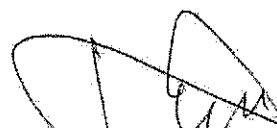




BESZÁMOLÓ

A KECSKEMÉTI HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK 2015. ÉVI TELJESÍTÉSÉRŐL

Kecskemét, 2016. március 31.



Fekete Antal

vezérigazgató



Pintér Attila
kontrolling igazgató



Káity Károly
forgalmi igazgató

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

TARTALOMJEGYZÉK

I. A 2015. év értékelése.....	3
II. Teljesítmények alakulása.....	9
III. A nettó árbevételek alakulása.....	10
IV. A járműállomány bemutatása	10
V. Létszám alakulása	11
VI. Baleseti statisztika.....	11
VII. Késett és kimaradt járatok	12
VIII. Utaspanaszok.....	12
IX. Összegzés.....	12

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

A beszámoló készítés alapja

A Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata és a DAKK Zrt. jogelőd társasága által 2014. évben megkötött 2015. január 1-től 2016. december 31-ig hatályos Személyszállítási Közszolgáltatási Szerződés a beszámolási kötelezettséget a IX. fejezet 5.2. pontban a következőképpen szabályozza:

„A Közlekedési szolgáltató köteles évente közszolgáltatási beszámolót készíteni és azt tárgyévét követő év március 31. napjáig az Önkormányzat részére elfogadás és jóváhagyás végett átadni.”

A beszámolás időszaka

2015. január 01. – 2015. december 31.

A Társaság Vezérigazgatója

Fekete Antal

A Társaság székhelye

Békéscsaba, Szarvasi út 103.

A helyi tömegközlekedés telephelye

Kecskemét Noszlopy Gáspár park 1-3. helyi autóbusz-pályaudvar

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

I. A 2015. ÉV ÉRTÉKELÉSE

2015. évben a Kecskemét helyi menetrendszerinti közlekedés árbevétele 1.012.748 eFt, az üzemi eredménye 42.998 eFt, a mérleg szerinti eredménye pedig 41.278 eFt volt.

Az összköltség eljárással készült egyszerűsített eredménykimutatást a 1. mellékletben, a forgalmi költség eljárással készült egyszerűsített eredménykimutatást a 2. mellékletben vezetjük le.

A gazdálkodás alakulását elsősorban az alábbi események és körülmények határozzák meg:

Bevételeket meghatározó események

2015. évi tarifaemelés	0,0 %
2015. évi utasszám változás	-2,4 %

Költségeket meghatározó események

2015. évi infláció	-0,1 %
2015. évi gázolaj átlagár csökkenés	-14,8 %
2015. éves bérmegállapodás megvalósításának hatása	3,0 %
2015. évi helyi járműállomány átlagéletkora	7,01 év
Kilométer teljesítmény növekedése	1,4%

A Személyszállítási Közszolgáltatási Szerződés IX. fejezet 1. pontjának értelmében a Kecskemét helyi autóbusz-közlekedés esetén:

„A Szem. törvény 4.§ (4) bekezdés d) pontja szerint a Megrendelő feladata a helyi közlekedés díjának szerződés keretében történő megállapítása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek, valamint a szokásos mértékű, ésszerű nyereség megtérítése, továbbá a szolgáltatások teljesítésének ellenőrzése.”

Az alábbi táblázatban a bevétel és költség kategóriák változásából kiszűrtük a volumen változások hatásait, hogy megítélhető legyen Társaságunknál az infláció, a béremelés milyen mértékben rontotta, valamint az üzemanyagár csökkenés milyen mértékben javította a működési költségeket befolyásoló tényezőket.

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

Megnevezés	2014. év	2015. év	Változás összesen	<i>Adatok eFt-ban</i>	
				Volumenváltozás hatása az üzemi eredményre	Árváltozás, béremelés, járulék, ill. infláció hatása az üzemi eredményre
Értékesítés nettó árbevétele	1 032 657	1 012 748	-19 909	-20 034	125
Üzemanyag költség	325 977	322 646	-3 331	-44 421	47 752
Közvetlen személyi jellegű ráfordítások	409 330	428 729	19 399	-12 897	-6 502
Értécsökkenés	88 152	75 073	-13 079	13 079	0
Közvetlen anyagjellegű ráfordítás	354 939	375 482	20 543	-20 919	376
Közvetlen költségek összesen	1 178 398	1 201 930	23 532	-65 157	41 625
Fedezeti összeg (Bruttó eredmény)	-145 741	-189 182	-43 441	-85 191	41 750
Közvetett személyi jellegű ráfordítások	151 430	142 051	-9 379	11 387	-2 008
Közvetett anyagjellegű ráfordítások	76 746	49 265	-27 481	27 432	49
Közvetett értécsökkenés	5 625	11 734	6 109	-6 109	0
Közvetett költségek összesen	233 801	203 050	-30 751	32 710	-1 959
Egyéb eredmény	391 380	435 230	43 850	43 850	0
Üzemi eredmény	11 838	42 998	31 160	-8 643	39 803

Árbevétel elemzése

Tarifaemelés nem volt 2015. évben és a szociálpolitikai menetdíj-támogatás mértéke sem változott. A díjmentesen utazók után kapott szociálpolitikai menetdíj-támogatás összege csekély mértékben, 0,1 %-kal nőtt a lakosságszám növekedése miatt, így a nettó bevételre a változás pozitívan hatott, 125 eFt-tal növelte azt. Az utasszám 2,4%-os csökkenése, illetve az autóbusz-közlekedéshez kapcsolódó egyéb bevételek volumenének 2.318 eFt-os csökkenése miatt a volumenváltozás összességében 20.034 eFt-tal rontotta a tevékenység eredményét.

2 0 1 5 . É V I B E S Z Á M O L Ó

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

Közvetlen költségek elemzése

Az üzemanyag átlagár 2015. évi 14,8 %-os csökkenése 47.752 eFt-tal javította a tevékenység eredményét. Az 1,4 %-os teljesítménynövekedéshez kapcsolódó üzemanyag-felhasználás volumennövekedése viszont növelte az üzemanyag felhasználásunk mennyiségét. 2015. évben könyveléstechnikai változás (mely költségsorok között átrendeződést okoz) miatt is nőtt az üzemanyagköltség sor: 2014. évben a helyközi ágazat besegítésének költsége a helyi ágazatban az igénybevett szolgáltatások között egy soron (költségátterhelésként) jelent meg, viszont 2015-ben a helyközi ágazat besegítésének üzemanyagköltség vonzata az üzemanyag költségsoron kerül kimutatásra. Az üzemanyag költségsor a bázishoz képest emiatt növekedést mutat, de ezzel együtt az igénybevett szolgáltatások költségsoron csökkenés következett be. Mindezek együttes hatásaként a fenti táblázatban is látható 3.331 eFt-os üzemanyag költségcsökkenés figyelhető meg.

Az üzemanyagon kívüli közvetlen anyagjellegű ráfordítások a csekély mértékű negatív infláció hatására 376 eFt-tal csökkentek. Az anyagjellegű ráfordítások volumene növekedett előző évhez képest egyrészt a teljesítménynövekedés miatt, ezért ezen a költségsoron 20.919 eFt-os költségnövekedést eredményezett. A két hatás együttesen tehát 20.543 eFt-os költségnövekedést okozott a közvetlen anyagjellegű ráfordítás soron.

A társaság a 2015. évre érvényes és hatályos alágazati szintű és ahhoz kapcsolódó helyi bérmegállapodásban rögzítetteknek megfelelően járt el. 2015. július 1-től éves szinten a 2014. évi korrigált éves keresettömeg 9/12 részére vetített 2,4%-os mértékű bérfejlesztés, valamint 30 eFt/fő egyszeri juttatás történt, mely éves szinten 3,0 %-os bérfejlesztést jelentett. Így a béremelés és a kapcsolódó járulék növekmények hatására, valamint a túlóra pótlék növekedése miatt 39.166 eFt-tal nőttek a személyi jellegű ráfordítások. Az üzemanyag megtakarítás csökkenése miatt 12.897 eFt-tal csökkentek a közvetlen személyi jellegű ráfordítások. A karkedvezményes járulék megszűnése szintén csökkentette költségeinket, mely 30.371 eFt-tal növelte eredményünket. Az előzőekben említett könyveléstechnikai változás viszont technikailag növelte ezt a

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

költségsort, így a közvetlen személyi jellegű ráfordítások mindezek együttes hatására 19.399 eFt-tal nőttek 2015. évben bázisévhez képest.

A közvetlen értékcsökkenés összege 13.079 eFt-tal csökkent az elmúlt évhez viszonyítva, melynek oka, hogy 2015. évben nem történt új, illetve használt autóbusz beszerzés a helyi ágazatban társaságunk részéről, ezért a korábbi beszerzésű autóbuszok értékcsökkenésének kifutása miatt csökkent az amortizáció a bázishoz képest. Ugyanakkor 2015. év végén és 2016. év elején a társaság fiatalabb, korszerűbb, Mercedes gyártmányú autóbuszokat csoportosított át a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenységhez, melynek amortizációs költség növelő hatása 2016-ban jelentkezik.

Közvetett (általános) költségek elemzése

Az SAP informatikai rendszer kialakításakor a társaság törekedett arra, hogy azok a költségek, amelyek akár helyi, akár helyközi közlekedés miatt merülnek fel, de nem lehet a közvetlen költségek kategóriájába sorolni, a közvetett költségeken belül is pontosan a helyükre kerüljenek. A vállalati általános költség csak olyan költségelemeket tartalmaz, ami nem köthető szorosan sem a helyi, sem a helyközi közlekedéshez.

A közvetett költségek legjelentősebb tételét jelentő személyi jellegű ráfordítások a nem fizikai állomány, a fizikai állomány egy részét, valamint a Felügyelő bizottság helyi üzemre osztott költségeit tartalmazza, mely feladatok ellátása elengedhetetlen a helyi üzem működtetéséhez. Ezen költség sor 9.379 eFt-tal csökkent a bérfejlesztés ellenére, melynek oka az, hogy a DAKK Zrt. létrejöttével megváltozott a közvetetten elszámolt bér felosztásának mértéke és aránya is, melynek eredményeképpen csökkentek a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenység közvetett személyi jellegű ráfordításai.

A közvetett anyagjellegű ráfordítások volumene csökkent, mely hatás következtében a tevékenység üzemi eredménye 27.432 eFt-tal nőtt, az inflációs hatás pedig 49 eFt volt. A két hatás együttesen 27.481 eFt-tal javította az eredményt.

2 0 1 5 . É V I B E S Z Á M O L Ó

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

A közvetett értékcsökkenés növekedését elsősorban az okozza, hogy a társasági általános költségek között könyvelt amortizációból több osztódik a Kecskemét helyi közlekedésre.

Összességében a közvetett költségek alakulását jelentősen befolyásolta az fúzió megvalósulása, valamint ezzel összefüggésben az egységes Önköltségszámítási Szabályzat bevezetése, melynek hatására a közvetett költségek 30.751 eFt-os csökkenést mutatnak bázishoz képest.

Eredmény elemzése

Csak az árváltozásokat összehasonlítva megállapítható, annak ellenére, hogy bevétel oldalon 2015. évben tarifaemelés nem történt, a költség soron gázolajár csökkenés és a negatív infláció, valamint a kordedvezményes járulék megszűnése fedezni tudta a személyi jellegű ráfordítások és a közvetlen anyagjellegű ráfordítás növekedésének hatását.

A volumenek változásának hatása 8.643 eFt-tal csökkentette az eredményt, mely elsősorban a közvetlen anyagi jellegű ráfordítások volumenének növekedésével, illetve az üzemanyag volumenének növekedésével magyarázható.

Az egyéb bevételek között jelenik meg a tevékenységhez kapcsolódó önkormányzati és központi támogatás összege, mely a közszolgáltatási szerződésben rögzített feltételek szerint 446.309 eFt-ot jelent. Ez az összeg tartalmazza a 2015. évi bevételekkel nem fedezett indokolt költségeket, a hozzá kapcsolódó 3%-os nyereség, valamint a központi (normatív) támogatás összegét.

A Kecskemét helyi személyszállításra 2015. évre vonatkozóan az önkormányzat által pénzügyileg rendezésre került összesen 345.513 eFt támogatás, melyből:

- 326.335 eFt önkormányzati támogatás és
- 19.178 eFt központi (normatív) támogatás

2 0 1 5 . É V I B E S Z Á M O L Ó

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

2015. évben a pénzügyileg realizált 345.513 eFt-os támogatás (mely az önkormányzat által közgyűlési határozatban rögzített támogatás 70%-a) mellett a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenység üzemi tevékenység eredménye 57.797 eFt-os veszteséget mutat. A Közzszolgáltatási szerződés előírásai szerint az Önkormányzat megfizeti a tevékenység végzése során felmerült indokolt költségeket, továbbá a hozzá kapcsolódó 3%-os nyereséget. A bevételekkel nem fedezett indokolt költségek meghatározása a közzszolgáltatási szerződés 5. sz. melléklete alapján történik, mely szerint az önkormányzat által 2015. évre a Kecskemét helyi személyszállítással összefüggésben még fizetendő támogatási összeg 100.795 eFt.

Ezzel együtt a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenységhez kapcsolódó összes támogatás összege 446.309 eFt, melyből az önkormányzati rész 427.131 eFt, a központi (normatív) támogatás 19.178 eFt.

A 2015. évi összes támogatás összege – régiós összevonás és ehhez kapcsolható költségracionálás hatására – az önkormányzat által határozatban rögzített 466.193 eFt-nál 19.884 eFt-tal kevesebb.

A bevételekkel nem fedezett indokolt költség meghatározását a 4. sz. melléklet tartalmazza.

Az egyéb bevételek és ráfordítások különbözete 43.850 eFt-tal nőtt 2015. évben előző évhez képest, melynek oka elsősorban az, hogy az önkormányzati és normatív támogatások összege 43.579 eFt-tal nőtt, a fejlesztési és rekonstrukciós támogatások, valamint a térítésmentesen átvett autóbuszok értékcsökkenéssel arányos része viszont csökkent, illetve csökkent a céltartalék felhasználás összege, valamint a kártérítésekkel kapcsolatos bevételek is 2015. évben.

Az üzemi eredményt a pénzügyi műveletek eredménye 1.720 eFt-tal rontotta, így a szokásos vállalkozási eredmény 41.278 eFt-ra alakul. A rendkívüli bevételek és ráfordítások nem merültek fel a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenység kapcsán, ezért az adózás előtti eredmény szintén 41.278 eFt volt 2015-ben.

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

A pozitív eredmény mellett meg kell említeni, hogy valamennyi vonalon a 19⁰⁰ óra utáni járatokra, illetve hétvégén a vonalak döntő többségére alacsony kihasználtság jellemző.

II. TELJESÍTMÉNYEK ALAKULÁSA

A helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedés teljesítményeinek alakulását az 5. *melléklet*ben mutatjuk be.

2015. évben 353.164 db helyi menetrendszerinti járatot indított a társaság, mely 5,4 %-kal magasabb a bázis adathoz képest. Az eltérés technikai jellegű és abból adódik, hogy tárgyévben a helyközi ágazat besegítésének teljesítménye, így az indított járatok darabszáma is a helyi tevékenységnél kerül kimutatásra.

2015. évben a külszolgálati kilométer 2.877 ekm, a rezi kilométer 186 ekm, így a hasznos kilométer 2.691 ekm volt, melyek kismértékben nőttek 2014. évhez képest, a külszolgálati kilométer 1,4%-kal, a hasznos kilométer 0,4%-kal, a rezi kilométer 17,7 %-kal nőtt.

A kismértékű teljesítmény növekedést részben az okozta, hogy Kecskeméten 2015. évben 7 alkalommal történt menetrend módosítás, melynek keretében új járat indítások és járat indulási időpont változások valósultak meg. A módosítások hatására a hasznos teljesítmény 2015. évben 38 ekm-rel növekedett. Ezen felül a munkanapok számának előző évhez képesti változása miatt csökkenés következett be. A két hatás eredőjeként a hasznos kilométer teljesítmény 0,4%-kal növekedett 2014. évhez képest.

A rezi kilométer növekedése alapvetően áthúzódó hatásként jelentkezik, oka a Mercedes hibrid autóbuszok javításra szállításának többlet távolsága miatti kilométer teljesítmény növekedés.

A férőhelykilométer-teljesítmény 1,2%-kal nőtt előző évhez képest, amely az előzőekben részletezett teljesítmény elszámolási változásból fakad.

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

Az utasszám 2014. évhez viszonyítva 2,4%-kal 16.343 efő-re, az utaskilométer teljesítmény pedig 2,3 %-kal 58.942 ekm-re csökkent 2015. évben.

III. A NETTÓ ÁRBEVÉTELEK ALKULÁSA

A helyi menetrendszerinti közlekedés nettó bevételének alakulását jegyfajtánként a 6. mellékletben mutatjuk be.

Tarifaemelés érvényesítésére 2015. évben nem került sor, az utasszám 2,4 %-os csökkenése, illetve az autóbusz-közlekedéshez kapcsolódó egyéb bevételek volumenének 2 318 eFt-os csökkenése miatt 1,9 %-kal 1.012.748 eFt-ra csökkentek 2015. évben 2014. évi bázishoz képest.

A bevételen belül az utas által fizetett bevételből 13.351 eFt, a szociálpolitikai menetdíj-támogatásból 6.558 eFt bevétel csökkenés származott a bázis időszakhoz képest. A tanuló/nyugdíjas bérleteknél jelentős volt az utas csökkenés, ezáltal a szociálpolitikai menetdíj-támogatás csökkenés is, az általános bérleteknél viszont, melyhez nem kapcsolódik szociálpolitikai menetdíj-támogatás, csekély mértékű utas növekedés volt tapasztalható. A teljesáru jegyek esetében szintén utas csökkenés volt tapasztalható.

IV. A JÁRMŰÁLLOMÁNY BEMUTATÁSA

A Kecskemét helyi menetrendszerinti közlekedés járműállományának alakulását, a 7. melléklet tartalmazza. A helyi autóbuszok 2015. december 31-én mért átlagéletkora 2014-hez képest 10,1 évről 8,78 évre csökkent, a 10 éves életkort elérő autóbuszok aránya 37,93%. Az átlagéletkor csökkenését a korábbiakhoz képest fiatalabb, magasabb komfortfokozatú autóbuszok év végén történt társaságon belüli átcsoportosításával realizáltuk. Az autóbuszok több mint fele klímaberendezéssel szerelt, több mint

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

kétharmada pedig alacsony padlómagasságú az utastér teljes vagy rész (pl. belépési zónák) területén.

Az autóbuszflotta életkora, az utasok kiszolgálása valamint környezeti hatások tekintetében 2015-ben is kedvező hatással bírt a Megrendelő által 2014. februártól kezdődően használati megállapodás keretében társaságunk rendelkezésére bocsátott, KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0022 számú „Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása- zéró emissziós zóna megteremtése soros hajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével” című pályázat teljesítésével összhangban beszerzett autóbuszok üzemeltetése a városban.

Autóbusz-állomány életkor szerinti megoszlása:

Életkor	Autóbuszok darabszáma
0 éves	25
1 éves	0
2 éves	0
3 éves	0
4 éves	3
5 éves	0
6 éves	0
7 éves	6
8 éves	2
9 éves	0
10 éves	0
11 éves	0
12 éves	2
13 éves	7
14 éves	1
15 éves	5
16 éves	0
17 éves	0
18 éves	0
19 éves	7
20 éves és azt meghaladó	58
Állomány összesen	8,78
Statisztikai átlagéletkor	7,01
Műszaki átlagéletkor	22
10 év feletti összesen	25

Autóbusz-állomány kilométer-telítettség szerinti megoszlása:

Kilométer telítettség (e km)	Autóbuszok darabszáma
0-100	11
101-200	16
201-300	3
301-400	2
401-500	0
501-600	0
601-700	7
701-800	7
801-900	5
901-1000	1
1001-1100	3
1101-1200	3
1201-1300	0
1301-1400	0
1401-1500	0
1501-1600	0
1601-1700	0
1701-1800	0
Összesen	58

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

V. LÉTSZÁM ALAKULÁSA

A helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedés feladatait 2015. évben az alábbi összetételű állományi létszámmal láttuk el.

Állománycsoport	2014. év (fő)	2015. év (fő)	Index (%)
Autóbuszvezető	91,9	92,0	100,1
Forgalmi utazó összesen	91,9	92,0	100,1
Szakt munkás	0	0	0
Fizikai dolgozó összesen	91,9	92,0	100,1
Nem fizikai dolgozó összesen	15,2	15,6	102,6
Teljes munkaidős összesen	107,1	107,6	100,5
Részmunkaidős szellemi	1,1	0,7	63,6
Részmunkaidős fizikai	9,1	9,2	101,1
További munkaviszonyban foglalkoztatott	0	0	0
Összesen	117,3	117,5	100,2

Az előző táblázatból kitűnik, hogy a teljes munkaidős létszám 0,5 %-al nőtt 107,6 főre a helyi forgalomban az előző időszakhoz képest. Az autóbuszvezetők száma szintén 0,1 %-kal, 0,1 fővel, a nem fizikai dolgozóké pedig 2,6 %-kal, vagyis 0,4 fővel magasabb a bázisidőszakinál.

Az atipikusan foglalkoztatottak száma 0,3 fővel csökkent az előző évhez képest, így az összes létszám a tavalyi 117,3 főről 0,2 %-kal 117,5 főre nőtt.

VI. BALESETI STATISZTIKA

Szolgálati hely	Saját hibás balesetek/külszolgálati km (%)	Baleset összesen	Idegen hibás	Saját hibás	Külszolgálati kilométer (e km)
Kecskemét helyi	1,18 %	56	22	34	2877

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

VII. KÉSETT ÉS KIMARADT JÁRATOK

Megnevezés	2014. év	2015. év	Index (%)
Késett járatok száma	968	1053	108,7
Kimaradt járatok száma:	78	81	103,8

2015. évi késett és kimaradt járatok okok szerinti bontása		
	Esetszám	Megoszlás (%)
Kecskemét		
- Késések*	1053	
időjárás	34	3,23%
forgalmi	724	68,76 %
műszaki	230	21,84 %
egyéb	65	6,17 %
- Kimaradások	81	
időjárás	15	18,52 %
forgalmi	8	9,88 %
műszaki	47	58,02 %
egyéb	11	13,58 %

* 5 percet meghaladó

A városban zajló közmű, úthálózat, dinamikus megállóhelyi információs rendszer fejlesztések, különböző építési beruházások, városfenntartási munkálatok miatti lezárások, időjárással összefüggő forgalmi körülmények és műszaki meghibásodások miatt késtek és maradtak ki járatok 2015. évben.

VIII. UTAS PANASZOK

Minden beérkező utaspanaszt (levél, e-mail, Vásárlók könyvi bejegyzés, telefonon történő bejelentés, fax) kivizsgálunk.

A 2012. évi XLI. személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben foglaltak értelmében, valamint társaságunk Üzletszabályzatával összhangban a telefonon és a személyesen történő bejelentésekről jegyzőkönyvet kell felvenni.

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

A panaszlevélben érintett munkavállalót jegyzőkönyvi úton meghallgatjuk, jogos utaspanasz esetén felelősségre vonást alkalmazunk, amely lehet:

- szóbeli, vagy írásbeli figyelmeztetés,
- minőségjeljesítési díj megvonás, súlyosabb esetben bércsökkentés,
- munkaviszony megszüntetése.

Amennyiben a levelezési cím megjelölésre került (előfordul, hogy pontos címet nem adnak meg), írásban válaszolunk a panaszt tevő utasnak. A felmerült panaszok okait Kecskemét helyi üzemegeység rendszeresen elemzi, a szükséges mértékben a rendszeres belső oktatási témakörökbe beépíti.

Szolgálati hely	Panaszt tevők száma	Ebből nem jogos panasztétel, nem bizonyítható esetek száma
Kecskemét helyi pályaudvar	187	56

Panasztétel módja	Kecskemét helyi
Levélben érkező	13
E-mailben érkező	104
Vásárlók könyvi bejegyzés	38
Telefonon történő észrevétel	27
Személyesen tett bejelentés	5
Összesen	187

Jogos utaspanasz esetén érkezett panaszok	Kecskemét helyi
---	-----------------

Magatartás, viselkedés, nem megfelelő hangnem	68
Járat nem menetrendszerinti közlekedése	21
Esztétikai állapot	11
Menetjegy, bérletjegy kiadása	12
Utastájékoztató hiánya	5
Utasleamaradás	2
Műszaki állapot/ járműtípus	4
Menetrend módosítás	8
Összesen	131

2015. ÉVI BESZÁMOLÓ

A HELYI KÖZSZOLGÁLTATÁSI FELADATOK TELJESÍTÉSÉRŐL

IX. ÖSSZEGLÉS

Kecskemét Megyei Jogú Város helyi közlekedésének megfelelő finanszírozása érdekében a tervezéskor, de a végrehajtás során is a társaság törekszik az együttműködésre az Önkormányzattal a helyi menetrend szerinti személyszállítás eredményes lebonyolítása érdekében. Elsősorban a munkahelyek és így a foglalkoztatás térbeli és időbeli változása, a demográfiai összetétel kedvezőtlen változása, valamint az egyéni közlekedés struktúrájának átalakulása befolyásolta az utazási hajlandóságot az elmúlt években. A város által megvalósított, korábbi gazdaságpolitikai döntések eredményeként létrejött beruházások ellenére a közösségi közlekedést igénybevevők száma minimális mértékben csökkent 2015. évben.

2015. év végén és 2016. év elején a társaság fiatalabb, korszerűbb, többségében Mercedes gyártmányú autóbuszokat csoportosított át a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenységhez, ezzel is erősítve a Mercedes típusú autóbuszok, valamint a korszerűbb és fiatalabb autóbuszok részarányát a helyi személyszállítás végző autóbuszparkban.

Az Önkormányzat által megfizetett 345.513 eFt-os támogatás (mely az önkormányzat által közgyűlési határozatban rögzített támogatás 70%-a) mellett a Kecskemét helyi személyszállítási tevékenység üzemi tevékenység eredménye 57.797 eFt-os veszteséget mutat.

A közszolgáltatási szerződésben az Önkormányzat vállalta, hogy megfizeti a szolgáltatónak a bevételekkel nem fedezett indokolt költségeket, valamint 3%-os nyereséget, melyhez a már pénzügyileg rendezett támogatáson felül további 100.795 eFt támogatás megfizetése szükséges.

A Kecskemét helyi menetrend szerinti közlekedés
összkieltség eljárással készült eredménykimutatása

	Magnevítés		Helyi		Index (%)
	a	b	c	2015. évi eredmény	
I. Értékesítés nettó árbevétele		1 032 657	1 012 748		98,1
II. Aktivált saját teljesítmények értéke		0	0		0,0
III. Egyéb bevételek*		417 554	463 498		111,0
<i>ebből: visszatart értékesítés</i>		0	0		0,0
IV. Anyagjellegű ráfordítások		757 662	747 393		98,6
V. Személyi jellegű ráfordítások		560 760	570 780		101,8
VI. Értéksökkenési leírás		93 777	86 807		92,6
VII. Egyéb ráfordítások		26 174	28 268		108,0
<i>ebből: értékesítés</i>		19	0		0,0
A. ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE		11 838	42 998		363,2
VIII. Pénzügyi műveletek bevételei		1 618	39		2,4
IX. Pénzügyi műveletek ráfordításai		944	1 758		186,2
B. PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE		674	-1 720		-255,2
C. SZOKÁSOS VÁLLALKOZÁSI EREDMÉNY		12 512	41 278		329,9
X. Rendkívüli bevételek		0	0		0,0
XI. Rendkívüli ráfordítások		0	0		0,0
D. RENDKÍVÜLI EREDMÉNY		0	0		0,0
E. ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY		12 512	41 278		329,9
XII. Adófizetési kötelezettség		410	0		0,0
F. Adózott eredmény		12 102	41 278		341,1
G. MÉRLEG SZERINTI EREDMÉNY		12 102	41 278		341,1

*Az egyéb bevételek a közszolgáltatási szerződés szerint járó 446.309 eFt támogatási összeget tartalmazzák, melyből a központi (normatív támogatás összege 19.178 eFt.

**A Kecskekmét helyi menetrend szerinti közlekedés
forgalmi költség eljárással készült eredménykimutatása**

	Mégmunkás		Helyi		Index (%)
	a	b	c	c/b	
		2014. évi Bázis	2015. évi Tény		
I. Értékesített nettó árbevétele	1 032 657	1 012 748	98,1		
II. Értékesítés közvetlen költségei	1 178 398	1 201 930	102,0		
III. Értékesítés bruttó eredménye	-145 741	-189 182	129,8		
IV. Értékesítés közvetelt költségei	233 801	203 050	86,8		
V. Egyéb bevételek*	417 554	463 498	111,0		
ebből: visszatart értékvésztés	0	0	0,0		
VI. Egyéb ráfordítások	26 174	28 268	108,0		
ebből: értékvésztés	79	0	0,0		
A. ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE	11 838	42 998	363,2		
VII. Pénzügyi műveletek bevételei	1 618	39	2,4		
VIII. Pénzügyi műveletek ráfordításai	944	1 758	186,2		
B. PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE	674	-1 720	-255,2		
C. SZOKÁSOS VÁLLALKOZÁSI EREDMÉNY	12 512	41 278	329,9		
EX. Rendkívüli bevételek	0	0	0,0		
X. Rendkívüli ráfordítások	0	0	0,0		
D. RENDKÍVÜLI EREDMÉNY	0	0	0,0		
E. ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY	12 512	41 278	329,9		
XI. Adófizetési kötelezettség	410	0	0,0		
F. Adózott eredmény	12 102	41 278	341,1		
G. MÉRELEG SZERINTI EREDMÉNY	12 102	41 278	341,1		

* Az egyéb bevételek a közszolgáltatási szerződés szerint járó 446.309 eFt támogatási összeget tartalmazzák, melyből a központi (normatív támogatás összege 19.178 eFt).

A Kecskemét helyi autóbusz-közlekedés 2015. I-XII. havi eredménye

Adatok eFt-ban

Megnevezés	2014.	2015.	2015. tény
	I-XII. havi bázis	I-XII. havi tény	Index (%) bázishoz
Utas által fizetett bev. (ÁFA nélkül)	756 429	743 078	98,2
Szociálpolitikai meneti díjtámogatás	276 228	269 670	97,6
Nettó bevétel	1 032 657	1 012 748	98,1
Támogatás	402 730	446 309	110,8
Egyéb bevétel	14 824	17 190	116,0
Bevétel összesen	1 450 211	1 476 246	101,8
Üzemanyag	326 372	323 993	99,3
Egyéb anyagköltség	28 823	26 645	92,4
Igénybevett anyagjellegű szolg.	359 972	347 162	96,4
Egyéb szolgáltatások értéke	42 495	49 593	116,7
Béreköltség	353 325	394 258	111,6
Személyi jellegű egyéb kifizetések	72 995	63 560	87,1
Bérbírlékok	134 440	112 962	84,0
Értéksökkenési leírás	93 777	86 807	92,6
Egyéb ráfordítás	26 174	28 268	108,0
Összes költség	1 438 373	1 433 248	99,6
Üzemi tevékenység eredménye	11 838	42 998	363,2
Külszolgálati kilométer (ekm)	2 838	2 877	101,4
Fajlagos költség (Ft/km)	506,83	498,17	98,3

A helyi személyszállítási közszolgáltatások bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek az ésszerű nyereség összegével együtt történő megállapításának számítási módszertana

Felek rögzítik, hogy a bevétellel nem fedezett indokolt költségek meghatározása

- a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. Törvény,
- az 1370/2007/EK rendelet,
- valamint amennyiben a költségvetési törvény alapján a helyi közforgalmú személyszállítás biztosításához külön jogszabályban meghatározott módon lehetőség van központi normatív támogatás igénylésére, akkor az abban foglalt normatív támogatás figyelembevételével történik.

A bevétellel nem fedezett indokolt költségek meghatározásának módja:

- A számítás kiindulópontja a beszámolási kötelezettség során benyújtott költségstruktúra, mely a költségeket a Szolgáltató számviteli politikája szerint, jelen szerződés 5. sz. mellékletében meghatározott struktúrában tartalmazza.
- Első lépésben meghatározásra kerül az indokolt költség (méltányos nyereséggel együtt).
- Ezt követően meghatározásra kerülnek a bevételek összesen.
- Az indokolt költségek (méltányos nyereséggel együtt) és az összes bevétel különbsége adja a bevétellel nem fedezett indokolt költséget.

Megnevezés	(eft)
1. Tevékenység összes költsége értékcsökkenési leirással (indokolt költség nyereség nélkül)	1 433 248
2. Méltányos nyereség (indokolt költség 3%-a)	42 997
3. Indokolt költségek összesen (1. sor + 2. sor)	1 476 246
4. Értékesítés nettó árbevétele	1 012 748
5. Egyéb bevétel (folyósított állami/önkormányzati támogatásokkal)	362 703
6. Bevételek összesen (4. sor + 5. sor)	1 375 450
7. Bevétellel nem fedezett indokolt költség (3. sor - 6. sor)	100 795

A Kecskemét helyi menetrend szerinti közlekedés teljesítményeinek alakulása

Megnevezés	Helyi		
	2014. évi bázis	2015. évi tény	Index (%)
a	b	c	c/b
Indított járatok száma	334 930	353 164	105,4
Naptári napok	365	365	100,0
Állományi gépnap	20 357	20 785	102,2
Átlagos állomány	55,72	56,95	102,2
Hasznos km (ezer)	2 680	2 691	100,4
- Helyi autóbuszal végzett helyi feladat	2 523	2 534	100,4
- Helyközi autóbuszal végzett helyi feladat	157	157	100,0
Rézi km. (ezer)	158	186	117,7
Külszolgálati km. (ezer)	2 838	2 877	101,4
Férőhely km. (ezer)	323 941	327 691	101,2
Utasszám (ezer)	16 744	16 343	97,6
Általános bérletes utaskm (ezer)	24 020	23 971	99,8
Tanuló/nyugdíjas utaskm (ezer)	22 970	21 952	95,6
Teljesáru utaskm (ezer)	5 235	5 109	97,6
65 évf. feletti utaskm (ezer)	8 095	7 910	97,7
Helyi utaskm összesen (ezer)	60 320	58 942	97,7
Átlagos utazási távolság	3,60	3,61	100,1
Kihasználási %	18,62	17,99	96,6
Dinamikus férőhely	128,40	129,32	100,7
Külszolgálati km./gépkocsi áll.	48 117,47	47 765,22	99,3
Nettó árbevétel	1 032 657	1 012 748	98,1
Bevétel/külszolgálati km.	385,18	372,33	96,7
Bevétel/utaskm.	17,12	17,18	100,4
Férőhelynap	2 397 022	2 427 651	101,3
Statikus férőhely kapacitás	6 667,18	6 651,10	101,3
1 statikus férőhelyre eső utaskm.	9,10	8,86	96,5
1 statikus férőhelyre eső utas	2,55	2,46	96,4

A Kecskemét helyi menetrend szerinti közlekedés bevételeinek alakulása

Működési terület	Utasszállítási Biztosítási díj		Közlekedési díj		Közlekedési díj		Közlekedési díj		Közlekedési díj		m	ml
	2014. évi adatok	2015. évi adatok	2014. évi adatok	2015. évi adatok	2014. évi adatok	2015. évi adatok	2014. évi adatok	2015. évi adatok	2014. évi adatok	2015. évi adatok		
a	b	c	c/b	g	h	h/g	l	l/g	m	ml		
Általános bérlet	331 302	331 558	100,1	0	0	0	331 302	331 558	331 558	100,1		
Tanuló, nyugdíjas	169 320	161 089	95,1	149 391	142 708	95,5	318 711	303 797	303 797	95,3		
Teljesítés	241 786	238 728	98,7	0	0	0	241 786	238 728	238 728	98,7		
63 év feletti	0	0	0,0	126 837	126 962	100,1	126 837	126 962	126 962	100,1		
Egyéb buszbavétel	14 021	11 703	83,5	0	0	0,0	14 021	11 703	11 703	83,5		
Helyi összesen	756 429	743 078	98,2	276 228	269 670	97,6	1 032 657	1 012 748	1 012 748	98,1		

(2015. december 31.)

Sorszám	Forgalmi rendszám	Jármű típus	Első forgalomba helyezés ideje	Főruhely*
1.	DUD593	Ikarus 280.52D	1995.07.13	151
2.	DUD594	Ikarus 280.52D	1995.05.29	141
3.	EIB389	Ikarus 415.15B	1994.03.10	85
4.	EWS885	Ikarus 415.25B	1994.12.16	98
5.	EWS888	Ikarus 415.25B	1994.12.14	98
6.	GBW511	Ikarus 415.15C	1994.06.28	97
7.	GBW512	Ikarus 415.15C	1994.06.28	97
8.	GVM005	Ikarus 263.10	1999.02.10	121
9.	GVM006	Ikarus 263.10	1999.02.10	121
10.	GVM007	Ikarus 263.10	1999.02.10	121
11.	HDA013	Rába Premier 091	1999.11.24	105
12.	HDA014	Rába Premier 091	1999.11.24	105
13.	HGC645	MAN SL 222	2000.05.15	88
14.	HOB389	MAN SL 222	2001.04.24	105
15.	HOP157	MAN SL 222	2001.06.13	89
16.	HSX425	Ikarus 412.30A4	2001.12.17	100
17.	IDZ487	Ikarus 412.30A	2002.01.01	100
18.	IDZ488	Ikarus 412.30A	2002.01.01	100
19.	IDZ516	Ikarus 412.30A	2002.10.22	100
20.	IEB719	MAN SL 223	2002.06.25	100
21.	KDU624	Volvo-Alfa B12B Regio	2006.01.20	101
22.	KDU625	Volvo-Alfa B12B Regio	2006.01.20	101
23.	KNL240	Volvo B9LA/7700	2007.02.21	165
24.	KNE241	Volvo B9LA/7700	2007.02.21	165
25.	KZR278	Mercedes-Benz 628 CONECTO	2007.12.21	102
26.	KZR280	Mercedes-Benz 628 CONECTO	2007.12.21	102
27.	KZR281	Mercedes-Benz 628 CONECTO	2007.12.21	102
28.	KZR282	Mercedes-Benz 628 CONECTO	2007.12.21	102
29.	LOL839	MAN SL 222	2001.04.24	105
30.	LOL840	MAN SL 222	2001.04.24	105
31.	LSH363	Kravtex Credo BN 12	2010.06.22	106
32.	LSH364	Kravtex Credo BN 12	2010.06.22	106
33.	LSU105	Kravtex Credo BN 12	2010.06.29	106
34.	MOD620	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.30	134
35.	MOD621	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.19	134
36.	MOD622	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.31	134
37.	MOD623	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.19	134
38.	MOD624	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.31	134
39.	MOD625	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.19	134
40.	MOD626	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.30	134
41.	MOD627	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.15	134
42.	MOD628	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.31	134
43.	MOD629	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.30	134
44.	MOD630	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.19	134
45.	MOD631	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.31	134
46.	MOD632	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.19	134
47.	MOD633	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.02.14	134
48.	MOD634	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.02.14	134
49.	MOD635	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.30	134
50.	MOD636	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2013.12.30	134
51.	MOD637	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.02.14	134
52.	MOD638	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.15	134
53.	MOD639	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.15	134
54.	MOD640	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.31	134
55.	MOD641	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.15	134
56.	MOD642	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.02.14	134
57.	MOD643	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.01.15	134
58.	MOD644	Mercedes-Benz Citaro Hybrid	2014.02.14	134

* autóbuszvezetővel

Biztosítási események
2015. január-december

Hónapok	Saját hibás balesetek/1000 km (%)	Baleset összesen	Időben hibás	Saját hibás	Külszolg./1000 km
2015. január	2,41%	9	3	6	249
2015. február	2,16%	5	0	5	231
2015. március	2,35%	7	1	6	255
2015. április	0,41%	1	0	1	241
2015. május	0,42%	5	4	1	240
2015. június	2,05%	6	1	5	244
2015. július	0,00%	0	0	0	231
2015. augusztus	0,00%	1	1	0	221
2015. szeptember	1,20%	8	5	3	249
2015. október	1,22%	7	4	3	246
2015. november	0,84%	3	1	2	238
2015. december	0,86%	4	2	2	232
Összesen	1,18%	56	22	34	2 877

Biztosítási események összesítése
2015. január-december

Hónapok	Biztosító által kifizetett összeg/külszolgálati km (eFt)	Biztosító által kifizetett kar-összege (eFt)	Külszolg. 1000 km
2015. január	0,01	3	249
2015. február	0,81	187	231
2015. március	0,01	3	255
2015. április	0,38	92	241
2015. május	0,00	0	240
2015. június	2,81	685	244
2015. július	0,54	125	231
2015. augusztus	0,00	1	221
2015. szeptember	0,00	0	249
2015. október	4,04	993	246
2015. november	1,09	258	238
2015. decemeber	15,54	3 605	232
Összesen	2,07	5 952	2 877



KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS ALPOLGÁRMESTERE

Ügyiratszám: 3265-10/2016.

Ügyintéző: Kasza Gábor

Tárgy. Autóbuszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátása

Fekete Antal vezérigazgató

DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt.

5600 Békéscsaba

Szarvasi út 103.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Dél-alföldi Közlekedési Központ cégesoporthoz tartozó Kunság Volán Autóbuszközlekedési Zrt. általános jogutódja a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (továbbiakban: DAKK Zrt.) között Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén autóbuszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás tárgyában létrejött közszolgáltatási szerződés 5.2. pontja alapján a 2015. évi teljesítésről megküldött beszámolóval kapcsolatosan – hiánypótlásként – az alábbi pontosítást, kiegészítést kérem.

- 1.) A megküldött beszámoló 3. oldalán az átlagéletkor 4,01 év, a 10. oldalon 8,78 év, a két érték nem egyezik, kérem az adatok pontosítását.
Az autóbusz-állomány életkor szerinti megoszlását bemutató táblázat (beszámoló 11. oldal) adatai nem értelmezhetők, kérem a táblázat javítását.
- 2.) A beszámolóban kimutatott gázolaj átlagárváltozás eltérő értékű a beszámoló 3. és 5. oldalán leírtak (14,8%), és a megküldött beszámolót kiegészítő táblázat adatai szerint (13,4%).
- 3.) Az önkormányzat tulajdonában álló járműállomány kimutatott éves futásteljesítménye jelentős eltérést mutat a havi jelentések és az éves beszámoló adatai szerint. Kérem az eltérés indokolását. Ugyanezen autóbuszok kimutatott átlagfogyasztása is jelentős mértékben eltér 2015. évben a 2014. évihez viszonyítva, míg előbbi adatra 46,35 l és 48,49 l, utóbbira 436,60 l és 44,14 l nagyságrendű adatok lettek a kiegészítő adatszolgáltatások alapján megadva.
A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy a Mercedes Hibryd autóbuszok 1 km-re vetített gázolajköltsége 2015. évben a bázisadatokhoz viszonyítva 130,91 Ft/km értékről 195,28 Ft/km értékre, azaz 49,2 %-al emelkedett!
Kérem az adatok pontosítását, továbbá az adatok alapján a bázisévhez viszonyított jelentős emelkedés indokolását.
- 4.) Az előző pontban leírtakhoz hasonlóan eltérő adatokat tartalmaznak a teljes állományra vetített, kimutatott fogyasztási értékek is.
A beszámoló alapján megállapítható, hogy 2015. évben a járműállomány tekintetében 2-22% közötti alpnorma emelés valósult meg, melynek indokaira a beszámoló nem tér ki.

Ügyintézés helye:

Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala
Mérnöki Iroda Városüzemeltetési Osztály Városüzemeltetési Csoport

☒ 6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

☎ 76/513-513/2123 Fax: 76/512-209 e-mail: varosuzemeltetes@kecskemet.hu

Ügyfélfogadási idő: kedd: 8⁰⁰-12⁰⁰, 13⁰⁰-16⁰⁰ csütörtök: 13⁰⁰-18⁰⁰

Megállapítható továbbá, hogy egyes járműtípusok esetében a feladatellátás során alkalmazott belső norma már meghaladja a vonatkozó jogszabály szerint adható maximum értéket, és ennek indokolása sem történt meg.

Kérem a norma emelésének indokolását.

- 5.) Az egyéb anyagköltség, és ezen belül a környezetvédelmi adalék költsége is jelentős eltérést mutat a beszámolóban és a havi jelentésekben megadott adatok körében.
Kérem az adatok pontosítását, az eltérés indokolását.
- 6.) Az igénybe vett anyagjellegű szolgáltatások terén megállapítható, hogy
a.) az autóbusz-állomány javítási költsége, továbbá a javításhoz felhasznált anyagok költsége kiugró módon megemelkedett a bázisévhez viszonyítva, melynek indokolását – figyelemmel a szolgáltatásba év közben bevont járművekre is – a beszámoló nem tartalmazza,
b.) a megküldött adatok szerint az autóbuszok javítását végző vállalkozás óradíja is az infláció mértékéhez képest jelentősen megemelkedett, ennek indokolása úgyszintén nem valósult meg,
c.) a fentiekhez képest – külön indokolás nélkül – a jármű, épület takarítás költsége is az inflációt jelentősen meghaladó mértékben növekedett.
Kérem a kimutatott költségek emelésének indokolását.
- 7.) Az értékcsökkenési leírás esetében kérem a közvetett ÉCS 2015. évi növekedésének, valamint a 2016. évre tervezett összegek indokolását.
- 8.) Az egyéb ráfordítás soron belül jelentkező céltartalék mértéke 10.000 ezer Ft, aminek indokoltságáról a 2015. évi helyi beszámoló magyarázatot nem tartalmaz.
Kérem a tervezett összeg indokolását.
- 9.) A tevékenység hatékonyságának alakulása területén megállapítható, hogy a rezszi km teljesítmények a bázisévhez képest jelentős mértékben emelkedtek, mellyel kapcsolatosan az önkormányzat tulajdonát képező autóbuszok szervizelésével kapcsolatos indokolást nem tudom teljes egészében elfogadni.
Kérem a rezszi km-ek egy járműre történő kimutatását.

A beszámoló elfogadása tárgyában Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának közgyűlése dönt, melynek hivatkozott közszolgáltatási szerződés szerinti határideje május 31. Kérem, hogy erre tekintettel a kért adatokat, indokolást tartalmazó kiegészítő beszámolót legkésőbb 2016. április 29-ig megküldeni szíveskedjen.

Kecskemét, 2016. április 22.

Tisztelettel:



Dr. Homoki Tamás
Dr. Homoki Tamás
alpolgármester



**DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ
Zártkörűen Működő Részvénytársaság**

5600 Békéscsaba, Szarvasi út 103., levélcím: 5602 Békéscsaba, Postafiók 36.
Telefon: 06 (66)333-301; telefax: 06 (66)333-302;
e-mail: vezigo.titkarsag@dakk.hu; web: www.dakk.hu
bankszámlaszám: MKB 10300002-10653828-49020017
adószám: 24200338-2-04
Cégnyv: Gyulai Törvényszék Cégbírósága; Cg. 04-10-001614

Kecskemét Megyei Jogú Város
Polgármesteri Hivatala
dr. Homoki Tamás
Alpolgármester részére

Ikt.sz.: CI- 36. /2016.
Tárgy: Adatszolgáltatás

Kecskemét

Kossuth tér 1.
6000

Tisztelt Alpolgármester Úr!

Hivatkozással Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 3265-10/2016. ügyiratszámú levelére, a 2015. évi közszolgáltatási feladatok teljesítéséről megküldött beszámoló kiegészítése tárgyában, mellékelten megküldöm a beszámolóhoz kapcsolódóan feltett kérdésekre vonatkozó válaszokat.

Kecskemét, 2016. április 28.

Tisztelettel:

DAKK
Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt.
5600 Békéscsaba, Szarvasi út 103.

Fekete Antal
vezérigazgató
DAKK Zrt.

Kiegészítések a DAKK Zrt. által 2016. március 31-én, a 2015. évi közszolgáltatási feladatok teljesítéséről szóló beszámolóhoz, illetve az Önkormányzat által kért kiegészítő táblázatokhoz

1.) A megküldött beszámoló 3. oldalán az átlagéletkor 4,01 év, a 10. oldalon 8,78 év, a két érték nem egyezik, kérem az adatok pontosítását.

Az autóbusz állomány életkor szerinti megoszlását bemutató táblázat (beszámoló 11. oldal) adatai nem értelmezhetők, kérem a táblázat javítását.

A megküldött beszámoló 3. oldalán szereplő 7,01 év átlagéletkor az autóbuszok műszaki átlagéletkorát takarja, amelynél figyelembevételre kerülnek az autóbuszon végzett karosszéria és fődarab felújítások életkorcsökkentő hatása. A 10. oldalon szereplő 8,78 év átlagéletkor az autóbuszok statisztikai átlagéletkorát takarja, mely a jármű első üzembehelyezésétől 2015. december 31-ig tartó időszakra került meghatározásra.

A 11. oldalon szereplő táblázat (melyet az alábbiakban javítva megküldök) tartalmazza mind a két értéket, a statisztikai átlagéletkort és a műszaki átlagéletkor is.

Autóbusz-állomány életkor szerinti megoszlása:

Életkor	Autóbuszok darabszáma
0 éves	0
1 éves	25
2 éves	0
3 éves	0
4 éves	0
5 éves	3
6 éves	0
7 éves	0
8 éves	6
9 éves	2
10 éves	0
11 éves	0
12 éves	0
13 éves	2
14 éves	7
15 éves	1
16 éves	5
17 éves	0
18 éves	0
19 éves	0
20 éves és azt meghaladó	7
Állomány összesen	58
Statisztikai átlagéletkor	8,78
Műszaki átlagéletkor	7,01
10 év feletti összesen	22

- 2.) A beszámolóban kimutatott gázolaj árváltozás eltérő értékű a beszámoló 3. és 5. oldalán leírtak (14,8%), és a megküldött beszámolót kiegészítő táblázat adatai szerint (13,4%).

A beszámoló 3. és 5. oldalán szereplő átlagos gázolaj árcsökkenés (14,8%) a MOL nagykereskedelmi ár 2015. évi, napokkal súlyozott átlagának 2014. évi értékhez képesti csökkenését tartalmazza.

A beszámolót kiegészítő táblázat „Gazdálkodási adatok” munkafüzetében szereplő üzemanyag ár változás (13,4%) a ténylegesen felmerült (beszerezési) átlagárát fejezi ki.

A kétféle módon kifejezett árváltozás értéke ezért nem egyezik egymással.

- 3.) Az önkormányzat tulajdonában álló járműállomány kimutatott éves futásteljesítménye jelentős eltérést mutat a havi jelentések és az éves beszámoló adatai szerint. Kérem az eltérés indoklását.

Ugyanezen autóbuszok kimutatott átlagfogyasztása is jelentős mértékben eltér 2015. évben a 2014. évihez viszonyítva, míg előbbi adatra 46,35 l és 48,49 l, utóbbira 436,60l és 44,14 l nagyságrendű adatok lettek a kiegészítő adatszolgáltatások alapján megadva.

A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy a Mercedes Hibryd autóbuszok 1 km-re vetített gázolajköltsége 2015. évben a bázisadatokhoz viszonyítva 130,91 Ft/km értékről 195,28 Ft/km értékre, azaz 49,2%-al emelkedett!

Kérem az adatok pontosítását, továbbá az adatok alapján a bázisévhez viszonyított jelentős emelkedés indoklását.

Kilométer teljesítmény

A havi jelentésekben szereplő kilométer adatok a teljesítményszámolási rendszerben az adott rendszámhoz kapcsolódó összes kilométer teljesítmény tartalmazzák. A beszámolóval együtt megküldött kiegészítő táblázatokban az „Autóbuszállomány adatai” munkafüzetben szereplő teljesítmény adatok viszont a forgalmi teljesítményeket tartalmazzák, melyek a fogyasztás/üzemanyagmegtakarítás számítás során figyelembevételre kerültek.

Mercedes Hibrid autóbuszok átlagfogyasztása

A Mercedes Hibrid autóbuszok esetében az alábbi átlagfogyasztási értékek kerültek megadásra a kiegészítő táblázatok „Autóbusz állomány adatok” munkafüzetében (adatok (l/100 km-ben):

Forgalmi rendszám	2014.	2015.
MOD620	43,8	43,66
MOD621	47,0	48,46
MOD622	45,6	47,49
MOD623	47,8	51,17
MOD624	47,6	45,86
MOD625	45,2	47,66
MOD626	44,8	45,68
MOD627	48,9	48,33
MOD628	44,6	47,00
MOD629	43,6	44,83

MOD630	49,6	50,80
MOD631	44,6	45,87
MOD632	42,6	43,45
MOD633	47,2	49,68
MOD634	44,3	45,33
MOD635	43,1	42,60
MOD636	44,7	43,35
MOD637	47,3	46,35
MOD638	42,5	43,99
MOD639	42,3	43,59
MOD640	45,1	49,15
MOD641	48,3	48,77
MOD642	48,0	47,28
MOD643	42,4	41,14
MOD644	46,4	48,50
kilométer teljesítménnyel súlyozott átlag:	45,6	46,4

A fogyasztási értékek közül a legkisebb és legnagyobb értékeket az alábbi táblázat mutatja be:

év	legkisebb érték	legnagyobb érték
2014. év	42,3	49,6
2015. év	41,14	51,17

A Mercedes hibrid autóbuszok esetében a kilométerrel súlyozott átlagfogyasztás 2015-ben mindössze 1,8%-os növekedést mutat a bázishoz képest. A fogyasztás alakulását sok külső tényező befolyásolja (pl.: autóbusz műszaki állapota és műszaki feltételei, gépkocsivezető magatartása, vezetési stílusa, forgalmi körülmények, időjárási körülmények), a 2014-ről 2015-re való növekedést alapvetően az okozhatta, hogy a Mercedes hibrid autóbuszok 2014. március hónapban kezdték meg a közlekedést a Kecskemét helyi személyszállításban, így a bázis adatokból hiányzik egy téli időszak bő két hónapnyi fogyasztási adata.

Fajlagos gázolajköltség

A Mercedes hibrid autóbuszok tekintetében (a beszámolóval beadott kiegészítő táblázatok „Autóbuszállomány adatok” munkalapja és a havi jelentések alapján) 2014. évben 130,3 Ft/km volt az átlagos fajlagos üzemanyag költség, 2015. évben pedig 121,0 Ft/km. Ez alapján csökkenés mutatkozik, melyet alapvetően az üzemanyag ár kedvező alakulása okozott.

4.) Az előző pontban leírtakhoz hasonlóan eltérő adatokat tartalmaznak a teljes állományra vetített, kimutatott fogyasztási értékek is.

A beszámoló alapján megállapítható, hogy 2015. évben a járműállomány tekintetében 2-22% közötti alapnorma emelés valósult meg, melynek indokaira a beszámoló nem tér ki.

Megállapítható továbbá, hogy egyes járműtípusok esetében a feladatellátás során alkalmazott belső norma már meghaladja a vonatkozó jogszabály szerint adható maximum értéket, és ennek indokolása sem történt meg.

Kérem a norma emelésének indokolását.

2014-ben a Kunság Volán Zrt-nél hatályos norma és üzemanyagmegtakarítási szabályzatok éltek, a fúziót követően 2015-ben a DAKK Zrt. teljes területére egységes normarendszer, illetve üzemanyag megtakarítási ösztönzési rendszer került bevezetésre.

Az üzemanyag felhasználások elszámolása során az egyik fontos paraméter az alapszabvány és egy másik fontos paraméter a vonali szorzó – melyek mértékeinek összhangban kell lennie. Az egységesítés miatt a kecskeméti vonali szorzók a korábbi 1,6 körüli értékről 1,45 alatti értékekre változtak (tehát csökkentek) a vonalak forgalmi sajátosságainak figyelembe vételével differenciáltan.

Az egységesítés a vonali szorzókon túl érintette az alkalmazott társasági típus alapszabvány rendszerét is. A normarendszer egységesítése eltérően érintette a különböző autóbustípusokat, egyes autóbustípus esetében csökkenés, más buszoknál növekedést eredményezett.

Egy jármű üzemanyag felhasználásának elszámolása során a csökkentett vonali szorzók mellé körültekintéssel megemelt alapszabvány szükségesek a korábbi szintű üzemanyag mennyiség megadásához (az elszámolás rendszere változott, de ez a járművek tényleges üzemanyag felhasználását nem befolyásolja).

Az egységesítés során nem csak a típusokhoz kapcsolódó alapszabvány változtak, hanem ezzel összefüggésben az autóbuszvezetőknek fizetett üzemanyagmegtakarítás meghatározási módszere is alapvetően átalakult.

Az egységesítés következtében a társaság által kifizetett üzemanyagmegtakarítás összege csökkent 2015. évben a bázishoz képest.

5.) Az egyéb anyagköltség, és ezen belül a környezetvédelmi adalék költsége is jelentős eltérést mutat a beszámolóban és a havi jelentésekben megadott adatok körében.

Kérem az adatok pontosítását, az eltérés indoklását.

A beszámolóval megküldött kiegészítő táblázatok „Gazdálkodási adatok” munkafüzetén szereplő egyéb anyagköltség a Kecskemét helyi személyszállítás egészére vonatkozik, melyekből csak egyes költség sorok kerültek megbontásra a Mercedes hibrid és egyéb állományra. Az eltérés ebből adódik.

A havi jelentésben az éves szintű környezetvédelmi adalékanyag költség összege 2.327 eFt, a beszámolóhoz küldött kiegészítő táblázat „Gazdálkodási adatok” munkafüzetben szereplő összeg 2.327 eFt. A két értéket egyezőnek látjuk, nem látjuk a kérdésben rögzített eltérést.

6.) Az igénybe vett anyagjellegű szolgáltatások terén megállapítható, hogy

a.) az autóbusz-állomány javítási költsége, továbbá a javításhoz felhasznált anyagok költsége kiugró módon megemelkedett a bázisvázhoz viszonyítva, melynek indoklását – figyelemmel a szolgáltatásba év közben bevont járművekre is – a beszámoló nem tartalmazza,

b.) a megküldött adatok szerint az autóbuszok javítását végző vállalkozás óradíja is az infláció mértékéhez képest jelentősen megemelkedett, ennek indoklása úgyszintén nem valósult meg,

c.) a fentiekhez képest – külön indoklás nélkül – a jármű, épület takarítás költsége is az inflációt jelentősen meghaladó mértékben növekedett.

Kérem a kimutatott költségek emelésének indoklását.

A karbantartási költség sorokon látható bázishoz képesti többletet részben az okozza, hogy az alapvetően helyközi tevékenységet végző, a helyi személyszállításba „besegítő” autóbuszok költségei 2014-ben egy külön főkönyvi számlaszámon kerültek átkönyvelésre a helyi személyszállításra, míg 2015-ben az önköltség számítási szabályzat változása miatt lehetőség nyílt arra, hogy ezen buszok költségei a helyi tevékenységen teljesített kilométerek alapján közvetlenül a helyi tevékenységre kerüljenek főkönyvi számlaszámonként. Ennek következtében a „Helyközivel végzett személyszállítási szolgáltatás megtérülési díja a helyközi üzletág részére” költség sor kinullázódott, de az autóbuszokhoz kapcsolódó közvetlen költség sorokon (pl.: üzemanyag költség, karbantartási költség, stb) technikai növekedés mutatkozik.

A karbantartási/javítási óradíj változással együtt 2015-ben változott az elszámolás alapja is. 2014-ben normaóra alapján történt az elszámolás, míg 2015-ben az elszámolás alapja a karbantartói ledolgozott óra lett. A javítási óradíj emelkedés csak kis mértékben okozta a karbantartási költségek növekedését.

2014-ben a jármű/épülettakarítás költség sor csak az épülettakarítási költségeket tartalmazta, mert a járműmosás és takarítási költség egy főkönyvi számlán került kimutatásra (nem került megbontásra), így a jármű takarítás költségei bekerültek a járműmosás költségei közé. 2015-től főkönyvi számlaszám szinten is megkülönböztetésre került a járműmosási és takarítási költség, így a jármű/épülettakarítás költség sor már tartalmazza a jármű takarítási költségeket is. Emiatt a két év adatai nem hasonlíthatók össze teljes mértékben.

7.) Az értékcsökkenési leírás esetében kérem a közvetett ÉCS 2015. évi növekedésének, valamint a 2016. évre tervezett összegek indokolását.

Az értékcsökkenési leírás esetében 2014. évben és 2015. évben közvetlen és közvetett sorok tartalma nem ugyanaz, ezért mutat a közvetett értékcsökkenési leírás 108,6%-os növekedést a megküldött kiegészítő táblázat „Gazdálkodási adatok” munkalapján.

A különbséget alapvetően a pályaudvarokhoz és a formaruhához kapcsolódó értékcsökkenés jelenti, mely 2014-ben a közvetlen soron, 2015-ben a közvetett soron szerepelt. Ennek 2015. évi összege 4.338 eFt.

Az adattábla értékcsökkenési leírás sorait a fentiek szerint módosítva, a közvetett és közvetlen értékcsökkenési leírás az alábbiak szerint alakult 2015-ben.

Adatok eFt-ban

<u>Értékcsökkenési leírás, ebből</u>	102 128	93 777	88 028	86 807	149 449	92,57	172,16
<i>Közvetlen</i>	96 006	88 152	82 686	79 411	142 053	90,08	178,88
<i>Közvetett</i>	6 122	5 625	5 342	7 396	7 396	131,48	100,00

A közvetlen költsége között kimutatott értékcsökkenési leírás így a bázishoz képest 7,43%-kal csökkent, alapvetően az autóbuszállomány egy részének nullára futásának következtében.

A közvetett költségek között kimutatott értékcsökkenési leírás összege 31,48%-kal emelkedett bázishoz, mely 2.054 eFt-ot jelent. A növekedést alapvetően a 2015-ben bevezetett integrált informatikai rendszer értékcsökkenési leírása okozza.

A 2016. évre tervezett közvetlen értékcsökkenési leírás növekedést az okozza, hogy 2016. januártól társaságon belüli átcsoportosítással 15 db, alapvetően Mercedes gyártmányú, fiatalabb, korszerűbb autóbusz került át a Kecskeméti helyi személyszállítási autóbusz állományba, melyekhez még kapcsolódik értékcsökkenési leírás. Az intézkedés hatására a Kecskemét helyi személyszállítást végző autóbuszok műszaki és esztétikai állapotában jelentős javulás következett be, melyet a járműéletkor javulása is mutat.

- 8.) Az egyéb ráfordítás soron belül jelentkező céltartalék mértéke 10.000 ezer Ft, aminek indokoltságáról a 2015. évi helyi beszámoló magyarázatot nem tartalmaz.**

Kérem a tervezett összeg indokolását.

A 2015. évi tény adatok Kecskemét helyi személyszállításhoz kapcsolódóan 10.000 eFt céltartalék képzést tartalmaznak a Noszlopy Gáspár Parkban található helyi autóbusz-állomás épület állagmegóvó, romlást megelőző javítási munkáinak várható költségére, melyek előreláthatóan 2016-ban merülnek fel.

- 9.) A tevékenység hatékonyságának alakulása területén megállapítható, hogy a rezszi km teljesítmények a bázisévhez képest jelentős mértékben emelkedtek, mellyel kapcsolatosan az önkormányzat tulajdonát képező autóbuszok szervizelésével kapcsolatos indokolást nem tudom teljes egészében elfogadni.**

Kérem a rezszi km-ek egy járműre történő kimutatását.

A rezszi kilométerek bázis évhez képesti növekedése esetében fenntartjuk, hogy alapvetően áthúzódó hatásként jelentkeznek, és oka a Mercedes hibrid autóbuszok javításra szállításának többlet távolsága miatti kilométer teljesítmény növekedés.

A Mercedes hibrid autóbuszok 2014. évi rezszi kilométere 59.402,0 km, a 2015. évi rezszi kilométere 100.588,8 km volt. A bázishoz képesti növekedést részben az okozza, hogy az autóbuszok 2014. márciusban kezdték meg a Kecskemét helyi személyszállítást. A növekedés egészét azonban nem indokolja az évközbéli feladatkezdés. A fennmaradó rezszi kilométer többlet az autóbuszok javításra szállításának mennyisége és többlet távolsága miatt következett be.



KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS ALPOLGÁRMESTERE

Ügyiratszám: 3265-21/2016.

Ügyintéző: Kasza Gábor

Tárgy. Autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátása

Fekete Antal vezérigazgató

DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt.

5600 Békéscsaba

Szarvasi út 103.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Dél-alföldi Közlekedési Központ cégcsoporthoz tartozó Kunság Volán Autóbusszközlekedési Zrt. általános jogutódja a DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (továbbiakban: DAKK Zrt.) között Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás tárgyában létrejött közszolgáltatási szerződés 5.2. pontja alapján a 2015. évi teljesítésről megküldött beszámolóval kapcsolatosan az alábbi észrevételt teszem.


Az egyéb ráfordítás soron belül jelentkező 10.000 ezer Ft mértékű céltartalék tervezését kérem felülvizsgálni, tekintettel arra, hogy a megküldött kiegészítő tájékoztatásban foglaltakra is figyelemmel konkrét beruházáshoz nem kötődik.

Kecskemét Megyei Jogú Város Intermodális csomópontjának kialakításához kapcsolódóan előkészítés alatt áll egy jelentős mértékű, az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást is érintő beruházás, melynek keretében a tervezett cél is teljesíthető.

Az önkormányzat és a DAKK Zrt. között fennálló szerződés is csak ez év végéig hatályos, ezért kérem, hogy a céltartalékképzést felülvizsgálni, annak tervezésétől eltekinteni, és a beszámolót ennek megfelelően módosítani szíveskedjen.

Kecskemét, 2016. május 23.

Tisztelettel:


Dr. Homoki Tamás
alpolgármester

Ügyintézés helye:

Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala

Mérnöki Iroda Városüzemeltetési Osztály Városüzemeltetési Csoport

☒ 6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

☎ 76/513-513/2123 Fax: 76/512-209 e-mail: varosuzemeltetes@kecskemet.hu

Ügyfelfogadási idő: kedd: 8⁰⁰-12⁰⁰, 13⁰⁰-16⁰⁰ csütörtök: 13⁰⁰-18⁰⁰

3p 2016 MÁJ 24

