

1/462-1/2012/1.

BKV Zrt. Igazgatóság

Dr. Várszegi Gyula
Igazgatóság elnöke

Tárgy: FELJEGYZÉS a „busztender” döntéshozatalával kapcsolatban

Tisztelt Elnök Úr!

A BKV Igazgatósági előterjesztéshez mellékelte BKK által megküldött „Tájékoztatás a busztender döntéshozatalával kapcsolatban” tárgyú BKK Zrt. Vezérigazgatója által írt levelet és a csatolt mellékleteket köszönettel megkaptam. Az anyagot áttanulmányozva és értékelve szakmai megállapításaink az alábbiak:

A levél helyesen értékeli a közbeszerzési eljárás lezárásához **a jogi feltételeket** illetve a BKV Zrt. autóbusz **járműparkjának megújítására** vonatkozó lehetőségeket. A műszaki állapotok javításával és a szolgáltatási színvonal emelésével egyetértünk, **emellett el kell fogadnunk, hogy ez a folyamat a fővárosi közösségi közlekedés finanszírozási igényét növeli!**

Ezt a tényt a Főpolgármester Úrnak előterjesztett anyag is tartalmazza, azonban az anyag egyes helyeken félreérthető, valamint tévedést is tartalmaz. A megkapott anyaggal és kiemelten a gazdaságossági vizsgálattal kapcsolatban az alábbi megállapításokat teszem:

- A megállapítás szerint az új buszok vállalkozói üzemeltetése olcsóbb, mint a BKV általi új busz üzemeltetés. Ez csak akkor állja meg a helyét, ha valamennyi jelenlegi általános költséget ráosztjuk az autóbusz üzemeltetésre, viszont közvetlen költség szinten a BKV Zrt. olcsóbb, mint a vállalkozói ajánlat. Figyelembe kell azonban venni, hogy a BKV Zrt. teljesítménycsökkenése miatt a maradó üzletágak **fajlagos költsége növekszik!** A BKV számítás szerint két részben (75 db új csuklós és 75 db új szóló busz) a szolgáltatási keretszerződések többlet finanszírozási igényét – változatlan feltételek esetén - évente mintegy 3-3,5 milliárd forintra lehet becsülni.

Az általános költség legnagyobb tételei az irányítás személyi jellegű ráfordítása, az informatikai és a telefon költségek.

- Az anyagban szerepel, hogy a 2013. második félévében meginduló 1-3 villamosok rekonstrukciója miatti autóbuszigény kielégítésére a BKV jelenlegi flottája alkalmatlan. Ezzel kapcsolatban jelzem, hogy folyamatban van egy használt busz beszerzésére irányuló keret-megállapodás, mely lehetővé tenné évi legfeljebb 60 db szóló -60 db csuklós használt alacsonypadlós buszok beszerzését, mely mennyiség elegendő a pótláshoz. Továbbá a BKV Zrt. Igazgatósága 2012. szeptember 24-ei ülésén az „Új, szóló és csuklós

autóbuszok beszerzése tartós bérleti konstrukcióban” tárgyú közbeszerzési eljárás indításával kapcsolatban felkérte a vezérigazgatót, készítsen részletes vizsgálati anyagot a BKK Zrt. bevonásával, amely a műszaki specifikáció, kereskedelmi, jogi konstrukció, pénzügyi fedezet mértékére is kiterjed, és ez alapján tegyen javaslatot a további döntésekre.

- Az előterjesztés szerint a BKV Zrt. részletes kontrolling vizsgálata nem tudta pontosan kimutatni, hogy volumencsökkenés esetén mekkora az a bennragadó általános és közvetlen költség, amit akkor is állni kell, ha az autóbusz járműkiadás 150 db-bal csökken. Ezzel szemben az elvégzett BKV modellszámítás bemutatja
- közelítő számításokon alapulva -, hogy a BKV Zrt. költségei csuklós autóbuszok esetében 139 Ft, szóló autóbuszok esetében kilométerenként 138 Ft értékű közvetett költséget tartalmaznak. Az eljárás eredményessé nyilvánítása esetén a BKV Zrt. kieső teljesítményére ráosztott általános költség évi **mintegy 1,6 milliárd Ft**, amely a megmaradó forgalmi teljesítményt terheli, annak fajlagos költségét növeli! Természetesen a BKV Zrt. törekszik arra, hogy hatékonyságának javításával az általános költségeket csökkentse, ez azonban egy hosszabb folyamat eredménye lehet.
- **A közvetett költségek** részletes vizsgálata és **egyeztetése folyamatban van** a BKK Zrt. és a BKV Zrt. között, tekintettel arra, hogy választ kell adnunk arra a kérdésre, hogy „mekkora az a bent ragadó általános és közvetett költség, amit akkor is állni kell, ha az autóbusz járműkiadás 150 db-bal csökken”. Az azonban határozottan kijelenthető, hogy az esetleges szerződéskötés esetén a BKV Zrt.-nél maradó „0...1,6 mrd Ft közötti” közvetett és állandó költség szélső határértékeinek minimuma **semmiképpen sem a 0-val egyenlő** - ezt az anyag is tartalmazza - valószínűleg inkább a felső értékhez van közelebb. A jelenleg zajló szervezeti átalakítás után, az önálló autóbusz divízió működésének tapasztalatainak birtokában kaphatunk erről tisztább képet.
- A javaslat szerint az állandó költségek kimutatott tételei közül nem állapítható meg a keresztfinanszírozás miatt, hogy mekkora összeg az, ami egyértelműen a buszhoz köthető. Ezzel kapcsolatban tény, hogy a **teljesítménycsökkenés miatt a maradó üzletágak fajlagos költsége növekszik** (függetlenül attól, hogy ezt a költséget melyik üzletágra terheljük), hiszen alacsonyabb forgalmi teljesítményre kell ráterhelni a vállalat általános költségeit. **Ezt a hatást a BKV Zrt. még hosszabb távon sem képes teljes mértékben ellensúlyozni!**
- 2013. naptári évre az új buszok üzembeállításának többletköltségét 1-1,5 milliárd forintra prognosztizálja. Az új buszok a szerződések aláírásától függően április-júliusban fokozatosan kerülnek üzembeállításra. **A teljes éves költséghatás** várhatóan ennek közel a kétszeresére, így a többlet költség **2-3 milliárd Ft-ra tehető.** A BKV Zrt. számításai szerint 150 db új, Mercedes Citaro jármű forgalomba állítását akár évi **3-3,5 milliárd Ft-tal** is megemelheti a fővárosi közösségi közlekedés forrásigényét a modellszámításban alkalmazott becslés alapján.
- A „Járművek tervezett selejtezése a BKV Zrt.-nél” pontatlan, a selejtezésre vonatkozó Igazgatósági döntés **pontosan az alábbi:**

A 2012. I. félév végéig végrehajtott selejtezt követően a **fennmaradó buszok selejtezése a megvalósítható járműpótlások figyelembe vételével kerül végrehajtásra!**

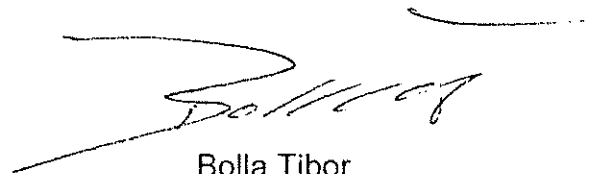
- A 2013. évi finanszírozással kapcsolatos megállapításhoz („A BKK 2013. évi teljes közlekedésszervezői költségigényében, az előzetesen leadott 73 md Ft-os forrásigényben mindez figyelembe vételre került”) a BKV Zrt. részéről annyit tudunk hozzátenni, hogy a BKV Zrt. 2012. évi – Közgyűlés által elfogadott - **Üzleti Terve**, benne a 2013. évi kitekintéssel, **nem tartalmazott többletköltséget** a 150 db új autóbusz forgalomba-állításával kapcsolatban.

Az előzőek figyelembe vételével a busztender lezárásával kapcsolatban az alábbi két alapvető megállapítás tehető:

- A fővárosi közösségi **közlekedés színvonala** a tender pozitív lezárása esetén **javul**.
- A fővárosi közösségi közlekedés minőségének javítása érdekében a tender mindkét részének eredményessé nyilvánítása esetén a jelenlegi költségszinthez képest éves szinten akár **2-3,5 milliárd Ft-tal**, 2013-ban időarányosan **1,5-2 milliárd Ft-tal** növeli a fővárosi közösségi közlekedés finanszírozási igényét, amely forrás biztosításáról a tulajdonosnak döntést szükséges hoznia.
Ezen döntésnél figyelembe kell venni, hogy a BKV Zrt-re fordítható források további szűkülése ne történjen meg, mert az a műszaki állapotok romlását és a szolgáltatási színvonal esetleges csökkenését eredményezheti.

Budapest, 2012. október 1.

Üdvözlettel:



Bolla Tibor
Vezérigazgató



1/462-2/2012/17.

Tarlós István
főpolgármester

1052 Budapest, Városház u. 9-11.

Jr. Baydov G.
10.05.

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Kérésére az alábbiakban fejtem ki véleményemet a napirenden lévő „buszkiszervezés” ügyében.

Az eredményhirdetés előtt álló autóbusz tender (150 db autóbusz üzemeltetésének 8 évre történő koncesszióba adása, „kiszervezése”) néhány olyan vonatkozására hívom fel a figyelmét, melyre a döntés során különös hangsúlyt kell fektetni.

Leszögezem, hogy mind a budapesti közösségi közlekedés, de a BKV szempontjából is kívánatos az autóbuszpark megújítása és azt a legnagyobb mértékben támogatjuk, ezért is értettünk egyet a tender kiírásával, de elengedhetetlen, hogy a Tulajdonos Főváros ne ismerjen minden negatív következményt is.

Az egyetlen érvényes ajánlat költségeinek ismeretében, azt összevetve a kiváltandó 150 BKV autóbusz költségeivel, (amennyivel a BKV költsége csökken a kiszervezés után) számításaink szerint az az eredmény adódik, hogy a Fővárosi közösségi közlekedés finanszírozása évi 3-3,5 Mrd Ft-tal többbe kerül a jelenleginél. (A 2013. évi hatás a fokozatos kiszervezés miatt csak 1,5-1,9 Mrd Ft)

Amennyiben ezt a többlet fedezetet a Fővárosi költségvetés nem biztosítja, ez a BKV finanszírozásának hiányát tovább növeli, ennek pótlására ilyen mértékű megtakarításra (ismerve a belső adósság mértékét) a BKV nem képes, a BKV működése ismét ellehetetlenül. Fentiekén túl a „kiszervezés” egyszeri hatásaként 2013-ban a felszabaduló létszám (gépkocsi vezetők és szerelők) mintegy 500 fő egy részének végkielégítéssel történő elbocsátása 500-600 millió Ft-tal terheli meg a BKV költségeit.

Az teljesen természetes, hogy ilyen mértékű színvonal javulás költségtöbblettel jár, akkor is, ha a BKV-nak volna módja új autóbusz beszerzésre, bár valószínűsíthető, hogy miután a BKV nem profitorientált a növekedés mértéke mérsékeltebb lenne.

A BKV dolgozik olyan megoldásokon (használtbusz beszerzés, autóbusz bérlés) amelyek a jelenlegi pénzügyi lehetőségek keretei között is színvonal emelkedést eredményeznek.

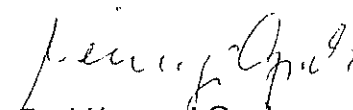
Elvi vita van a körül, hogy megengedhetjük-e magunknak a nemzetgazdaság és a főváros mai helyzetében olyan költségkihatású konstrukció elfogadását, melyek fedezetét sem az állam, sem a főváros nem tudja garantálni.

Erre a kérdésre csak a Tulajdonos Főváros és Tisztelt Főpolgármester úr válaszát tartom kompetensnek, annál is inkább, mert véleményem szerint a BKV Igazgatósága ilyen politikai természetű kérdésben nem volna helyes, ha állást foglalna.

Mellékelem a BKK által Főpolgármester úrnak írt tárgybani tájékoztatásra a BKV menedzsmentje által tett észrevételeket, melyek alátámasztják fent jelzett aggályaimat.

Budapest, 2012. október 1.

Üdvözlettel:



Dr. Várszegi Gyula

Melléklet: 1/462-1/2012/1. sz. levél másolata