

Új buszüzemeltetési modell Budapesten

2011. december 15.

Vitézy Dávid
vezérigazgató

Budapesti Közlekedési Központ

Tartalom

- A Budapesti Közlekedési Központról
- A budapesti buszágazat bemutatása
- Az új buszüzemeltetési modell Budapesten

Budapest és környéke

Magyarország fővárosa (1873 óta):

- 1.700.000 lakos - stagnál
- 600.000 személyautós utazás/nap
- Modal Split: 60% egyéni / 40% közösség
- Összetett földrajzi és intézményi helyzet

Agglomeráció (Pest megye, 80 település)

- 800.000 lakos
- 400.000 személyautós utazás/nap (az összes 66%-a!)



Budapest közösségi közlekedése

Ágazatok:

- autóbusz
- villamos
- trolibusz
- metró
- HÉV (Budapest városa által üzemeltetett elővárosi vasút dedikált infrastruktúrán)
- 2010. évi adatok (BKV):
 - Utasszám: 1,37 milliárd fő
 - 5,1 milliárd utaskilométer
 - A járművek 176 millió km-t tettek meg
 - Járművek átlagos kihasználtsága: 23,8%



Budapesti Közlekedési Központ

- Alapító és tulajdonos: Fővárosi Önkormányzat
- A Fővárosi Közgyűlés 2010. október 27-i döntésével hozta létre
- a budapesti közlekedés új irányító szervezete
- **létrehozásának célja** Budapest közlekedési intézményrendszerének teljes átalakítása, a fővárosi közlekedés ügyeinek integrált kezelése
- 2010, 2011: átmenet
- 2012 –re végleges szervezet



Várospolitikai
irányítás és ágazati
finanszírozás, politikai
döntéshozatal szintje

Közlekedés-szervező

tömegközlekedés, közúti
közlekedés, fejlesztések,
rakpartkezelés, taxiközlekedés
felügyelete, kerékpáros
és gyalogos közlekedés

Közszolgáltatók



A BKK feladatai

- Integrált városi **közlekedésirányítás**
(közlekedési stratégia kidolgozása, napra készen tartása, projektek kidolgozása, megvalósítása, szakmai koordináció)
- **Közösségi közlekedési szolgáltatások megrendelése**
(hálózattervezés, megrendelés, ellenőrzés, jegyek kibocsátása, ellenőrzése, regionális összehangolás)
- **Közutak**, hidak, forgalomtechnikai rendszer **„kezelői” feladatai**
(felújítási, építési munkák kidolgozása, koordinálása)
- Átfogó fővárosi közlekedési **rendszerek kialakítása és működtetése**
(„dugódíj”, teherforgalmi behajtás, „közbringa”)

A BKK feladatai – Tömegközlekedés

- Szolgáltatás megrendelése
 - Kötöttpálya – „in-house”
 - BKV
 - Buszok – versenyeztetés részben
 - magánüzemeltetők és BKV
- Hálózat- és szolgáltatás-tervezés
- Szolgáltatási szintek meghatározása és ellenőrzése
- Tarifarendszer kidolgozása
- Jegy- és bérletértékesítés, bevételvédelem
- Központi forgalomirányítás
- Utastájékoztató, marketing

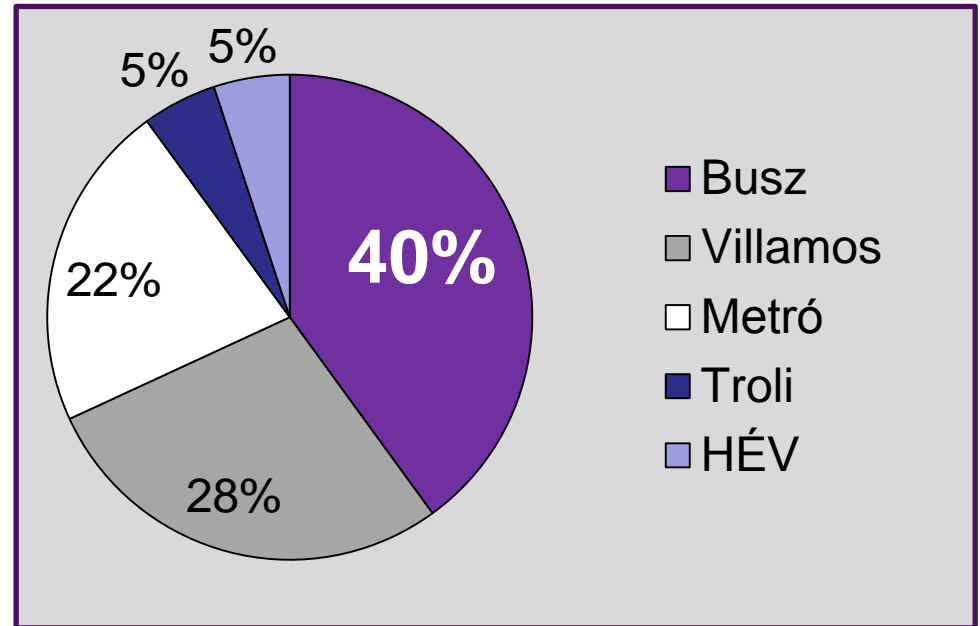


Tartalom

- A Budapesti Közlekedési Központról
- A budapesti buszágazat bemutatása
- Az új buszüzemeltetési modell Budapesten

Ágazati megoszlás és kocsiszíni ellátottság

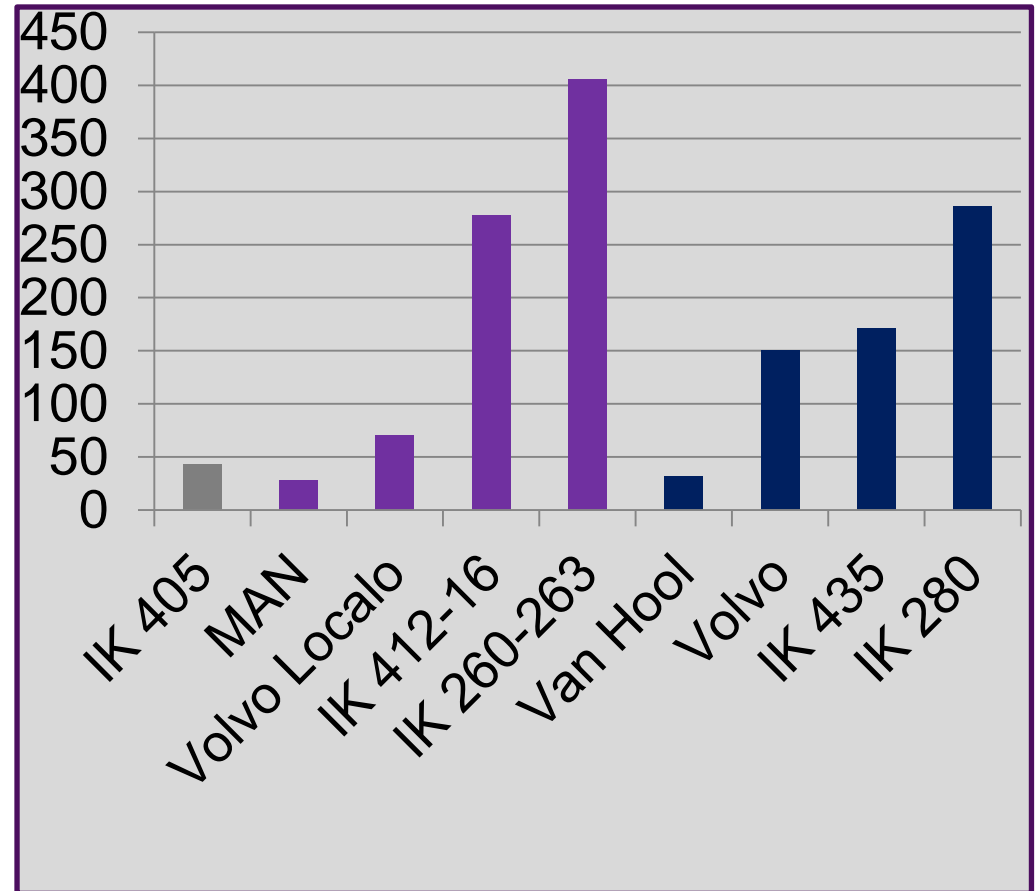
- Az összes ágazat éves szinten 1370 millió utast szállít.
- A buszágazat
 - 40%
 - 550 millió utas évente
 - 92 millió kocsi km
 - teljes területi lefedettség
 - éjjel-nappali üzem
 - 239 nappali buszvonal
 - 30 éjszakai buszvonal
 - Csúcsidei kihasználtság 90% feletti a járatok 80%-án
 - Évi kb. 40 mrd Ft (135m EUR)



A BKV autóbuszai

- Kb. 1400 busz
 - 684 szóló (12m)
 - 639 csuklós (18m)
 - 43 midi (8m)
- Buszok átlagéletkora: 17 év
- BKV alvállalkozók
 - 2 üzemeltető
 - saját garázs
 - 110 busz, járművezetővel
 - 2012. április 30-ig

Budapesti busztípusok és darabszámok



A BKV buszgarázsai

- 4 buszgarázs
- 1 közös trolis- és buszgarázs
- garázsonként 300-350 busz
- BKV tulajdona
- saját benzinkutak
- gépjárműmosók
- Javítóműhelyek
- Wi-Fi (FUTÁR-rendszer része)
- Értékesítésük nem tervezett, de átadásuk szóba jöhet



A buszágazat bemutatása – szolgáltatás

- Elsőajtós felszállás kiterjesztése
- A villamos, metró és HÉV vonalakon az üzemzavarral kapcsolatos pótlási feladatokat buszokkal oldjuk meg
- Középtávon a kötöttpályás közlekedés arányának növelésével tervezünk, több villamos, metró és HÉV fejlesztési projektet készítünk elő, ami a buszágazat arányának csökkenését fogja jelenteni.
- Jegyrendszer és jegyértékesítés fejlesztése (e-ticketing)
- Forgalomirányítási, tájékoztatási rendszer fejlesztése (FUTÁR)
- Új buszüzemeltetési modell kialakítása



A buszágazat bemutatása – a járműpark állapota

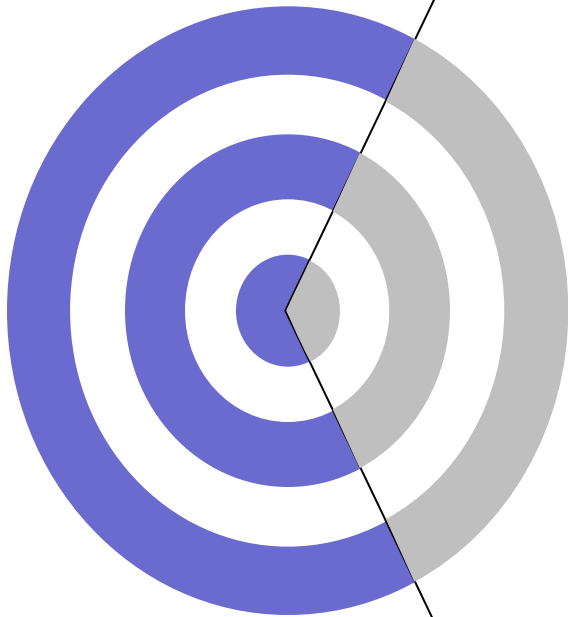
- Átlagéletkor 17 év
- Sok meghibásodás és menetkimaradás
- 90% magaspadlós, nincs légkondicionáló
- Főleg EURO-0, maximum EURO-III
- Lepusztult kinézet, utastér



Tartalom

- A Budapesti Közlekedési Központról
- A budapesti buszágazat bemutatása
- Az új buszüzemeltetési modell Budapesten

Az új buszüzemeltetési modell célja



- **Több száz új, alacsonypadlós, légkondicionált, EURO-V vagy EEV busz forgalomba állítása**
- **Azonnali tőkebefektetés nélkül**
- **Versenyeztetési eljárások**
- **Olcsóbban, hatékonyabban, jobban**
- **Kockázatok megosztása a BKK és az üzemeltető társaságok között**
- **Több száz új busz legyen 2014-ig**
- **BKV buszüzeme: versenytárs és benchmark**

Versenyeztetési struktúra

- EU közbeszerzési irányelvek és magyar Kbt.
- Két szakasz:
 - Előminősítés: nyitva évekig, bármikor lehet jelentkezni – 2011. október 21. óta nyitva
 - Tendereztetés: konkrét tender meghirdetése az előminősítésen átesett üzemeltetők részére
 - Első várható tender: 2011. december
- „Nagy” és „kisebb” flotta-szerződések
- Szerződések a jármű életkorhoz igazítottak, új busz esetén 8 év tervezett
- Méretek 50-300 db között várhatók

Célok elérése: Magas minőségű szolgáltatás

Szolgáltatási szint megállapodások, paraméterek

- Pontosság
- Tisztaság
- Utaskomfort (fűtés, hűtés)

Szigorú ellenőrzés

- Bonus-malus rendszer
- Bővül az ellenőrzések köre és száma
- AVL/GPS eszközökkel a szolgáltatás pontosságának mérése

Célok elérése: Kedvező szolgáltatási díj

Bruttó költség alapú elszámolás

- Km-alapú szolgáltatási díj
- Szolgáltatási díj évenkénti felülvizsgálata
- Jegyár-bevételek a BKK-hoz folynak be

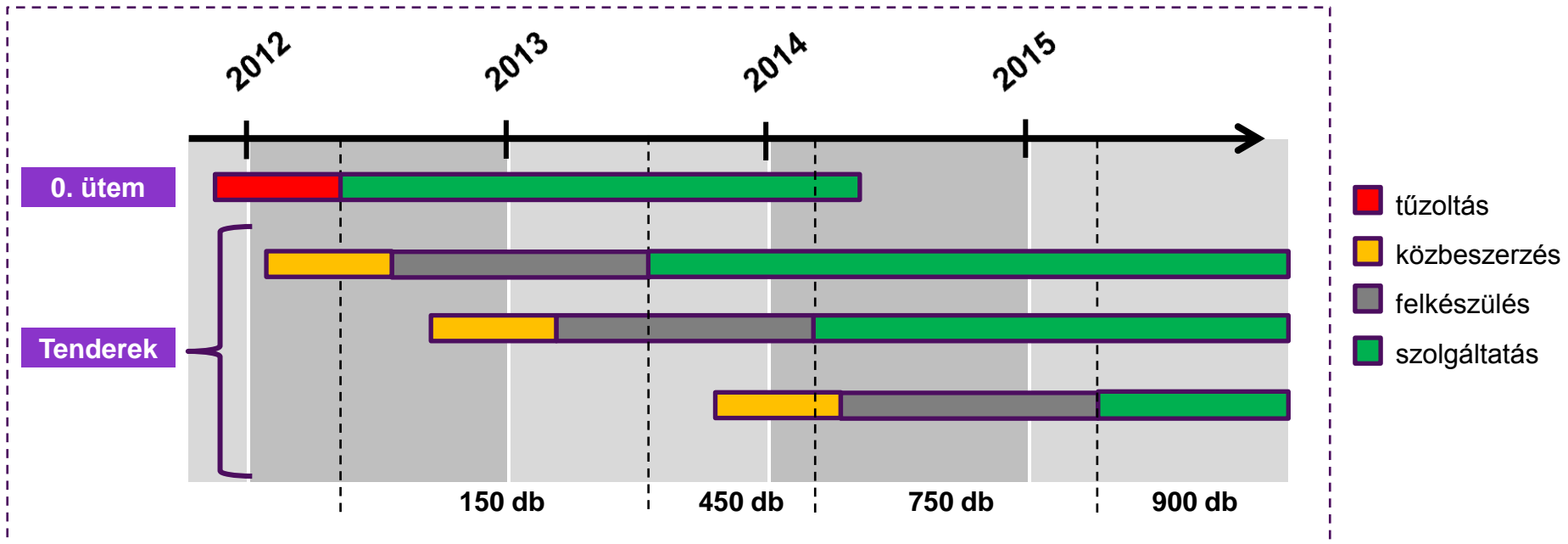
Szerződés időtartama

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

Kockázat megosztása, költségek leszorítása

- Felesleges megkötések minimalizálása
- Nagy szabadságfok biztosítása az operátorok számára

Az új buszüzemeltetési modell bevezetése



- 0. ütem: a jelenlegi BKV-alvállalkozók szerződéseinek pótlása
- Tenderek: az operátorok számának és arányának folyamatos növelése
- Cél: 2014 közepére jelentős részben új jármű legyen

Az első tender: az idő szorításában

0. ütem az idő szorításában

- BKK-BKV konzorcium a szolgáltatási beszerzésekre
- Rövidtávú szerződés (1-2 év)
- Alacsony darabszámok (25-50 db)
- Használt autóbuszok befogadása
- Kompromisszum a műszaki elvárásokban
- Alvállalkozói szerződés a BKV-val
- Közvetlen odaítélésen alapuló rendszer
- 2012. május 1-től induló szolgáltatás
- Több buszvonalon szétosztva, egyeseken a BKV buszaival (mint most)

Új buszüzemeltetési modell

- 2012. május 1-től induló tenderkiírás
- A BKK végzi a szolgáltatási beszerzéseket
- Hosszútávú szerződések
- Alacsony és magas darabszámok is (100-300 db)
- Csak új autóbuszokkal lehet indulni
- Magas műszaki elvárások
- Szolgáltatási szerződés az operátorokkal
- Szabályozott versenyen alapuló rendszer
- Új vonalkiosztási elvek alkalmazása

Az első tender: az idő szorításában

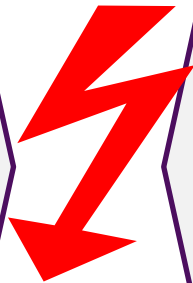
Lépés-
kényszerben

- Az alvállalkozók szerződése 2012 április 30-án lejár
- A BKV saját járműparkjából nem képes pótolni a hiányzó járműveket
- Szükség van az alvállalkozói kapacitások pótlására
- Mivel kevés idő áll rendelkezésre, ezért olyan intézkedések meghozására van szükség, amelyek némiképp ellentmondanak az új buszüzemeltetési modellben kitűzött céloknak
- 2012. május 1. előtt a BKK-nak nincs jogalapja szerződést kötni operátorokkal.
- A BKV közszolgáltatási szerződése 2012. április 30-án lejár.

Költség

Árfelhajtó tényezők

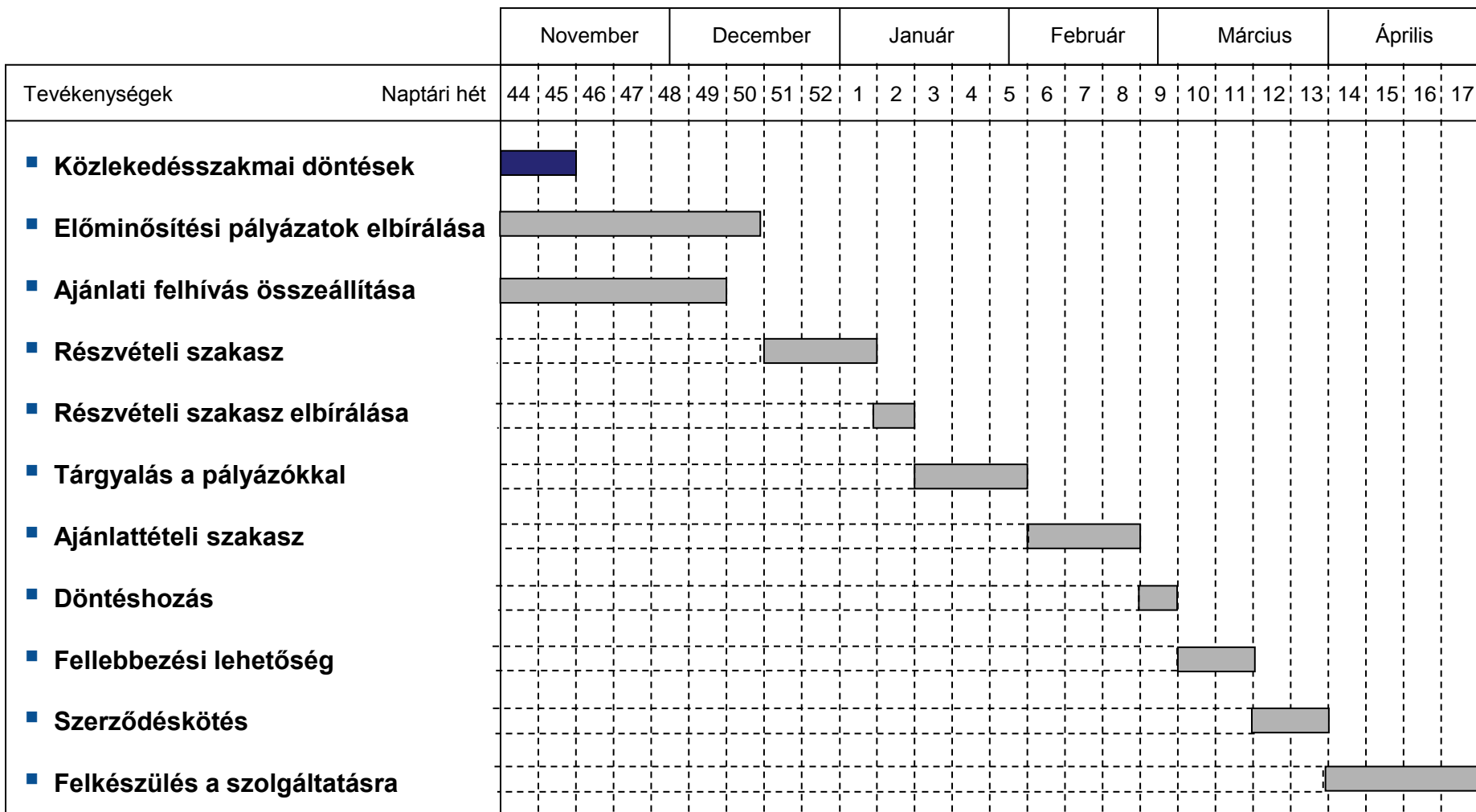
- **Magasabb értékcsökkenés**
Mivel a BKV buszok jelentős része maradványértéken fut, az értékcsökkenéssel plusz költségként kell számolni
- **Drágább karbantartás**
A karbantartó személyzet magasabb képzettséget igényel és az alkatrészek is drágábbak az új járművek esetében
- **Magasabb üzemanyag fogyasztás**
A fejlettebb technológia ellenére a fogyasztás nem fog csökkenni, mert a környezetvédelmi megoldások rontják a hatásfokot, illetve a klíma is növeli a fogyasztást
- **Kockázatok**
Gázolaj áremelkedése, BKV telephely átvétele vagy bérlése, kollektív szerződés átvétele, stb.



Költségcsökkentési potenciálok

- **Operátori tapasztalat**
Menetrendszerkesztés, üzemanyag megtakarítási lehetőségek kihasználása, olcsón karbantartható járművek használata, előnyös beszerzési és finanszírozási konstrukciók alkalmazása, a telephely megválasztása és kialakítása
- **Hatékonyabb folyamatok**
Karbantartási technológia és folyamat, járművezetők hatékony beosztása, előnyösebb munkaszerződések, logisztikai-adminisztrációs folyamatok hatékonyságának javítása
- **Kockázatok lefedezése**
Fix költségek más tevékenységeken keresztüli felosztása

Az első tender ütemterve



A folytatás: folyamatos tendereztetés

2012 I.
negyedévéől

- Folyamatos tenderindítások a „tűzoltás” után, már érdemi felkészülési idővel.
- Az első ilyen rövidesen kiírásra kerül, ezt követően 2012 második felében folyamatosan
- Előminősítési rendszer folyamatosan nyitva áll, legalább 1 hónappal megelőzően felhívást teszünk közzé, mint hogy új fordulót indítanánk.
- Pontos darabszámok és a telephelyek hasznosításának módja még kidolgozás alatt.



Köszönöm a figyelmet!