



**MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

**A MÁV ZRT. 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 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 2023. évi üzleti terve
 - III.1. A 2023. évi eredményterv
 - III.2. Beruházási előirányzatok
- IV. A 2023. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott felújítások és beruházások
- V. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia, Országos vasúti áru fuvarozási koncepció, „V0” Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal

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 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 Építési és Közlekedési Minisztérium (továbbiakban: ÉKM) tervezési irányelvei alapján készült, a MÁV Zrt. Igazgatósága által 97/2022. (10.11.) számon elfogadott előterjesztésben foglaltak szerint tervezzük. Az Igazgatósági határozat felhatalmazást adott, hogy a tervezés során történt peremfeltételekben történő változások az üzleti terv készítésekor aktualizálásra kerüljenek. Jelen terv kivonat alapját képező üzleti tervezet a legfrissebb ismert energia árak, kamatok és árfolyamok, valamint a Monetáris Tanács 2023. júniusi közleményében szereplő inflációs előrejelzést figyelembe vételével került összeállításra.

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 2023. évre megkötendő szerződéseken, előrejelzéseken alapul. A 2022/2023-es 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 2023. évre a már meghirdetett, hatályos díjrendszert alkalmazzuk. A 2022/2023. 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 egyes kocsi teherfuvarozás meglévő teljesítményeinek fenntartása, és a szegmens revitalizációja érdekében Magyarország Kormánya a 1414/2020. (VII.16.) sz. határozatában célzott állami támogatási rendszer megvalósítását tűzte ki célul. Így a vonatkilométer arányos közlekedtetés szolgáltatás egyes kocsi forgalom díjai kikerültek a díjrendszer hatálya alól. A Támogatási Program alapján, – melynek jóváhagyása az Európai Bizottság által 2021. június 3-

án SA. 59448 (2020/N) számon megtörtént – az Állam a 2021-es évben 3 840 M Ft, a 2022-2025 közötti időszakban tervezetten évente 6 407 M Ft összegű vissza nem térítendő forrást biztosít a vasúti szektor szereplői számára. A MÁV Zrt. végzi a Támogatási Program megvalósítását a teljes magyarországi országos nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozóan, beleértve a GYSEV Zrt. hálózatát is. A támogatási program eredményéből származó esetleges teljesítménynövelő hatását az üzleti terv tartalmazza.

Teljesítmény premisszák

A működtetett vasúti pályahálózat méretét változatlanoknak tekintjük. A teljesítmény tervek kiindulási alapja a 2022/2023. évre meghirdetésre került menetrend. Ezt korrigálja a szerelvénymenetek teljesítménye, a pályaműködtetés infrastruktúra fejlesztését célzó beruházások becsült vágányzári hatása. A 2022/2023. 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 0,5%-kal tartalmaz magasabbat.

A teherforgalom alakulása a 2022. évi teljesítmény alapján került felülvizsgálatra, a korábban tervezett tehervonat-kilométer teljesítménynél 5,0%-kal tartalmaz kevesebbet.

Tervezett vonatkilométer teljesítmények:

Adatok: ezer vonatkilométer

Megnevezés	2023. évi terv
Közlekedtetés összesen	112 784
Személyvonat közlekedtetés	91 087
Tehervonat közlekedtetés	17 259
Egyéb vonat közlekedtetés	4 438

II.2. Jogszabályi környezet

A tervek készítésénél 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 tervek készítés lezárásáig figyelembe vesszük.

II.3. Az állami szerepvállalás

A Magyarország 2023. évi központi költségvetéséről szóló 2022. évi XXV. törvény alapján 2023. évben a MÁV Zrt. részére a vasúti pályahálózat működtetési tevékenységével összefüggésben 168 701 M Ft költségtérítés kerül biztosításra, mely – az ÉKM elődjeként – az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) VIF/122500-1/2021-ITM számú 2022/2023. menetrendi évre vonatkozó hálózathozzáférési díjak kalkulációjához közölt állami szerepvállalásnál (145 399 M Ft) 23 302 M Ft-tal magasabb.

A 613/2022. (XII.29.) sz. Kormányrendelet – mely a Magyarország 2023. évi központi költségvetésének a veszélyhelyzettel összefüggő eltérő szabályairól szól – a vasúti pályahálózat működtetésének támogatását 2023. évben 174 000 M Ft-ra csökkentette, melyből a MÁV Zrt. az eredeti összegnél 6 524 M Ft-tal alacsonyabb, összesen 162 177 M Ft-tal részesül.

A 2023. évi költségtérítési záradék 2023. április 13-án került aláírásra, melyben a 2023. év után járó észszerű nyereség összegének maximuma meghatározásra került 2 000 M Ft értékben.

A tervben a 2021. évhez képest tapasztalt energia többlet költség finanszírozása a költségvetési törvény Rezsivédelmi alapja terhére tervezett.

A MÁV Zrt. Üzleti terv szerinti költségtérítése, számos költségcsökkentési és hatékonysági intézkedést követően, valamint a fentiekben leírtak szerint rendelkezésre álló források figyelembe vételével az alábbi:

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2023. évi terv
Pályahálózat működtetés költségtérítése	183 087
Üzemeltetési költségtérítés	149 302
Felújítási költségtérítés	33 785

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

III.1. A 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	2023. évi terv
Üzemi hozamok összesen	520 204
<i>ebből nyílt hozzáférésű pályaműködtetési szolgáltatás HHD bevétele (vontatási energia nélkül)</i>	<i>106 943</i>
<i>ebből vontatási energia</i>	<i>123 209</i>
<i>ebből üzemeltetési költségtérítés</i>	<i>149 302</i>
<i>ebből visszapótlási kötelezettség elengedés</i>	<i>100 010</i>
Üzemi (üzleti) tevékenység összes ráfordítása	517 307
Pénzügyi műveletek eredménye	1 593
Adózott eredmény	4 489

A nyílt hozzáférésű Pályaműködtetési bevételek megoszlása a vasúti szegmensek között:

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2023. évi terv
Nyílt hozzáférés keretében nyújtott hálózat-hozzáférési szolgáltatások	106 943
Személyszállító vonatok	83 369
Teherszállító vonatok	19 759
Mozdony- és egyéb vonatok	2 832
Energiához kapcsolódó HHD	983
Vontatási energiák (ELABE által eredménysemleges bevételek)	123 209
Vontatási villamos energia	108 570
Vontatási gázolaj	14 639

A személyszállítás hálózat-hozzáférési teljesítményének terv előirányzata az ÉKM, mint a menetrend megrendelője által elfogadott 2022/2023. 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 0,5%-kal, a bruttó-tonnakilométer 4,1%-kal magasabb lesz a korábban 2023. évre tervezettnél.

A teherforgalom teljesítményeinek tervezése a fuvarpiaci információkon és prognózisokon alapul. Összességében a teherfuvarozási vonatkilométerek 2023. évben kevéssel lehetnek alacsonyabbak, mint 2022. évben voltak. A tervezett tehervonat forgalom vonatkilométer közlekedtetési teljesítmény a korábbiánál 5,0%-kal, a bruttó-tonnakilométer 3,5%-kal alacsonyabb lesz.

A vontatási energiahordozók esetében a piaci árrobanást figyelembe vevő premisszák szerinti egységárak hatása, a jóváhagyott 2022-2024. évi Üzleti tervhez képest, jelentős bevétel növekedésként jelentkezik. Ezek az eredményt érdemben nem befolyásolják, mert ELÁBÉ-ként is elszámolásra kerülnek.

A pályaműködtetés eredménytervének 2023. évi egyensúlyát, indokolt ráfordításainak fedezetét a saját bevételeken felül a 2023. évi költségvetési törvény alapján az ÉKM által meghatározott vasúti pályahálózat működtetési költségtérítés – kiegészítő források bevonásával – biztosítja. A pályavasút nullszaldós eredménye mellett fennmaradó költségtérítés felújítási munkákra nyújt fedezetet.

A pályaműködtetés részére tervezett 2023. évi költségkeret – az elmúlt évek tendenciáit is figyelembe véve – minimálisan szükséges ahhoz, hogy a rendelkezésre álló erőforrások reálértékének csökkenését, a pályaállag 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 létrejövő eszközök átvételével. Ezen beruházási források felhasználása a pályaállapotra 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 költségtérítés összesített mértékének költségvetési törvény szerinti korlátja következtében a terv mérsékelt felújítási költségtérítéssel számol. A különbséget azonban indokolt biztosítani, ennek javasolt forrása a korábbi évek lekötött költségtérítése, a tervidőszakban, illetve megelőző években elszámolt észszerű nyereség, vagy egyéb folyósított költségtérítés (költségvetési támogatás) lehet.

A karbantartás és üzemeltetés folyamatosságának biztosítása érdekében a kiemelt jelentőségű tevékenységeknél (outsourcing karbantartás, hegesztés, területgondozás, pályadiagnosztika) a szerződések több évre 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 keretszerződéseket 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. a beruházási, felújítási munkáinak megvalósítása során 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. Az elmúlt évtizedek forráshiányos működtetése jelentős állapotromlást, avulást eredményezett. Ennek következtében a MÁV Zrt. napjainkban egy kimondottan heterogén műszaki színvonalú 7 246 kilométer hosszúságú hálózatot üzemeltet.

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

A Társaság kiemelt célja, hogy megítélése és a nyújtott szolgáltatás színvonala folyamatosan javuljon, ezért a Társaság a 2023. évben is a beruházási forrásainak jelentős részét utaskomfort növelő és menetrendszerűséget javító felújításokra kívánja fordítani. Ennek keretében tervezetten megvalósulnak állomásépületek és utasforgalmi létesítmények felújításai, vizuális utastájékoztatók létesítése, illetve utasbeállók, P+R parkolók, kerékpártárolók építése. Ugyancsak az utaselégedettség növekedését és a forgalombiztonság javulását eredményezik a beruházási tervben szereplő pályá- 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 vagyronról 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	Időszaki beruházási teljesítmény
	2023. év
MÁV Zrt. Összes beruházási teljesítése	395 497
Ebből költségvetési és EU támogatás	356 087

A MÁV Zrt. által üzemeltetett Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, valamint a pályaműködtetéstől elkülönült központi szervezetek beruházásai a PMSZ által biztosított felújítási költségterítésből nem finanszírozható, így ezen beruházások forrása a tevékenység bevétele, a tárgyévi értékcsökkenés és költségvetési vagy EU-s támogatások lehetnek.

A forrással nem rendelkező, tartalék munkák finanszírozására felszabaduló beruházási források (egy adott beruházásnál megtakarításként képződött, vagy az adott évben a beruházás nem fog megvalósulni), vagy az üzemeltetési költségterítés esetleges megtakarítása biztosíthat fedezetet.

Támogatásból megvalósuló beruházások:

EU támogatásból megvalósuló beruházások

EU-s támogatásból megvalósuló beruházások esetében elmondható, hogy jellemzően a korábbi években indult, áthúzódó projektek megvalósítása folytatódik 2023-ban. A MÁV Zrt. által lebonyolítandó 2023. évre tervezett EU-s támogatásból finanszírozandó projektek:

- Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt)
- Keleti és Nyugati pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése
- Kulcsmenedzsment és monitoring rendszer kialakítása
- Vasúti infrastruktúra felmérése és adatfeltöltése (VIKI 3. Projekt)
- Kis-Gellért hegyi alagút és Központi Forgalmirányítás kiépítésének előkészítése
- CEF2 Katonai mobilitás (Vasúti rakodók létesítése az ország nyugati felében)

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, valamint ütemtervvel sem rendelkeznek. A 2023. évre tervezett célzott költségvetési támogatásból megvalósítandó projektek az alábbiak:

Megkötött támogatási szerződéssel vagy kormányhatározattal rendelkező beruházások és 2023. évre tervezett összegek:

- Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység
- Budapest-Belgrád Északi szakasz - Mérnök BUBE
- Budapest-Belgrád NOBO-DEBO és a MÁV Zrt. hatáskörébe tartozó egyéb feladatok
- Budapest-Belgrád kivitelezés
- Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek
- Budapest-Belgrád élőhely rekonstrukció tervezés
- Budapest-Belgrád Kelebia állomás határrendszerehez szükséges infrastruktúra tervezés
- Budapest-Belgrád kármentesítés (talaj és talajvíz)
- Budapest-Belgrád MÁV vagyonkezelésű, állomási környezetben fellelhető használaton kívüli leromlott állapotú épületek bontása (tervezés, kivitelezés)
- Budapest-Belgrád 150-es vonali PFT-, felsővezetési-, távközlési-, biztosítóberendezési szakaszok és telephelyek felújítása/létesítése, tervezéssel
- Budapest-Belgrád katonai rakodók megvalósítása (Kiskunlacháza és Szabadszállás vasútállomásokon)
- Budapest-Belgrád illegális hulladéktelepek felszámolása
- Budapest-Belgrád északi szakasz /Ferencváros (Soroksári úti állomás) – Soroksár állomás/ kisajátítás és kapcsolódó feladatok
- Budapest-Belgrád anyagkezelés, deponálás, vissznyeremény kezelés
- Budapest-Belgrád projektmenedzsment
- Szeged-Röszke vasútvonal felújítás

- Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója
- Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése
- Veszprém állomás komplett felújítása
- Keskeny nyomközű vasutak II.
- Versenyképes infrastruktúra program 2021.
- Záhony körzetében szükséges vágányfelújítások
- Pápai bázisrepülőtér fejlesztése miatt szükséges bontási munkák
- Árendás patak mederbővítés, helyőrségi hadiút kialakítása (tervezés)
- INKA2 fejlesztés

Meglévő kormányhatározattal rendelkező projektek, melyek megvalósításához a megnövekedett műszaki tartalom következtében további támogatási forrás szükséges:

- Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek

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

Adatok M Ft-ban	
Beruházási igény megnevezése	EU/CKT (TSZ/Kormányhatározattal rendelkezők)
Budapest-Belgrád kivitelezés	298 550
Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek	5 248
Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység	1 635
Budapest-Belgráb katonai rakodók megvalósítása (Kiskunlacháza és Szabadszállás vasútállomásokon)	900
Budapest-Belgrád NOBO-DEBO	678
Budapest-Belgrád Északi szakasz - Mérnök BUBE	300
Budapest-Belgrád egyéb szakmai tevékenység (projektmenedzsment)	494
Budapest-Belgrád Északi szakasz /Ferencváros (Soroksári úti állomás) – Soroksár állomás/ kisajátítás és kapcsolódó feladatok	400
Budapest-Belgrád projekthez kapcsolódó sínfelújítás	300
Szeged-Röszke vasútvonal felújítás	30 303
Záhonyi körzetben szükséges vágányfelújítások	4 500
CEF2 Katonai mobilitás (Vasúti rakodók létesítése az ország nyugati felében)	36
Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése	429
Árendás patak mederbővítés, helyőrségi hadiút kialakítása	30
Budapest-Belgrád Kármentesítés (talaj és talajvíz)	200
Kis-Gellért hegyi alagút és Központi Forgalomirányítás kiépítésének előkészítése	275
Budapest-Belgrád élőhely rekonstrukció tervezés	160
Versenyképes infrastruktúra program 2021	120
Pápai bázisrepülőtér fejlesztése miatt szükséges bontási munkák	90
Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt)	5 569
Budapest-Belgrád 150-es vonali PFT-, felsővezeték-, távközlési-, biztosítóberendezési szakaszok és telephelyek felújítása/létesítése, tervezéssel	120
Budapest-Belgrád MÁV vagyonkezelésű, állomási környezetben fellelhető használaton kívüli lerpomlott állapotú épületek bontása (tervezés, kivitelezés)	600
Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója	1 061
Budapest-Belgrád Kelebia állomás határrendészethez szűks. Infrastruktúra tervezés, kivitelezés	58
Keleti és Nyugati Pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése (Keleti Utascentrum és Nyugati utasforgalmi létesítmények fejlesztése, keresztaluljáró)	875
Veszprém vasútállomás felvételi épület és környezetének fejlesztése	672
Vasúti infrastruktúra felmérése és adatfeltöltése (VIKI 3. Projekt)	1 645
Kulcsmenedzsment és Monitoring rendszer	529
INKA2 fejlesztés	110
Budapest-Belgrád illegális hulladéktelepek felszámolása	200
Összesen:	356 087

A fejlesztési közreműködőtől /volt NIF Zrt./ 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 beruházások 2023. évi üteme erősen determinált, a tervezett beruházások többsége szerződött, illetve előkészített, összhangban a gördülő beruházási terv koncepciójával.

A beruházási tervben szereplő beruházási, felújítási munkák tartalmaznak pályát, technológiai berendezéseket, informatikai és ingatlanokat érintő beavatkozásokat, melyek rangsorolásánál a forgalombiztonsági szempontok mellett a szolgáltatási színvonal növelése is szempont volt.

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

- **Pálya:** pálya, híd és alépítményi beruházások, felújítások,
- **Technológiai berendezések (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, kismeghajtás, tolatórádió), biztonságirányítási beruházások.

A **pálya** szakterületre vonatkozóan a 2023-as üzleti tervben a forrás legnagyobb része a MÁV FKG Kft. outsourcing szerződés keretében végzett pályafelújítások elvégzésére kerül felhasználásra, mely munkák elsődleges célja a menetrendszerinti közlekedés fenntartása, pályára engedélyezett sebesség és tengelyterhelés emelése, valamint a forgalom biztonságos lebonyolítását elősegítő paraméterek biztosítása. Ezen felül a MÁV FKG Kft. kivitelezésében pályakarbantartó és felsővezeték szerelő vasúti járművek felújítását egy több évre kötött keretszerződés értelmében továbbra is elvégzi.

A technológiai berendezéseket (TEB) illetően a legjelentősebb projektek az 1-es vonal KÖFI erőáramú kiegészítő munkái, illetve az útátjáró biztosítási mód váltás.

Az **ingatlan** szakterületre vonatkozóan a 2023-as üzleti tervben 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
- Keleti és Nyugati pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése
- Budapest, Nyugati pályaudvar Teréz krt. homlokzat felújítás és pénztár szellőző rendszer kiépítése
- Déli pályaudvar felvételi épület felújítási munkái
- Állomások és megállóhelyek felújításának tervezése, előkészítése és kivitelezése

Informatikai beruházások keretében 2023-ban eszköz beszerzés, illetve szoftver fejlesztés történik.

Az **egyéb** kategóriába a fenti szakmai csoportosításba nem tartozó, de a vasút működéséhez szükséges egyéb kapcsolódó beruházások és felújítások kerültek besorolásra. Ilyenek a forgalmi technológiai fejlesztéseket, felújításokat, felügyeleti és üzemirányítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházások, illetve a MÁV Zrt. munkakörülmény javító- és vasútspecifikus

eszközbeszerzései (pl. működtető eszköz, kisgép beszerzés, tolatórádió, statikus utastájékoztató eszközök) és biztonságirányítási beruházása (pl. térfigyelő rendszerek kiépítése). Itt kerültek tervezésre a belső tervezések, valamint a lebonyolítói költségek is, valamint a Tram-Train üzemeltetéshez szükséges speciális járművek és eszközök beszerzése is.

IV. A 2023. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott felújítások és beruházások

A NIF Zrt. lebonyolításában megkezdett fejlesztések közül a MÁV Zrt. pályaműködtetést érintő alábbi projektek készültek el és kerülnek tervezetten vagyonkezelésbe vételre 2023. évben:

- Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése;
- Bp. Keleti pu. – Kőbánya felső közötti 3. vágány létesítése;
- Bajánsenye – Boba ETCS 2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése ;
- Rákos – Gödöllő vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Szeged-Hódmezővásárhely tram-train – járműtelep létesítése;
- Újszász állomás tervezési és kivitelezési munkái;
- Hídrekonstrukciós program I/3 ütem.

A folyamatban lévő projektek közül a következő években az alábbiak átvétele várható:

- Püspökladány–Biharkeresztes villamosítás és szűk keresztmetszet kiváltás;
- Rákos – Hatvan vonalszakasz biztosítóberendezési, távközlési és ETCS 2 kivitelezési munkái;
- Székesfehérvár vasúti csomópont biztosítóberendezési és távközlési munkái;
- Kelenföld – Százhalombatta vonalszakasz biztosítóberendezés és ETCS 2 kiegészítő tervezési és kivitelezési munkái;
- Százhalombatta – Pusztaszabolcs biztosítóberendezés és ETCS 2 kiegészítő tervezési és kivitelezési munkái.

A megkezdett, illetve tervezett fejlesztések forrását jelentős részben a 2021-2027. időszakra vonatkozó „Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz” program fogja biztosítani, melynek tervezetét az ITM 2021. szeptember 30-án jelentette meg, valamint az Európai Unió Tanácsa által elfogadott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2.0 uniós program.

V. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia, Országos vasúti áru fuvarozási koncepció, „V0” Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal

A Kormány – a vasút mint a klímavédelem és a környezetbarát közlekedési rendszer szempontjából fenntartható közlekedési mód fejlesztése érdekében, kiemelten az országos kelet-nyugati távolsági személyforgalom, valamint a Budapesten áthaladó teherforgalom szűk kapacitásainak megszüntetését szem előtt tartva, 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozatával elfogadta a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát (BAVS). A Stratégia a vasút hatékony működésének javítására, a vasút és a befogadó környezet funkcionális kapcsolatának erősítésére, valamint a szolgáltatás- és üzemeltetésfejlesztésre irányuló, a 2021–2040 közötti időszakra vonatkozó indikatív intézkedési tervet tartalmaz. Magyarország 2021–2027. közötti – Budapestet és a fővárosi agglomeráció területét érintő – közlekedésfejlesztései európai uniós fejlesztési forrásainak tervezése a Stratégia figyelembevételével, annak célkitűzéseivel összhangban kerülnek elvégzésre.

Az "Országos vasúti áru fuvarozási koncepció elkészítése és V0 Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal előkészítése" projektet az ITM 2021. december 31. napján kelt VIF/1540-5/2021-ITM_SZERZ támogatói okirata alapján a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület valósítja meg. A projekt, különösen annak az „Országos vasúti áru fuvarozási koncepció” elkészítését célzó része szorosan illeszkedik a BAVS teherszállítási intézkedéseibe.

A projektmegvalósítás alapja az 1531/2021 (VIII. 2.) Korm. határozattal módosított, a „V0” Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal előkészítéséről szóló 2056/2020. (XII. 30.) Korm. határozat.

Az Országos vasúti árufuvarozási koncepció elkészítése, a Stratégiai környezetvédelmi vizsgálat elkészítése és a „V0” megvalósíthatósági tanulmány elkészítése projektrészek 2021. december 31. óta hatályos vállalkozási szerződéssel rendelkeznek, ezek megvalósítása folyamatban van. A Kiválasztott „V0” nyomvonalra a környezetvédelmi dokumentáció elkészítése és a Környezetvédelmi engedély megszerzése projektrészek közbeszerzési kiírása megtörtént.