

# Városi közösségi közlekedés finanszírozása és a jövőbeli lehetőségek

**Bátora László**

gazdasági vezérigazgató-helyettes

BKV Zrt.

**CITY RAIL 2022 TUDOMÁNYOS KONFERENCIA  
EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN A  
XXII. VÁROSI KÖZLEKEDÉS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI KONFERENCIÁVAL**

2022. szeptember 7.



**1** A városi közösségi közlekedés finanszírozásáról

**2** A budapesti közösségi közlekedés finanszírozása

**3** A finanszírozási rendszer problémái

**4** Lehetőségek a finanszírozási helyzet javítására

# A fővárosi tömegközlekedés alulfinanszírozottsága nem új jelenség...

2008

## Sok milliárd forint kéne a BKV-nak - de nem tudni, honnan lesz pénz

Infostart  
2008. április 17. 12:34



A pénteki sztrájk valódi oka a BKV évek óta tartó vesztesége és rossz finanszírozási helyzete. Ez szülte a járatritkítási terveket, ami a szakszervezeteket felháborította és lépésre kényszerítette. A cégnek idén és a következő években még sok milliárd forint támogatásra van szüksége, de hogy honnan lesz, azt egyelőre nem tudni.

2009

2009-11-18 22:03

## Decemberben leállhat a BKV

Bajban a BKV dolgozói, hiszen nincs elég pénz a társaság működésre és a kollektív szerződés is lejár az év végével, ezek miatt pedig decemberben sztrájkba léphetnek a cég alkalmazottai – mondta Gulyás Attila, a Városi Tömegközlekedési Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének elnöke.

2022

## Karácsony a BKV-ról: Inkább a csőd, mint a járatritkítás

BELFÖLD 2022. április 27. – 14:46

2012. január. 09. 20:35 · Utolsó frissítés: 2012. január. 09. 22:03 · ITTHON

## BKK: 73 milliárd hiányzik a BKV költségvetéséből

szerző:  
MTI



A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) szerint a BKV baja nem az, hogy rosszul gazdálkodik, hanem az, hogy a megrendelt szolgáltatásokat nem fizetik ki.

2012

KKV

2012. JANUÁR 5. 08:11

## Normatív támogatás nélkül február elején leállhat a BKV

Január végén, de legkésőbb február elején leállhat a BKV, ha nem kapja meg a 3 milliárdos normatív támogatást. Tarlós István korábban már jelezte, hogy a főváros képtelen lesz ennyi pénzt kigazdálkodni a működésre fordítható 180 milliárdból, és egy esetleges BKV leállás napi 14 milliárd forint kiesést jelentene a gazdaságnak.

# A városi közösségi közlekedés működésének finanszírozása a világon szinte mindenhol három fő pilléren nyugszik



A közösségi közlekedésnek számos egyéb céllal kell versenyeznie a közösségi forrásokért

# A támogatásra szinte mindenhol szükség van – az egyik kivétel Hong Kong – önfenntartó közösségi közlekedés



*By Base64, retouched by CarolSpears -  
Own work, CC BY-SA 3.0,  
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4222127>*

- Rendkívül nagy népsűrűség, alacsony gépjármű-használat
- A szolgáltató MTR egyben jelentős ingatlanfejlesztő-üzemeltető („land value capture”) – a kormányzattól kapott telkeken keresztül itt is van szerepe a közösségi finanszírozásnak
- Az MTR jellemzően profitot termel

# A másik véglet – Tallinn – ingyenes közösségi közlekedés



- 2013 óta ingyenes tömegközlekedés a városban bejelentett lakosoknak
- Párhuzamos korlátozó intézkedések az autósoknak
- Az emiatt a városba bejelentkező lakóktól származó többlet adóbevétel nagyrészt fedezte a bevételkiesést

<https://web.archive.org/web/20161017135408/http://www.panoramio.com/photo/46626706>

**1** A városi közösségi közlekedés finanszírozásáról

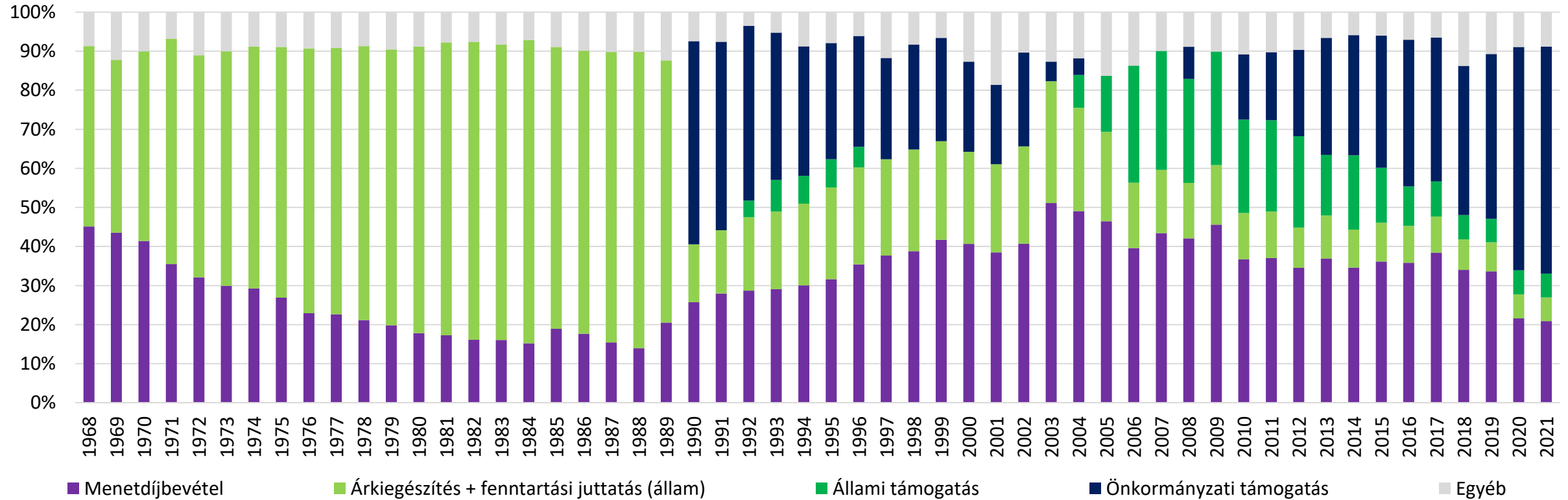
**2** A budapesti közösségi közlekedés finanszírozása

**3** A finanszírozási rendszer problémái

**4** Lehetőségek a finanszírozási helyzet javítására

# Az állam/önkormányzat az elmúlt 50 évben mindig nélkülözhetetlen szerepet töltött be a működés finanszírozásában

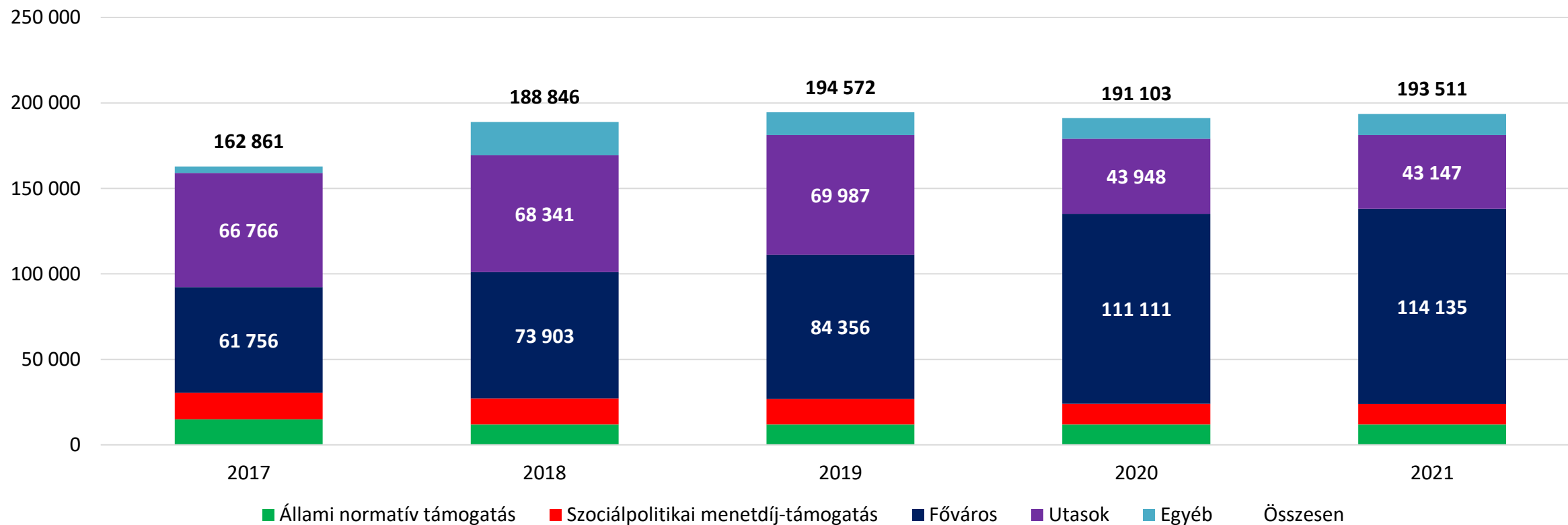
A budapesti közösségi közlekedés működési forrásainak megoszlása  
1968-2021



Az államtól származó források részaránya sosem volt még olyan alacsony a működés finanszírozásában, mint a pandémia által sújtott 2020-21-es években

# Az elmúlt öt évben drasztikusan nőtt a Fővárosra háruló finanszírozási teher

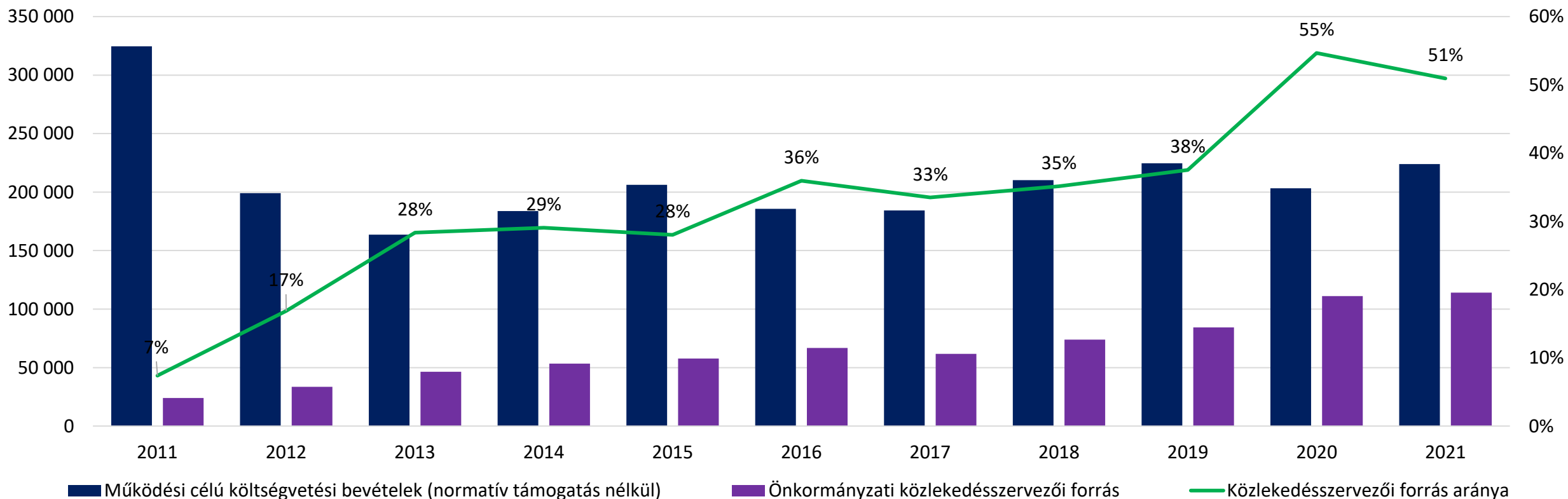
A budapesti közösségi közlekedés bevételei (millió Ft)



**A Főváros által biztosított működési források 85%-kal nőttek 2017-hez képest, és ez sem elegendő a teljes finanszírozáshoz**

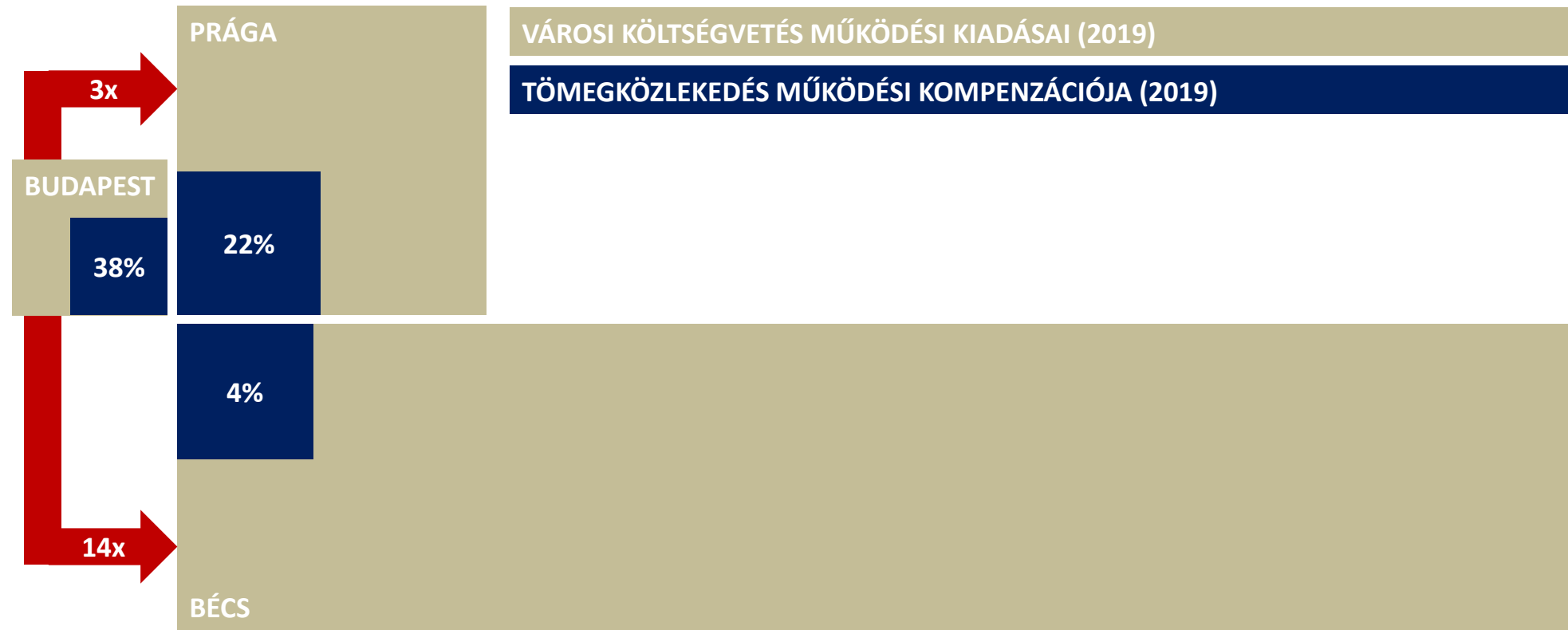
# A közösségi közlekedés finanszírozása arányaiban is egyre nagyobb teher a Fővárosnak

A közlekedésszervezői forrás és a Fővárosi Önkormányzat működési célú bevételei (normatív támogatás kiszűrésével), 2011-2021 (millió Ft)



**A pandémiás időszakban a működési bevételeknek már több, mint a felét volt kénytelen a Főváros a tömegközlekedés finanszírozására fordítani**

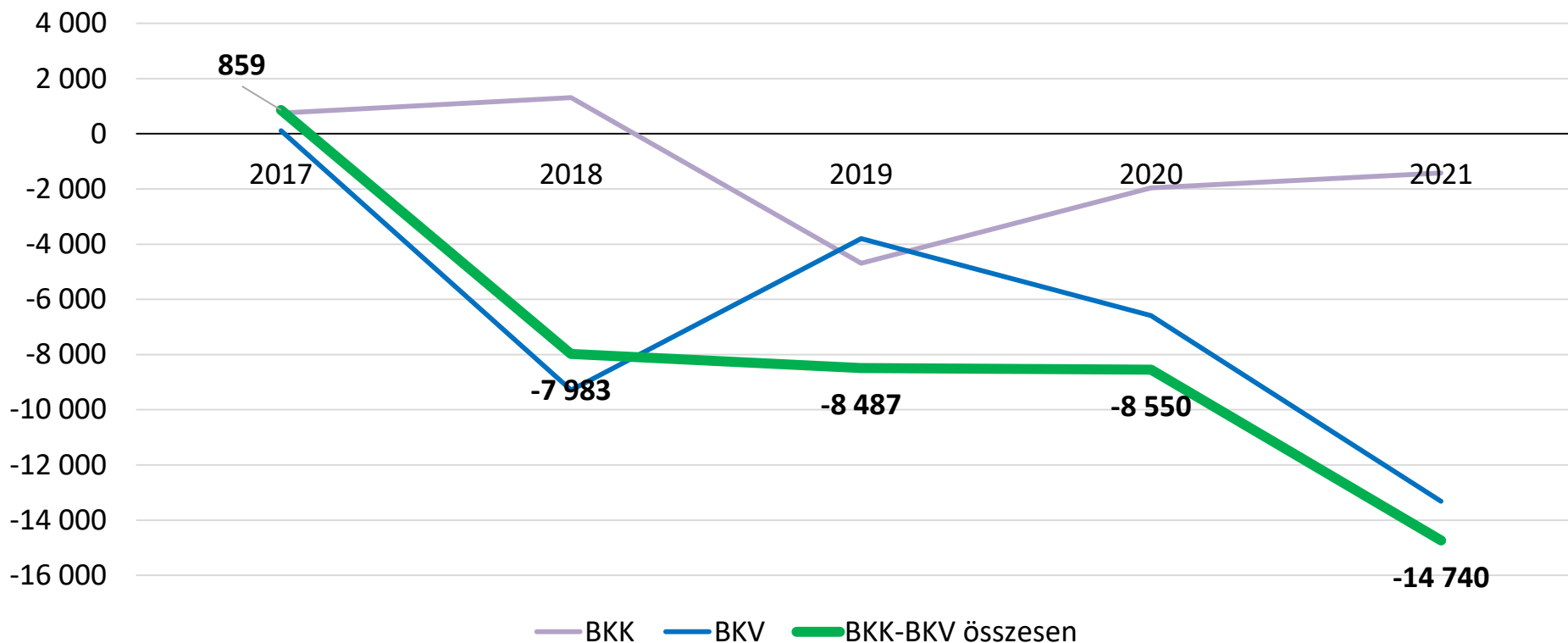
# Bécs és Prága költségvetési mozgásterének lényegesen magasabb a tömegközlekedés finanszírozására



A két régióbeli főváros sokkal jobb kiinduló helyzetből tudta kezelni a pandémia finanszírozási nehézségeit

# A BKK és a BKV alulfinanszírozottsága egyre növekvő veszteségekkel járt az elmúlt években

A BKK és a BKV adózott eredményének alakulása 2017-2021 (millió Ft)



A két társaság vesztesége 2021-ben már megközelítette a 15 Mrd Ft-ot

**1** A városi közösségi közlekedés finanszírozásáról

**2** A budapesti közösségi közlekedés finanszírozása

**3** A finanszírozási rendszer problémái

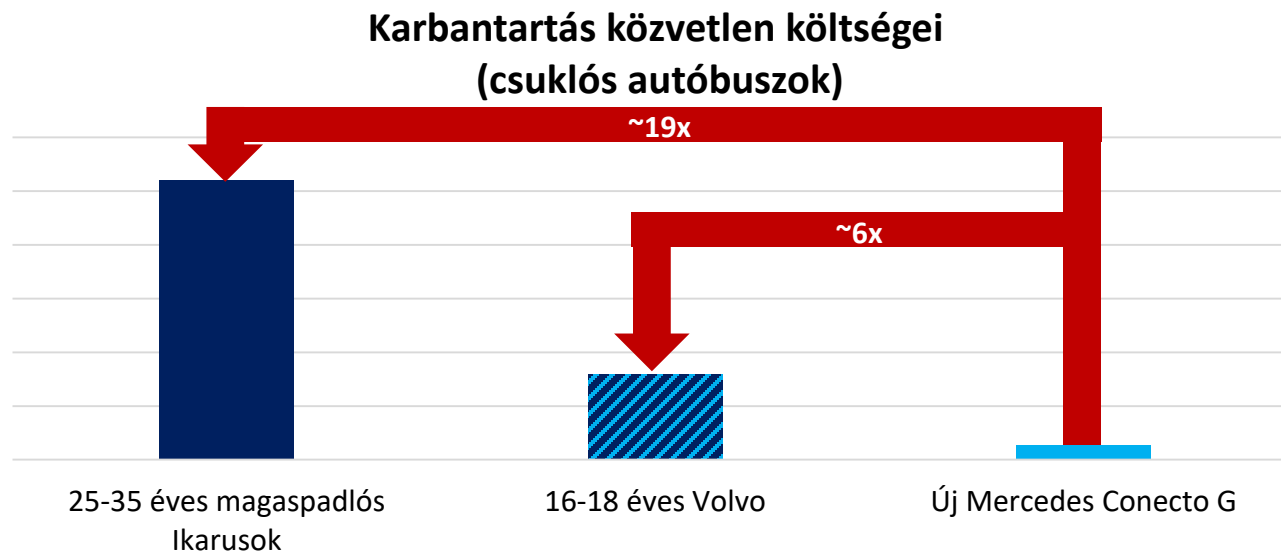
**4** Lehetőségek a finanszírozási helyzet javítására

# A jelenlegi budapesti finanszírozási rendszer két fő problémája a források mennyisége és kiszámíthatatlansága



# Miközben kevés a pénz, kényszerből rendkívül drágán üzemeltetünk régi járműveket...

- Nem csak a szolgáltatási színvonalban van jelentős különbség egy új és egy régi jármű között
- Karbantartási költségek:



- Van egy optimális flotta-átlagéletkor, amely mellett minimalizálhatók a birtoklási költségek – autóbuszok esetében 4-5 év, a BKV flottája nagyon messze van ettől (közel 14 év)

**A jelenlegi rendszerben számos, gazdaságilag is megtérülő fejlesztés marad el vagy csúszik a finanszírozási hiány miatt**



# A BKV saját beruházási forrásai még a szintentartáshoz sem elegendőek

## MILYEN FORRÁSBÓL FINANSZÍROZHATJA A BKV AZ ESZKÖZÁLLOMÁNY PÓTLÁSÁT/MEGÚJÍTÁSÁT?

AMORTIZÁCIÓ – „SAJÁT” FORRÁS

TÁMOGATÁS (EU/ÁLLAM/FŐVÁROS)

KÜLSŐ FORRÁS (HITEL)

AMORTIZÁCIÓ –  
MIRE ELEGENDŐ?

- Alapeset: beruházások forrása az amortizációt ellentételező szolgáltatási díj
- Példa: szóló autóbusz 10 éve: ~60 M Ft – ennyi értékcsökkenést írhatunk le 10 év alatt – mai ár: ~100 M Ft

Az amortizációval megegyező beruházási forrás még optimális esetben sem elegendő az eszközök pótlásához

AMORTIZÁCIÓ  
FINANSZÍROZÁSA

- BKV: elmúlt 4 év – veszteséges működés → még az amortizációnak megfelelő beruházási forrás sem állt rendelkezésre

A budapesti tömegközlekedés finanszírozása az elmúlt évtizedekben messze nem volt optimális

A BKV/BKK eseti politikai döntésektől függő támogatásokra szorul az eszközpark szintentartása/megújítása során

# A beruházások kiszámíthatatlansága és a jelenlegi rendszer a hosszú távú kiszolgáltatottság további növelését eredményezi

## MI A PROBLÉMA AZZAL, HOGY A BERUHÁZÁSOK TEKINTETÉBEN TÁMOGATÁSRA SZORUL A BKV/BKK?

### KISZÁMÍTHATATLANSÁG

- A politikai döntések természetüknél fogva nehezen kalkulálhatók előre
- Példa: egy 40 éves villamos javításánál/felújításánál nem mindegy, hogy még 2, vagy még 10 évig kell üzemben tartani – **a bizonytalanság rontja a hatékonyságot**



48 db Solaris-Škoda trolibusz



51 db CAF villamos



### KISZOLGÁLTATOTTSÁG TOVÁBBI NÖVEKEDÉSE

- Az állami/EU támogatásból megvalósított projektek amortizációjára szabály szerint nem lehet díjigényt alapozni
- BKV 2021. évi értékcsökkenésének már több, mint a fele támogatásból megvalósított eszközökhöz kötődik
- Ezen eszközök pótlására **élettartamuk során nem termelődik forrás a BKV-nál**

A támogatásból megvalósult beszerzések/fejlesztések jövőbeni pótlásához/megújításához szintén külső források kellene majd a jövőben

A beruházások jelenlegi finanszírozási rendszere alapján egyre csak növekedni fog a közösségi közlekedés eseti finanszírozási döntéseknek való kitettsége

**1** A városi közösségi közlekedés finanszírozásáról

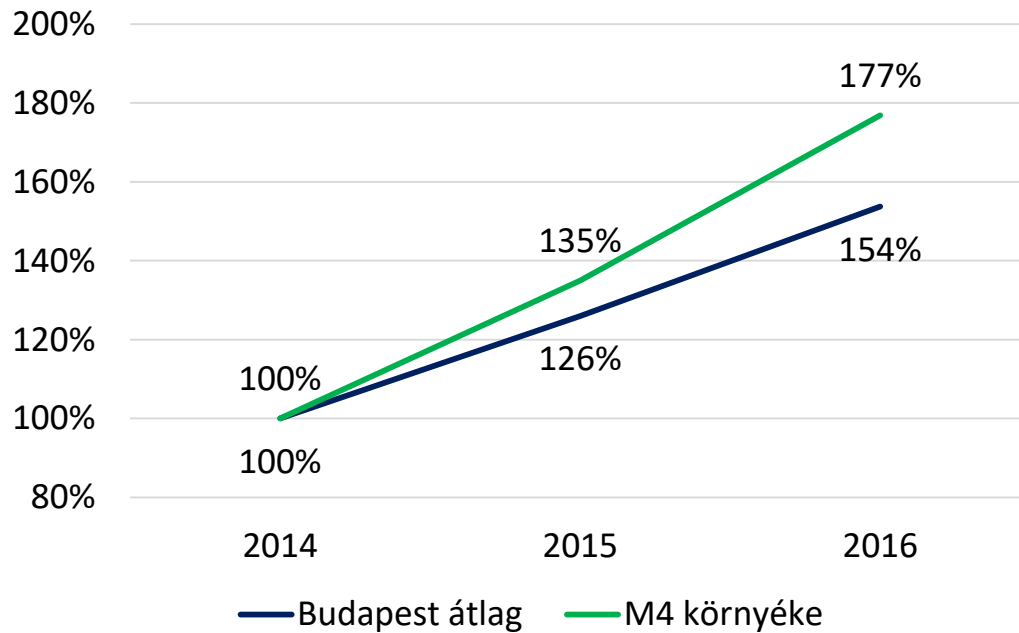
**2** A budapesti közösségi közlekedés finanszírozása

**3** A finanszírozási rendszer problémái

**4** Lehetőségek a finanszírozási helyzet javítására

# Hogyan lehet a tömegközlekedés által teremtett értéket becsatornázni annak finanszírozásába? – land value capture

Az M4-es metró átadásának hatása a környék ingatlanáraira



Kik jártak jól?

## ESZKÖZÖK

- **Projektalapú**
  - Hong Kong – meglévő vagy új megállóhelyek melletti ingatlanfejlesztések végrehajtása és üzemeltetése
  - Beruházók hozzájárulása – pl. Savoya park
- **Adó- vagy díjalapú**
  - Bécs – Dienstgeberabgabe (U-Bahn-Steuer)
  - Számos példa

# Az egyéni gépjárműközlekedés költségeinek növelése több szempontból is hozzájárulhat a tömegközlekedés térnyeréséhez

## ADÓK, DÍJAK A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FINANSZÍROZÁSÁRA

- behajtási díj (dugódíj)
- parkolási díj
- üzemanyag-adó
- gépjármű-adó
- parkolási adó
- stb.

## PÉLDÁK

### NOTTINGHAM: WORKPLACE PARKING LEVY

- Vállalati parkolóhelyekre kivetett adó – tömegközlekedés finanszírozására
- 458 £/év



*transportnottingham.com*

### LONDON: CONGESTION CHARGE

- A befolyó bevételeket a városi közlekedési stratégia megvalósítására fordítják (döntően tömegközlekedésre)



*tfl.co.uk*

**Az ilyen eszközök közvetlenül és közvetve is növelhetik a tömegközlekedés bevételeit**

# A szolgáltatók egyéb forrásokkal enyhíthetik finanszírozási igényüket...

**Ingatlanok, üzlethelyiségek  
bérbeadása**

**Állomások elnevezésének értékesítése**

**Állomások rendezvényekre történő bérbeadása**

**Ajándéktárgyak értékesítése**

**Telekommunikációs hálózatok  
hasznosítása**

**Helybiztosítás mobilszolgáltatók adótornyainak**

**Tanácsadás**

**Reklámfelületek megállóknban,  
járműveken**

**...ezek szerepe azonban csak kiegészítő lehet**

# A jelenlegi finanszírozási rendszeren is lehetne javítani, de valakinek több pénzt kell a közösségi közlekedésre fordítania

## FORRÁSOK NÖVELÉSE

- **Önkormányzatok finanszírozásának erősítése VAGY Állami szerepvállalás növelése a finanszírozásban**
- Szélesebb körű hitelfelvételi lehetőségek
- Alternatív forrásbevonási lehetőségek átgondolása

## ADÓK CSÖKKENTÉSE

- Jegyek, bérletek kedvezményes ÁFA-kulcsba sorolása
- Gázolaj jövedéki adó teljes/nagyobb mértékű visszaigényelhetősége – éves szinten több Mrd Ft Budapesten

## HOSSZÚ TÁVÚ KISZÁMÍTHATÓSÁG MEGTEREMTÉSE

- Ideális eset: több évre előre megállapított, indexekkel korrigált bevétel – fedezet a költségekre és észszerű nyereség
- Működőképes példák (pl. Bécs, korábban a hazai energetika)

**Többletforrások nélkül a rendszer nem lesz fenntartható**

- **Budapest és minden érintett közös célja a közösségi közlekedés térnyerése az egyéni motorizált közlekedés rovására – ehhez elengedhetetlen a tömegközlekedés fenntartható finanszírozása**
- **Jelenleg pont ezzel ellentétes irányba haladunk – a jelenlegi finanszírozási modell egyre kevésbé fenntartható**
- **A finanszírozási helyzet javítására vonatkozóan számos külföldi példát lehet követni – közös jellemző azonban, hogy minden ilyen lépéshez erős politikai akarat szükséges**
- **Budapesten az állam finanszírozásban való szerepvállalásának és/vagy az állam és önkormányzat közötti forráselosztásnak az újragondolása szükséges egy fenntartható finanszírozási modell kialakításához**

**Köszönöm a megtisztelő figyelmet!**  
**Bátori László**