

006783/2011.



## **2010. ÉVI ÜZLETI JELENTÉS**

## A GYSEV Zrt. működését jellemző főbb teljesítmény-adatok

	Magyar üzem		Osztrák üzem		Összesen*	
	2009.	2010.	2009.	2010.	2009.	2010.
áru-tonna (1000)	4 804	5 237	3 862	4 324	4 941	5 368
<i>ebből: hagyományos</i>	<i>3 867</i>	<i>4 057</i>	<i>2 809</i>	<i>2 994</i>	<i>3 888</i>	<i>4 038</i>
<i>kombinált</i>	<i>937</i>	<i>1 180</i>	<i>1 053</i>	<i>1 330</i>	<i>1 053</i>	<i>1 330</i>
áru-tonnakm (1000)	462 801	557 054	136 074	152 857	598 875	709 911
utasfő (1000)	3 308	3 150	1 368	1 275	4 676	4 425
utaskm (1000)	144 409	139 908	46 324	43 137	190 733	183 045

\* halmozódás kiszűrése után

## Tevékenységeink és azok eredményessége

**Társaságunk** gazdálkodását a 2010-es évben az alábbi kiemelkedő fontosságú tényezők befolyásolták:

- 2010-ben a magyar üzemnél az alacsonyabb bérkategóriájú munkaköröknél emelkedtek a bérek, az osztrák üzemnél 1,2 %-os alapbéremelést hajtottunk végre.
- A Közlekedés Operatív Program keretében kerül sor a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal teljes korszerűsítésére és a Sopron-Szombathely vasútvonal korábbi fejlesztésének befejezésére. A program 50 milliárd Ft értékben tartalmaz fejlesztéseket (85%-ban az EU Kohéziós Alapjából, 15%-ban magyar központi költségvetési és osztrák állami forrásból). A munkák 2010-ben is vágányzárak keretében folytak, az utómunkálatok áthúzódnak 2011-re.
- A Szombathely-Szentgotthárd vasútvonalon kiépítendő távvezérlés miatti létszámcsökkentés és a 2010-es korengedményes nyugdíjazások miatt tovább csökkent a létszám, a két rendkívüli eseményre 2009-ben céltartalékot képeztünk. Mivel megnövekedett magaséptményi karbantartási igényeinket részben saját erőforrásból valósítjuk meg, így a távvezérlés miatti létszámcsökkenés alacsonyabb lett a tervnél, így a képzett céltartalékok feloldása miatt az elszámolásból 2010-ben eredményünk keletkezett.
- Társaságunk áru fuvarozási tevékenységét kiszerveztük, amelyet 2011. január 1-től Magyarországon a GYSEV CARGO Zrt., Ausztriában a Raaberbahn Cargo GmbH keretében végzünk. 2010-ben a tevékenység kiszervezésének előkészítésére, az engedélyek beszerzésére került sor.

**Magyar üzem tevékenységei \***

ezer Ft	Bevétel		Ráfordítás		Eredmény	
	2009.	2010.	2009.	2010.	2009.	2010.
Pályavasút	6 819 058	6 356 087	7 163 489	6 232 105	-344 431	123 981
Személyszállítás	7 554 070	7 353 691	7 614 545	7 360 249	-60 475	-6 558
Áruszállítás	12 289 002	10 180 976	10 986 791	9 935 313	1 302 211	245 663
Logisztika	1 112 414	1 038 265	1 127 434	1 081 329	-15 020	-43 064
Gépészet	5 367 201	5 162 448	5 367 201	4 894 635	0	267 812
Hotel Sopron	371 519	367 980	423 930	417 131	-52 411	-49 151
Egyéb vállalkozási tevékenység	5 137 074	4 975 507	5 104 786	4 959 715	32 288	15 792
Háttérszolgáltatás és Irányítás	3 987 673	4 328 143	3 441 697	4 448 728	545 976	-120 584
<b>Összesen</b>	<b>42 638 010</b>	<b>39 763 097</b>	<b>41 229 873</b>	<b>39 329 205</b>	<b>1 408 137</b>	<b>433 892</b>

\* Üzletágak közötti halmozódással.

A **magyar üzem** egyes tevékenységeinél 2010. év során az alábbi jelentős események történtek:

- A *pályavasúti* tevékenység mérleg szerinti eredménye 124 millió Ft.  
A tevékenység 1 milliárd 300 millió Ft értékben működési támogatást kapott a Magyar Államtól.  
2010-ben az alábbi jelentős beruházásokat, felújításokat hajtottuk végre:
  - Sopron Állomáson kitérőcserék,
  - Új logisztikai raktár építése,
  - Farád-Csorna közt kábelcsere,
  - Sopron-Győr vonalon két helyen, Sopron állomáson egy helyen kitérőcserék,
  - Sopron Állomáson perontető felújítása
  - Vasbeton kerethíd építése Veszény megállóhelyen.

A Közlekedés Operatív Program keretében kerül sor a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal teljes korszerűsítésére és a Sopron-Szombathely vasútvonal korábbi fejlesztésének befejezésére. A program 50 milliárd Ft értékben tartalmaz fejlesztéseket (85%-ban az EU Kohéziós Alapjából, 15 %-ban magyar központi költségvetési és osztrák állami forrásból). 2010-ben a kivitelezés folytatódott. Két hónapos folyamatos, éjjel-nappalos vágányzárban 2010 áprilisában munka alá kerültek a korábbi években a Harka-Szombathely vonalon megkezdett fejlesztések, amely során a vonalszakasz közel felén is új vasúti felépítmény készült, átépült az állomások vágányhálózata, és új utasperonok készültek. A megváltozott állomási vágányokhoz a biztosítóberendezés is átalakításra került. A Harka-Szombathely vonal munkáival egyidejűleg a Szombathely-Szentgotthárdi vasútvonalon megtörtént a Lapincs híd átépítése is. A Körmend - Szentgotthárd vonalszakasz pálya, felsővezetéki és biztosítóberendezési munkái 2010 szeptember és december között éjjel-nappalos, folyamatos vágányzárban folytak. Elkészültek a Körmend-Szentgotthárd vonalszakasz állomásai, a nyílt vonalak, a villamosítás és az új elektronikus biztosítóberendezés.

Az utómunkálatok a 2011. évre is áthúzódnak. 2012-ben várható a Soproni és Szombathelyi külön szintű csomópontok átadása.

A Nemzeti Közlekedési Hatóságtól 2008-ban megkaptuk a 2013-ig érvényes **Vasútbiztonsági engedélyt** a pályahálózat működtetői tevékenységre.

A 2011-es év során a pályaműködtetési tevékenységre többéves szerződést tervezünk kötni, amelynek az előkészítését befejeztük.

- A *gépészeti* tevékenység mérleg szerinti eredménye 268 millió Ft. Saját vontatási teljesítményeink a bázisidőszakhoz képest 6 %-kal emelkedtek, a hosszú távra bérelt mozdonyok számának márciusi növekedése miatt. A vontatási teljesítményeknél az ÖBB felé felhalmozott tartozásunk 2009. év végi 594 ezer járműkilométer-értéke 495 ezer km-rel csökkent év végére. A javuló pozíció a többletkapacitás és a vonalátépítés miatti ÖBB teljesítmény-elmaradásnak köszönhető. 2010-ben terven felül végeztünk trakciós tevékenységet külső megrendelők részére, ezzel jelentős bevételtöbbletet értünk el. A mozdonyvezetői túlórák tervértékét a többleteljesítmények miatt 17,6 ezer órával léptük túl.
- *Áruszállítási tevékenységünknél* összességében 9,0 %-kal magasabb teljesítményt értünk el az előző évhez képest.
  - A liberalizált forgalomban saját vonali teljesítményeinkhez képest jelentősen nagyobb az átlagos fuvarozási távolság, így a teljesítményeket árutonna-kilométerben értékeljük. A 2009. évi 123 millió árutonna-kilométer és a tárgyidőszakra tervezett 100 millió árutonna-kilométer után 2010-ben mintegy 194 millió árutonna-kilométer teljesítményt értünk el.
  - A hagyományos nemzetközi forgalomban export teljesítményeink a bázisidőszak teljesítményeit 5,5 %-kal (77 ezer árutonna) haladják meg, import teljesítményeink a bázisév szintjén alakultak, tranzit teljesítményeink 3 %-kal (44 ezer árutonna) elmaradnak a bázisév teljesítményeitől.
  - Kombinált forgalmunknál export-import teljesítményeink összesen 28 ezer tonnával csökkentek, tranzit forgalmunk 31,6 %-kal (272 ezer árutonna) csökkent az előző évihez képest.
  - Konténertermináli teljesítményünk 23,1 %-kal haladja meg a bázisév adatait.

A tevékenység mérleg szerinti eredménye 246 millió Ft.

- A *logisztikánál* a kezelt tehergépjárművek és vasúti kocsik számának 13,6 %-os visszaesése miatt csökkentek bevételeink, amelyet csak részben tudott ellensúlyozni legnagyobb megbízónk fa-, fűrészárú tárolásánál elért 35,9 %-os növekedése. A tevékenység mérleg szerinti eredménye -43 millió Ft.
- A *személyszállítás* bevétellel nem fedezett indokolt költségeire 5 milliárd 500 millió Ft költségtérítést kaptunk. A Közszolgáltatói szerződés 6. sz. melléklete alapján vállalt költségfedezeti hányad javulást értünk, a tevékenység megengedett nyeresége 16 millió Ft, a 2009-es közszolgáltatói elszámolás keretében további 69 millió Ft többletköltség-térítést számoltunk el. Személyszállítási teljesítményeink az előző évhez képest 4,8 %-kal csökkentek. Ezen belül a teljesáru menetjeggyel utazók számánál a visszaesés 17,7 %-os, a teljes árat

fizető utasok az egyéni közlekedést egyre nagyobb számban veszik igénybe. Ezt a csökkenést részben kompenzálta az üzletpolitikai kedvezménnyel utazók és a diákbérletet váltók számának 11,6 %-os illetve 5,5 %-os emelkedése.

A vonalátépítések idején a forgalom bonyolítása vonatpótló buszokkal történt, így ekkor trakciós költség és pályahasználati díj nem merült fel, emiatt a közszolgáltatási előírások alapján 671 millió Ft költségtérítés-visszafizetést számoltunk el.

A Közszolgáltatási szerződésünk a 2010-2012-es időszakra vonatkozóan aláírásra került. A szerződésben előírt szigorú minőségi követelményeknek való megfelelését kiemelt feladatunknak tekintjük.

A közszolgáltatási tevékenység eredménye 86 millió Ft, a személyszállítás mérleg eredménye -7m Ft.

- A *Hotel Sopron* tekintetében a vendégéjszakák száma 4 %-kal csökkent az előző évhez képest. A külföldi vendégek csoportforgalmát jelentősen, üzleti forgalmunkat kisebb mértékben növeltük, míg az egyéni, szabadidős belföldi turizmus területén csökkenést tapasztaltunk. Az egyéni forgalom csökkenését az általános piaci keresletcsökkenés és az egyre élesedő árverseny okozza. A tevékenység mérleg szerinti vesztesége 49 millió Ft.
- Az *egyéb vállalkozási tevékenységnél* a gázolajszállítások a keretszerződésben rögzített ütemezés szerint folytak.

A fentiek együttes hatása alapján 2010. évben a magyar üzem mintegy 584 millió Ft adózás előtti eredményt ért el, az adózás utáni eredmény 434 millió Ft, amely 974 millió Ft-tal alacsonyabb a bázis évhez képest. 2009-ben számoltuk el a részesedéseink eladásának árfolyamnyereségét 1 milliárd 135 millió Ft értékben.

### Osztrák üzem tevékenységei

	ezer €					
	Bevétel		Ráfordítás		Eredmény	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Pályavasút	10 168	7 874	10 394	8 632	-226	-758
Személyszállítás	11 957	9 862	15 184	11 488	-3 227	-1 626
Áruszállítás	8 793	8 772	6 790	8 570	2 003	201
Egyéb vasútüzemi tevékenység	6 806	6 828	6 806	6 828	0	0
<b>Összesen</b>	<b>37 724</b>	<b>33 335</b>	<b>39 174</b>	<b>35 518</b>	<b>-1 450</b>	<b>-2 183</b>

\* Üzletágak közötti halmozódással.

Az **osztrák üzemnél** 2010. év során az egyes tevékenységeinknél az alábbi jelentősebb események történtek:

- A *pályavasúti területen* az alábbi jelentős beruházásokat, felújításokat hajtottuk végre 2010-ben:

- Vágány-, és felsővezeték-átépítés 2.500 méter hosszban,
- Wulkaprodersdorf állomáson váltoátépítési munkák,
- Drassburg állomási peron átépítése,
- Fénysorompó-berendezés telepítése,
- Wulkaprodersdorf állomáson távbeszélő berendezés felújítása.

A karbantartásokat mind az osztrák üzem területén, mind az FHÉV vonalán a tervezett költségkereteken belül végeztük el.

Pályavasúti tevékenységünk 2010. évi vesztesége 758 ezer €, amely 532 ezer €-val rosszabb a bázishoz képest.

- *Áruszállítási* teljesítményünk mintegy 12,3 %-kal emelkedett a bázisévhez képest. A hagyományos tranzitforgalom 7,2 %-kal, a kombinált forgalom 26,3 %-kal haladja meg az előző évi értékeket.  
Kombinált fuvarozásra, illetve veszélyes áruk szállítására 1 millió 737 ezer € költségtérítést kaptunk a közlekedési minisztériumtól.  
A tevékenység eredménye 201 ezer €.

- A *személyszállításban* az előző évhez képest 6,93 %-os teljesítmény-elmaradás tapasztalható. A szállított utasok számában a Fertővidéki HÉV Zrt. vonalán azonos mértékű a csökkenés, mint a saját vonalon a VOR (Közlekedési Szövetség Keleti Régió) teljesítménymérései alapján. Közlekedéspolitikai költségtérítés jogcímen 2009-ben 1 millió 82 ezer €-t kaptunk, a tartomány 500 ezer €-t folyósított a tevékenység veszteségeinek részbeni finanszírozáshoz, árkiegészítésként 3 millió 195 ezer €-t számoltunk el. Az EU-támogatásból megvalósuló, határon átnyúló mobilitás-projekt keretében Sopron állomáson megnyitottuk a Mobilitási Központot, amely egyben nemzetközi pénztárként, közösségi közlekedési és turisztikai információs irodaként is működik. Magyar és osztrák partnereinkkel folynak az egyeztetések a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok további fejlesztési lehetőségeire vonatkozóan.

A személyszállítási tevékenység vesztesége 1 millió 626 ezer €.

- *Egyéb vasútiüzemi tevékenység:* Az osztrák üzemnél az üzletági szétválasztási elvek alapján a belső szolgáltatók (vontatás, háttér szolgáltatás) eredménye felosztásra került.

A fentiek együttes hatása alapján 2010. évben az osztrák üzem vesztesége 2 millió 183 ezer €.

## Humán erőforrás-gazdálkodás

A magyar üzemnél a 2010. év végi létszámunk 1.465 fő volt, amely 71 fővel kevesebb, mint a bázis létszám. A létszám bázisidőszakhoz történő csökkenését a 2008-2009. év technológiai felülvizsgálat keretében végrehajtott csoportos létszámleépítés okozza. Létszámcsökkenést okoztak a korengedményes nyugdíjazások és a forgalmi szolgálatnál, a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonalon kiépítendő távvezérlés. A mozdonyvezetőknél tapasztalható, első féléves létszámcsökkenést sikerült megállítanunk a szakszervezetekkel történt megállapodásnak köszönhetően. Stratégiai kérdésnek tekintjük az elvándorlás megakadályozását, ezzel a vontatási képesség megtartását.

Az érdekképviselőkkel megkötöttük a 2010-es bérmegállapodást (az Országos Érdekegyeztető Tanács megállapodását alapul véve csak az alacsony bércategóriákba tartozó bérek emelkedtek) és megegyeztünk a Kollektív Szerződés módosításáról.

A 2010. évi túlóratervhez képest (56,9 ezer óra) mintegy 19,3 ezer órával több túlóra merült fel. A többlet a forgalmi szolgáltatnál a vonalátépítések miatt megnövekedett tolatásvezetői igények és a nem tervezett ikrényi forgalmi szolgáltatási órák miatt jelentkezik. A mozdonyvezetőknél a létszámcsökkenés és az RCH részére végzett trakciós tevékenység miatt 17,6 ezer órás tervtúllépést várunk, amelyre fedezetet a tevékenység többletbevétele biztosít.

2010. év végén az *osztrák üzem* tény létszáma 152 fő volt. Ez az előző évhez képest 3 fővel alacsonyabb a nyugdíjazások miatt. Az osztrák üzemben a bérfelajánlás mértéke 1,2 % volt.

## Kockázatelemzés, finanszírozás

A *likviditási kockázat* mérséklésére a magyar és az osztrák üzem esetében is folyószámla-hitelkeret áll rendelkezésünkre.

A Sopron-Szombathely-Szentgotthárd projekthez tartozó 300 millió Ft rövidlejáratú forgóeszközhitelt 2010-ben visszafizettük. A projekthez kapcsolódó kifizetések teljesítéséhez hitelkereteink nagyobb kihasználására, valamint további forgóeszközhitel felvételére volt szükség. 2010-ben a tervezett költségtérítések változása miatt 998 millió Ft áthidaló forgóeszköz hitelt vettünk fel, amelyet december 31-ig visszafizeltünk. A projekthez kapcsolódóan 2010 végéig 3,2 milliárd Ft-ot finanszíroztunk elő az osztrák állam korábbi kötelezettségvállalásának beérkezéséig.

A **magyar üzemnek** 2010 végén 2,8 milliárd Ft folyószámla-hitelkeret állt rendelkezésére, amelyből 1,2 milliárd Ft-ot használtunk fel. A hosszúlejáratú hitelek (raktárhitel XI., XII., mozdonyhitel) állománya 2,25 milliárd Ft volt, amiből 461 millió Ft-nak a törlesztése 2011-ben lesz esedékes.

Az **osztrák üzemnek** 2010. év végén 2,8 millió euró folyószámla-hitelállomány állt rendelkezésére, amelyet az állami, tartományi támogatások elmaradása miatt folyamatosan nagymértékben használt ki. A közszolgáltatások (személyszállítás, infrastruktúra) esetében a költségtérítési szint nem megfelelő, a tevékenység alulfinanszírozott.

## Környezetvédelem

2010. évben a társaság pénzügyi helyzetét jelentősen befolyásoló környezeti káresemény nem történt.

Tervezett kiadásként az általános üzemi költségek jelentkeztek (pl. hulladékszállítás, veszélyes hulladék ártalmatlanítása, stb.).

A vizsgált időszakban közvetlenül a környezet védelmét is szolgáló fejlesztésként a GYSEV Zrt. magyar üzemére vonatkozóan energiaracionalizálási projekt indult, amelynek eredményeként az energetikai kiadások 10 %-os csökkenését tervezzük.

A már működő MSZ EN ISO 14001:2004 környezetközpontú vállalatirányítási rendszer sikeres bevezetését és gyakorlati működését követően Integrált Vállalatirányítási Rendszer (IIR) kiépítése kezdődött meg, amelynek keretében a teljes magyar üzem az alábbi nemzetközi szabványok szerinti normákat határoz meg, és működtet, kiegészítve a vasútbiztonsági rendszerrel:

- Minőségirányítási rendszerek (MIR, MSZ EN ISO 9000:2001),
- Környezetközpontú irányítási rendszerek (KIR, MSZ EN ISO 14001:2005),
- A munkahelyi egészségvédelem és biztonságirányítás rendszere (MEBIR; MSZ 28001:2008).

Az IIR célja, hogy az olyan különféle perspektívákat, mint amilyenek a minőség, a környezet és a biztonság együtt, integrálva tegyen tervezhetővé, megvalósíthatóvá, vizsgálhatóvá és értékelhetővé.

2011-ben jelentősebb környezetvédelmi fejlesztésként a teljes magyar üzem szelektív hulladékgyűjtési rendszerének a megújítását és bővítését tervezzük.



## 2011. üzleti év előrejelzései, várakozások

A GYSEV Zrt. 2011. évi üzleti tervének összeállításakor üzleti folyamatainkban a következő változásokkal számolunk:

Az **áruszállítási tevékenységünket** tulajdonosi jóváhagyással kiszerveztük.

A *magyar üzemi* áru fuvarozási tevékenységünket 2011. január 1-től a GYSEV CARGO Zrt. keretében végezzük. A logisztikai tevékenység ellátásához szükséges ingatlanbérleteket, a vasúti teherkocsik karbantartását, a trakciós szolgáltatásokat, a háttérszolgáltatási tevékenységeket a társaság a GYSEV Zrt-től veszi igénybe. A GYSEV CARGO Zrt. a GYSEV Zrt-nek osztalékot fizet.

Az *osztrák üzemi* áru fuvarozási tevékenységünket 2011. január 1-től a Raaberbahn Cargo GmbH keretében végezzük. A trakciós szolgáltatásokat, a vonali állomásokon lévő áruszállítási tevékenységeket, a háttérszolgáltatási tevékenységeket a társaság a GYSEV Zrt-től veszi igénybe. A társaságnak a GYSEV Cargo Zrt. vállalatirányítási, szakmai irányítási, üzemviteli és értékesítési szolgáltatásokat nyújt.

A **személyszállítási tevékenységünk**nél a *magyar üzemi* 2011. évi teljesítményeinket (utasfő, utaskilométer) az előző évi szint alatt terveztük. A tervezés során figyelembe vettük, hogy évek óta csökkenő tendenciát mutat a vasúti szolgáltatásokat igénybe vevők aránya. A felújítási munkák befejeztével az évközi menetrendváltástól a menetidő csökkenésével középtávon utasszám-emelkedést várunk. A 2010. februártól végrehajtott menetdíjemelések (bérleteknél 10 %-os, menetjegyeknél 15 %-os) a korábbi áremelések és a utasszámok tapasztalatai alapján utasvesztést okoz.

A 2010. decemberi menetrendváltásra javítottunk menetrendi kínálatunkon, a kedvező csatlakozások és a hivatásforgalom igényeinek megfelelően. A vonalátépítések lezárultával 2011-ben a menetrendszerűség javulásával számolunk.

2011-re érvényes Közszolgáltatói szerződéssel rendelkezünk a közszolgáltatói tevékenységet megrendelő Minisztériummal (NFM) kötött, 2010-2012-es időszakra érvényes megállapodásunknak köszönhetően. Az éves megrendelések és a konkrét finanszírozási szabályok az egyes menetrendek jóváhagyásával, a 2011-re évre vonatkozó záradék révén kerültek a szerződésbe.

Tovább folytatjuk személykocsiparkunk korszerűsítését újabb Schlieren típusú kocsik beszerzésével. Az EU-s projekt keretében 4 db villamos motorvonat közbeszerzése 2011-ben indul, a járművek szállítása 2012-ben várható.

Az *osztrák üzemnél* 3 % teljesítménycsökkenést tervezünk 2011. évre. A csökkenés a VOR (Keleti Regionális Közlekedési Szövetség) teljesítményméréseiből származó utasszám-csökkenésre és prognózisra vezethető vissza. Az ÖBB-vel az egymás részére végzett teljesítményeknél jelentős passzívummal (1,1 millió €) számolunk, mivel az ÖBB-PV AG nem a korábbi mértékben veszi igénybe az általunk nyújtott szolgáltatásokat. A menetrendváltástól a By típusú kocsikat és az IC kocsikat kiváltják saját motorkocsikkal, illetve vonatkísérő személyzetünk ÖBB-vonali foglalkoztatása is csökken, az ÖBB a szimpla és a dupla Talent motorvonatokra sem tervez vonatkíséretet. 2011. júniusáig megoldást kell találni a 1370/2007 EK rendeletnek megfelelően a közszolgáltatási szerződés módosítására

Burgenland tartománnyal a bevétellel nem fedezett indokolt költségek teljes megtérítésére vonatkozóan.

A **Hotel Sopronban** a 2011. évben a 2010-es évi szintnek megfelelő teljesítményeket várjuk. A terv az előzetes rendelésállomány adatainak, az értékesítési csatornák feltételezhető hatékonyságának figyelembevételével készült. A teljesítmények a bázisév szintjén alakulnak, kis mértékű (2,4 %) átlagáremelkedést tervezünk. A tervezett kihasználtság és az egy kiadható szobára jutó árbevétel értéke a bázisidőszaki szobafelújítások miatt csökken (2010-ben a kiadható szobák száma alacsonyabb volt). A jelentősebb áremelés korlátja a helyi versenytársaink relatív alacsony átlagár szintje, akciódömpingje, és a kereslet eddigénél is jelentősebb érzékenysége.

A kihasználtságot követő, rugalmas árrendszer segítségével és a foglalások terelésével egyenletesebb kihasználtságot érünk el. Élünk a hosszabb tartózkodási időhöz kötött kedvezményes árazás lehetőségével.

A **műszaki területen** a *magyar üzemnél* 2011. évi terv elkészítésénél – figyelembe véve a 2011. évi várható bevételek alakulását – a minimálisan szükséges feladatok elvégzésére koncentráltunk. A forgalom biztonságos lebonyolítását szolgáló karbantartási munkák mellett szerepel több nagyobb volumenű beruházás és felújítás, többek között vonalkábel-csere a Győr-Sopron vonalon Szárföld és Kapuvár között, Kapuvár-Fertőendréd közti vasbeton teknőhid felújítása, Csorna állomáson a D55-ös biztosító berendezés korszerűsítése, intermodális rendszer fejlesztése a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonalon, Sopron állomáson az előfűtés korszerűsítésének I. üteme, Harka és Sopron állomásokon az INDUSI rendszer telepítése, Petőházán és Sopron állomáson három helyen kitérőcserék, ezáltal a lassújelek megelőzése.

Az *osztrák üzemnél* a 2011. üzleti évben a tervek szerint elvégezzük a szükséges fenntartási és felújítási munkákat, valamint a műszaki szempontból szükséges beruházásokat. Az Osztrák Államszövetséggel és Burgenland tartománnyal új, 5 éves infrastruktúra-támogatási megállapodást tervezünk kötni, amely középtávon fedezetet biztosít a pályavasúti tevékenység fejlesztéséhez és működéséhez. A tervben a 2011. évre az Államszövetségtől 2 millió 500 ezer €-t, Burgenland tartománytól 1 millió 500 ezer €-t állítottunk be. A tervezés olyan elvárásokon alapul, amelyekkel a biztonsági, az utasok kényelmi és a Társaság versenyképessége érdekében támasztott elvárások teljesítéséhez szükséges munkák elvégezhetőek.

## **Humán erőforrás gazdálkodás**

A *magyar üzemnél* az alacsonyabb bércategóriák felzárkóztatást tervezzük elvégezni, ezért összességében 1 %-os alapbérfejlesztéssel számoltunk. A létszámot az áruszállítási tevékenység GYSEV CARGO Zrt-be való kiszervezése miatt 1.284 főre tervezzük. Azzal számolunk, hogy a mozdonyvezetőknél tapasztalható 2010. évi létszámcsökkenést sikerül megállítanunk stratégiai kérdésnek tekintjük az elvándorlás megakadályozását, ezzel a vontatási képesség megtartását.

Az *osztrák üzemnél* a 2011. évi tervezett létszám 151 fő, amely 2010. év végi létszámnál egy fővel alacsonyabb. Az alapbérfejlesztés várható mértéke 1 %, amit az ágazati bérmegállapodások szerint kell majd végrehajtanunk.

**Finanszírozási** szempontból kiemelendő, hogy a 2011. évben tovább folytatjuk az EU-s projektet, amelynek keretében befejeződik a Sopron – Szombathely - Szentgotthárd vonalak korszerűsítése. Az Osztrák Köztársaság mint tulajdonos által társaságunk részére biztosított önrészt (14,5 millió euró) a 2011-es évben kapjuk meg. Szintén 2011-ben esedékes az osztrák államszövetség által korábban vállalt 2 millió eurós tőkeemelés.

A GYSEV Zrt. 2011. évi üzleti tervében a fenti tényezők figyelembevételével a magyar üzemnél 576 millió Ft-os nyereséget, az osztrák üzemnél 438 ezer €-s veszteséget tervezünk.

Sopron, 2011. május 9.

Dávid Ilona  
elnök-vezérigazgató

Ungvári Csaba  
vezérigazgató-helyettes