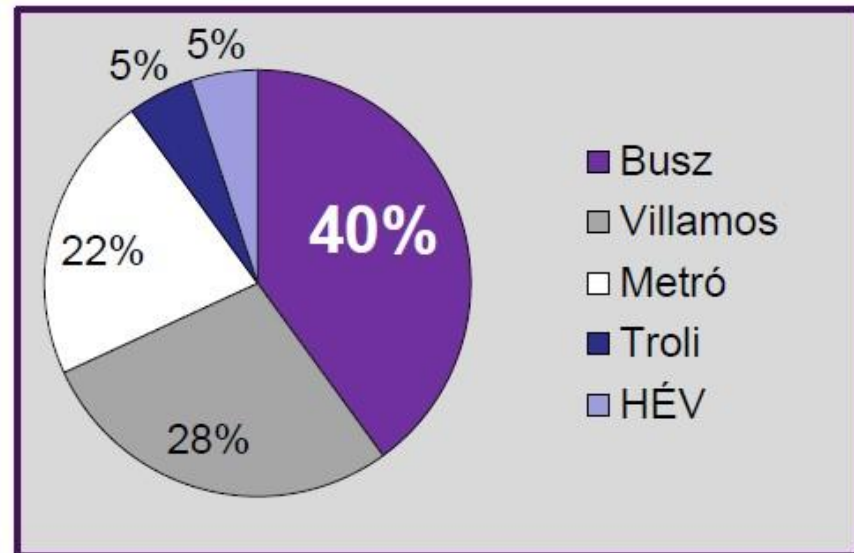


Az új autóbusz üzemeltetési modell: a 7-8. tendercsomag eredményhirdetése



Jelenlegi helyzet

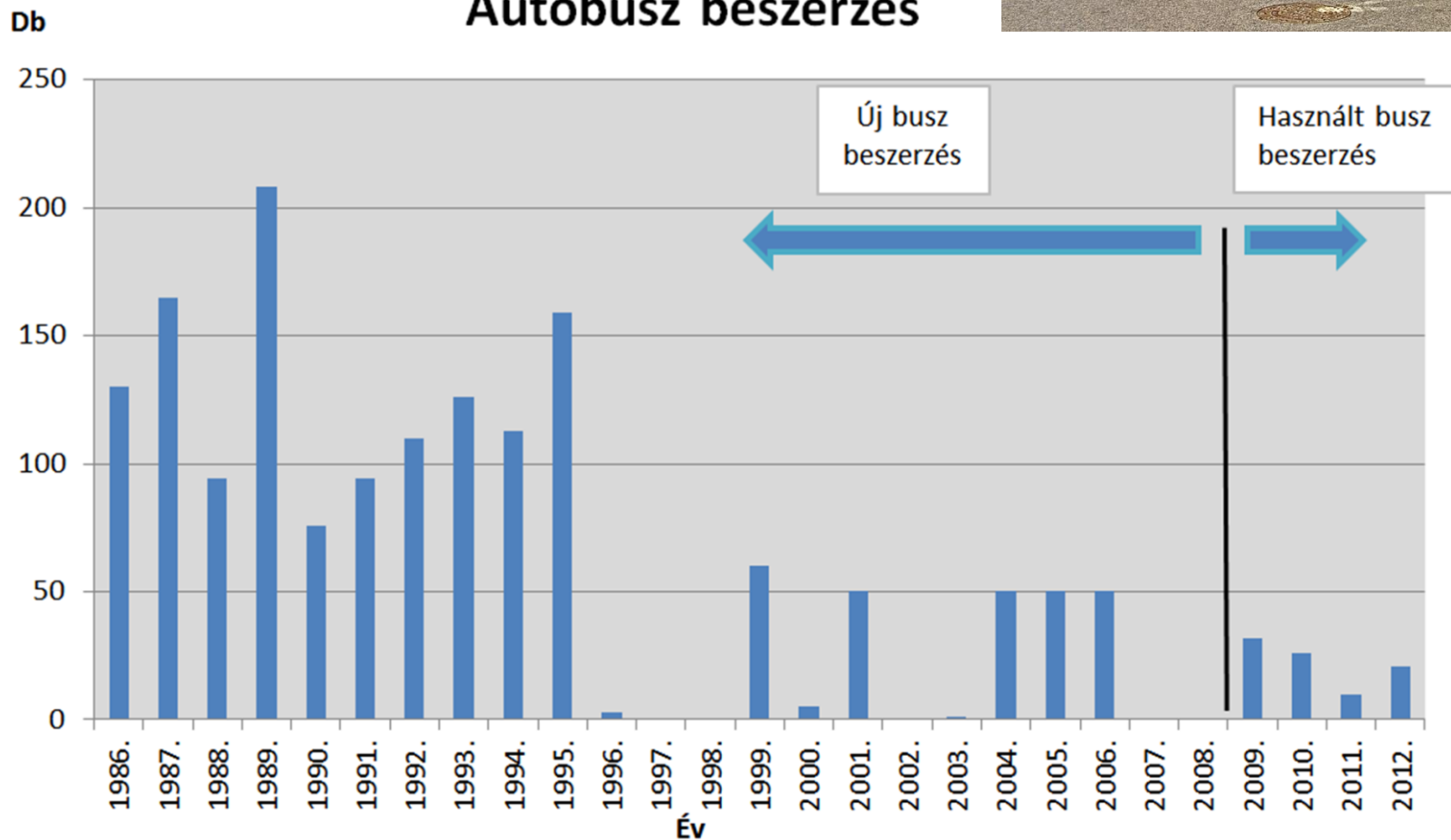
- 1466 db állományi autóbusz, ebből 114 db külső szolgáltató
- 239 db autóbusz-viszonylat, csúcsidőben 90% kihasználtság a hálózat jelentős részén
- EU-fővárosok között legmagasabb átlagéletkor (18 év!)
- 2011-ben 88,9 millió km/év teljesítmény, 550 millió utazás
- az összes teljesítmény 40%-a az autóbusz ágazatnál jelentkezik



Új buszok utoljára 2006-ban érkeztek Budapestre



Autóbusz beszerzés



Jelenlegi helyzet

- **18 évet meghaladó átlagéletkor**

Az elvárható legfeljebb 8 év átlagéletkor helyett (európai átlag: 7,3, forrás: UITP)

- **5%-ot meghaladó járatkimaradási arány**

Külső szolgáltatónál 2011. évben ez az érték 0,3 %-ra adódott
A Közszolgáltatási Szerződésben még elfogadható érték 2,5 %

- **alacsony szolgáltatási minőség**
akadálymentesség (magas padló), légkondicionálás hiánya

- **környezetvédelmi elmaradások**

a „fekete” E0 és E1 motorok részaránya meghaladja a 60%-ot

- **több, mint 500 db jármű azonnali cserére szorul**

Több mint 1,2 millió km/jármű futásteljesítmény, több mint 10 éves elmaradás a felújításban



Jelenlegi helyzet





Jelenlegi helyzet



Jelenlegi helyzet



Alváztörés



Jelenlegi helyzet



Váztörés



Korrózió

Jelenlegi helyzet

Szétszakadt IK-435

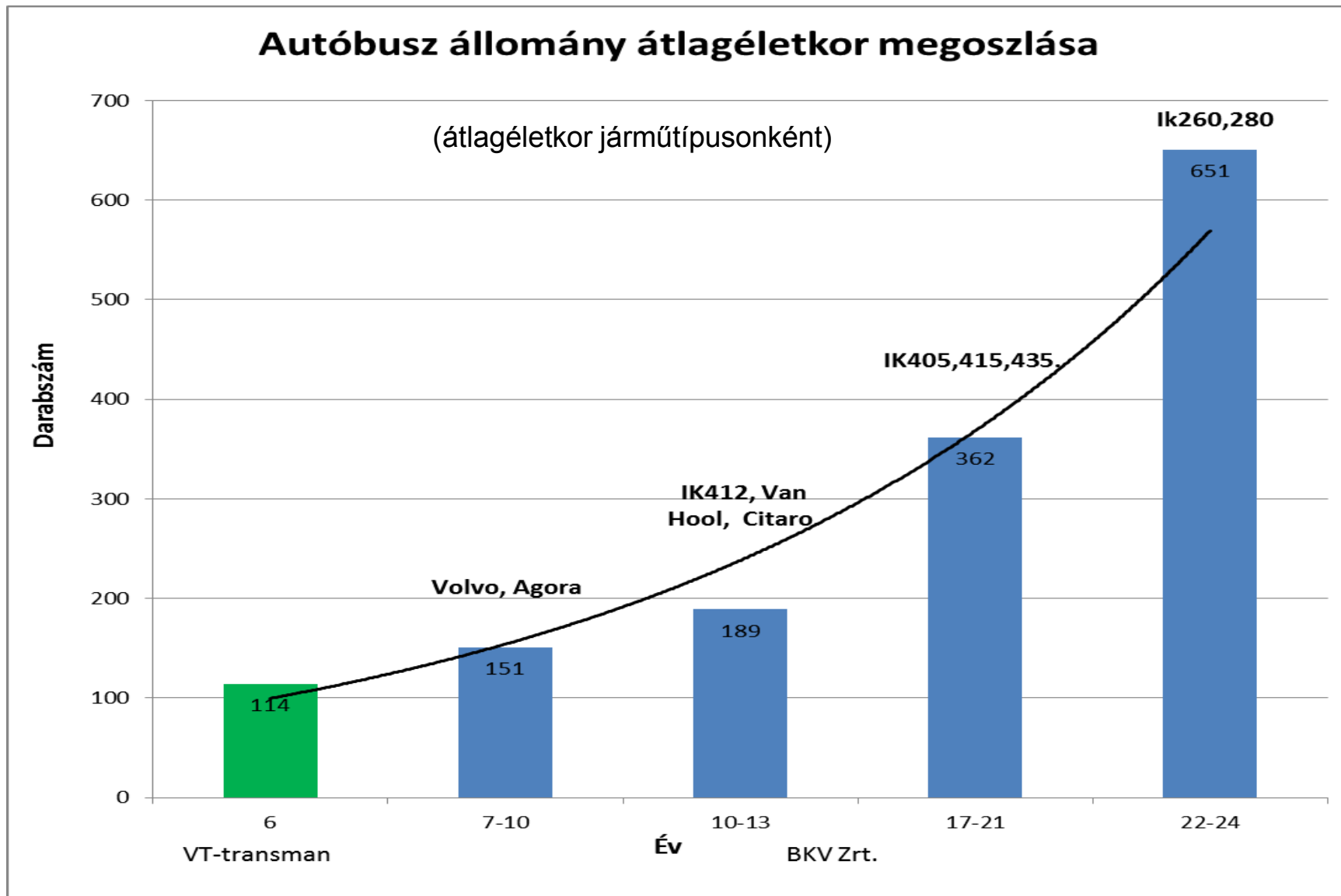


Jelenlegi helyzet



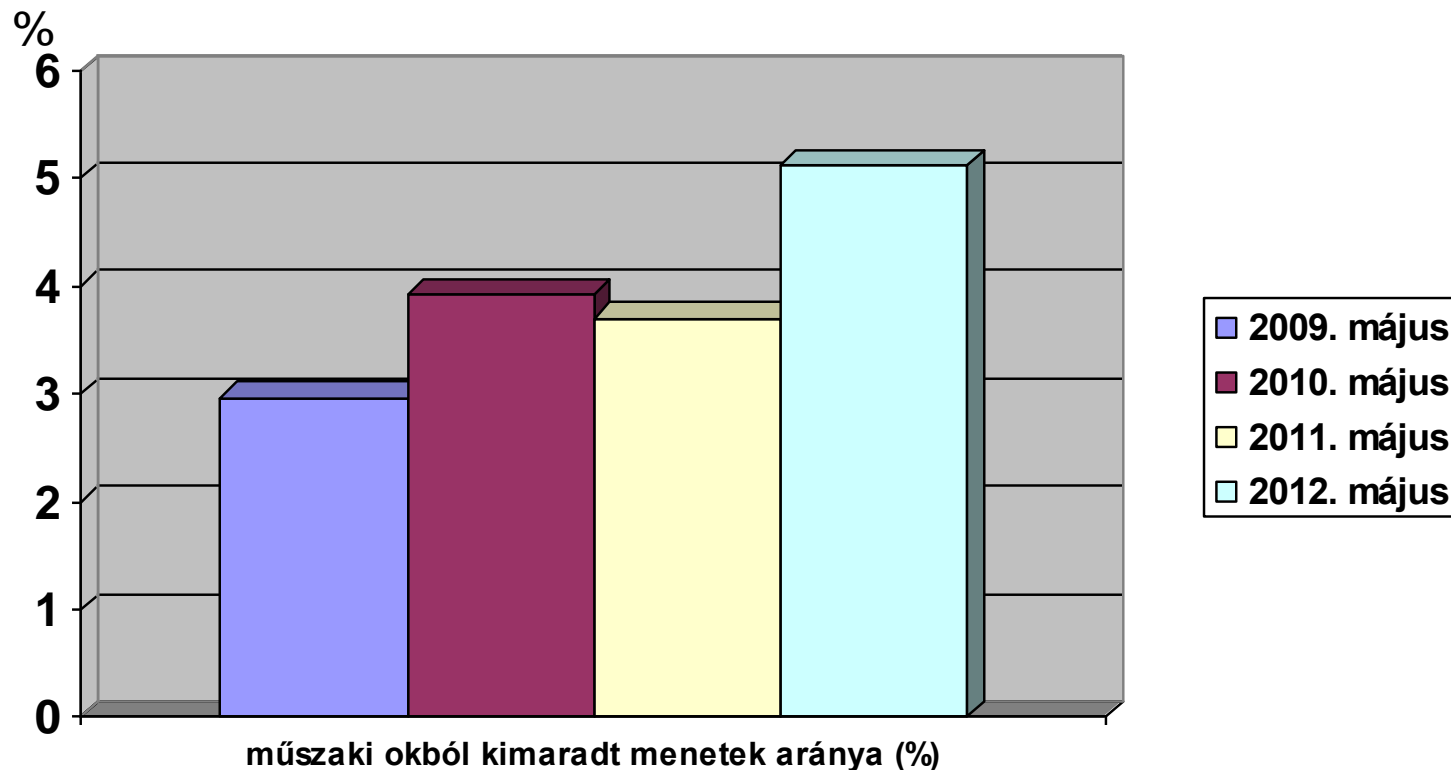
Elhagyott kipufogó

Az életkorok megoszlása



Járatkimaradások

járatkimaradások aránya BKV Zrt-nél az autóbusz ágazatban



2012 májusban 46 ezer menetrendben meghirdetett járat (5,1%!) maradt ki műszaki hiba miatt, ami közel a duplája a 2009. májusi adatnak!

Alacsonypadlós autóbuszok %-os aránya

Nyugat-európai városok jellemzően	100%
Bécs (Wiener Linien)	100%
Debrecen	100%
Bukarest (RATB)	99%
Ljubljana	84%
Varsó	75%
Volánbusz (Budapest előváros)	41%
Budapest (BKV Zrt. + VT-Transman)	28%
Budapest (BKV Zrt.)	24%
<i>Budapest (150 darab új busz beállása után)</i>	<i>40%</i>

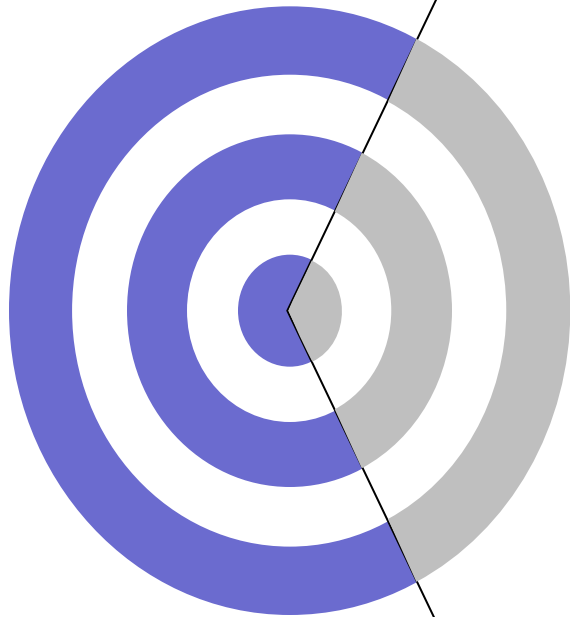


Jelenlegi helyzet

- Autóbuszok cseréje (kb. 1000 db) mintegy 70-80 mrd Ft azonnali beruházási forrást igényelne
- Költségvetésben nincs forrás beruházásra
- Hitelképesség hiánya a BKV Zrt-nél
- EU-s forrásból helyi autóbusz vásárlására nincs lehetőség

Döntés: új buszüzemeltetési modell bevezetése, új buszok szolgáltatásvásárlás útján történő forgalomba állítása

Az új buszüzemeltetési modell célja



- **Több száz új, alacsonypadlós, légkondicionált, környezetbarát busz forgalomba állítása**
- **Tőkebefektetés nélkül**
- **Versenyeztetési eljárások útján**
- **Hatékonyabb szolgáltatási modell**
- **Kockázatok megosztása a BKK és az üzemeltető társaságok között (pl. műszaki kockázatok)**
- **BKV buszüzeme: megújulás a versenyhelyzet és összehasonlíthatóság eredményeként**

Új buszüzemeltetési modell

Tendereztetés és szerződéskötés

- Tender a magyar Kbt. és az EU-irányelvek szerint, két szakaszos eljárás: előminősítés, tárgyalás, végül kizárólag árverseny
- Bruttó költség alapú elszámolás, km-alapú szolgáltatási díj, minőségi elvárásokkal és szigorú ellenőrzéssel, kötbérezéssel
- Az inflációs és az üzemanyagár-kockázat kerül megosztásra, minden más kockázat a szolgáltatóé
- Jegyár-bevételek a BKK-hoz folynak be

Szerződés időtartama

- Eszközbeszerzés megtérülési ideje és az EK1370/2007 rendelet az irányadó
- Átlagos szerződéses időtartam 7-8 év
- Opcionális hosszabbítás jól teljesítés esetén

Új autóbusz üzemeltetési modell

- A Fővárosi Közgyűlés **2255/2011. (VIII.31.)** sz. határozatában egyetértett az autóbusz járműpark megújításának szükségességével, és felkérte a főpolgármestert, hogy a BKK Zrt. útján az autóbusz-üzemeltetési modell felülvizsgálatát végeztesse el, és nyújtsa be az **új üzemeltetési modellre** vonatkozó javaslatot a Fővárosi Közgyűlésnek.

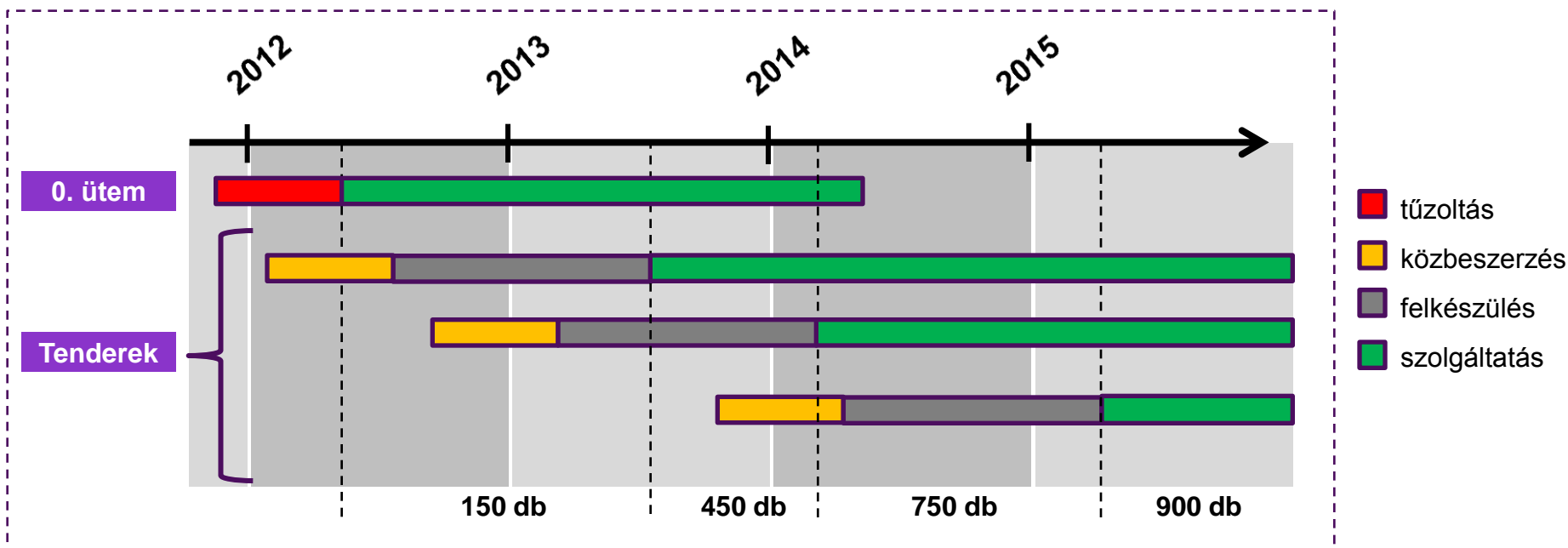
Új autóbusz üzemeltetési modell

- A Fővárosi Közgyűlés **2257/2011. (VIII.31.)** sz. határozatában a gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény 22. § (5) bekezdése alapján utasította a BKK Zrt. és a BKV Zrt. vezető tisztségviselőit, hogy a jelenleg a BKV Zrt. alvállalkozói által ellátott autóbusz-teljesítmények pótlásához szükséges ***közbeszerzési eljárást indítsák el a BKK és a BKV által létrehozott, és a BKK irányításával működő konzorcium formájában.***

Új autóbusz üzemeltetési modell

- a Fővárosi Közgyűlés a **158/2012. (01.25) sz.** határozatában egyetértett azzal, hogy az új autóbusz-üzemeltetési modellnek megfelelően a BKK Zrt. közlekedésszervezőként fokozatosan, a teljes csúcsidei forgalmi autóbusz állomány maximum 66 %-ának megfelelő mennyiségig, versenyeztetéssel ítélje oda az autóbusz vonalak üzemeltetését, a mindenkori megújítási igénynek és a finanszírozási lehetőségeknek megfelelően.

Az új buszüzemeltetési modell bevezetése



- 0. ütem: a korábbi BKK-alvállalkozók szerződéseinek pótlása, szerződések megkötve ütemterv szerint
- Első tender: eredményhirdetés előtt állunk, lényegében ütemterv szerint
- Ha a cél, hogy 2014 közepére többségében új jármű legyen, a tendereztetést folytatni kell, az első tender tapasztalatai alapján

BKK finanszírozási struktúra

- 2012. májusától 15 éves feladatellátási szerződés
- 2012 – 2020 közöttre 8 éves volumenkötelezettség, mely a közszolgáltatási szerződéseket megalapozza, természetesen „vézhelyzetben” el lehet tőle térni
- Finanszírozási szerződés menetrendi évekre (szeptember 1. – augusztus 31., idén májustól indul)
- A volumenelvárás és a minőségi elvárások alapján BKK minden év őszén elkészíti a rákövetkező évtől induló menetrendi évre szóló finanszírozási forrásigényt (díjbevételeken és egyéb bevételeken felüli közfinanszírozási igény), melyet a költségvetés elfogadása után tavasszal jóváhagy a Közgyűlés

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

- A Főváros Közgyűlése 448/2012. (IV.25.) számú határozatával egyetértett a Kormány és az Önkormányzat között kötött Megállapodás megkötésével és felkérte a Főpolgármestert, hogy a Megállapodást írja alá.
- A Fővárosi Közgyűlés 497/2012. (IV.25.) számú határozatával jóváhagyta a BKK 15 évre szóló „Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás”-át is, mely 8 éves távlatban meghatározza a főváros helyi közösségi közlekedésének mennyiségi és minőségi paramétereit.

Ágazat	Hasznos férőhely kilométer-teljesítmény (ezer fhkm) (agglomerációs teljesítmények figyelembevételével)								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Metró	4 019 210	4 011 615	4 789 155	5 566 695	5 566 695	5 566 695	5 566 695	5 566 695	5 566 695
HÉV	2 205 046	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099	2 200 099
Villamos	3 907 573	3 898 068	3 901 602	3 905 136	3 905 136	3 905 136	3 905 136	3 905 136	3 905 136
Trolibusz	555 790	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535	554 535
Autóbusz	7 246 027	7 227 570	7 141 356	7 055 142	7 055 142	7 055 142	7 055 142	7 055 142	7 055 142
Évi összesen :	17 933 646	17 891 887	18 586 747	19 281 607	19 281 607	19 281 607	19 281 607	19 281 607	19 281 607

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása



- A Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás alapján megkötött, aktuális menetrendi évre szóló megállapodás szerint a 2013. évre eső közlekedésszervezői forrásigény fedezetet biztosít a lezárandó busztender hatásaira:

3.5. A BKK az Éves Mellékletben részletesen meghatározott közlekedésszervezői feladatokat köteles ellátni, a leírt mennyiségi és minőségi követelményeket, valamint az elvárt teljesítmény indikátorokat köteles teljesíteni. A Keretmegállapodás 5.29. pontjában foglalt feladatlistát az Éves Melléklet 1. számú melléklete tartalmazza.

3.6. Felek rögzítik, hogy a Keretmegállapodás 14. pontja szerinti Közlekedésszervezői Forrás a 13.7. pont szerinti Menetrendi évre 95.758.744.000,- Ft, azaz kilencvenötmilliárd hétszázötvennyolc-millió hétszáznegyvennégy-ezer forint, a 2. számú melléklet szerint. Ebből a 2012. május 1. és 2012. december 31. közötti időszakra összesen 47.790.507.000,- Ft, míg a 2013. január 1. és augusztus 31. közötti időszakra összesen 47.968.237.000,- Ft esik.

3.7. Felek rögzítik, hogy amennyiben a 2013. évre vonatkozóan a 3.6. pont szerinti finanszírozás biztosítására az Önkormányzat a finanszírozási körülmények kedvezőtlen alakulása, a Kormány a várhatónál kisebb finanszírozási szerepvállalása vagy más ok miatt a költségvetési rendeletben nem biztosítható, a Keretmegállapodás 13.4. pontja szerinti eljárásrendet alkalmazzák.

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

- Az 500/2012. (04.25.) sz. Főv. Kgy. döntéssel elfogadott BKK 2012. évi üzleti terv kifejezetten tartalmazza, hogy a BKK megkezdi az új autóbusz-üzemeltetési modell bevezetését, illetve kimondja:

"Az új buszüzemeltetési modell megvalósítása a fővárosi költségvetést közvetlenül annyiban érinti, hogy az üzemeltetés során az új járművek miatt felmerülő magasabb fajlagos költségeket folyamatosan finanszíroznia kell, azonban hosszú távon ez a költség az elkészült vizsgálatok, a nemzetközi adatok és az eddigi alvállalkozói szerződések adatai alapján várhatóan alacsonyabb lesz a saját beszerzésnél és a közvetlen odaítéléssel történő üzemeltetésnél."

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

- Az alapító okirat és a Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás szerint *„A BKK éven túli kötelezettségvállalásaiban – nem ide értve a belső szolgáltatóval kötendő szerződéseit – mindezekre tekintettel csak olyan kötelezettségeket vállal, melyek összes mértéke a kötelezettségvállalással érintett bármely naptári évre eső része vagy várható költségvonzata nem haladja meg a kötelezettségvállalás évében tervezett Díjbevétel mértékét”* (jelenleg 50 milliárd Ft).
- Abban az esetben, ha a 7-es és 8-as ajánlatrészek eredményes lezárásaként szerződéskötésre kerül sor, a megkötésre kerülő szerződések ezen szabályt egyetlen naptári év vonatkozásában sem sértik.

Pénzügyi fedezet rendelkezésre állása

Összességében tehát:

- A BKK-nak 2020-ig **kötelezettsége van a budapesti tömegközlekedés megszervezésére**, megrendelésére és kizárólag az ebben foglalt volumenek adnak fedezetet pl.: az M4 beüzemelésére is – **a kötelezettséget a BKK a mai buszparkkal nem tudja teljesíteni**
- A BKK-nak 2013. augusztus 31-ig van a fenti volumenre pénzügyileg is kötelezettséget jelentő megállapodása a Fővárossal, ami az addig felmerülő hatásait a busztendernek kezeli
- Ha nem sikerül a Kormánnyal megállapodásra jutni, a díjszint, a teljesítmény, az egyéb költségtényezők is változtathatók még, **nem ez az egy mozgó tétel 2013-ra vonatkozóan**
- Mivel nincs a Fővárosnak 1 éven túli működési költségvetése, **az éven túli kötelezettségvállalások legfeljebb a díjbevételeket köthetik le** („saját bevétel”), ami azon felül van, arról a díjszinten, teljesítményen keresztül lehet minden évben dönteni
- **Éven túli kötelezettségvállalás nélkül a rendszer működésképtelen**, a kialakított rendszer hónapok munkájának eredményeként **minimalizálja a Főváros kockázatait.**

A közbeszerzési eljárás

- A 2012. április 30-án lejáró alvállalkozói szerződések megújítása (1-6 ajánlatrészek)
- Az előregedett autóbuszpark részbeni cseréje (7-8 ajánlatrészek)

A közbeszerzési eljárás: 1-6. rész

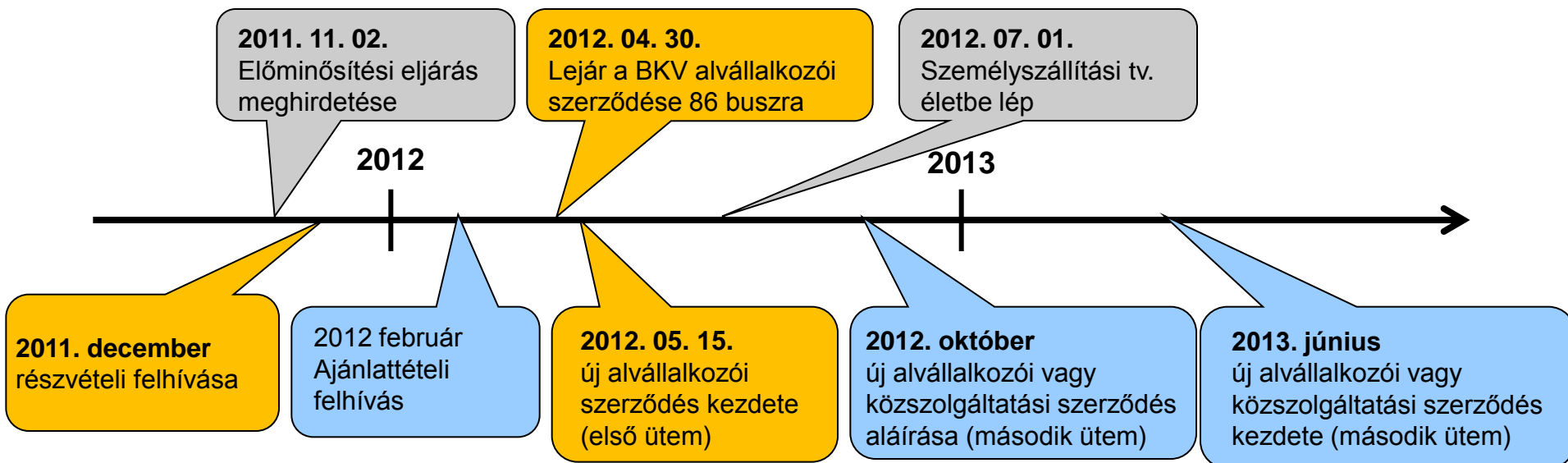
- BKV Zrt. szolgáltatási területén csaknem 15 éve, 1999 óta lát el külső szolgáltató autóbusz üzemeltetési szolgáltatást
- Jelenleg a külső szolgáltatók 104 db forgalmi autóbuszt üzemeltetnek
(átlag életkor 6,2 év, alacsony menetkimaradás)



A közbeszerzési eljárás Lezárt ajánlatrészek (A1-A6)

Részek	Autóbuszok darabszáma	Szerződéses km teljesítmény	díjazás (autóbusz jellemzői)
1. Rész Érvénytelen ajánlat			
2. rész	25	2 000e km/év + 20 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel alacsonybelépésű légkondicionált
3. rész	25	2 000e km/év + 20 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel alacsonybelépésű légkondicionált
4. Rész Eredménytelen a magas ajánlati ár miatt			
5. rész	25	825e km/év + 100 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel részben alacsonybelépésű légkondicionált
6. rész	25	825e km/év + 100 % opció	Hasznos km, kötbérezéssel magaspadlós légkondicionáló nélkül

A közbeszerzési eljárás



6 pályázó regisztrálása történt meg az előminősítési rendszerben:

Nógrád Volán Zrt, Orangeways City Kft, Volánbusz Zrt, VT Transman Kft, Color Tours Kft, T&J Buszprojekt Kft.

A közbeszerzési eljárás 7. és 8. részajánlat tartalma

- 75 + 75 db szóló és csuklós új busz
(2 x (25 db+25 db+25 db))
- 8+2 éves közszolgáltatási szerződés
- Műszaki specifikáció (európai normák szerint):
 - Végig alacsonypadlós kivitel, akadálymentes bejutással (rámpa)
 - EEV károsanyag-kibocsátási osztályú motor (plusz pont, ha alternatív, alacsony károsanyag-kibocsátású hajtásmód)
 - Légkondicionált utastér
 - Speciális elvárásokat a kiírás nem tartalmazott

A közbeszerzési eljárás

7 és 8 ajánlatrészekre adott ajánlat

Részek	Ajánlattevő	Autóbuszok darabszáma	Ajánlati ár	Motoremisszió
7. rész	VT-Transman Kft.	75 (25+25+25)	797 Ft/hkkm	EEV
8. rész	VT-Transman Kft.	75 (25+25+25)	663 Ft/hkkm	EEV

- az eljárás adott részében három pályázó (Orangeways City Kft. és a Color Tours Kft., VT-Transman) indult, adott előzetes ajánlatot,
- a tárgyalások lezárását követően végleges ajánlatot a VT-Transman tett

Ajánlattevő pályázatában szereplő jármű (szóló autóbusz)

Az ajánlatban szereplő járművek teljes mértékben megfelelnek a műszak kritériumoknak, ezen felül a főbb paraméterek az alábbiak:

- Mercedes Benz Citaro típusú szóló alacsonypadlós, légkondicionált autóbusz;
- Európában legnagyobb számban gyártott alacsonypadlós busz, nem luxustermék, 33 ezer db készült a típusból, Bukarest szinte teljes buszparkja is Mercedes, de Ljubljánában is több tucat üzemel
- Mercedes-Benz OM 926 LA típusú, EEV környezetvédelmi osztályú, 6 hengeres, soros, turbó feltöltős dízelmotor (210 kW)
- **Ajtóképlet:** 2-2-2, befelé nyíló, kétszárnyú lengőajtó,
- Elektronikus (vizuális és hangos) külső-belső **utastájékoztató** berendezések.



Ajánlattevő pályázatában szereplő jármű (csuklós autóbusz)

Az ajánlatban szereplő járművek teljes mértékben megfelelnek a műszak kritériumoknak, ezen felül a főbb paraméterek az alábbiak:

- Mercedes Benz Citaro G típusú csuklós alacsonypadlós, légkondicionált autóbusz;
- Mercedes-Benz OM 457 LA típusú, EEV környezetvédelmi osztályú, 6 hengeres, turbó feltöltős dízelmotor (260 kW)
- **Ajtóképlet:** 2-2-2-2, befelé nyíló, kétszárnyú lengőajtó,
- Elektronikus (vizuális és hangos) külső-belső **utastájékoztató** berendezések.



A közbeszerzési eljárás

7 és 8 ajánlatrészek költségvonzatának értékelése

- 1) **Tender 7. és 8. részének eredményhirdetése: kb. 8,2 mrd Ft/év**
(jogi feltételek adottak, közbeszerzésileg előkészített, a piaci viszonyoknak megfelelő árajánlat, 150 db új, magas szolgáltatási színvonalat jelentő busz rendszerbe állása). Ha a BKV telephelyet nem zár be, és nem optimalizál a támogató folyamatain, akkor a „bent ragadó” általános költség ezen felül maximum 1,6mrdFt/év is lehet, de ez részben menedzsment-intézkedésekkel, részben a következő tendernél telephely-bezárással megszüntethető.
- 2) **BKV általi új busz beszerzés és üzemeltetés: kb. 9,5 mrd Ft/év**
(jelentős időbeli és banki hitelképességi kockázat, az időbeliséget a régi buszok üzemeltetésével kezelni kell, a 2013. évi vágányzári közlekedtetés idejére nem oldható meg, drága és a BKV „monopóliumát” fenntartja)
- 3) **BKV általi régi busz üzemeltetés „toldozás-foltozás”:** kb. 7,3 mrd Ft/év
(csak az éves szemléhez szükséges javítások elvégzése, a jelenlegi, romló szolgáltatási színvonal konzerválása, a döntés elodázása effektíve nagy pénzügyi ráfordítással, **a vágányzárát nem oldja meg**, a közszolgáltatás mennyiségi paraméterei sérülnek, továbbra is magas környezetterhelés)
- 4) **BKV régi buszok felújítása („kubai modell”):** kb. 8,5 md Ft/év
(a gyártáskori szolgáltatási színvonal fenntartása az Ikarusok felújításával még 6 évig, aránytalanul magas áron, **a vágányzárát nem oldja meg**, a közszolgáltatás mennyiségi paraméterei sérülnek, továbbra is magas környezetterhelés)

A közbeszerzési eljárás

7 és 8 ajánlatrészek költségvonzatának értékelése

- A szerződéses feltételek alapján az új szolgáltatás indulása ütemezetten 2013. II. negyedévében lehetséges (május-június-július).
- 2013. évben a megújított minőségű szolgáltatás a BKV toldozás-foltozások, egyre romló működéséhez képest 1-1,5 mrd Ft többletköltséget jelent, de biztosítja a tervezett villamospótlás teljesítményigényét is, amelyre mindenképp szükség lenne
- Az Ikarusok néhány évre történő életben tartását jelentő felújítás (kb. 20MFt/db) mellett már az új szerződés megkötése az olcsóbb, mintegy évi 300 millió forinttal

A busztender eredménytelenségének hatásai lettek volna:

- A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 51. § (4) bekezdése alapján **az egyenlő esélyű hozzáférés feltételeinek való megfelelés a törvényben előírt 2013. január 1-jei határidőre nem valósul meg** (ez különös azért problémás, mert a kötöttpályás ágazat a Combino villamosok kivételével egyáltalán nem tartalmaz alacsonypadlós járműveket).
- Az alacsonypadlós autóbuszok forgalomba állítása nélkül az esélyegyenlőség terén – a fejlett európai fővárosok közül egyedüliként – Budapest jelenleg fennálló számottevő elmaradása nem javul.
- A budapesti levegőszennyezés legnagyobb problémáját jelentő szállópor-koncentráció továbbá a zajterhelés csökkenése nem valósul meg.

A busztender eredménytelenségének hatásai lettek volna:

- A jelenleg már **5 %-ot meghaladó menetkimaradások aránya tovább növekszik**
- 2013. második félévében, az 1-es és 3-as villamos EU-projekt keretében történő felújítása idején a villamospótlás többletigénye miatt szükséges autóbusz flotta nem fog rendelkezésre állni
- BKV Zrt. **selejtezésre váró IK 260 és IK 280-as járműveinek továbbüzemeltetéséről kell gondoskodni**, ehhez évente a normál évi üzemköltségen felül kb. 1,3 mrd Ft felújítási, kb. 500 m Ft éves vizsgáztatási és egyedi javítási igény, valamint kb. 100 m Ft-os járműbérleti igény keletkezik (**elavult technika drága konzerválása**)

Felmerülő kérdések: lesz-e létszámleépítés a sofőröknél?

- A 150 darab buszhoz legfeljebb 450 buszvezető szükséges.
- Fluktuáció: 2011. évben 344 fő autóbuszvezető a BKV-nál (nyugdíjazás, munkahely-váltás)
- 2013-as villamospótlás létszámigénye: 200 fő (ami a 60-70 db többletautóbusz járművezető igénye)
- Határozott idejű szerződés:
171 fő autóbuszvezető, akiknek lejár a munkaszerződése 2013-ban

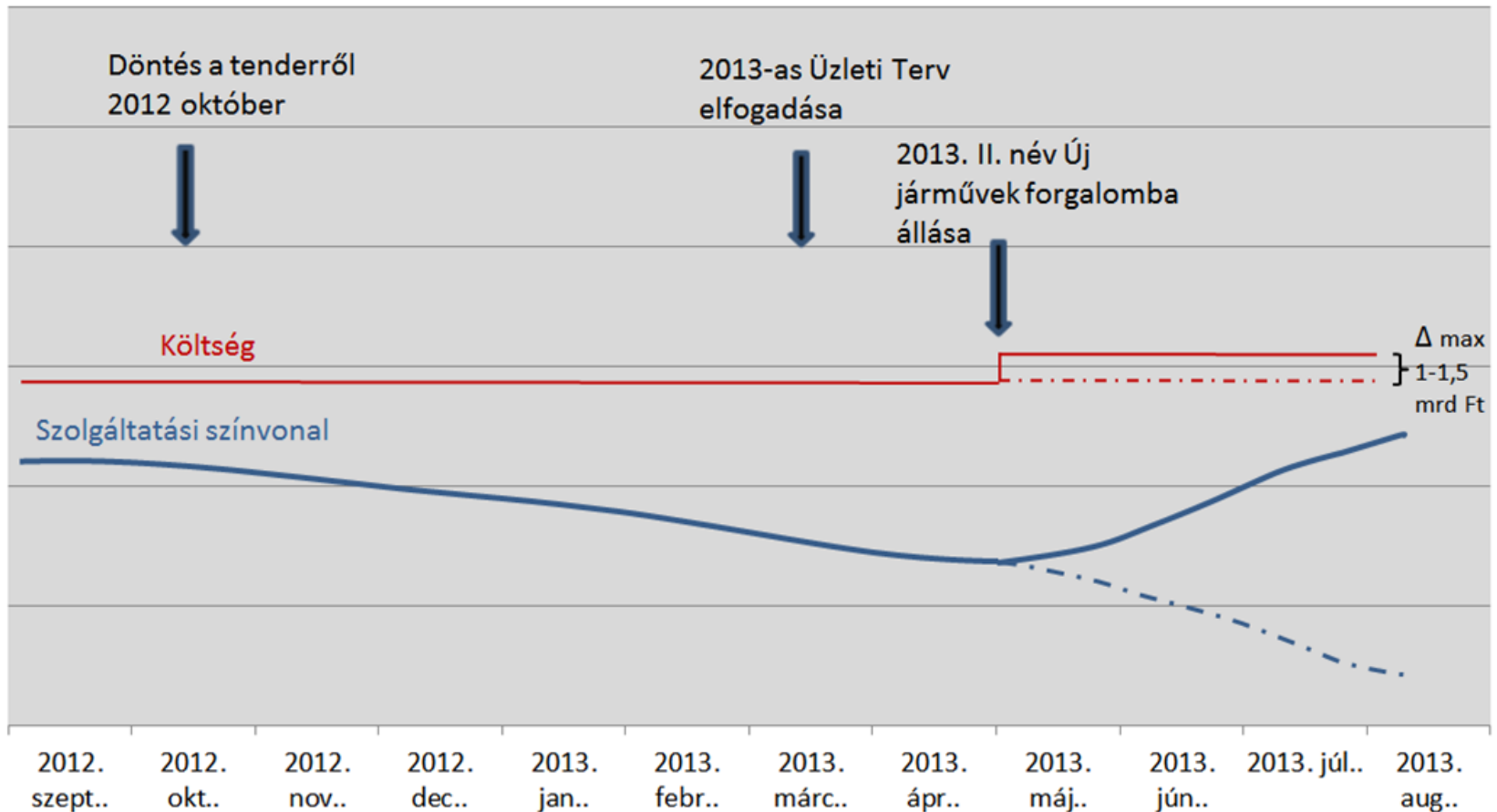
A járművezetőknél a fluktuáció és a villamospótlás hatása miatt csoportos létszámleépítés tehát várhatóan nem szükséges.

Felmerülő kérdések: egy típusra írtuk-e ki a tendert?

- Nem. A pályázati kiírás alapján számos nemzetközi és az egyetlen alacsonypadlós buszt előállító hazai gyártó autóbusha is megfelelő a szolgáltatás biztosításához (összesen legalább 12 busztípus felelt meg!)
- A pályázó az eredményességi kritériumok és a **finanszírozási lehetőségek** alapján dönt a járműtípusok között
- A **műszaki hibákért, a típus megbízhatóságért a teljes pénzügyi felelősség a szolgáltatóé**. Érthető, hogy már széles körben bizonyított típusal indul, ha 8 évig övé a teljes műszaki felelősség.

Döntési helyzet

Dönteni kell, hogy 2013-ban működőképes maradjon a szolgáltatás!



Döntési folyamat

- A BKK Igazgatósága a tender eredményhirdetésével kapcsolatos előterjesztéseket megtárgyalta, a következő döntéseket hozta:
 - a pályázó által benyújtott ajánlatokat érvényesnek minősítette, a pályázatok nyertesének a **VT-Transman Kft.-t nyilvánította**,
 - az eredményhirdetést **október 16-áig** felfüggesztette, ami az **utolsó törvényes eredményhirdetési határidő**
 - felkérte az Igazgatóság Elnökét, hogy az Alapító Fővárosi Önkormányzatot a döntésekről tájékoztassa, és jelezze, hogy **amennyiben az Alapító úgy ítéli meg, hogy a pénzügyi fedezetet 2013. évre mégsem látja biztosítottnak és úgy ítéli meg, hogy az eljárás eredménytelenné nyilvánítását kéri a pénzügyi fedezet hiánya miatt, 2012. október 12-éig jelezze a BKK-BKV ajánlatkérői konzorcium számára.**
 - A döntés az **Alapító Fővárosi Közgyűlésnél** volt, aki nem tiltotta meg a szerződéskötést október 15-én, így október 16-án eredményhirdetést kell tartani.
 - A BKV nem megrendelő, nem részes fél, a konzorciumban azért partner, mert a tender a BKK jogállásának biztosítása előtt lett kiírva

Közlekedés-finanszírozási dilemmák

- A fővárosi közösségi közlekedés megújulásának kezdetét jelentő busz-modernizálási program többlet költség-igénye láttán behúzzhatjuk a kézféket, gazdaságtalan módon továbbüzemeltetjük a régi Ikarusokat, azonban **kérdés, lesz-e valaha tisztább a kép.**
- *„A BKV Zrt. 2012. évi működése biztosított, a 2013-tól működő új finanszírozás rendszer további elemeiről pedig a Kormány a Megállapodásban foglalt határidőig gondoskodik.” (A Magyar Kormány Matolcsy György miniszter által bemutatott Jelentése, 2012. október 5.)*

Közlekedés-finanszírozási dilemmák

- A **2013. évi önkormányzati költségvetés elfogadása után új tendert kiírva eredményhirdetés kb. 2013 szeptember-október körül lehetne**
→ akkorra vélhetően ugyanez a dilemma állna fenn 2014-re vonatkozóan
- A busztenderhez hasonló, **a teljes tömegközlekedési költség 1%-át sem elérő többletekről éven túli kihatású döntések mindig születtek:**
 - az M4 üzemeltetésének a busztendert kb. ötszörösen meghaladó éves többlete sem látszik jelenleg, mégse állítjuk le a beruházást
 - az Alstom-vonatok éves műszaki üzemeltetése az M2 vonalán több mint dupla annyiba kerül, mint a szovjet kocsiké – ami egy 2006-os kötelezettségvállalás hatása
 - BKV éven túli szolgáltatásvásárlások (energia, informatika, biztosítás)

2013 májusától...

