamatban* (a külső partnerek által végzett síncsere lezárult, vágányzárak nem várhatóak)

KOMPLEX FELÚJÍTÁS

- **Cél:** Az M3 vonal teljes rekonstrukciója, esetleges hosszabbítása
- **Becsült forrásigény:** >100 Mrd Ft
- **Forrás:** nagyrészt EU-forrás
- **Státusz:** *előkészítés*, tervezés folyamatban (BKK koordináció, EU forrás)

4.

BERUHÁZÁS
FEJLESZTÉS

Az utaskomfort nőni, az üzemeltetés költsége csökkenni fog

- A 222 kocsit 34 hónap alatt kell felújítani
- Az elektromos rendszer teljesen kicserélésre kerül, ami az üzemeltetési költségek jelentős csökkenésével jár együtt
- A fékáram-visszatáplálás miatt a fogyasztás és a kibocsátott hő is csökken
- Komfortérzet jelentős javulása:
 - A hűtésről ventilátor-rendszer gondoskodik
 - Az utastéri zajkibocsátás csökkenni fog
 - Mozgáskorlátozott, babakocsis férőhelyek
 - Új utastéri design, ergonomikus ülések, új utastájékoztató berendezések

A BKV és a Főváros érdekeit erős biztosítékrendszer védi

- Az alvázra és a kocsiszekrényre 10 év jótállás (Alstom kocsik: 3 év)
- Garantált élettartam (25 év), melynek el nem érése esetén jelentős térítés illeti a BKV-t (Alstom kocsik esetén nem volt ilyen jellegű biztosíték)
- Prototípus késése esetén egyszeri 1,5 mrd Ft-os kötbér
- Meghiúsulási kötbér (30%)
- További kötbérek: bármilyen késedelem vagy hibás teljesítés, rendelkezésre állási és energiafogyasztási mutatók be nem tartása, meghibásodások túl magas száma esetén

A BKV közel egy évtized után szerzett be új autóbuszokat

18 db IKARUS 127 V2 (PKD)



- Hazai gyártás – a gyártó 2015-ben újabb PKD tendert nyert a típus EURO6-os verziójával (10 db + 400%)

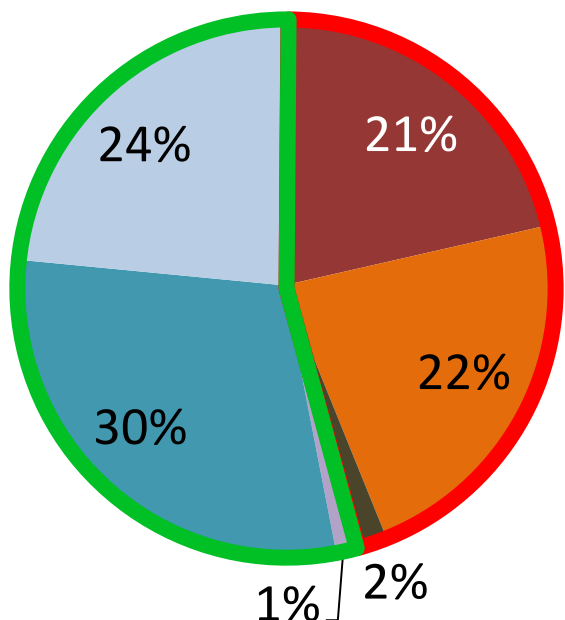
15 db Mercedes Conecto



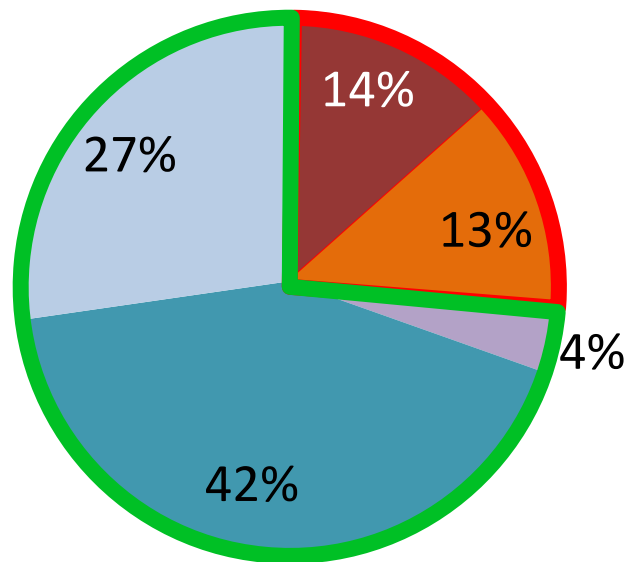
- Forrás rendelkezésre állása esetén elképzelhető további lehívás a 60 db-os opciós mennyiségből

Az autóbusz-flotta megfiatalodása 2015-16-ban tovább folytatódik – megrendelői cél a 100%-osan alacsonypadlós flotta 2018-ig

**Jelenlegi alapmenetrendi kiadás
2015. őszi állapot (pótlások nélkül)**



**Várható alapmenetrendi kiadás
2016. I. félév (pótlások nélkül)**



- 2016 első félévére a magaspadlós buszok aránya várhatóan 30% alá csökken (jelenleg 45%)
- Új beszerzések: szerződött PKD (10db+400%), folyamatban lévő rendelkezésre állási tender (75 db), folyamatban lévő e-busz tender (20 db), várható csuklós az M3 metrópótlásra
- További jó állapotú használtbuszok vásárlása várható a selejtezendő Ikarusok felújítása helyett

ILYEN VOLT...



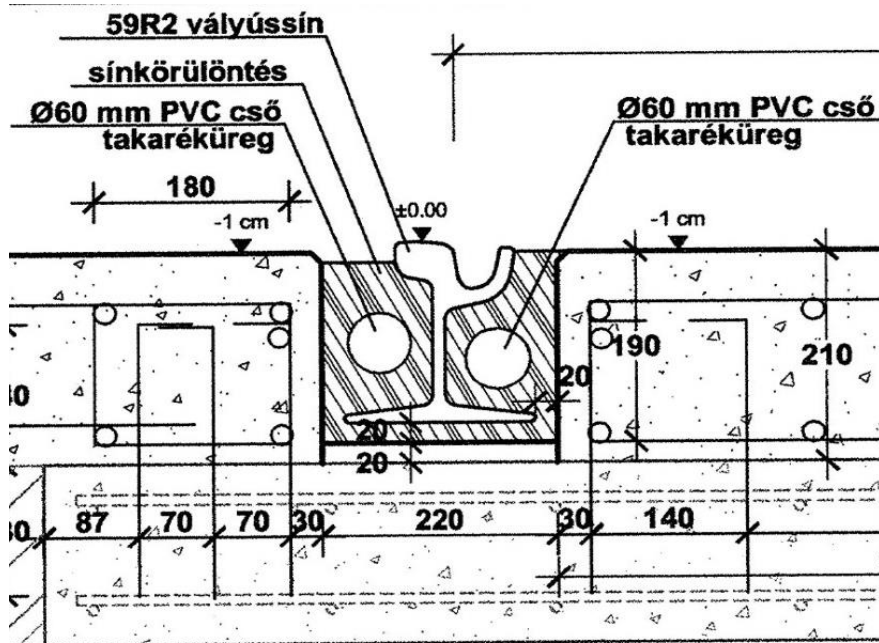
- Új vezetőpult
- Új utasülések, harmonikusabb utastér
- Új szaggatós hajtásrendszer, ami nagyfokú automatizálhatóságot biztosít és energiatakarékos (fékezéskor energia-visszatáplálás)
- Távvezérlésű, motoros áramszedő
- Számítógépes vezérlő rendszer kialakítása
- Új, egyedi ajtóvezérlés
- FUTÁR elemeinek beépítése

...ILYEN LETT



Folytattuk a nagykorúti felépítményváltásos pályafelújítási programot

- Felépítmény lecserélése korszerű, sínkörülöntéses kivitelűre.
- 2015. tavasza: Tátra utca - Aradi utca közötti szakasz (~Jászai Mari tér - Oktogon)
- A villamosok haladása lényegesen gyorsabb és halkabb lett



Kérdések és válaszok

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Bolla Tibor

Elnök-vezérigazgató

2015. szeptember 10.