



MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZ- VÉNYTÁRSASÁG

A MÁV ZRT. 2020-2022. ÉVI ÜZLETI TERV TERVEZETÉNEK PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐI TERV KIVONATA

a Vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. tv. 12. § (3) bekezdésében foglaltaknak
megfelelően

T A R T A L O M

- I. Bevezetés
- II. A 2020-2022. évi üzleti terv feltételrendszere
 - II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások
 - II.2 Jogszabályi környezet
 - II.3 Az állami szerepvállalás
- III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2020-2022. évi üzleti terve
 - III.1. A 2020-2022. évi eredményterv
 - III.2. Beruházási előirányzatok
- IV. A 2020-2022. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködővel lebonyolított felújítások és beruházások

I. Bevezetés

Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU (2012.november 21.) az egységes vasúti térség létrehozásáról irányelvének megfelelően a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) módosításra került.

A módosított Vtv. 12. § (3) szerint a pályahálózat-működtető az üzleti terve **tervezetének a pályahálózathoz való hozzáféréssel, a pályahálózat használatával, rendelkezésre bocsátásával és fejlesztésével foglalkozó részeit** – az üzleti terv elfogadására összehívott közgyűlés napját legalább harminc nappal megelőzően – a honlapján közzéteszi, amelyre a hivatkozott jogszabályi rendelkezés szerint 15 napon belül lehet véleményt nyilvánítani.

II. A 2020-2022. évi üzleti terv feltételrendszere

II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások

A tervezésnél használt makrogazdasági mutatók, tervárak

Az infláció és az egyéb makrogazdasági paraméterek alakulását az NVTNM tervezési irányelvei alapján készült, a MÁV Zrt. Igazgatósága által 133/2019. (10.08.) számon elfogadott előterjesztésben foglaltak szerint tervezzük.

Az euró árfolyama és a kamatlábak prognózisa a piaci várakozások, bankok előrejelzéseinek felhasználásával, átlagolásával készült. A már meglévő hitel és egyéb deviza alapú szerződések esetében a szerződések sajátosságait a kamatok és egyéb díjak, valamint a törlesztések tervezésénél érvényesítettük.

A vontatási célú gázolaj értékesítésénél az elszámoló ár és az értékesítési ár megegyezik, mivel a hálózat-hozzáférési díjrendszerben külön szolgáltatásnak minősül az üzemanyag vételező hely használata.

A közúti járművek és munkagépek részére eladásra kerülő gázolaj értékesítése 6 %-os felárral történik.

A vontatási villamos energia tervára a 2020. évre megkötendő szerződéseken alapul. A 2019/2020-as menetrendi évre a vasút igazgatási szerv engedélyezte a HÜSZ-ben meghirdetett vontatási energia áraktól való eltérést, így a terv a tényleges beszerzési árakkal számol.

Pályavasúti hálózat-hozzáférési díjak

A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében a tervezéshez 2020. évre a már meghirdetett, hatályos díjrendszert alkalmazzuk. A 2019/2020. menetrendi évre érvényes Díjképzési Módszertan jelentősen nem változott, a meghirdetett díjak a személyszállítás vonatkozásában lényegében változatlanok maradtak, illetve az árufuvarozással közös szolgáltatásoknál némiképp növekedtek.

Az árufuvarozás esetében szintén minimális, az inflációval közel megegyező díjemelés adódott. A vasúti közlekedés igénybevételének ösztönzése érdekében a vonatkiló méter arányos közlekedtetés szolgáltatás egyes kocsis forgalom díjai nem és a hozzá kapcsolódó tehervonatok részére biztosított állomáshasználat és tolatási szolgáltatások díjai az átlagtól kisebb mértékben emelkedtek.

A 2021-2022. évi előirányzatok kidolgozásánál szintén a 2019/2020. évi díjrendszert alkalmaztuk.

Teljesítmény premisszák

A működtetett vasúti pályahálózat méretét változatlanoknak tekintjük. A teljesítmény tervek kiindulási alapja a 2019/2020. évre meghirdetésre került menetrend. Ezt korrigálja a szerelvénymenetek teljesítménye, a pályaműködtetés infrastruktúra fejlesztését célzó beruházások becsült vágányzári hatása. A 2019/2020. évre meghirdetésre került menetrend a kínálat bővítés és a bázis időszakban teljesítménykiesést okozó infrastruktúra építési beruházások részben vagy egészben történő befejezése miatt a korábban tervezett személyvonat-kilométer teljesítménynél 3,69%-kal tartalmaz magasabbat.

A teherforgalom alakulása a 2019. évi várható teljesítmény alapján került felülvizsgálatra, a korábban tervezett tehervonat-kilométer teljesítménynél 3,86%-kal tartalmaz kevesebbet.

Tervezett vonatkilométer teljesítmények:

Adatok: ezer vonatkilométer

Megnevezés	2020. Terv	2021. Terv	2022. Terv
Közlekedtetés összesen	103 949	106 579	106 579
Személyvonat közlekedtetés	81 112	83 787	83 787
Tehervonat közlekedtetés	18 125	18 090	18 090
Egyéb vonat közlekedtetés	4 712	4 702	4 702

II.2. Jogszabályi környezet

A tervkészítésnél a hatályos jogszabályi környezetet vettük alapul. A gazdálkodás szempontjából jelentősebb jogszabály módosításokat (például a minimálbérre, garantált bérminimumra és közfoglalkoztatotti bérre vonatkozó, illetve az adó- és járulékok törvény módosítások hatását) a tervkészítés lezárásáig figyelembe vesszük.

II.3. Az állami szerepvállalás

A Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény alapján a MÁV Zrt. az üzleti tervben figyelembe vehető 91 221 millió Ft vasúti pályahálózat működtetési költségtérítéssel számolhat. A 2020. évre az NFM VIF/51613-1/2018-ITM számú, a hálózat-hozzáférési díjkalkulációhoz kiadott előirányzat szerint 103 308 millió Ft a figyelembe vehető állami szerepvállalás mértéke, így az üzleti tervben költségtérítési igényként megjelenik a díjkalkulációhoz kiadott összeg. A 2021. és 2020. évben a költségtérítés igény megegyezik a vasúti pályahálózat biztonságos működtetéséhez szükséges bevételekkel nem fedezett indokolt költségek összegével, az alábbi táblázat szerint.

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2020. Terv	2021. Terv	2022. Terv
Pályahálózat működtetés költségtérítése	103 308	114 398	114 749
Üzemeltetési költségtérítés	70 427	81 308	81 229
Felújítási költségtérítés	32 881	33 090	33 520

III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2020-2022. évi üzleti terve

III.1. A 2020-2022. évi eredményterv

A Pályaműködtetés változatlanul célként jelöli meg a balesetbiztonsági színvonal tartását, illetve ezzel együtt a szolgáltatási színvonal változatlan szinten történő biztosítását.

Az előirányzatok a hatályos Számviteli Törvény szerinti struktúrában az alábbiak:

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2020. év terv	2021. év terv	2022. év terv
Üzemi hozamok összesen	336 016	319 362	322 172
ebből nyílt hozzáférésű pályaműködtetési szolgáltatás HHD bevétele (vontatási energia nélkül)	97 688	100 244	100 244
ebből vontatási energia	38 651	40 315	41 441
ebből üzemeltetési költségtérítés	70 427	81 308	81 229
ebből visszapótlási kötelezettség elengedés	80 331	63 324	63 125
Üzemi (üzleti) tevékenység összes ráfordítása	332 166	315 440	318 147
PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE	-15	-15	-15
Adózott eredmény	3 835	3 908	4 010

A nyílt hozzáférésű Pályaműködtetési bevételek megoszlása a vasúti szegmensek között:

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2020. Terv	2021. Terv	2022. Terv
Nyílt hozzáférés keretében nyújtott hálózat-hozzáférési szolgáltatások	97 688	100 244	100 244
Személyszállító vonatok	75 143	77 724	77 724
Teherszállító vonatok	18 944	18 917	18 917
Mozdony- és egyéb vonatok	2 620	2 615	2 615
Energiához kapcsolódó HHD	980	989	989
Vontatási energiák (ELABE által eredménysemleges bevételek)	38 651	40 315	41 441
Vontatási villamos energia	27 072	28 652	29 778
Vontatási gázolaj	11 579	11 662	11 662

A személyszállítás hálózat-hozzáférési teljesítményének terv előirányzata az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM), mint a menetrend megrendelője által elfogadott 2019/2020. évi menetrend figyelembe vételével készült. Tartalmazza a hálózaton várható vágányzárak miatti teljesítmény kiesést, a menetrendi szerkezet átalakításának, illetve a motorvonat fejlesztések hatását.

A hatások eredőjeként a MÁV Zrt. által üzemeltetett hálózaton a személyvonat forgalom vonatkilométer teljesítménye 3,69%-kal, a bruttó-tonnakilométer 4,67%-kal magasabb lesz a korábban 2020. évre tervezettnél.

A teherforgalom teljesítményeinek tervezése a fuvarpiaci információkon és prognózisokon alapul. Összességében a teherfuvarozási vonatkilométerek 2020. évben kevéssé lehetnek magasabbak, mint 2019. évben voltak, 2021-ben pedig inkább stagnálás várható. A tervezett tehervonat forgalom vonatkilométer közlekedtetési teljesítmény a korábbinál 3,86%-kal alacsonyabb.

Az ár- és volumenváltozások a 2021. évi bevételek esetében a személyszállítás területén eredményeznek bevétel növekedést.

A vontatási energiahordozók esetében a premissák szerinti egységáruk hatása, a jóváhagyott 2019-2020. évi Üzleti tervhez képest, bevétel növekedésként jelentkezik. Ezek az eredményt érdemben nem befolyásolják, mert ELÁBÉ-ként is elszámolásra kerülnek.

A pályaműködtetés eredménytervének 2020-2022. évi egyensúlyát, indokolt ráfordításainak fedezetét a saját bevételeken felül a 2020. évi költségvetési törvény alapján az ITM által meghatározott vasúti pályahálózat működtetési költségterítés biztosítja. A pályavasút nullszaldós eredménye mellett fennmaradó költségterítés felújítási munkákra nyújt fedezetet.

A pályaműködtetés részére tervezett 2020-2022. évi költségkeret – az elmúlt évek tendenciáit is figyelembe véve – minimálisan szükséges ahhoz, hogy a rendelkezésre álló erőforrások reálértékének csökkenését, a pályaalag folyamatos romlását megállítsuk. Lehetőségeinket egyéb kötelezettségeink korlátozzák, többek között eleget kell tennünk azoknak a karbantartási elvárásoknak, melyek az EU forrásból megvalósuló beruházások esetében hárulnak ránk, a NIF-es eszközök átvételével. Ezen beruházási források felhasználása a pályaalapotra vonatkozó szigorú feltételekhez kötött, melyek be nem tartása a forrás utólagos elvonását, újabb lehetőségek megszűnését eredményezheti. Erre való tekintettel a műszaki szempontú tevékenységi terv évente jelentős többlet pálya-karbantartási költségigényt tartalmaz. Az emelt szintű karbantartás keretében végzendő tevékenységek ciklus ideje egy évnél hosszabb, a felmerülő költség évente eltérő mértékű, amelyhez részben az időarányosan, így már a 2015-2018. években megképzett céltartalék is fedezetet biztosít. A tervezés során feltárt egyéb hatások, az üzemeltetési és felújítási költségterítés összesített mértékének költségvetési törvény szerinti korlátja következtében a terv mérsékelt felújítási költségterítéssel számol. A különbséget azonban indokolt biztosítani, ennek javasolt forrása a korábbi évek lekötött költségterítése, a tervidőszakban, illetve megelőző években elszámolt észszerű nyereség, vagy egyéb folyósított költségterítés (költségvetési támogatás) lehet.

A karbantartás és üzemeltetés folyamatosságának biztosítása érdekében a kiemelt jelentőségű tevékenységeknél (outsourcing karbantartás, hegesztés, területgondozás, pályadiagnosztika) a szerződések 2019. év végéig történő megkötésére, illetve meghosszabbítására törekedtünk, ez nagyrészt meg is valósult. Az elkövetkező időszakban hasonló elvek szerint kívánunk eljárni, részben konkrét műszaki tartalommal bíró, részben kellő rugalmasságot biztosító keretszerződések kötve.

Eszközállagunk a saját forrású beruházások mellett állami és EU támogatási forrásokból is bővül. Ezen külső források mértéke, a megvalósuló beruházások összértéke, az üzembe helyezések várható időpontja csak közelítően ismert. Az értékcsökkenési leírás tervezett bővülése ezért feltételezésen alapuló kalkuláció. A kincstári tulajdonú eszközök esetében, a visszapótlási kötelezettség törvény erejénél fogva történő elengedése okán, az elszámolt értékcsökkenési leírási költséggel megegyező mértékű egyéb bevétel jóváírásra (illetve tervezésre) kerül.

III.2. Beruházási előirányzatok

A MÁV Zrt. által elfogadott új stratégia a pályahálózat azon részére helyezi a hangsúlyt, amelyen a legnagyobb forgalom bonyolódik le, és amely a jövőben is meghatározó lesz a pályaműködtetési szolgáltatások nyújtása terén. A magyarországi vasúti hálózat sűrűsége meghaladja az európai átlagot, azonban műszaki állapota többnyire elmarad az EU országokétól. Az elmúlt évtizedek forráshiányos működtetése jelentős állapotromlást, avulást eredményezett, ennek következtében a MÁV Zrt. napjainkban egy kimondottan heterogén műszaki színvonalú 7 243 kilométer hosszúságú hálózatot üzemeltet.

A beruházási, fejlesztési igények súlypontját az elavult pályavasúti infrastruktúra modernizálását célzó, valamint a szolgáltatási színvonal emelkedést, hatékonyságnövelést biztosító beruházások jelentik.

Cél a rendelkezésre álló forrásokat hatékonyan felhasználó, folyamatosan fejlődő szolgáltatási színvonalat biztosító, ügyfélorientált, fenntartható, biztonságos, a hazai közlekedési célokhoz és az európai hálózatokhoz is illeszkedő magyar vasúti hálózat kiépítése és működtetése. A Társaság kiemelt célja, hogy megítélése és a nyújtott szolgáltatás színvonala folyamatosan javuljon, ezért a Társaság a 2020-2022. évben a beruházási forrásainak jelentős részét utaskomfort növelő és menetrendszerűséget javító felújításokra kívánja fordítani. Ennek keretében tervezetten megvalósulnak állomásépületek és utasforgalmi létesítmények felújításai, P+R parkolók és kerékpártárolók építése. Ugyancsak az utaselégedettség növekedését és a forgalombiztonság javulását eredményezik a beruházási tervben szereplő pálya és infrastruktúra felújítások is.

A pályaműködtetés legfontosabb stratégiai célkitűzése a szolgáltatási színvonal emelése, az utazóközönség elégedettsége és az utaskomfort növelése melyet

- az eljutási idők csökkentésével,
- a lassújelek felszámolásával,
- a bruttótonna-km teljesítmény növelhetőségének biztosításával,
- az infrastruktúra karbantartási tevékenység megújításával,
- valamint a belső folyamatok fejlesztésével és
- a hatékonyság növelésével, valamint
- utasvárók és állomásépületek megújításával tervezi elérni.

A beruházások finanszírozása, elszámolása:

Az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény illetve a pályaműködtetési szerződés (PMSZ) 2015. évi módosítása következtében a MÁV Zrt. által lebonyolításra kerülő beruházások és felújítások finanszírozásának forrásszerkezete átalakult.

A pályaműködtetési tevékenységhez kapcsolódó beruházások és felújítások finanszírozását a következő elemek biztosíthatják:

- a 2019/2020. évi hálózat-hozzáférési díjszámítás során minisztériumi nyilatkozat szerinti állami szerepvállalás,
- illetve korábbi időszak maradványokból felhasználható lekötött felújítási költségterítés,
- a saját, terven felüli bevételekből,
- a saját tulajdonú eszközök értékcsökkenési leírása,
- ingatlan értékesítésből származó bevételek,
- a saját eszközök értékcsökkenési leírásra eső rész,
- előző évek észszerű nyeresége,
- valamint a különböző célzott költségvetési és EU támogatások.

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2020. év	2021. év	2022. év
MÁV Zrt. Összes beruházási műszaki teljesítése	125 420	286 925	242 852
Ebből költségvetési és EU támogatás	85 724	248 558	204 219

A 2020-2022. évi beruházási tervben szereplő fejlesztések finanszírozása a fentiekben megadott forrás jogcímek alapján került leképzésre, de ezen felül a terv tartalmaz - önálló fejezetben - forrással nem rendelkező (tartalékként kezelt) projekteket is.

A forrás nélküli tételek finanszírozására 2020. évben felszabaduló beruházási források (pl. megtakarítás, illetve a projekt elmaradása esetén), vagy az üzemeltetési költségterítés esetleges megtakarítása biztosíthat fedezetet.

Támogatásból megvalósuló beruházások:

EU támogatásból megvalósuló beruházások

EU támogatásból megvalósuló beruházások esetében elmondható, hogy a korábbi években indult, áthúzódó projektek megvalósítása folytatódik 2020-ban. A MÁV Zrt. által lebonyolítandó 2020. évre tervezett EU támogatásból finanszírozandó projektek felsorolása az alábbiakban látható.

- INKA 2 projekt – MÁV csoporton belüli projekt
- Közlekedésbiztonsági projekt
- Állomásfejlesztés projekt
- Intelligens vasút-felügyeleti rendszer projekt (K+F)
- Budapest Keleti pályaudvar felújítása I. ütem

Célzott költségvetési támogatásból finanszírozandó projektek

A célzott költségvetési támogatásból tervezett projektek egy része már támogatási szerződéssel, illetve okirattal és kivitelezési szerződéssel rendelkezik, míg mások még megkötött támogatási dokumentummal és elfogadott műszaki tartalommal és ütemtervvel sem rendelkeznek. A 2020. évre tervezett célzott költségvetési támogatásból megvalósítandó projektek az alábbiak:

- Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése,
- Keskeny nyomközű vasutak fejlesztésének II. üteme.
- Paks2 fejlesztéshez kötődő pálya- és biztosító berendezés felújítás
- Kormányzati Hálózatfejlesztési Projekt (Nemzeti távközlési gerinchálózat kiépítése)
- Szeged – Röske vasútvonal fejlesztése
- 1-es vonali ETCS kiépítése
- Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója
- Déli pályaudvaron vizuális utastájékoztató kibővítése keretében vágányvég táblák cseréje
- Déli pályaudvar buszforduló kialakítása
- ERTMS-ETCS Kulcs Menedzsment Rendszer kialakítása
- QoS monitoring rendszer kiépítése

A tervezési időszakot érintő támogatásból megvalósuló beruházásokat az alábbi táblázat foglalja össze:

Támogatás jellege	Adatok M Ft-ban		
	2020. év	2021. év	2022. év
Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység	600	1 500	1 639
Budapest-Belgrád NOBO-DEBO	950	1 000	1 000
Budapest-Belgrád kivitelezés	60 600	217 500	192 500
Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek		2 300	1 000
Paks2 fejlesztéshez kötődő pálya- és biztosító berendezés felújítás	3 700		
Szeged-Röszke vasútvonal felújítás	9 147	16 500	5 400
Keskeny nyomközű vasutak II.	1 050	1 170	1 304
Intelligens vasútfelügyeleti rendszer K+F munka	139		
1-es vonali ETCS (Egységes Európai Vonatbefolyásoló rendszer) kiépítése	3 200	2 197	
Kormányzati Hálózatfejlesztési Projekt kiegészítő tervezési és kivitelezési feladatai (NTG)	1 104	584	
Déli pályaudvaron vizuális utastájékoztató kibővítése keretében vágányvég táblák cseréje	95		
Önkalibráló kerékkerhelésmérő K+F projekt	35		
IKOP Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat fejlesztési projekt	125	1 707	1 377
Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója	2 000		
Déli pályaudvar buszforduló kialakítása	80		
Keleti Pályaudvar utasforgalmi létesítmények fejlesztése	1 500	500	
Nyugati Pályaudvar utasforgalmi létesítmények fejlesztése		2 000	
INKA2 fejlesztés	486		
ERTMS-ETCS Kulcs Menedzsment Rendszer kialakítása	558		
QoS monitoring rendszer kiépítése	354		
Közlekedésbiztonság projekt (MSZMJ)		1 600	
Összesen	85 724	248 558	204 219

A NIF Zrt.-től átvételre kerülő eszközállomány növekvő felújítási igénye előreláthatóan fokozatosan növekvő mértékben fog a tervidőszak során megjelenni, és ennek finanszírozása összességében növelni fogja a felújítási költségterítési igényt.

A pályaműködtetés költségterítési forrásból megvalósuló beruházási, felújítási terve

A beruházási terv költségterítési **forrásból** finanszírozandó beruházásaira jellemző, hogy a 2020. évi üteme erősen determinált, a tervezett beruházások többsége előkészítés alatt áll, illetve szerződött, összhangban a gördülő beruházási terv koncepciójával.

A költségterítési forrásból finanszírozott beruházási, felújítási munkák az alábbi szakmai szempontrendszer alapján kerültek az üzleti tervben csoportosításra:

- **Pálya:** pálya, híd és alépítményi beruházások, felújítások,
- **TEB:** távközlő-, erőáramú- és biztosítóberendezési létesítményekre, berendezésekre vonatkozó beruházások, felújítások,
- **Ingatlan:** a MÁV Zrt. tulajdonában és vagyonkezelésében lévő épületekkel, ingatlanokkal kapcsolatos beruházások, felújítások,
- **IT:** informatikai fejlesztések, beruházások, informatikai eszközbeszerzések,
- **Egyéb:** forgalmi technológiai fejlesztések, felújítások, felügyeleti és üzemirányítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházások, felújítások, MÁV Zrt. eszközbeszerzései (pl.: működtető eszköz, kisgép beszerzés, tolatórádió), biztonságirányítási beruházások.

A **pálya** szakterületre vonatkozóan a forrás legnagyobb része a MÁV FKG Kft. outsourcing szerződés keretében végzett pályafelújítások elvégzésére kerül felhasználásra, mely munkák

elsődleges célja a menetrendszerűség, valamint a forgalom biztonságos lebonyolítását elősegítő paraméterek biztosítása. Ezen felül a MÁV FKG Kft. MFS pályakarbantartó kocsik gyártását, valamint pályakarbantartó és felsővezeték szerelő vasúti járművek felújítását is elvégzi.

A **TEB** szakterületre vonatkozóan a 2020-as üzleti tervben a jelentősebb projektek az alábbiak:

- Szolnok állomás D70 biztosítóberendezés felújítása
- Utastájékoztató kiépítése több állomáson

Az **ingatlan** szakterületre vonatkozóan a 2020-as üzleti tervben a 2020-2022. években az ingatlanokra fordítandó beruházási forrásainak jelentős részét utaskomfort növelő felújításokra kívánja fordítani. Jelentősebb projektek az alábbiak:

- MÁV FKG Kft. outsourcing szerződés keretében végzett ingatlan felújítások
- Budapest-Nyugati pályaudvar tetőfelújítási projekt
- Állomások és megállóhelyek felújításának tervezése, előkészítése és kivitelezése

Informatikai beruházások keretében 2020-ban eszköz beszerzés, illetve szoftver fejlesztés történik. Jelentősebb informatikai projektek:

- PC, IT eszköz beszerzés
- PASS 2 szerver hardver megújítás

Az **egyéb** kategóriába a fenti szakmai csoportosításba nem tartozó, de a vasút működéséhez szükséges egyéb kapcsolódó szakterületek beruházásai, felújításai kerültek besorolásra. Itt kerültek tervezésre a belső tervezések, valamint a lebonyolítói költségek is. Ezen túl a forgalmi technológiai fejlesztéseket, felújításokat, felügyeleti és üzemirányítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházásokat, felújításokat, illetve MÁV Zrt. eszközbeszerzéseit (pl.: működtető eszköz, kispécs beszerzés, tolatórádió) és a biztonságirányítási beruházásait terveztük ebben a kategóriában. A 2020. évben jelentős értéket képviselő egyéb kategóriába sorolt szakterületet érintő jelentősebb projektek a következők:

- Tram train üzemeltetéshez szükséges speciális járművek és eszközök beszerzésére
- Biztonságirányítási beruházások és térfigyelő rendszerek kiépítése
- Munkakörülmény javító- és vasútspecifikus eszközbeszerzések

IV. A 2020-2022. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködővel lebonyolított felújítások és beruházások

Az 1082/2019. (III. 1.) Korm. határozattal módosított, a 2014-2020. közötti programozási időszakban uniós forrásból megvalósítani tervezett nagyprojektekkel kapcsolatos feladatokról szóló 1374/2017. (VI. 13.) Korm. határozat alapján a MÁV Zrt. pályaműködtetést érintő alábbi projektek kerültek jóváhagyás céljából benyújtásra az Európai Bizottsághoz:

- Szántód-Köröshegy-Balatonszentgyörgy vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Rákosrendező-Esztergom vasútvonal villamosítása, biztosítóberendezés korszerűsítése (1-2. rész);
- Püspökladány-Debrecen vasútvonal korszerűsítése, Debrecen állomás részleges átépítése és Szajol-Debrecen vasútvonalon ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése;
- GSM-R rendszer kiépítés (2. ütem).

Megkezdődött a kormányzati felkészülés a 2021-2027. közötti programozási időszakra az alábbi Kormány határozatokban foglaltak szerint:

- 1023/2019. (II. 11.) Korm. határozat a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó európai uniós kohéziós források versenyképességet növelő felhasználásának tervezéséről;
- 1024/2019. (II. 11.) Korm. határozat a Programozási Munkacsoport létrehozásáról;
- 1064/2019. (II. 25.) Korm. határozat a 2021–2027 programozási időszakra való felkészülés keretében új forráselosztási eszközök kidolgozásáról.