



**MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

**A MÁV ZRT. 2021-2023. 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 2021-2023. évi üzleti terv feltételrendszere
 - II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások
 - II.2 Jogsabályi környezet
 - II.3 Az állami szerepvállalás
- III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2021-2023. évi üzleti terve
 - III.1. A 2021-2023. évi eredményterv
 - III.2. Beruházási előirányzatok
- IV. A 2021-2023. 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 2021-2023. 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 124/2020. (09.14.) 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 2021. évre megkötendő szerződéseken alapul. A 2020/2021-es menetrendi évre a vasút igazgatási szerv engedélyezte a HÚSZ-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 2021. évre a már meghirdetett, hatályos díjrendszert alkalmazzuk. A 2020/2021. menetrendi évre érvényes Díjképzési Módszertan jelentősen nem változott, a meghirdetett díjak a személyszállítás vonatkozásában lényegében változatlanok maradtak, illetve az áru fuvarozással közös szolgáltatásoknál némiképp növekedtek. Az áru fuvarozás esetében szintén minimális, az inflációval közel megegyező díjmelés adódott. A vasúti közlekedés igénybevételének ösztönzése érdekében a vonatkiló méter arányos közlekedtetés szolgáltatás egyes kocsiforgalom díjai nem és a hozzá kapcsolódó tehervonatokrészére biztosított állomáshasználat és tolatási szolgáltatások díjai az átlagtól kisebb mértékben emelkedtek.

A 2022-2023. évi előirányzatok kidolgozásánál szintén a 2020/2021. évi díjrendszert alkalmaztuk.

Teljesítmény premisszák

A működtetett vasúti pályahálózat méretét változatlanoknak tekintjük. A teljesítmény tervek kiindulási alapja a 2020/2021. évre meghirdetésre került menetrend. Ezt korrigálja a szerelvénymenetek teljesítménye, a pályaműködtetés infrastruktúra fejlesztését célzó beruházások becsült vágányzári hatása. A 2020/2021. 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 0,79%-kal tartalmaz magasabbat.

A teherforgalom alakulása a 2020. évi várható teljesítmény alapján került felülvizsgálatra, a korábban tervezett tehervonat-kilométer teljesítménynél 1,86%-kal tartalmaz magasabbat.

Tervezett vonatkilométer teljesítmények:

Adatok: ezer vonatkilométer

Megnevezés	2021. évi terv	2022. évi terv	2023. évi terv
Közlekedtetés összesen	107 388	110 647	107 517
Személyvonat közlekedtetés	84 453	87 614	84 484
Tehervonat közlekedtetés	18 426	18 513	18 513
Egyéb vonat közlekedtetés	4 509	4 520	4 520

II.2. Jogszabályi környezet

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

II.3. Az állami szerepvállalás

A Magyarország 2021. évi központi költségvetéséről szóló 2020. évi XC. törvény alapján a MÁV Zrt. az üzleti tervben figyelembe vehető 117 992 millió Ft vasúti pályahálózat működtetési költségtérítéssel számolhat. A 2021. évre az ITM VIF/98117/2019-ITM számú, a hálózat-hozzáférési díjkalkulációhoz kiadott előirányzat szerint 106 407 millió Ft a figyelembe vehető állami szerepvállalás mértéke, a költségvetési törvény alapján figyelembe vehető állami szerepvállalás tartalmazza ugyanakkor a 2020. évi bérmegállapodás hatását. A tárgyévi költségtérítési igény 120 445 M Ft, mely a felújítási költségtérítés esetében 2 453 M Ft-os többlet igényt jelent, azonban a Társaság a 2022. évi felújítási költségtérítés felhasználást ezzel az összeggel csökkentett mértékben tervezi, így a követelések-kötelezettségek egyenlege a két év tekintetében kiegyenlítődik.

A Társaság az Üzleti tervében a 2022-2023. évekre a várható infláció mértékét meghaladóan növekvő üzemeltetési költségtérítéssel számol a NIF Zrt. által EU-s forrásból felújított eszközök kötelező fenntartási kötelezettségének teljesítéséhez szükséges karbantartás forrásigénye miatt, a költségtérítés korlátossága következtében korábbi években elhalasztott, évek között átcsoportosított beruházások pótlása miatt pedig a 2023. évi felújítási költségtérítés tekintetében számol jelentős növekedéssel.

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2021. évi terv	2022. évi terv	2023. évi terv
Pályahálózat működtetés költségtérítési igénye	120 445	124 880	145 399
Üzemeltetési költségtérítés	92 893	98 962	102 488
Felújítási költségtérítés	27 552	25 918	42 911

III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2021-2023. évi üzleti terve

III.1. A 2021-2023. 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	2021. évi terv	2022. évi terv	2023. évi terv
Üzemi hozamok összesen	341 352	352 548	351 396
<i>ebből nyílt hozzáférésű pályaműködtetési szolgáltatás HHD bevétele (vontatási energia nélkül)</i>	<i>100 172</i>	<i>103 355</i>	<i>101 682</i>
<i>ebből vontatási energia</i>	<i>36 542</i>	<i>40 373</i>	<i>40 472</i>
<i>ebből üzemeltetési költségtérítés</i>	<i>92 893</i>	<i>98 962</i>	<i>102 488</i>
<i>ebből visszapótlási kötelezettség elengedés</i>	<i>73 774</i>	<i>72 826</i>	<i>72 983</i>
Üzemi (üzleti) tevékenység összes ráfordítása	337 561	348 551	347 272
PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE	10	10	10
Adózott eredmény	3 800	4 007	4 134

A nyílt hozzáférésű Pályaműködtetési bevételek megoszlása a vasúti szegmensek között:

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2021. évi terv	2022. évi terv	2023. évi terv
Nyílt hozzáférés keretében nyújtott hálózat-hozzáférési szolgáltatások	100 172	103 355	101 682
Személyszállító vonatok	78 247	80 878	79 239
Teherszállító vonatok	18 341	18 860	18 860
Mozdony- és egyéb vonatok	2 605	2 613	2 613
Energiához kapcsolódó HHD	979	1 003	971
Vontatási energiák (ELABE által eredménysemleges bevételek)	36 542	40 373	40 472
Vontatási villamos energia	26 849	29 163	30 103
Vontatási gázolaj	9 694	11 210	10 368

A személyszállítás hálózat-hozzáférési teljesítményének terv előirányzata az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM), mint a menetrend megrendelője által elfogadott 2020/2021. 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 0,79%-kal, a bruttó-tonnakilométer 3,49%-kal magasabb lesz a korábban 2021. évre tervezettnél.

A teherforgalom teljesítményeinek tervezése a fuvarpiaci információkon és prognózisokon alapul. Összességében a teherfuvarozási vonatkilométerek 2021. évben kevéssel lehetnek magasabbak, mint 2020. évben voltak, 2022-ben pedig inkább stagnálás várható. A tervezett tehervonat forgalom vonatkilométer közlekedtetési teljesítmény a korábinál 1,86%-kal, a bruttó-tonnakilométer 3,06%-kal magasabb lesz.

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

A vontatási energiahordozók esetében a premisszák szerinti egységárak hatása, a jóváhagyott 2021-2022. évi Üzleti tervhez képest, bevétel növekedésként jelentkezik. Ezek az eredményt érdemben nem befolyásolják, mert ELÁBÉ-ként is elszámolásra kerülnek.

A pályaműködtetés eredménytervének 2021-2023. évi egyensúlyát, indokolt ráfordításainak fedezetét a saját bevételeken felül a 2021. 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 2021-2023. 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 pályaalagotra 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 2015-2019. 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 2020. 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 kötetve.

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 visszafizetési kötelezettség törvény erejénél fogva történő elengedése okán, az elszámolt értékcsökkenési leírás 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 2021-2023. években 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,
- 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 2020/2021. évi hálózat-hozzáférési díjszámítás során minisztériumi nyilatkozat szerinti állami szerepvállalás,
- illetve korábbi időszaki 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	2021. évi terv	2022. évi terv	2023. évi terv
MÁV Zrt. Összes beruházási műszaki teljesítése	191 822	386 425	297 108
Ebből költségvetési és EU támogatás	155 239	352 482	245 416

A 2021-2023. évi beruházási tervben szereplő fejlesztések finanszírozása a fentiekben megadott forrás jogcímeik alapján került leképzésre, de ezen felül a terv tartalmaz - önálló fejezetben - forrással nem rendelkező (tartalékként kezelt) projekteket is.

A forrás nélküli tételek finanszírozására 2021. évben felszabaduló beruházási források (pl. megtakarítás, illetve a projekt elmaradása esetén), vagy az üzemeltetési költségtérítés 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 2021-ben. 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
- Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt) (Új projekt)
- Keleti és Nyugati pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése

Céltolt költségvetési támogatásból finanszírozandó projektek

A céltolt 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 céltolt költségvetési támogatásból megvalósítandó projektek az alábbiak:

- Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység
- Budapest-Belgrád NOBO-DEBO
- Budapest-Belgrád kivitelezés
- Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek
- Keskeny nyomközű vasutak II.
- Kormányzati Hálózatfejlesztési Projekt kiegészítő tervezési és kivitelezési feladatai (NTG)
- Versenyképes infrastruktúra program 2021-2025.
- Budapest-Belgrád projektmenedzsment
- Paks2 fejlesztéshez kötődő pálya- és biztosító berendezés felújítás
- 13. sz. vasútvonal Franciavágás - Veszprémvarsány szakaszának felújítása
- Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése
- Budapest-Belgrád anyagkezelés, deponálás, vissznyeremény kezelés
- Intelligens vasútfelügyeleti rendszer K+F munka
- Keleti pályaudvar területét érintő és azzal közvetlenül határos területek hosszú távú fejlesztési lehetősége

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

Adatok M Ft-ban

Támogatás jellege	2021. évi terv	2022. évi terv	2023. évi terv
Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység	731	1 274	1 277
Budapest-Belgrád NOBO-DEBO	1 401	1 008	1 000
Budapest-Belgrád kivitelezés	67 034	220 215	140 959
Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek	1 400	2 100	
Szeged-Röszke vasútvonal felújítás	30 462	20 438	
Keskeny nyomközű vasutak II.	1 119	1 304	
Kormányzati Hálózatfejlesztési Projekt kiegészítő tervezési és kivitelezési feladatai (NTG)	1 871		
IKOP Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat fejlesztési projekt	1 867	1 397	
Keleti és Nyugati Pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése	2 056		
INKA2 fejlesztés	87		
Közlekedésbiztonság projekt (MSZMJ)	1 600		
Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt)	11 796	11 179	7 519
Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója	2 000		
QoS monitoring rendszer kiépítése	354		
ERTMS-ETCS Kulcs Menedzsment Rendszer kialakítása	701		
Versenyképes infrastruktúra program 2021-2025.	20 000	92 886	94 226
Budapest-Belgrád projektmenedzsment	443	463	230
Paks2 fejlesztéshez kötődő pálya- és biztosító berendezés felújítás	1 645		
13. sz. w Franciavágás és Veszprémvarsány szakaszának felújítása (Pápa)	2 500		
Vasúti 1-es kocsis teherfuvarozás támogatása projekt - IT fejlesztés	107		
Kis-Gellérhegy alagút átépítése	4 000		
Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése	1 016		
Budapest-Belgrád anyagkezelés, deponálás, visszanyeremény kezelés	100	219	205
Intelligens vasútfelügyeleti rendszer K+F munka	150		
Keleti pályaudvar területét érintő és azzal közvetlenül határos területek hosszú távú fejlesztési lehetőség	800		
Összesen	155 239	352 482	245 416

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 költségtérítési igényt.

A pályaműködtetés költségtérítési forrásból megvalósuló beruházási, felújítási terve

A beruházási terv költségtérítési **forrásból** finanszírozandó beruházásaira jellemző, hogy a 2021. évi üteme erősen determinált, a tervezett beruházások többsége szerződött, illetve előkészített, összhangban a gördülő beruházási terv koncepciójával.

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

- **Pálya:** pálya, híd és alépítményi beruházások, felújítások,
- **TEB:** távközlő-, erősáramú- és biztosítóberendezési létesítményekre, berendezésekre vonatkozó beruházások, felújítások,
- **Ingtatlan:** a MÁV Zrt. tulajdonában és vagyonnevelésében 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, kismegbeszerzés, 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 2021-es üzleti tervben a jelentősebb projektek az alábbiak:

- Szolnok állomás D70 biztosítóberendezés felújítása
- Nyugati HÜSZ-höz kapcsolódó TEB munkák

Az **ingatlan** szakterületre vonatkozóan a 2021-es üzleti tervben a 2021-2023. 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 2021-ban eszköz beszerzés, illetve szoftver fejlesztés történik.

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, kismegbeszerzés, tolatórádió, statikus utastájékoztató eszközök) 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 2021-2023. 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 készültek el és kerülnek átvételre 2021. évben:

- Kelenföld-Százhalombatta vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Ercsi-Pusztaszabolcs vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Rákosrendező-Esztergom vasútvonal villamosítása, biztosítóberendezés korszerűsítése (1-2. rész);
- Ebes-Debrecen vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Központi forgalomirányítórendszer kiépítése a Pusztaszabolcs-Dombóvár és a Rákos-Újszász-Szolnok vonalszakaszon.

A folyamatban lévő projektek közül a következő évekbe alábbiak átvétele várható:

- Szeged – Hódmezővásárhely Tram-Train létesítés, a vonalszakasz nagyvasúti munkái;
- Rákos-Gödöllő-Hatvan vasútvonal korszerűsítése;
- Százhalombatta-Ercsi vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Szabadbattyán - Balatonfüred villamosítás és szűk keresztmetszet kiváltás;
- Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése;
- Hídrekonstrukciós program I/2 és I/3 ütem.

Megkezdődött a 2021-2027. közötti programozási időszakra az alábbi Kormány határozatokban foglaltak végrehajtása is:

- 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.