

Paks Város Önkormányzata Képviselő-testülete
2026. október 14-i ülésének
..6... napirendi pontja

Tárgy: A Paksi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság 2026. I. félév eredményéről készített beszámolójának elfogadása tárgyában

Előadó: Heringes Anita polgármester

Véleményező: Gazdasági, Vagyongazdálkodási és Városépítő Bizottság, Pénzügyi, Összeférhetetlenségi és Vagyonnyilatkozat-vizsgáló Bizottság

Az előterjesztést készítette: Demény Nikoletta Dóra üzemeltetési ügyintéző – Szántó Zoltán osztályvezető

Az előterjesztés megtárgyalása nyilvános/zárt ülésen történhet

A döntés minősített/egyszerű többséget igényel.

Tisztelt Képviselő-testület!

2021. február 01. napjától a Paksi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság (cégjegyzékszám: 17-09-012268, adószám: 27323500-2-17, székhely: 7030 Paks, Dózsa Gy. út. 55-61, továbbiakban: Szolgáltató) közszolgáltatási feladatait Paks Város Önkormányzatával, mint ellátásért felelőssel megkötött, 2031. január 31. napjáig hatályos közszolgáltatási szerződés keretei között végzi.

E szerződés alapján az Önkormányzat jogosult ellenőrizni a Szolgáltató részéről nyújtott teljesítmény és minőségi követelmények betartását, a folyamatos nyomon követés érdekében pedig szolgáltatási szintmérési rendszert működtet. A szerződés 11.5.3. pontja szerint a pénzügyi és gazdálkodási jellegű ellenőrzési rendszer keretében a Szolgáltató félévente, az adott félév utolsó hónapját követő 60. napig adatszolgáltatási kötelezettséggel tartozik az Önkormányzat felé az üzleti tevékenysége bevételeire, ráfordítására, eredmény alakulására és üzleti tervhez képest történt eltérések bemutatására.

Szolgáltató ügyvezetője a fenti adatszolgáltatási kötelezettségnek eleget téve benyújtotta az Önkormányzatnak a Pakson, 2026. szeptember 3. napján kelt 2026. I. félév üzleti tevékenységről készített beszámolót, ami az előterjesztés mellékletét képezi.

Ebből kitűnik, hogy a Paksi Közlekedési Kft. a 2026. I. félévet 25.479 Eft adózott eredménnyel zárta, mely 35.301 Eft-tal magasabb a 2026. I. féléves tervnél és 3.388 Eft-tal alacsonyabb a 2025. I. féléves tény értéknél.

Az Önkormányzat támogatása 2026. I. félévében a 2025. I. félévi tényhez képest 3,8 %-kal magasabb, a 2026. I. félévi tervhez képest azonban 7,7 %-kal alacsonyabb volt.

Az átlagos statisztikai utasszám a 2025. I. félévéhez képest 22,47 fő/járatról 20,02 fő/járatra csökkent, amely jelentős részben a rezszi futásteljesítmény csökkentése érdekében 2025. szeptemberétől bevezetett 5 jelzésű járatnak a többenél alacsonyabb kihasználtsága miatt következett be. Az új járat bevezetésével a Gesztenyés utcából a telephelyre töltés miatt kiközlekedő autóbuszokat az utasok menetrend szerinti utazásra így igénybe tudják venni,

azonban az ezen az útszakaszon a közlekedési igény jóval alacsonyabb, mint a belső városi területeken. Emellett a tavalyi évben történt díjemelés és menetrendi teljesítménycsökkentés meg 2026-ban is negatív hatással lehetett az utasforgalomra.

A Társaság a működés és a szolgáltatás minőségének folyamatos javítása érdekében 2025. június 30. napjáig elkészítette Középtávú fejlesztési stratégiáját, a stratégiát a 2026. évben felülvizsgálta és az időközben történt változásokat átvezette rajta. A Középtávú fejlesztési stratégia eredetileg a 2025-2028 időszakra összesen 18 projekt került azonosításra, mely a felülvizsgálatot és összevonásokat követően 16 projektre módosult 5.116,9 Mft. összértékben.

A Társaság Felügyelő Bizottsága az I. féléves beszámolót megtárgyalta és 16/2026.(IX. 10.) számú határozatával javasolja annak tulajdonosi elfogadását. A Társaság Felügyelő Bizottsági határozatának kivonata az előterjesztés mellékletét képezi.

A fentiekre tekintettel kérem a Képviselő-testületet, hogy a Paksi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság 2026. I. félév eredményéről készített beszámolóját, a melléklet szerinti tartalommal fogadja el.

Határozati javaslat:

**Paks Város Önkormányzata Képviselő-testületének
.../2026. (.....) határozata
Döntés a Paksi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság 2026. I. félév
eredményéről készített beszámoló elfogadásáról**

Paks Város Önkormányzata Képviselő-testülete a Paksi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság (cégjegyzékszám: 17-09-012268, adószám: 27323500-2-17, székhely: 7030 Paks, Dózsa Gy. út. 55-61) 2026. I. félév eredményéről készített beszámolóját, az előterjesztés szerinti tartalommal elfogadja.

Felelős: Heringes Anita polgármester

Határidő: azonnal

Paks, 2026. október 8.




Heringes Anita
polgármester

Az előterjesztés a törvényességi követelményeknek megfelel/nem felel meg.

Meg nem felelés indoka: -

Az előterjesztés törvényességi véleményezését végezte:

Paks, 2026. október 8.


Dr. Sátor Vera
aljegyző



Paksi Közlekedési Kft.
Beszámoló
a 2026. I. félév eredményéről

Paks, 2026. szeptember 3.

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló	3
I. A Társaság tevékenysége és szervezeti felépítése.....	7
I.1. Fő üzleti tevékenység	7
I.2. Egyéb tevékenységek	7
I.3. Telephely.....	7
I.4. Foglalkoztatottak bérköltsége, létszáma és szervezeti működése	8
II. Menetrend, forgalmi változások, jegy -és bérletértékesítés	9
II.1. Utasszám adatok 2026. I félévben	9
II.2. Teljesítmény mutatók	10
II.3. A menetrendet és a közlekedést érintő forgalmi változások a 2026. I. félévben	11
II.4. A jegy- és bérletértékesítés.....	13
III. A 2026. I félévi adózott eredmény alakulása.....	13
III.1. Bevételek	15
III.1.1. Értékesítés nettó árbevétele.....	15
III.1.2. Egyéb bevételek	17
III.2. Költségek, ráfordítások	18
III.3. Pénzügyi műveletek eredménye.....	22
III.4. KIVA.....	22
IV. Közszolgáltatási tevékenység eredménye	23
V. Vezető tisztségviselők javadalmazása:	23
VI. Fordulónap utáni események.....	24
VII. 2026. évi várható eredmény	24
VIII. Pályázatokkal kapcsolatos tájékoztatás	25
VIII.1. IKOP Plusz-1.2.0-23 pályázat	25
VIII.2. DANUBE Indeet	25
VIII.3. OPTI-UP	27
VIII.4. CROSS-MOVE@CE	29
VIII.5. EUI City-to-City Exchanges	31
1. sz. Melléklet – Részletes terv/tény eredménytábla	32

Vezetői összefoglaló

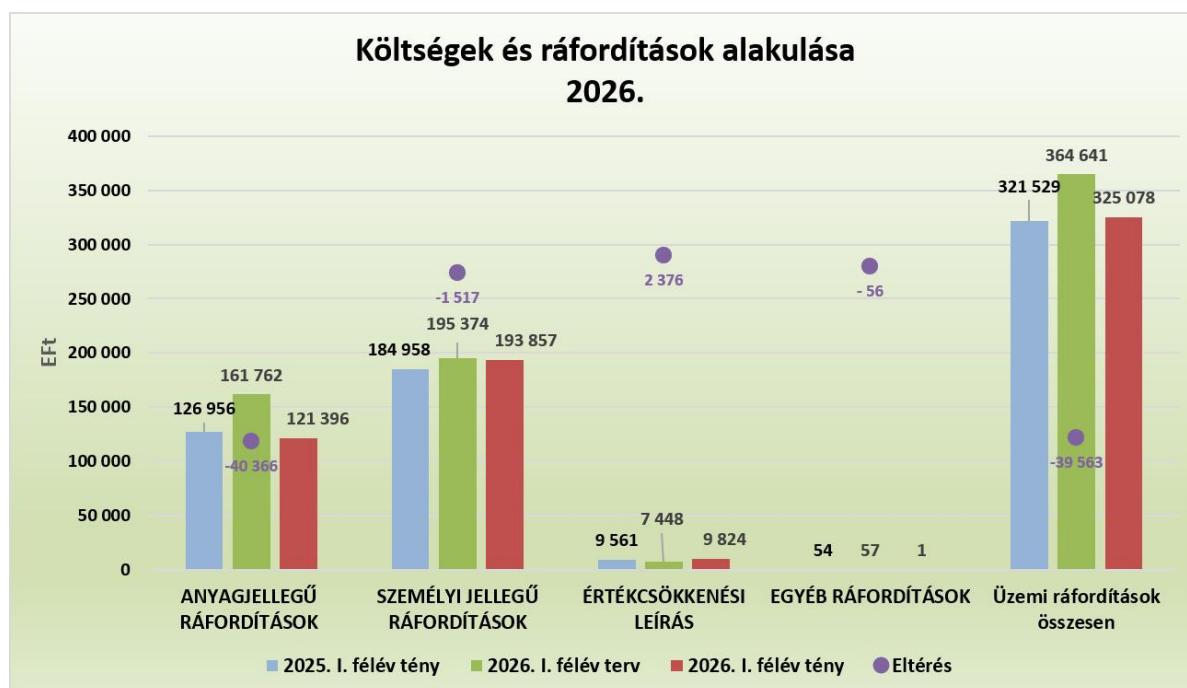
GAZDÁLKODÁS

A Paksi Közlekedési Kft. a 2026. I. félévet 25.479 EFt adózott eredménnyel zárta, amely 35.301 EFt-tal magasabb a 2026. I. féléves tervnél és 3.388 EFt-tal alacsonyabb a 2025. I. féléves tény értéknél.

A 2026. I. félévi tervhez képest (39.745 EFt) a bevételek összességében kis mértékben a tervezett szint alatt realizálódtak (37.341 EFt). Az értékesítés nettó árbevételén (39.745 EFt) belül a jegy- és bérletértékesítés árbevétele -6,2%-kal a tervezett érték alatt teljesült (-1.794 EFt). Az jegy és bérlet értékesítés árbevétele a 2025. I. félévhez képest is hasonló mértékben csökkent. A 2026. évben díjmelésre nem került sor, így az árbevétel csökkenését az értékesített jegyek és bérletek darabszámának csökkenése okozta, mely egyrészt a tavaly április 1-től végrehajtott menetrendi teljesítmény csökkentés áthúzódó hatása, január hónapban a rendkívüli hideg miatt az Önkormányzat által elrendelt díjmentes utazási lehetőség, valamint egyéb értékesítési volumen csökkenés miatt történt. A legjelentősebb csökkenés (-9,6%) a menetjegy esetében történt. A bevételek növeléséhez a szolgáltatási színvonal javítása (esti és hétvégi menetrendi teljesítmény növelése), az új, jelentős utasforgalmú ellátási területek (paksi atomerőmű és az azt kiszolgáló vállalkozások) bevonása, valamint az Önkormányzatnak az egyéni motorizált közlekedésre történő hatósági szabályozó eszközeinek alkalmazása tudna érdemben hozzájárulni. Az értékesítést emellett hatékonyan tudná támogatni egy modern, online és applikációs felülettel is rendelkező elektronikus értékesítési rendszer bevezetése is.

A tényleges pénzügyi ellentételezési igény, azaz az önkormányzat támogatása 2026. I. félévében a 2025. I. félévi tényhez képest 9 587 EFt-tal (+3,8%) magasabb (260 749 EFt), a 2026. I. félévi tervhez képest azonban 21 606 EFt-tal (-7,7%) alacsonyabb volt.

A 2026. I. félévi üzemi költségek és ráfordítások a 2025. I. félév tényhez képest csekély mértékben emelkedtek (+3.549 EFt, +1,1%), a 2026. I. félévre tervezetthez képest azonban jóval kedvezőbben alakultak (-39.563 EFt, -10,9%), melyet az alábbi ábra szemléltet.



Éves szinten ez az arány a II. félévben felmerülő többlet költségek (pl. autóbusz töltők belső moduljainak javítása) miatt nem lesz tartható, de várhatóan összességében év végén is a tervezett költségszint alatt fog teljesíteni a Társaság.

SZOLGÁLTATÁS

A közszolgáltatási futásteljesítmény 2026. I. félévében (összesen 262.801 km) a tervezett szinten alakult.

A rezsimenetben megtett kilométer a teljes közszolgáltatási futásteljesítmény 5,4%-a volt, szemben a 2025. I. félévi 9,4%-kal. A rezsimenetben megtett út túlnyomó részét a napközbeni töltés, illetve a végállomásra történő kiállás miatti telephelyre történő be- és kiközeledés okozza. **A rezsimenetben megtett út az utasok számára 2025 szeptemberétől igénybe vehető 5 járatvonal bevezetése miatt csökkent jelentős mértékben, mivel a Gesztenyés utcából a telephelyre kiközeledés során az autóbuszok jelentős része menetrend szerint közlekedik, így a hasznos futásteljesítmény nagymértékben javult.**

A 2025. április 1. napjától bevezetett új, módosított menetrend áthúzó hatása a 2026 január-március időszakban 11.859 km teljesítmény csökkenést jelentett. A 2026. évben az előző évhez képest 4.508,7 kWh, a tervhez képest 1.150,4 kWh energiamegtakarítás történt, a gépkocsivezetők létszáma az időszak végén az előző év június 30. napjához képest 1 fővel kevesebb volt.

FEJLESZTÉS

A Társaság a működés és a szolgáltatás minőségének folyamatos javítása érdekében 2025. június 30. napjáig elkészítette a Középtávú fejlesztési stratégiáját, melyet egyeztetett a Paksi Közös Önkormányzati Hivatal illetékes vezető munkatársaival, valamint a városvezetéssel. A stratégiát a 2026. évben felülvizsgáltuk és az időközben történt változásokat átvezettük rajta.

A Középtávú fejlesztési stratégiában eredetileg **a 2025-2028 időszakra összesen 18 projekt került azonosításra, mely az felülvizsgálatot és összevonásokat követően 16 projektre módosult 5.116,9 MFt összértékben.** A projektek megvalósításához a Társaság ütemtervet készített, az egyes projektekhez becsült költséget társított, valamint felmérte, hogy mely projektek valósíthatóak meg saját, illetve pályázati forrásból és melyekhez szükséges önkormányzati támogatás allokálása.

A jövőbeli energiamegtakarítás érdekében 2026. február 10-én pályázati kérelmet nyújtottunk be a Jedlik Ányos Energetikai Program „Megújuló alapú energiatermelés és energiátárolás támogatása vállalkozások számára” pályázati felhívás keretében egy 400 kWp teljesítményű napelempark és 2 MWh kapacitású akkumulátoros tároló létesítésére összesen 278,7 MFt összköltséggel, 30% támogatási intenzitás mellett. A pályázat elbírálása folyamatban van.

A Középtávú fejlesztési stratégia projektjeit, azok ütemtervét, becsült költségét és a finanszírozás módját a következő táblázat szemlélteti.

STARTÉGIAI CÉL	PROJEKT		2025			2026				2027				2028				BECSÜLT KÖLTSÉG [MFt]	FORRÁS	
																			SAJÁT	PÁLYÁZ.
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4			
I.	1.	Kamerarendszer bővítése																0,7	☒	
	2.	"Szállj Föl" marketing kampány																0,1		☒
	3.	Telephely zártságának biztosítása (kapu)																8,0	☐	
	4.	Raktár bővítése																3,5	☒	
	5.	Autóbuszmosó zárhatóvá tétele																80,0	☐	
	6.	Autóbusz megállók használati költségének felülvizsgálata																0,0	☐	
	7.	ITS rendszer újratervezése, fejlesztése																122,5	☐	
	8.	A mesterséges intelligencia (AI) alkalmazási lehetőségeinek feltárása																1,0	☐	
II.	9.	OPTI-UP (EU - folyamatban)																75,5		☒
	10.	Danube Indeet (EU - folyamatban)																80,0		☒
	11.	Gesztenyés utcai töltési pont kialakítása																25,0	☒	
	12.	EUI tapasztalatcsere Kézdivásárhely (városi jóváhagyás előtt)																		☐
	13.	CROSS-MOVE (EU)																42,0		☒
	14.	Jedlik Ányos projekt (korábban P13-P16)																278,7	☐	☐
	15.	Autóbusz akkumulátorok felújítása, cseréje, újrahasznosítása																?		☐
III.	16.	Paks közösségi közlekedésének fejlesztése - a P1 bekötésének előkészítése																3200,0		☐
			0,8			594,1				3280,0				42,0				3916,9		

JELMAGYARÁZAT:

	PÁLYÁZATI FORRÁS KERESÉS, FELKÉSZÜLÉS, ELŐKÉSZÍTÉS, TERVEZÉS
	VÉGREHAJTÁS
	UTÓMUNKÁK, KIÉRTÉKELÉS

Tervezett PK forrás	☐
Megszerzett forrás	☒
Tervezendő önkorm. forrás	☐

PÁLYÁZATOK

A PAKSI KÖZLEKEDÉSI KFT. MEGVALÓSÍTÁS ALATT LÉVŐ, BEADOTT ÉS TERVEZETT NEMZETKÖZI PÁLYÁZATAI					
Projekt	Célja	Státusz	Időtáv	Költségvetés (EUR)	Önrész (%; HUF, 360 EUR/HUF)
Danube Indeet (Danube Region Programme)	Integrált megújuló energetikai és közlekedési modell létrehozása	Megvalósult, pénzügyileg lezárt	2024.01.01- 2026.06.30	200,500	5%, 3,609,000
OPTI-UP (Interreg Central Europe Programme)	A tömegközlekedési hálózatok optimalizálása és környezetbaráttá tétele a városi tervezéssel való integráció és az adatalapú megközelítések révén	Megvalósítás alatt	2024.05.01- 2026.10.31	189,420	5%, 3,409,560
CROSS- MOVE@CE (Interreg Central Europe Programme)	Zöld, alacsony szén-dioxid- kibocsátású és multimodális ingázás, valamint a határokon átnyúló fenntartható mobilitás fejlesztése	EU Irányító Hatóság jóváhagyta	2026.09.01- 2028.08.31	115,100	5%, 2,071,800
EUI City-to-City Exchanges (European Urban Initiative)	Tapasztalatcsere Paks Város Önkormányzata, a Paksi Közlekedési Kft. és Kézdivásárhely között a zöld energiaátállítás témájában	Elbírálásra vár	2026 vége	21,970	0%

I. A Társaság tevékenysége és szervezeti felépítése

I.1. Fő üzleti tevékenység

A Paksi Közlekedési Kft. 100%-ban Paks Város Önkormányzatában álló gazdasági társaság. A Paksi Közlekedési Kft. fő tevékenysége Paks Város közigazgatási területén a helyi autóbuszszal történő személyszállítással kapcsolatos közszolgáltatási feladatok ellátása.

A társaság a közszolgáltatási feladatait 2021. február 1. napjától az Önkormányzattal megkötött, 2031. január 31. napjáig hatályos közszolgáltatási szerződés keretei között, annak rendelkezései szerint végzi. A Paksi Közlekedési Kft. a közszolgáltatás részeként a személyszállítással összefüggő alábbi egyéb feladatokat is ellátja: menetrend tervezés, utastájékoztatás, jegy-, és bérletértékesítés, utazási jogosultság ellenőrzése.

A menetrend szerinti személyszállítás Paks Város közigazgatási területén nem szüneteltethető közszolgáltatásnak minősül, így a Társaság folyamatosan, az ésszerű gazdálkodás elveit és a szolgáltatást igénybe vevők biztonságát szem előtt tartva, annak fenntartására törekszik.

A Társaság által a helyi közösségi közlekedéshez kapcsolódó pályázati tevékenységek szintén a közszolgáltatási tevékenység részét képezik.

I.2. Egyéb tevékenységek

A Társaság egyéb tevékenységet csak a közszolgáltatási feladatok veszélyeztetése nélkül végezhet. A közszolgáltatási tevékenységen kívüli egyéb tevékenységek az alábbiak:

- Óvodás gyermekek szállítása uszodai foglalkozásra. A szolgáltatás nyújtása a Paks Város Önkormányzatával kötött vállalkozási szerződés alapján történik.
- Gyermekek szállítása a Paksi Balogh Antal Katolikus Óvoda, Általános Iskola és Gimnázium részére.

A Paksi Közlekedési Kft. és Paks Város Önkormányzata között létrejött szerződés alapján a Paksi Közlekedési Kft. szerződést kötött a Paksi Balogh Antal Katolikus Óvoda, Általános Iskola és Gimnáziummal, melynek célja Paks város külső településrészein élő, elsősorban óvodás, másodsorban általános iskolás korú gyermekek szállítása a járművek befogadóképességének mértékéig, a Paks város közigazgatási területén belül található oktatási-, nevelési intézményeibe az igényeknek megfelelően, figyelembe véve az oktatási-, nevelési munka időszakát. Emellett megállapodtak a felnőttek külső településrészekről történő szállításáról egyaránt, mely előre megjelölt időpontokon lehetséges.

I.3. Telephely

A Paksi Közlekedési Kft. legfőbb céljai a magas színvonalú ellátás biztosítása és a korszerű, CO kibocsátás mentes, elektromos autóbuszok biztosítása. Ennek köszönhetően a társaság 2022. június 8-tól bérleti szerződést kötött Paks Város Önkormányzatával telephely bérlet

céljából. A 7030 Paks, hrsz. 0401/29. helyrajzi számon megtalálható telephely magába foglalja a buszparkot, a hozzá tartozó töltőállomásokat és a szolgáltatás biztosításához szükséges infrastruktúrát.



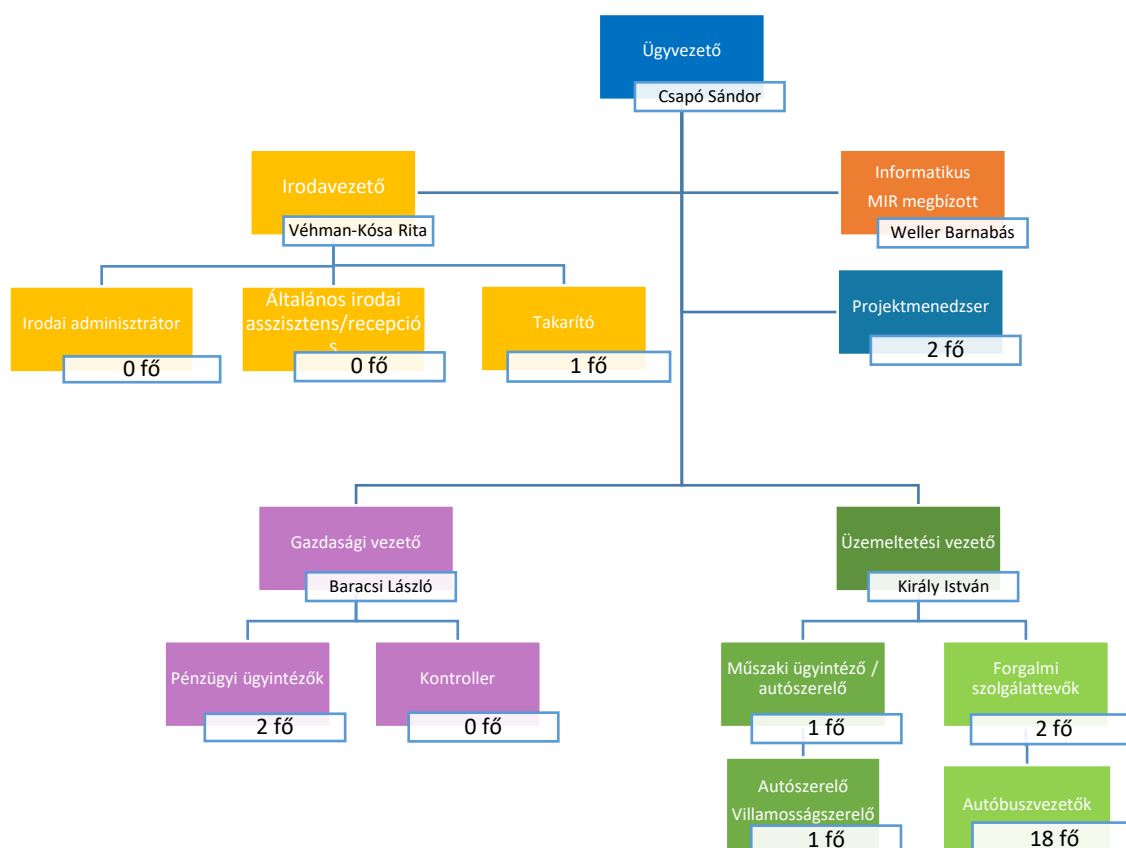
I.4. Foglalkoztatottak bérköltsege, létszáma és szervezeti működése

Infrastrukturális és működési szempontból a 2026. I. félévben ez előző év végéhez képest változás nem történt a Paksi Közlekedési Kft.-nél. Az irodai alkalmazottak tekintetében változás nem történt. A buszsofőrök létszámában összességében nem történt változás (1 fő felmondása mellett 1 fő felvétele történt). A munkaviszony megszüntetésére minden esetben a munkavállaló kérésére, közös megegyezés keretében került sor.

Állománycsoport	2025. 12. 31. időponi létszám (fő)	2026. 06 30. időponi létszám (fő)
Teljes munkaidős	31	31
Nem teljes munkaidős	1	1
Összesen	32	32

Állománycsoport	Bérköltsege 2026. 1-6. hó (mFt)
Teljes munkaidős	174,2
Nem teljes munkaidős	2,1
Felügyelő bizottság	2,1
Összesen	178,4

A Paksi Közlekedési Kft. szervezeti ábrája (2026. június 30.):



II. Menetrend, forgalmi változások, jegy -és bérletértékesítés

A társaság külön menetrenddel rendelkezik munkanapokon, munkaszüneti napokon, ünnepnapokon, továbbá külön menetrenddel rendelkezik a tanítási időszakra és az iskolaszüneteket lefedő időszakra. Az utas km átlagosan a nyári, tanítási szünetet érintő hónapokban a legalacsonyabb és jellemzően az őszi-téli hónapokban a legmagasabb.

II.1. Utasszám adatok 2026. I félévben

Időszak	Átlagos utasszám (járatonként) 2026.	Átlagos utasszám (járatonként) 2025.	Átlagos utasszám (járatonként) 2024.
Január	21,16	22,86	21,40
Február	20,97	22,28	21,21
Március	20,36	21,97	20,49
I. negyedév	20,83	22,37	21,04
Április	19,99	24,39	20,93
Május	18,92	22,34	19,56
Június	18,67	21,01	19,38
II. negyedév	19,19	22,59	19,96
ÖSSZESEN	20,02	22,47	20,49

A menetrend szerint indított járatok utasszámai jellemzően a kedvezőtlenebb időjárású időszakokban magasabbak, mind azokon a napokon, amikor egy kellemes sétával, vagy mikromobilitási eszközök használatával kényelmetlenség nélkül kiváltható. az utazások számára szintén jelentős befolyással bír az adott időszakon belül a munkanapok és a tanítási napok száma is. Ezeknek a tényezőknek az együttes hatásait jól meg lehet figyelni a fenti táblázatban a járatonkénti utazásszámok alakulásán keresztül.

Az átlagos statisztikai utasszám a 2025. I. félévéhez képest 22,47 fő/járatról 20,02 fő/járatra csökkent, amely jelentős részben a rezsi futásteljesítmény csökkentése érdekében 2025. szeptemberétől bevezetett 5 jelzésű járatnak a többinél alacsonyabb kihasználtsága miatt következett be. Az új járat bevezetésével a Gesztenyés utcából a telephelyre töltés miatt kiközlekedő autóbuszokat az utasok menetrend szerinti utazásra így igénybe tudják venni, azonban az ezen az útszakaszon a közlekedési igény jóval alacsonyabb, mint a belső városi területeken. Emellett a tavalyi évben történt díjemelés és menetrendi teljesítménycsökkentés meg 2026-ban is negatív hatással lehetett az utasforgalomra.

A trend megfordításához a szolgáltatási színvonal javítása (esti és hétvégi menetrendi teljesítmény növelése), az új, jelentős utasforgalmú ellátási területek (paksi atomerőmű és az azt kiszolgáló vállalkozások) bevonása, valamint az Önkormányzatnak az egyéni motorizált közlekedésre történő hatósági szabályozó eszközeinek alkalmazása tudna érdemben hozzájárulni. Az értékesítést emellett hatékonyan tudná támogatni egy modern, online és applikációs felülettel is rendelkező elektronikus értékesítési rendszer bevezetése is.

II.2. Teljesítmény mutatók

A 2026. I félévében az indított járatok száma az alábbiak szerint alakult:

Időszak	Munkanapok száma	Szabad- és munkaszüneti napok száma	Indított járatok száma		
			Munkanap	Szabad- és munkaszüneti nap	Összesen
Január	21	10	4 408	1010	5 418
Február	20	8	4 200	808	5 008
Március	22	9	4 616	909	5 525
I. negyedév	63	27	13 224	2 727	15 951
Április	20	10	3 961	1 010	4 971
Május	19	12	3 990	1 212	5 202
Június	22	8	4 289	860	5 089
II. negyedév	61	30	12 240	3 022	15 262

A futásteljesítmény 2026. I. félévében a tervezett szerint alakult. A közszolgáltatással kapcsolatos futásteljesítmény a hasznos és a rezsikilométerek tekintetében az alábbi volt 2026. I. félévben.

Közszolgáltatási futásteljesítmény alakulása (km)

Hónap	Hasznos	Rezsi	Összes
Január	42 954,9	2 453,5	45 408,4
Február	39 691,6	2 316,4	42 008,0
Március	43 820,6	2 550,7	46 371,3
Április	39 891,5	2 208,5	42 100,0
Május	41 223,5	2 259,1	43 482,6
Június	41 036,8	2 393,9	43 430,7
Összesen	248 618,9	14 182,1	262 801,0

A rezsimenetben megtett kilométer a teljes közszolgáltatási futásteljesítmény 5,4%-ára csökkent, szemben a 2025. I. félévi 9,4%-kal. A csökkenés a 2025. szeptember 1-jétől bevezetett 5 jelzésű járatnak köszönhető, így a töltés miatt a telephelyre kiközeledő autóbuszok jelentős részét az utasok menetrend szerinti járatként igénybe tudják venni.

II.3. A menetrendet és a közlekedést érintő forgalmi változások a 2026. I. félévben

Menetrendi változás 2026. I. félévben nem történt.



II.4. A jegy- és bérletértékesítés

A Paksi Közlekedési Kft. egyik legfőbb célja, hogy kiemelkedő szolgáltatást nyújtson utasainak. A 2026. évben díjemelésre nem került sor.

Jegyek és bérletek fogyasztói ára 2026-ben (Ft)

Értékcikk típusa	Nettó	Bruttó
Menetjegy	276	350
Napijegy	945	1 200
Hetijegy	1 732	2 200
Negyedéves összvonalas bérlet	10 630	13 500
Havi összvonalas bérlet	3 543	4 500
Negyedéves tanuló és nyugdíjas bérlet	4 724	6 000
Havi tanuló és nyugdíjas bérlet	1 575	2 000

A nyomdai úton előállított bérleteket a Paksi Közlekedési Kft. viszonteladóinál (Sirály Papír, Éger Tobacco Bt., Győrmi Kereskedelmi Bt., Paksi Közművelődési Nonprofit Kft.), a papír alapú menetjegyeket pedig az autóbuszokon lehet megvásárolni. Valamennyi jegy és bérlet megvásárolható a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. és viszonteladói mobil applikációiban is.

III. A 2026. I félévi adózott eredmény alakulása

A 2026. I. félévben a Paksi Közlekedési Kft. 25.479 EFt adózott eredményt ért el, mely a tervhez (-9.822 EFt) képest 35.301 EFt-tal több.

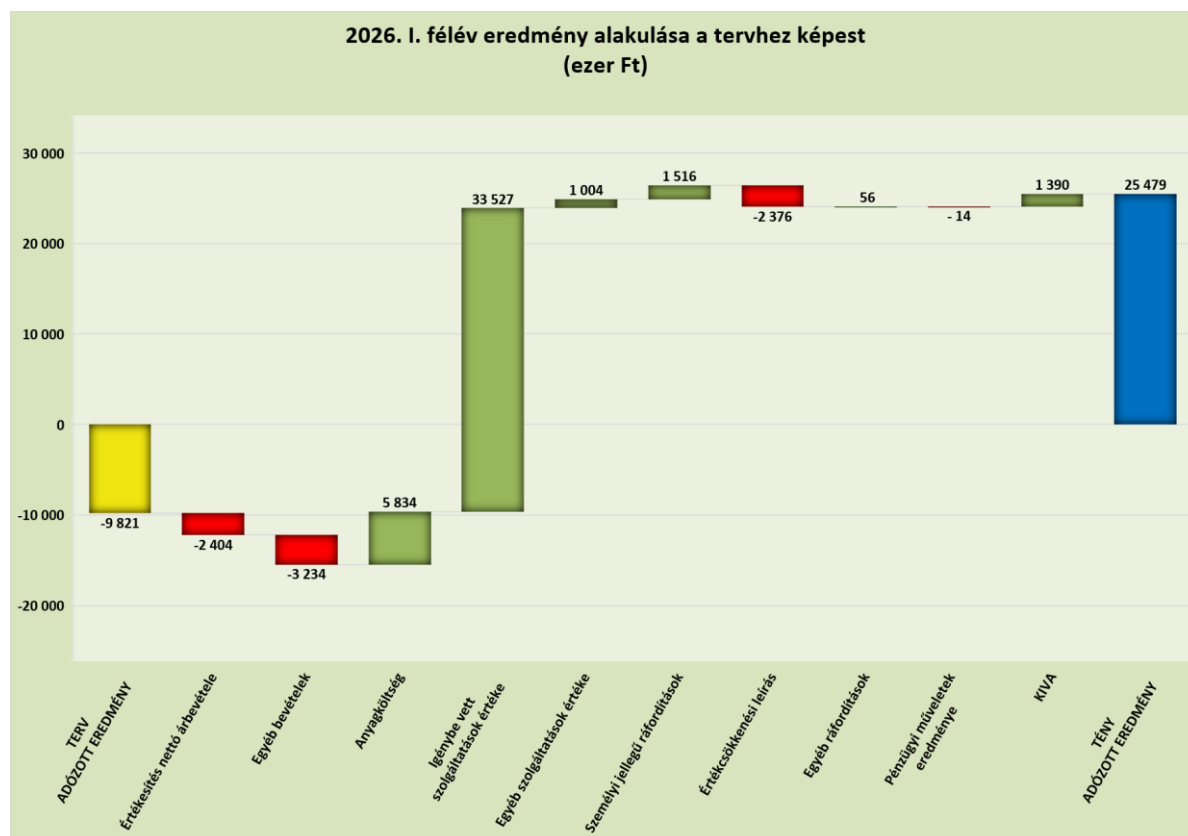
A 2026 I. félévi adózott eredmény alakulását tény-terv összehasonlításban az alábbi táblázat tartalmazza. A részletes bevétel, költség és ráfordítás adatokat tartalmazó táblázat mellékletben található.

2026. I. félév terv-tény

adatok ezer Ft-ban

Megnevezés	2025. I. félév tény	2026. I. félév terv	2026. I. félév tény	Terv teljesülés (%)
Értékesítés nettó árbevétele	39 526	39 745	37 341	94,0%
Egyéb bevételek	327 922	334 613	331 379	99,0%
ebből: önkormányzat műk. támogatás	285 463	282 355	295 597	104,7%
Bevétel összesen	367 448	374 358	368 720	98,5%
Anyagköltség	41 613	43 555	37 721	86,6%
Igénybe vett szolgáltatások értéke	79 890	109 943	76 416	69,5%
Egyéb szolgáltatások értéke	5 453	8 263	7 259	87,8%
Anyagjellegű ráfordítások	126 956	161 762	121 396	75,0%
Bérek	164 773	178 490	178 435	100,0%
Személyi jellegű egyéb kifizetések	17 613	15 685	14 551	92,8%
Bérjárulékok	2 572	1 199	872	72,7%
Személyi jellegű ráfordítások	184 958	195 374	193 858	99,2%
Értékcsökkenési leírás	9 561	7 448	9 824	131,9%
Egyéb ráfordítások	54	57	1	1,8%
Ráfordítások összesen	321 529	364 641	325 079	89,2%
Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye	45 919	9 717	43 641	449,1%
Pénzügyi műveletek eredménye	-1	-1	15	1499,9%
Adózás előtti eredmény	45 918	9 716	43 626	449,0%
KIVA	17 051	19 537	18 147	92,9%
Adózott eredmény	28 867	-9 821	25 479	-259,4%
Ebből: közszolg. észszerű nyereség	1 847	-9 821	1 761	-17,9%
Pénzügyi ellentételezési igény (közszolg.)	251 162	282 355	260 749	92,3%

A tervhez képest történt eredményt **javító** és **rontó** bevétel és ráfordítás hatásokat az alábbi diagram szemlélteti.

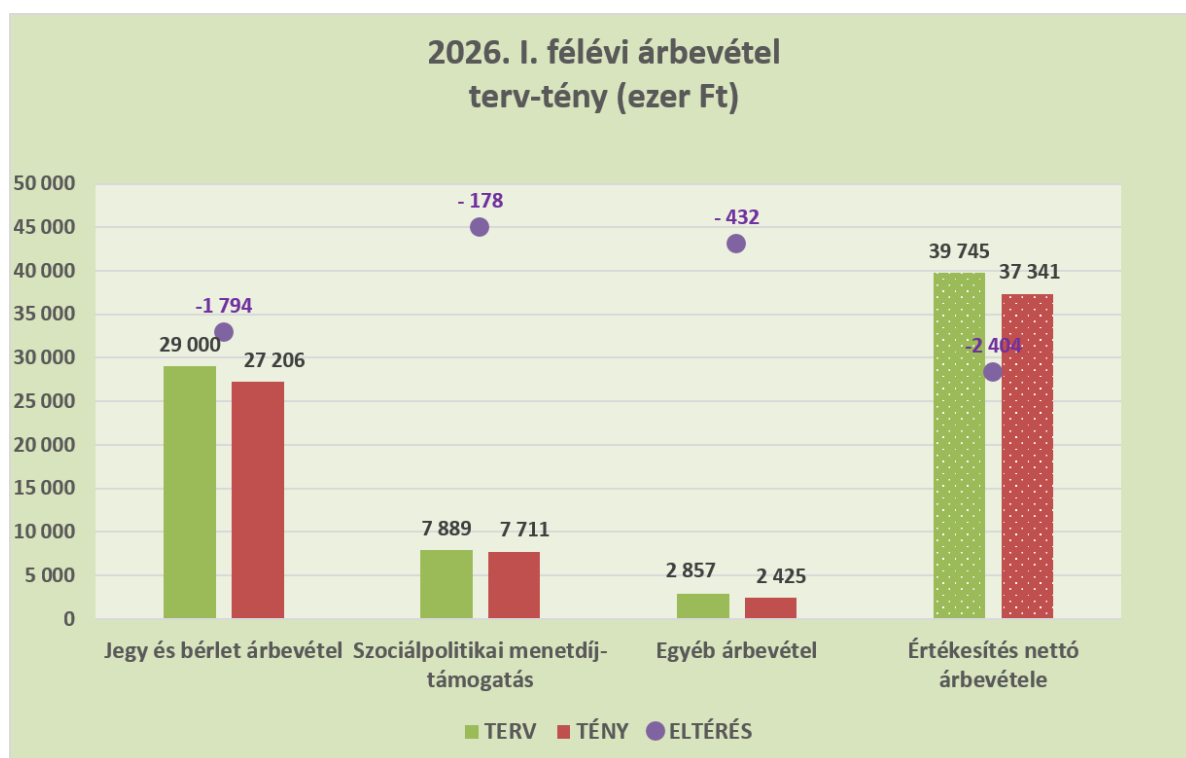


III.1. Bevételek

A Társaság bevételei egyrészt a helyi közösségi közlekedési szolgáltatással kapcsolatosan értékesített jegyek és bérletek árbevételéből, a kedvezményes árú tanuló/nyugdíjas bérletekből, valamint a díjmentes utazások után járó szociálpolitikai menetdíj-támogatásból, a közszolgáltatáson kívüli tevékenység árbevételéből, valamint a jelentős részben önkormányzati működési támogatást és pályázatokkal kapcsolatosan elszámolt támogatásokat tartalmazó egyéb bevételekből állnak.

III.1.1. Értékesítés nettó árbevétele

A 2026. I. félévi árbevételnek a tervhez képest történt alakulását az alábbi diagram szemlélteti.



Össességében az értékesítés nettó árbevétel a 2026. I. félévi tervtől 2.404 EFt-tal (-6%) maradt el. A jegy és bérlet árbevétel a tervezetthez képest 1.794 EFt-tal (-6,2%), a szociálpolitikai menetdíj-támogatás 178 EFt-tal (-2,3%), az egyéb, közszolgáltatáson kívüli árbevétel pedig 432 EFt-tal (-15,1%) alacsonyabb értékben teljesült.

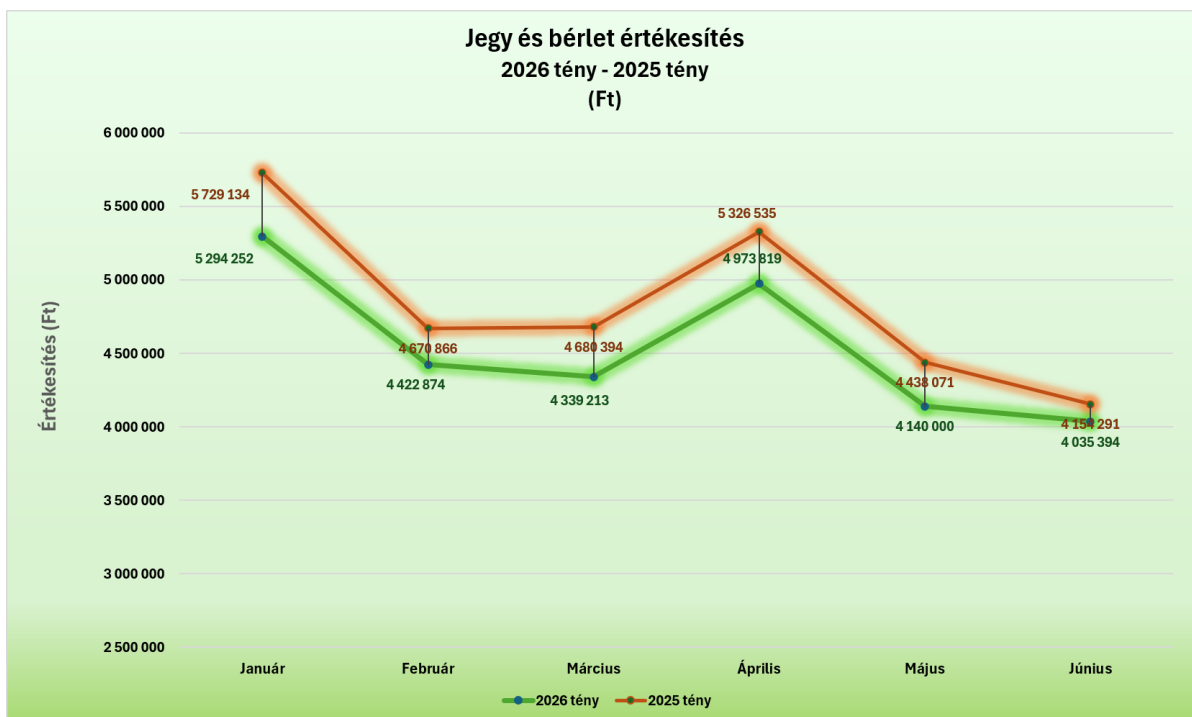
Jegy- és bérlet árbevétel

Az értékesítés nettó árbevételének meghatározó része a jegy- és bérletértékesítésből származik. A 2026. I. félévben a jegy- és bérletértékesítés volumene és értéke az alábbiak szerint alakult.

Jegy- és bérleteladás darabszáma	2025 I. félév TÉNY	2026 I. félév TERV	2026 I. félév TÉNY	Eltérés tény/tény (%)	Eltérés tény/terv (%)
Bérletek					
Havi összvonalas bérlet	2 281	2 281	2 172	95,2%	95,2%
Negyedéves összvonalas bérlet	30	30	36	120,0%	120,0%
Havi tanuló és nyugdíjas bérlet	3 888	3 888	3 818	98,2%	98,2%
Negyedéves tanuló és nyugdíjas	281	281	260	92,5%	92,5%
Jegyek					
Menetjegy	47 588	47 588	43 003	90,4%	90,4%
Napijegy	22	22	22	100,0%	100,0%
Hetijegy	7	7	8	114,3%	114,3%
Összesen	54 097	54 097	49 319	91,2%	91,2%

adatok ezer Ft-ban

Jegy- és bérleteladás értéke	2025 I. félév TÉNY	2026 I. félév TERV	2026 I. félév TÉNY	Eltérés tény/tény (%)	Eltérés tény/terv (%)
Bérletek					
Havi összvonalas bérlet	8 082	8 082	7 696	95,2%	95,2%
Negyedéves összvonalas bérlet	319	319	383	120,0%	120,0%
Havi tanuló és nyugdíjas bérlet	6 123	6 123	6 013	98,2%	98,2%
bérlet	1 328	1 328	1 228	92,5%	92,5%
Jegyek					
Menetjegy	13 115	13 115	11 851	90,4%	90,4%
Napijegy	21	21	21	100,0%	100,0%
Hetijegy	12	12	14	114,3%	114,3%
Összesen	28 999	28 999	27 206	93,8%	93,8%



A jegy- és bérletértékesítésből származó árbevétel a 2025. I. félévhez képest 1.793 EFt-tal (-6,2%), a 2026. I. félévi tervhez képest 1.794 EFt-tal (-6,2%) kevesebb volt. A 2025. I. félévhez képest az árbevétel csökkenés kizárólag az értékesítési volumencsökkenés miatt következett be, mivel 2026-ban díjemelésre nem került sor.

Szociálpolitikai menetdíj-támogatás

Az eladott kedvezményes árú bérletek (tanuló/nyugdíjas) után bruttó 1.710 Ft/db, a díjmentes utazások kompenzálására a város lakosság száma alapján bruttó 18 Ft/fő/hó szociálpolitikai menetdíj-támogatás igényelhető. A szociálpolitikai menetdíj-támogatás az Áfa tv. szerint a szolgáltatás nyújtásának árát (díját) közvetlenül befolyásoló támogatásnak minősül, mely alapján annak fatartalma fizetendő adónak minősül, így árbevételeként csak a nettó összeggel tud számolni a társaság. A támogatás mértéke 2006. óta változatlan.

A kedvezményes árú bérletek után nettó 6.191 EFt, a díjmentes utazások után nettó 1.520 EFt szociálpolitikai menetdíj-támogatást tudott igényelni a Társaság 2026. I. félévben.

Egyéb árbevétel

A gyermekszállítás és különjáratú tevékenység árbevétele az időszakra tervezetthez képest több különjáratú megrendelések miatt 379 EFt-tal marad el a féléves tervezettől, 2.425 EFt értékben teljesült. Egyéb tevékenység esetében a tervezett, nem jelentős mértékű 53 EFt árbevétel nem teljesült.

III.1.2. Egyéb bevételek

Tárgyi eszköz értékesítéséből összesen bevétel nem származott.

A **korábban kapott fejlesztési (felhalmozási) célú támogatásból** a beszerzett eszközök értékcsökkenésének arányában 1.542 EFt egyéb bevétel került elszámolásra.

Az Önkormányzattól a közszolgáltatási feladatok bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek finanszírozására a 2026. január-június időszakban összesen **282.355 EFt működési célú támogatás** került átutalásra.

A 2025. évi túlf finanszírozás összegét (13.242 EFt) a 2026. évben az Önkormányzat döntése szerint az egyéb bevételek között elszámoltuk.

A 2026. I. félévi közszolgáltatási bevételek és ráfordítások, valamint a szerződés szerinti észszerű nyereség (közszolgáltatási árbevétel 5%-a) alapján megállapításra került, hogy **2026. I. félévben a közszolgáltatási feladatok pénzügyi ellentételezési igénye mindösszesen**

260.749 E Ft volt, mely 21.616 E Ft kevesebb az eredetileg tervezettnél. A teljes évre vonatkozóan a közszolgáltatási tevékenység önkormányzati ellentételezésének pozíciója a 2026. évi közszolgáltatási jelentés és elszámolás keretében kerül majd megállapításra.

A DANUBE Indeet Interreg pályázattal kapcsolatosan 12.865 E Ft, az OPTI-UP Interreg pályázattal kapcsolatosan pedig 15.421 E Ft bevételt számoltunk el. A féléves tervben mindösszesen a két pályázatra 26.940 E Ft szerepelt, így az azokból származó bevétel 1.346 E Ft-tal javította a tervezett időszakai eredményt. A két pályázatot részletesebben külön fejezetben mutatjuk be.

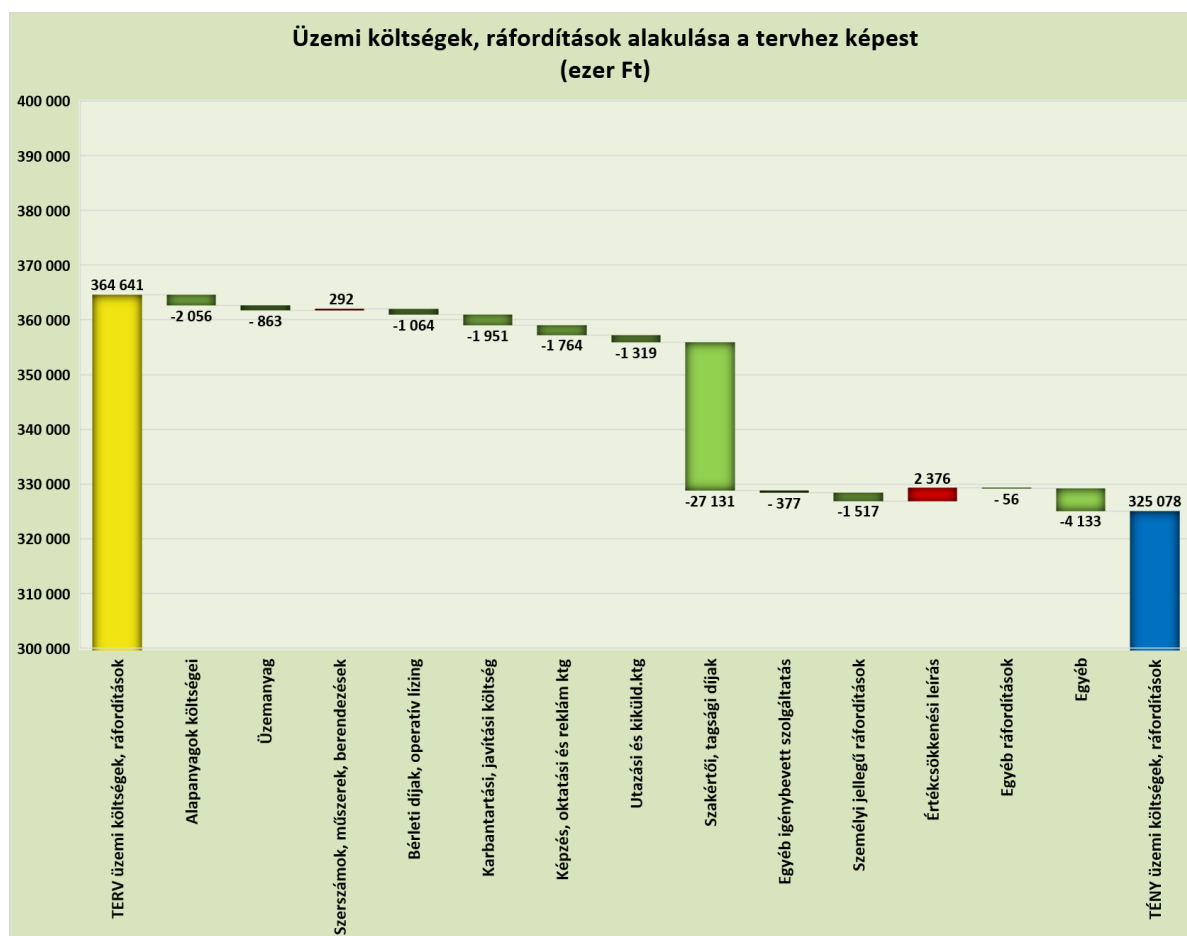
A korábbi IKOP előkészítő projektből megvalósult ISO minőségirányítási rendszer kialakításával, illetve bevezetésével kapcsolatosan 5.920 E Ft pályázati fejlesztési támogatást számoltunk el.

Egyéb különféle bevételekből 31 E Ft bevétel folyt be.

III.2. Költségek, ráfordítások

Az üzemi költségek, ráfordítások a 2026. I. félévi tervhez képest ténylegesen 39.563 E Ft-tal alacsonyabbak voltak. Az anyagjellegű ráfordítások tekintetében a tervhez képest 5.834 E Ft (-13,39%) megtakarítás keletkezett, míg a személyi jellegű ráfordítások esetében 1.517 E Ft (-0,78%) terven alatti teljesülés történt. Az értékcsökkenési leírás a tervhez képest 2.376 E Ft-tal magasabban, az egyéb ráfordítások -56 E Ft-tal a tervezett szint alatt alakultak.

Az üzemi költségek, ráfordítások tervhez képest történt alakulását (zöld: **költségcsökkenés**, piros: **költségnövekedés**) az alábbi ábra szemlélteti.



Anyagköltség

A közszolgáltatási tevékenység elvégzéséhez csak a szükséges anyagokat szereztük be, az autóbuszok saját hatáskörben történő szereléséhez a szükséges anyagok és alkatrészek nagyobb részben a II. félévben fognak felmerülni. **Az anyagköltségek 2026. I. félévi értéke 37.721 EFt volt, mely a tervezett 43.555 EFt-nál 5.834 EFt-tal (-13,39%) alacsonyabb.**

Az alapanyagok esetében a legjelentősebb tervtől történő elmaradás a fenntartási anyagokon és alkatrészekben (-1.698 EFt), valamint formaruha beszerzés (-2.200 EFt) esetében történt. Ez utóbbi a II. félévben fog teljesülni. A gépkocsikba tankolt üzemanyag a tervezetthez képest 44 Ft-tal, az autóbuszok fűtési célú gázolaj használata 205 EFt-tal, míg a hajtásra szolgáló villamos energia pedig 614 EFt-tal alacsonyabb volt a tervezett értéknél. Előbbi a vártnál hidegebb I. negyedévvél magyarázható.

A villamos energiafelhasználást havi bontásban az alábbi táblázat tartalmazza.

Villamos energia (kWh)

Hónap	Terv	Tény	Eltérés
Január	78 909,375	78 909,375	0,000
Február	49 674,204	60 512,700	10 838,496
Március	54 832,237	55 774,125	941,888
Április	49 682,415	46 146,875	-3 535,540
Május	51 383,969	45 665,900	-5 718,069
Június	51 243,326	47 566,200	-3 677,126
Összesen	335 725,526	334 575,175	-1 150,351

Az alacsonyabb villamos energia költség nagyobb részben a járművek tervezetthez képest magasabb villamosenergia felhasználása miatt (terv: átlagosan 1,268 kWh/km, tény: 1,278 kWh/km), valamint tervezetthez képest alacsonyabb összes, a szerződéses és különjáratokat is tartalmazó futásteljesítmény miatt történt (-2.959 km jelentős részben a különjáratok szolgáltatás elmaradása miatt). A tervezetthez képest alacsonyabb rendszerhasználati díj javította valamelyest a villamos energia költségeket.

Villamos energia fogyasztás eltérés összetevői	Tervtől eltérés (Ft)	Naturália eltérés
Eltérés futásteljesítmény miatt	-335 599,5	- 2 959 km
Eltérés fajlagos fogyasztás miatt	232 730,5	+0,01 kWh/km
Eltérés áramdíj miatt	-510 732,1	-1,53 Ft/kWh
Összesen	613 601,1	

A fajlagos felhasználást havi bontásban az alábbi táblázat tartalmazza, melyben egyúttal megfigyelhető a fajlagos fogyasztás időjárás miatti szezonális változása is.

Fajlagos energia felhasználás (kWh/km)

Hónap	Terv	Tény	Eltérés
Január	1,724	1,72	0,00
Február	1,173	1,43	0,26
Március	1,173	1,23	0,05
Április	1,173	1,11	-0,07
Május	1,173	1,05	-0,13
Június	1,173	1,11	-0,07
Összesen	1,268	1,28	0,01

Igénybe vett szolgáltatások értéke

A bérleti díjak tekintetében **Paks Város Önkormányzata részére az autóbuszokra, valamint a központi telephelyre összesen 18.906 E Ft költség került elszámolásra.** Ezen bérleti díjak a közszolgáltatási költségek részét és így az önkormányzati pénzügyi ellentételezés részét

képezik, azonban az Önkormányzat részére ezek a bérleti díjak megfizetésre kerülnek, emiatt a valós finanszírozási igény ennyivel kevesebb.

További jelentős költségtétel volt a forgalomirányítási rendszer üzemeltetési díja, mely összesen 15.000 E Ft volt. A karbantartási, javítási költség a tervezett 5.927 E Ft-tal szemben 3.976 E Ft lett, mely jelentős részben annak eredménye, hogy az autóbuszok és az egyéb járművek javítására a tervezetthez képest kisebb mértékben volt szükség, ugyanakkor az autóbusz töltők meghibásodása miatt az egyéb karbantartási, javítási költségeink a félévre tervezett 524 E Ft-ot 1.752 E Ft-tal meghaladták (2.276 E Ft).

2025. szeptemberében 2 főt energiagazdálkodási szakmérnök/szakember, 1 főt pedig minőségirányítási szakmérnök képzésre iskoláztunk be, melynek 2026. I. félévi költsége 1.210 E Ft volt. Az egyéb tervezett eseti szakmai képzések tekintetében 2026. I. félévében 274 E Ft költség keletkezett. A hirdetési és reklám költség az első félévben a tervezett 1.825 E Ft helyett 900 E Ft volt a „Szállj föl” marketing kampány folytatásához kapcsolódóan. Az utazási és kiküldetési költségeken 1.319 E Ft megtakarítás keletkezett a két Interreg pályázatunkkal összefüggésben.

A szakértői, tagsági díjak 32.930 E Ft helyett csak 5.799 E Ft értékben teljesültek, részben a Jedlik Ányos Energetikai Pályázathoz kapcsolódó tanulmány (8.300 E Ft) költség helyett befejezetlen beruházásként történt elszámolása, valamint az egyéb, pályázati előkészítést célzó tanulmányok megrendelésének elhalasztása miatt.

Egyéb szolgáltatások értéke

Az egyéb szolgáltatások értéke 7.259 E Ft volt 2026. I. félévében, mely 1.004 E Ft-tal alacsonyabb a tervezett időszakai értéknél. A terven aluli teljesülést a bankköltségek (-116 E Ft) alacsonyabb értéke, illetve a hatósági igazgatási, szolgáltatási díjakon (-1.509 E Ft) keletkezett megtakarítás, valamint a fizetett biztosítási díjakon felmerült többlet (+621 E Ft) okozta.

Bérköltség

A bérköltség a tervezett szinten alakult, az első félévben a tervhez képest -57 E Ft megtakarítás keletkezett. A bérköltség állománycsoportonkénti megoszlását az alábbi táblázat tartalmazza.

adatok ezer Ft-ban			
Kategória	Terv	Tény	Eltérés
Autóbuszvezető	87 874	87 960	87
Autóbuszvezetőn kívüli	88 517	88 373	-144
Felügyelőbizottság	2 100	2 100	0
Összesen	178 490	178 434	-57

Személyi jellegű egyéb kifizetések

A személyi jellegű egyéb kifizetések tény értéke 14.551 EFt volt, mely 1.134 EFt-tal kevesebb a tervezettnél. Az elmaradás jelentős részben a kevesebb betegszabadság, a munkába járással kapcsolatos költségtérítés alacsonyabb mértéke, valamint a időszakon belüli fluktuáció miatti alacsonyabb mértékű béren kívüli juttatás miatt keletkezett.

Bérfárulékok

A bérfárulékok 2026. I. félévi értéke 872 EFt összegben teljesült, mely 327 EFt-tal alacsonyabb a tervezett értéknél. Az eltérést egyrészt a tervezettnél magasabb rehabilitációs hozzájárulás (+37 EFt), és a kevesebb táppénz hozzájárulás (-364 EFt) okozta. A Paksi Közlekedési Kft. a KIVA hatálya alá tartozik, így szociális hozzájárulási adó helyett 10% KIVA kerül megfizetésre a személyi jellegű ráfordítások után, mely nem a bérfárulékok között, hanem az adózás előtti eredményt terhelő adófizetési kötelezettségként kerül kimutatásra.

Értékcsökkenési leírás

Az értékcsökkenési leírás 2.375 EFt-tal a terven felül teljesült (terv: 7.448 EFt, tény: 9.824 EFt).

Egyéb ráfordítások

Az egyéb ráfordítások értéke 2026. I. félévében 57 EFt helyett mindössze 1 EFt volt.

III.3. Pénzügyi műveletek eredménye

A Pénzügyi műveletek eredménye a tervezett -1 EFt helyett -15 EFt volt.

III.4. KIVA

A szociális hozzájárulási adó, valamint a társasági adó helyett a 2026. I. félévében 18.147 EFt KIVA megfizetésére került sor, mely 1.390 EFt-tal alacsonyabb a tervezettnél.

IV. Közzolgáltatási tevékenység eredménye

A 2024. évtől a közzolgáltatási tevékenységek között kerülnek elszámolásra a helyi közösségi közlekedéssel összefüggő pályázatok bevételei és ráfordításai.

A 2026. I. félévben a közzolgáltatási tevékenység eredménye az alábbiak szerint alakult.

adatok ezer Ft-ban

Megnevezés	Személyszállítási tevékenység	Közzolgáltatással összefüggő pályázatok	Összesen
Értékesítés nettó árbevétele	35 229	0	35 229
Egyéb bevételek	297 173	34 206	331 379
Bevétel összesen	332 402	34 206	366 608
Anyagköltség	37 721	0	37 721
Igénybe vett szolgáltatások értéke	75 145	1 271	76 416
Egyéb szolgáltatás értéke	7 059	-	7 059
Anyagjellegű ráfordítások	119 925	1 271	121 196
Bérek	158 930	19 504	178 434
Személyi jellegű egyéb kifizetések	13 044	1 507	14 551
Bérjárulékok	872	-	872
Személyi jellegű ráfordítások	172 846	21 011	193 857
Értékcsökkenési leírás	3 780	6 044	9 824
Egyéb ráfordítások	1	-	1
Ráfordítások összesen	296 552	28 326	324 878
Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye	35 850	5 880	41 730
Pénzügyi műveletek eredménye	-	-	-15
Adózás előtti eredmény	35 835	5 880	41 715
KIVA	16 286	1 862	18 147
Adózott eredmény	19 550	4 018	23 567
Ésszerű nyereség	1 761	0	1 761
További pénzügyi ellentételezési igény(+)/túlfinanszírozás (-)	-17 788	-4 018	-21 806

A közzolgáltatási tevékenységgel kapcsolatosan a 2026. I. félévben 21.806 EFt túlfinanszírozás keletkezett. Az év első felére tervezett áthúzódó költségek második félévre történő áthúzódása, valamint az autóbuszokkal, valamint busztöltőkkel (kapcsolatosan felmerülő többlet kiadások miatt (jelenleg 5 db belső elektronikai egység áll javítás alatt a lengyel gyártónál) a túlfinanszírozással érintett összeg várhatóan felhasználásra fog kerülni.

V. Vezető tisztségviselők javadalmazása:

Állománycsoport	Díjazás 2026 I. félév. (eFt)	2026. 06. 30. időponti létszám (fő)
FB elnök és tagok	2 100	3
Összesen	2 100	3

A Felügyelő Bizottság létszámában és személyében nem történt változás. Társaságunk a vezető tisztségviselőjének és a Felügyelő bizottság tagjainak nem folyósított előleget vagy kölcsönt, a nevükben garanciát nem vállalt.

Kutatás és kísérlet: fejlesztési tevékenységet nem folytatott a kft. Ilyen jellegű költséget, ráfordítást nem számoltunk el. Mérlegen kívüli tételek: nincsenek.

VI. Fordulónap utáni események

A fordulónapot követően a vállalkozás folytatását befolyásoló esemény nem történt.

VII. 2026. évi várható eredmény

A 2026. I. félévi tényadatok, valamint a II. félév tervszámainak felülvizsgálata alapján a Paksi Közlekedési Kft. összeállította a 2026. évi várható bevételeit, költségeit és ráfordításait, valamint ez alapján számszerűsítette a várható eredményét.

2026. év várható eredménye

adatok ezer Ft-ban

Megnevezés	2025. tény	2026. terv	2026. várható	Várható terv teljesülés (%)
Értékesítés nettó árbevétele	72 339	72 383	68 238	94,3%
Egyéb bevételek	628 219	677 130	655 423	96,8%
ebből: önkormányzat műk. támogatás	547 821	564 710	564 710	100,0%
Bevétel összesen	700 558	749 513	723 661	96,6%
Anyagköltség	91 606	108 437	106 503	98,2%
Igénybe vett szolgáltatások értéke	156 651	187 863	168 411	89,6%
Egyéb szolgáltatások értéke	11 012	13 119	11 915	90,8%
Anyagjellegű ráfordítások	259 269	309 419	286 829	92,7%
Bérek költség	327 598	352 766	352 709	100,0%
Személyi jellegű egyéb kifizetések	25 131	24 274	23 127	95,3%
Bérfelárak	2 607	2 120	1 793	84,6%
Személyi jellegű ráfordítások	355 336	379 160	377 629	99,6%
Értékcsökkenési leírás	18 830	14 988	17 363	115,8%
Egyéb ráfordítások	24 633	4 557	2	0,0%
Ráfordítások összesen	658 068	708 124	681 823	96,3%
Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye	42 490	41 389	41 838	101,1%
Pénzügyi műveletek eredménye	- 2 783	-26	40	153,8%
Adózás előtti eredmény	39 707	41 363	41 798	101,1%
KIVA	32 898	37 916	36 526	96,3%
Adózott eredmény	6 809	3 447	5 272	152,9%
Ebből: közszolg. észszerű nyereség	3 449	3 447	3 262	94,6%
Pénzügyi ellentételezési igény (közszolg.)	551 200	564 710	562 700	99,6%

A 2026. márciusban elfogadott üzleti tervet a féléves eredmények alapján megalapozottnak tekintjük, éves szinten a tervezett eredmény várható.

VIII. Pályázatokkal kapcsolatos tájékoztatás

VIII.1. IKOP Plusz-1.2.0-23 pályázat

A projekt keretében az MVM Paksi Atomerőmű hálózatba történő bevonása céljából fő projektelemként elektromos autóbuszok beszerzését és a kapcsolódó telephelyi töltőinfrastruktúra bővítését kívánta megvalósítani a Társaság. Emellett sor került volna megállóhelyi elektronikus utastájékoztatás kialakítására, a jelenlegi utastájékoztató rendszer továbbfejlesztésére/cseréjére, elektronikus jegyrendszer kialakítására, valamint az utazásokhoz elektronikus városkártya bevezetésére is a terv része volt.

A képviselőtestület felfüggesztő határozatát követően, 2024. végétől kezdve - mintegy fél éven keresztül - 2025. áprilisáig több levélváltás történt az Irányító Hatósággal (IH) a témában. A PK Kft. részéről kidolgoztunk egy, a város érdekeit jobban figyelembe vevő, a műszaki terjedelmet és a teljesítési mérföldköveket ésszerűsítő módosító javaslatot az IH-nak. Ezt az IH szakmai érvekkel nem vitatta, de adminisztratív okra hivatkozva nem fogadta el. Végül az IH 2025. június 19. napján kelt levelében tájékoztatta a Társaságot a 2024. július 9-én kelt támogatási döntés visszavonásáról.

A fenti fejlesztéseket és beruházásokat, így kifejezetten az atomerőmű hálózatba történő bevonását a Társaság Középtávú Fejlesztési Terve továbbra is tartalmazza. Azok megvalósítására új pályázati források szükségesek, melyeket az Önkormányzattal és az MVM Paksi Atomerőmű Zrt.-vel közös partnerségben kívánunk a 2026. évben felkutatni. Ennek érdekében a projektet és a támogatás indokoltságát bemutató levelet készítettünk elő az Önkormányzat számára, mely 2026 augusztusában megküldésre került a Közlekedési és Beruházási Minisztérium, valamint a Gazdasági és Energetikai Minisztérium részére.

VIII.2. DANUBE Indeet

A Danube Indeet DRP0200088 azonosítószámú projekt megvalósítása 2024. január 01. napjával kezdődött meg.

A Danube Indeet projekt célja támogatni a megújuló energiaforrások elterjedését, illetve az ezeken alapuló technológiák hatékonyságának növekedését az Európai Unió Duna Régiójának országaiban. A projekt ezt a célt a közlekedési és energetikai ágazatok jobb összekapcsolásán keresztül, egymásra épülő technológiák (a hidrogéngazdaság, illetve a „járműből hálózatba” megoldások) vizsgálatával, kölcsönhatásuk modellezésével és ezen eredmények megismertetésével kívánja elérni.

A projektben egymásra épülő feladatok többek között:

- Adatgyűjtés és jogi környezet elemzése megújuló energia, elektromos járművek és töltőinfrastruktúra, hidrogéngazdaság tekintetében - elkészült
- Danube Indeet Modell a fentiek összekapcsolásának vizsgálatára - elkészült
- A Danube Indeet Modell tesztelése, validálása, alkalmazása jövőbeli forgatókönyvekre - elkészült
- A hidrogéngazdaság társadalmi/szakpolitikai/gazdasági/műszaki elfogadottságát befolyásoló tényezők kutatása – elkészült
- Szakpolitikai hálózatépítés és kapacitásépítés a szektorok összekapcsolásának elősegítésére – *folyamatban*

1. félév	2. félév	3. félév	4. félév	5. félév
2024.01.01- 2024.06.30	2024.07.01- 2024.12.31	2025.01.01- 2025.06.30	2025.07.01- 2025.12.31	2026.01.01- 2026.06.30
Feladatok teljesítve, költségek elszámolása jóváhagyva az SZPI Nonprofit Kft. részéről, utófinanszírozás az első négy félévre kifizetve.				

A projekt megvalósítási időszaka 2024.01.01-2026.06.30, így a 2026.01.01-2026.06.30. közötti időszakról számolunk be az alábbiakban.

2025 elején véglegesítettük a projekt első, animált kisfilmjét angol narrációval és többnyelvű felirattal, mely az alábbi linken tekinthető meg: <https://youtu.be/COBLcAcuoJg>.

Az első félévben két személyes találkozó került megszervezésre: 2025.03.04-05-én Banja Luka, 2025.06.02-03-án Senec (Szenc) szolgált a Danube Indeet rendezvények helyszínéül. A második félévben Gyulafehérváron találkozott a partnerség, mely találkozó alatt kommunikációs partnerként több videóinterjút készítettünk, ezek lejátszási listája az alábbiakban érhető el:

<https://www.youtube.com/playlist?list=PLjjvFuDlwGO6r5sJkOucIckwYiZxHU7jR>.

A Danube Indeet Model nevű döntéselőkészítő, energetikai-gazdasági modellező szoftverhez kapcsolódó adatgyűjtési feladat lezárását követően több konfigurációban is teszteltük a modellt, illetve a Jedlik Ányos pályázatnak köszönhetően annak részletes megvalósítható tanulmányának eredményei segítségével validálni is tudtuk a modell működését. Ezek alapján a modell működéséről átfogó képet kaptunk. A Danube Indeet Model pontos eredményeket ad a bemeneti adatok függvényében, az RMT eredményeit hasonló paraméterezéssel jó közelítéssel tudtuk reprodukálni. Különböző jövőbeli árampiaci, műszaki és egyéb gazdasági helyzeteket is szimuláltunk a paraméterek beállításával. Minden reális várakozás alapján végzett számítás szerint a napelemek és az akkumulátoros energiatároló telepítése egy reális, hatékony, gyorsan megtérülő beruházás.

A Paksi Közlekedési Kft. feladata a kommunikáció koordinációja, illetve tájékoztató anyagok készítése, melyek kapcsán két grafikus brosúra készült az év első felében, illetve 15 videó a negyedik félévben, további 9 (partnerek által készített) videó pedig az ötödik félévben került

fel a projekt Youtube-csatornájára, mely a <https://www.youtube.com/@DanubeIndeet-yu9uv> címen érhető el. A Paksi Közlekedési Kft. 2026.06.25-én helyi tájékoztató rendezvény keretében ismertette szakmai közönségének a Danube Indeet projekt eredményeit, a rendezvény felvétele elérhető a Youtube-csatornán.

További információk angol nyelven az alábbi oldalon érhetők el: <https://interreg-danube.eu/projects/danube-indeet>. Ezt a honlapot a projekten dolgozó munkavállalóink a pályázat futamideje alatt rendszeresen frissítették.

A projekt zárása a Danube Indeet Model elkészültével sikeresen megtörtént, minden olyan tanulmány és szakmai anyag, amihez a Danube Indeet Modelt használtuk, határidőre elkészült. A projekt eredményei is azt támasztják alá, hogy a Jedlik Ányos felhívásra beadott pályázati anyag megtérülése biztos, továbbá a projekt keretében végzett nyilvánossági tevékenységeink hatására más közfeladatot ellátó vállalatok és élénk érdeklődést tanúsítanak hasonló beruházások irányába. A Model mérnöki tervezésre nem, ugyanakkor előtanulmányok készítésére tökéletesen alkalmas, korlátozott műszaki ismereteket igényel, így az önkormányzati szféra számára nagyon hasznos segédeszköz energetikai jövőkép kialakításában.

VIII.3. OPTI-UP

Az OPTI-UP projekt olyan adatalapú várostervezési módszerek fejlesztését tűzte ki célul, melyek alkalmazásával hatékonyan lehet optimalizálni Közép-Európa kis- és közepes méretű városainak tömegközlekedési hálózatait annak érdekében, hogy az ott üzemeltetett közösségi közlekedési szolgáltatás még környezetbarátabbá váljon. A projekt holisztikus szolgáltatástervezési megközelítése abban új, hogy figyelembe veszi a városi szövet funkcionális tagoltsága és a közösségi közlekedés közötti összefüggéseket, illetve valódi adatalapú döntéselőkészítést tesz lehetővé a közlekedési tervezésben.

A projektbe összesen hét országból érkeznek partnerek, akik között vannak helyi hatóságok, ágazati ügynökségek, közlekedési társaságok és a különféle érdekcsoportok (civil szervezetek, felsőoktatási intézmények és kutatóhelyek, helyi vállalkozások). A kitűzött célok eléréséhez nagyban hozzájárul, hogy sokféle, a közösségi közlekedés szervezésében és üzemeltetésben különféle szerepet betöltő partner adja hozzá saját egyedi perspektíváját, szakértelmét és erőforrásait.

A projekt a következő hat terület számára hoz majd közvetlen hasznot: a horvátországi Eszék, az olaszországi Modena, a magyarországi Paks és Pécs, a csehországi Český Krumlov és a szlovéniai Grosuplje. Ezekben a helyszínen közösen összeállított módszertan alapján közlekedéstervezési mintaprojektek valósulnak meg, melyeknek célja a közösségi közlekedés hosszú távú modellezése és tervezése.

A pályázat megvalósítása 2024. május 1-jén indult és jövő év október 30-ig tart. A társaságnál belső projektmunkacsoport alakult, amely egy fő projektvezetőből, adminisztratív

munkatársból, minőségbiztosítási munkatársból, pénzügyi vezetőből, informatikai és kommunikációs szakértőből, valamint szakmai vezetőből áll.

A feladatok végrehajtása a vezető partner szerepét betöltő Ernst and Young koordinálásával valósult meg, a megbeszélések személyes (Paks, Český Krumlov), és rendszeres online találkozókra zajlottak.

A 2025. január 1. – 2025. december 31-ig tartó időszakban a projektben vállalt feladatok végrehajtása az előzetes tervek szerint zajlott. Kiemelendő, hogy Paks városa volt a helyszíne az esedékes partnertalálkozónak, melyet május 14-15-én bonyolított le a Paksi Közlekedési Kft. az Erzsébet Nagy Szállodában. A partnerektől kapott visszajelzések alapján a rendezvény megvalósítása sikeres és magas színvonalú volt. Az eseményről a Telepaks Kft. rövid videót készített, beszámolt róla a 2025. május 15-i híradóban, valamint a honlapján két cikket közölt, amelyek az alábbi linkeken érhetők el:

<https://www.youtube.com/watch?v=uStdG-WvU8s>

<https://www.youtube.com/watch?v=9AAfOZsca68>

<https://www.telepaks.net/2025/05/15/cel-az-uzemeltetesi-koltsegek-csokkentese/>

<https://www.telepaks.net/2025/05/16/nemzetkozi-szakmai-talalkozo-a-fenntarthato-kozlekedes-jegyeben/>

A környezetbarát autóbuszos közlekedést népszerűsítő kampány keretében 5 darab kisfilm készült el, melyek közzététele folyamatos:

<https://youtu.be/QMI6Tlj0xoI>

<https://youtu.be/zzDwmRQYerM>

<https://youtu.be/8iTlgUpy2cI>

https://youtu.be/o7A_UASLiNw

<https://youtu.be/8Tcaa-RSQgE>

A projekt esetében releváns – a társaság működésére vonatkozó főbb – mutatószámokat ismertető diagramok kikerültek a cég honlapjára:

<https://paksbusz.hu/ismerje-meg-tarsasagunk-mukodesenek-fobb-mutatozamait/>

Az év második felében a projekt keretében egy kísérleti akciót dolgozott ki és indított el a Társaság. Az akció célja az volt, hogy javítsa Paks korábban kevésbé vagy egyáltalán nem kiszolgált városrészeinek elérhetőségét, különösen a külső lakóterületek, az újonnan fejlődő lakó- és irodai funkciók, valamint a városi gazdasági területek irányába.

A kísérleti akció során bevezetett új, 5-ös autóbuszvonalon a járművek a Gesztenyés utca és a PK telephely között közlekednek. Az útvonal érinti a Jedlik Ányos utca, a Költségvetési üzem és a Szőlőhegy megállókat. Az akció megvalósítása költséghatékony módon történt, nem volt szükség új autóbusz beszerzésére, vagy egyéb infrastrukturális fejlesztésre mert a szolgáltatást

a meglévő járműállománnyal tudta biztosítani a cég. A menetrend kialakításánál figyelembe lettek véve az iskolai napok, a hétvégék, az ünnepnapok és a nyári szünetet is. A két végállomás közötti menetidő hat perc, így a járat rövid, célzott kapcsolatként illeszkedik a helyi hálózatba. Összességében a paksi kísérleti akció egy fokozatos, rugalmas és alacsony beruházási igényű közösségi közlekedési fejlesztésként valósult meg. A beavatkozás a meglévő hálózat finomhangolásával, új viszonylat kialakításával, folyamatos nyomonkövetéssel javítja a városi közösség közlekedési szolgáltatás minőségének színvonalát.

A paksi kísérleti akció részletes bemutatása és eredményeinek publikálása a konzorciumi szinten megvalósítandó összehasonlító elemzést követően 2026. év első felében lesz elérhető a Társaság honlapján.

Összességében az OPTI-UP projekt megvalósítása folyamatos és a tervezett ütemezés szerint zajlik mind a szakmai tartalma, mind a pénzügyi előrehaladás tekintetében.

A projekt 2026.01.01-2026.06.30 időszakában megvalósult a pilot projekt és annak kiértékelése. Az operatív értékelés alapján Paks városa és a közlekedési szolgáltató a pilot folytatása mellett döntött. Ennek oka nem elsősorban a kezdeti utasszám, hanem az újonnan kiszolgált területekről érkező lakossági igények növekedése, valamint a Paks II beruházás várható népességnövelő hatása. A tapasztalatok szerint az utazási szokások átalakulása 7–8 hónapot is igénybe vehet, ezért a szolgáltatás hosszabb távú fenntartása indokolt. A projektben ezen felül elkészült az összehasonlító elemzés a projektben résztvevő városok tekintetében.

2026. április 15-én az OPTI-UP partnerség Ljubljanában gyűlt össze a 4. szakmai találkozóra és az irányító bizottsági ülésre. A találkozón a projektpartnerek áttekintették az elért eredményeket, a folyamatban lévő tevékenységeket, és egyeztettek a következő lépésekről, miközben a projekt a végső megvalósítási szakaszába lépett.

Elkészült az OPTI-UP Toolkit és egy alkalmazás. Az OPTI-UP Toolkit leegyszerűsíti a közlekedési optimalizációs folyamatot azzal, hogy célzott kérdéseket tesz fel a város jellemzőiről, majd az egész Európában sikeresen végrehajtott kísérleti projektek alapján személyre szabott ajánlásokat fogalmaz meg. A városok így gyakorlatias, egyértelmű útmutatást kapnak, ahelyett, hogy egyedül kellene megbirkózniuk a bonyolult feladattal.

A projekt 2026.10.30-én zárul, a hátralevő időszakban a közösen szerzett tapasztalatok alapján épített Toolkit fejlesztési munkálatai, értékelése és finomhangolása fog megvalósulni.

VIII.4. CROSS-MOVE@CE

Az OPTI-UP folytatásaként 2025-ben beadott pályázat tekintetében Társaságunk a Vezető Partner, a *Central European Initiative* 2026.05.26-án küldött leveléből értesült a projekt pozitív elbírálásáról.

A CROSS-MOVE@CE projekt fő célja a zöld, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és multimodális ingázás, valamint a határokon átnyúló fenntartható mobilitás fejlesztése Közép-Európában, korábbi sikeres Interreg programok (OPTI-UP, GreenPATH, MIMOSA, NUTSHELL@CE, SMILEE) bevált eredményeinek felhasználásával és továbbfejlesztésével. A kezdeményezés olyan közös területi kihívásokra keres választ, mint a széttagolt tömegközlekedési hálózatok, a hiányos adatbázisok és a peremkerületek erős autófüggősége. A projekt legfontosabb tervezett eredményei közé tartozik egy átfogó Közép-európai Fenntartható Ingázási Stratégia és három helyi, illetve regionális akcióterv megalkotása, több integrált elemzési és tervezési eszköztár (toolkit) kifejlesztése (hasonlóan az OPTI-UP-ban fejlesztett Toolkit-hez), valamint egy tudásmegosztó hálózat (Knowledge Hub) létrehozása. Az elméleti kereteket három teszterületen – Zadarban, a Bodeni-tó határokon átnyúló régiójában és Pakson – indított kísérleti (pilot) akciókkal ültetik át a gyakorlatba, hogy az adatvezérelt döntéshozattal hatékonyabbá és elérhetőbbé tegyék a napi szintű utazásokat.

A projekt keretében a Paksi Közlekedési Kft. és társult partnerként Paks Város Önkormányzata egy valós környezetben működő igényvezérelt közlekedési (DRT – Demand-Responsive Transport) kísérleti program (pilot) megvalósításáért felel, amely kifejezetten a város alacsony népsűrűségű, ritkábban lakott külső területeire fókuszál. Társaságunk feladatai közé tartozik a helyi forgalmi, földhasználati és ingázási adatok összegyűjtése, adatbázisba rendezése, a helyi érdekelt felek és intézmények bevonása, valamint a fejlesztés alatt álló tervezési eszközök (Toolkit) tesztelése és véleményezése. Ezen felül Paks feladata egy saját fenntartható ingázási akcióterv kidolgozása is, amely a meglévő Fenntartható Városi Mobilitási Tervvel (SUMP) szoros összhangban a DRT szolgáltatás megtervezésére, a ráhordó járatokra és a munkáltatói mobilitási intézkedésekre épít. A paksi pilot során gyűjtött valós üzemeltetési és felhasználói adatok közvetlenül hozzájárulnak a projekt végső, európai szinten is alkalmazható eszköztárainak finomításához és az átfogó értékelési jelentés elkészítéséhez.

Társaságunk költségvetése a projekt megvalósítására 115,100 EUR (95%-os támogatási intenzitással), a projekt futamideje 2026.09.01-2028.08.30.

A projekt partnerei:

- Vezető Partner: **Central European Initiative - Executive Secretariat** (Olaszország), ők felelnek a projekt átfogó koordinációjáért, a pénzügyi menedzsmentért és a kommunikációért;
- **Poliedra** (Olaszország), a Politecnico di Milano kutatóközpontja;
- **TU Wien** (Ausztria), az OPTI-UP szakmai vezetője;
- **Ernst & Young** (Horvátország), az OPTI-UP projekt Vezető Partnere;
- **Liburnija d.o.o.** (Horvátország), Zadar tömegközlekedési szolgáltatója,
- **Vorarlberg University of Applied Sciences** (Ausztria), Társaságunk az E-MOB Interreg Europe pályázatban már dolgozott a szervezettel;
- **Paksi Közlekedési Kft.**

VIII.5. EUI City-to-City Exchanges

A Paksi Közlekedési Kft. Kézdivásárhellyel közösen beadott tapasztalatcsere-pályázata, melyet 2026 júniusában nyújtott be Társaságunk. A projekt célja Paks Város Önkormányzata és a Paksi Közlekedési Kft. közös, városok közötti tapasztalatcsere programban történő részvétele, mely célja az intézményi és adminisztratív kapacitásépítés. A pályázat tematikája a helyi zöld energiaátállítás strukturált és hatékony végrehajtása. A tapasztalatcsere célja az Önkormányzat és Társaságunk stratégiai célkitűzéseinek konkrét, végrehajtásra kész energetikai projektekbe alakításának támogatása. Ezen felül a csereprogram elősegíti Paks Város Önkormányzatának szervezeti egységei közötti jobb koordinációt, valamint az energiatervezésben és a szolgáltatásnyújtásban érintett helyi érdekelt felekkel való hatékonyabb együttműködést. Kézdivásárhely gyakorlati tapasztalataiból merítve az önkormányzat jobban felkészül a jövőbeli népességnövekedés fenntartható kezelésére, illetve hogy az energiával kapcsolatos beruházások ezzel összefüggésben a hosszú távú városfejlesztési célok elérésének integráns eszközei lehessenek.

A projekt összköltségvetése 21,970 EUR (100%-os támogatási intenzitás mellett), a projekt célja két, személyes találkozó megszervezése. Mindkét városba 4-4 fős delegáció látogat el, hogy a 3 napos tartózkodásuk során a fentebb részletezett témában strukturált párbeszédet folytassanak. A projekt egy online megbeszéléssel zárul, mely keretében a Paks Város Önkormányzata és Kézdivásárhely közösen kiértékeli a projektben szerzett tapasztalatokat.

Paks, 2026. szeptember 3.



Csapó Sándor
ügyvezető

1. sz. Melléklet – Részletes terv/tény eredménytábla

adatok ezer Ft-ban

Megnevezés	2026. terv	2026. I. félév terv	2026. I. félév tény	Eltérés	Eltérés
	ÖSSZESEN	ÖSSZESEN	ÖSSZESEN	Ft	%
01. Belföldi értékesítés nettó árbevétele	72 383	39 745	37 341	-2 404	94,0%
Közösségi közlekedés árbevétele	54 238	28 999	27 206	-1 794	93,8%
Menetjegyek	24 776	13 115	11 851	-1 264	90,4%
Autóbuszon váltott menetjegy	23 191	12 275	11 089	-1 186	90,3%
<i>Mobil applikációban váltott vonaljegy</i>	1 387	734	674	-61	91,7%
<i>Egyéb menetjegy</i>	198	105	88	-17	84,1%
Napijegy	32	21	21	0	100,0%
Hetijegy	28	12	14	2	114,3%
Bérletek	29 402	15 852	15 320	-532	96,6%
Összvonylas havi bérlet	15 119	8 082	7 696	-386	95,2%
Összvonalas negyedéves bérlet	627	319	383	64	120,0%
Összvonylas tanuló, nyugdíjas havi bérlet	11 591	6 123	6 013	-110	98,2%
Összvonalas tanuló, nyugdíjas negyedéves bérlet	2 065	1 328	1 228	-99	92,5%
Egyéb árbevétel	3 432	2 857	2 425	-432	84,9%
Gyermekszállítás árbevétele	1 994	1 819	1 625	-195	89,3%
Különjáratú tevékenység árbevétele	1 384	984	800	-184	81,3%
Külső városrész szállítása	0	0	0	0	0,0%
Egyéb árbevétel	53	53	0	-53	0,0%
Szociálpolitikai menetdíj-támogatás	14 713	7 889	7 711	-178	97,7%
Szociálpolitikai menetd.t.f. díjmentes	3 038	1 519	1 520	1	100,0%
Szociálpolitikai menetd.t.f. kedvezm.	11 675	6 370	6 191	-179	97,2%
02. Exportértékesítés nettó árbevétele	0	0	0	0	0,0%

I. ÉRTÉKESÍTÉS NETTÓ ÁRBEVÉTELE (01+02)	72 383	39 745	37 341	-2 404	94,0%
II. AKTIVÁLT SAJÁT TELJ.-EK ÉRTÉKE	0	0	0	0	0,0%
III. EGYÉB BEVÉTELEK	677 130	334 613	331 379	-3 235	99,0%
Értékesített immatj.tárgyieszk	0	0	0	0	0,0%
Értékesített, átruházott (enge	0	0	3	3	0,0%
Szok.mért,meg nem h egyéb bev.	0	0	0	0	0,0%
Káreseményekkel kapcsolatosan	0	0	0	0	0,0%
Kapott bírságok, kötbérek, fek	0	0	0	0	0,0%
Kifizetőhelyi ktg-térítés bev.	0	0	0	0	0,0%
Telefon költségtérítés bevétel	0	0	0	0	0,0%
Utólag kapott - közvetve kapcs	0	0	0	0	0,0%
Céltartalék felhasználása (cső	24 576	4 976	0	-4 976	0,0%
Várható kötelezettségekre képz	6 876	2 376	0	-2 376	0,0%
Jövőbeni költségekre képzett c	17 700	2 600	0	-2 600	0,0%
Egyéb címen képzett céltartalé	0	0	0	0	0,0%
Visszaírt értékvesztés, terven	0	0	0	0	0,0%
Készletek visszaírt értékveszt	0	0	0	0	0,0%
Követelések visszaírt értékves	0	0	0	0	0,0%
Immateriális javak visszaírt t	0	0	0	0	0,0%
Tárgyi eszközök visszaírt terv	0	0	0	0	0,0%
Visszafiz. köt.nélkül kapott támogatás	652 552	329 635	331 345	1 710	100,5%
Költségvetésből kapott támogat	0	0	1 542	1 542	0,0%
Önkormányzattól kapott támogatás	564 710	282 355	282 355	0	100,0%
Pénzügyi ellentételezés elszámolás	0	0	13 242	13 242	0,0%
DANUBE pályázat	25 243	18 276	12 865	-5 411	70,4%
IKOP pályázat	11 938	5 920	5 920	0	100,0%
OPTI-UP pályázat	24 526	8 664	15 421	6 757	178,0%
<i>Jedlik Energetikai pályázat bevételei</i>	<i>26 135</i>				
Jedlik pályázati támogatás	8 355				

Jedlik önkormányzati önerő támogatás	17 780				
Biztosító által visszaigazolt	0	0	0	0	0,0%
Különféle egyéb bevételek	2	2	31	29	1463,1%
Kereskedelmi áruk nyereségjell	0	0	0	0	0,0%
Negatív üzleti vagy cégértékbő	0	0	0	0	0,0%
Bónusz	0	0	0	0	0,0%
Különféle egyéb bevétel	2	2	31	29	1463,1%
05. Anyagköltség	108 437	43 555	37 721	-5 834	86,6%
Alapanyagok költségei	33 650	5 148	3 092	-2 057	60,1%
Fenntartási anyag,alkatrész új és használt	29 403	4 128	2 430	-1 698	58,9%
Motorolaj	0	0	0	0	0,0%
Új, használt, javított fődarabok	0	0	31	31	0,0%
Gumi új, használt és felújított	3 263	360	360	0	100,0%
Egyéb fenntartási anyag	985	660	271	-390	41,0%
Üzemanyag	66 517	34 454	33 591	-863	97,5%
Benzin	4 225	2 239	2 273	34	101,5%
Gázolaj - gépkocsik	1 146	563	484	-78	86,1%
Gázolaj - autóbuszok	3 539	1 631	1 426	-205	87,4%
Villamos energia jármű hajtásra	57 607	30 022	29 408	-614	98,0%
Közüzem díjak	325	130	42	-88	32,3%
Villamos energia	247	76	45	-31	58,9%
Földgáz	0	0	0	0	0,0%
Víz- és csatornadíj	78	54	-3	-57	-5,0%
Egyéb energiahordozó	0	0	0	0	0,0%
Munkaruha, formaruha, védőruha, védőfelszerelés	4 702	2 440	176	-2 264	7,2%
Védő- és munkaruha	479	217	176	-41	81,0%
Egyéb védőfelszerelés	23	23	0	-23	0,0%
Formaruha	4 200	2 200	0	-2 200	0,0%
Védőétel, védőital	0	0	0	0	0,0%
Szerszámok, műszerek, berendezések	119	11	303	292	2769,6%

Szerszámok	108	0	9	9	0,0%
Műszerek	0	0	0	0	0,0%
Irodai berendezések	0	0	0	0	0,0%
Informatikai berendezések	11	11	94	83	863,3%
Műhely, mosóberendezés, anyagköltség	0	0	199	199	0,0%
Irodaszerek, nyomtatványok, reklám-, propagandaanyag	2 577	1 144	273	-871	23,8%
Irodaszerek	358	173	135	-38	78,1%
Nyomtatványok	429	23	59	35	251,6%
Jegyek nyomtatása	40	40	37	-3	92,9%
Bérletek nyomtatása	601	167	0	-167	0,0%
Számítástechnikai adathordozók	41	41	14	-27	34,5%
Reklám-, propagandaanyag	1 009	599	0	-599	0,0%
Szakkönyvek, szakmai kiadványok	100	100	28	-72	27,6%
Hulladékok	0	0	0	0	0,0%
Egyéb anyagköltség	547	229	245	17	107,2%
Anyagköltség megtérülés	0	0	0	0	0,0%
06. Igénybe vett szolgáltatások értéke	187 863	109 943	76 416	-33 527	69,5%
Fuvarozási, szállítási ktg	7	4	88	84	2162,6%
Bérleti díjak, operatív lízing	99 740	50 188	49 124	-1 063	97,9%
Autóbérleti díj	19 621	9 811	9 244	-567	94,2%
Autóbusz bérleti díj	15 600	7 800	7 800	0	100,0%
Ingatlanok bérleti díja	31 596	15 897	16 160	264	101,7%
<i>Központi telephely bérleti díj</i>	22 212	11 106	11 106	0	100,0%
<i>Pályaudvar bérleti díj</i>	8 506	4 352	4 462	110	102,5%
<i>Egyéb forgalmi célú ingatlanok bérleti díja</i>	878	439	592	153	134,9%
<i>Egyéb ingatlan bérleti díj</i>	0	0	0	0	0,0%
Szoftverek bérleti díja	32 669	16 588	15 818	-770	95,4%
Egyéb bérleti díj	254	92	102	10	111,1%
Karbantartási, javítási költség	8 555	5 927	3 976	-1 951	67,1%
Szoftverek karbantartása	0	0	0	0	0,0%

Ingatlanok idegen javítása	1 991	1 103	1 095	-8	99,3%
Autóbusz javítás	3 000	1 500	128	-1 372	8,5%
Karambolos javítás	2 400	2 400	383	-2 017	16,0%
Egyéb járművek javítása	400	400	78	-322	19,5%
Gumiabroncs szerelés	0	0	16	16	0,0%
Szervíz csarnok felszerelés javítás, karbantartás	0	0	0	0	0,0%
Egyéb karbantartási javítási ktg	764	524	2 276	1 752	434,4%
Képzés, oktatási és reklám ktg	5 954	4 185	2 421	-1 763	57,9%
Eseti szakmai képzés, oktatás	509	500	274	-226	54,8%
Tanulmányi szerződéshez kapcsolódó oktatási díj	2 150	1 510	1 210	-300	80,1%
GKI és PÁV-költségek	500	350	3	-347	0,8%
Hírdetési és reklám költség	2 794	1 825	900	-925	49,3%
Utazási és kiküld.ktg	2 414	1 944	625	-1 319	32,2%
Belföldi utazás, szállás költsége	96	96	0	-96	0,0%
Tanulmányi szerz. kapcs. utazás, szállás költsége	400	240	304	64	126,7%
Külföldi utazás, szállás költsége	1 918	1 608	321	-1 287	20,0%
Jutalékok	506	263	269	6	102,2%
Menetjegy forgalmazási jutalék	207	116	134	19	116,1%
Bérlet forgalmazási jutalék	299	147	135	-13	91,2%
"Sirály Papír" Koós Mária EV	86	42	33	-9	78,7%
Éger Tobacco Bt.	113	56	56	0	99,2%
Győrmí Kereskedelmi Bt.	92	47	44	-3	93,6%
Paksi Közművelődési Nonprofit Kft.	8	3	2	-1	80,3%
Szakértői, tagsági díjak	42 239	32 930	5 799	-27 131	17,6%
Szakértői díjak	26 739	24 289	0	-24 289	0,0%
Tagsági díjak	726	242	575	333	237,6%
Könyvelési díj	4 179	2 083	2 024	-59	97,2%
Könyvvizsgálati díj	1 200	600	0	-600	0,0%
Jogi tevékenységért fizetett díjak	7 936	5 236	2 250	-2 986	43,0%
Közbeszerzési tanácsadás	2 536	2 536	0	-2 536	0,0%

<i>Jogi szolgáltatás</i>	5 400	2 700	2 250	-450	83,3%
Kommunikációs költségek	1 460	480	950	470	197,9%
Posta, távközlés, hírlap	3 276	1 630	1 616	-14	99,2%
Postaköltség	71	28	23	-6	80,0%
Vezetékes telefonköltség	0	0	0	0	0,0%
Mobil telefonköltség	1 208	598	583	-15	97,4%
Internet szolgáltatás	1 973	978	958	-21	97,9%
Hírlap, folyóirat	26	26	53	28	208,9%
Egyéb igénybevett szolgáltatás	25 170	12 873	12 496	-376	97,1%
Telephely őrzés-védés	18 677	9 446	9 446	0	100,0%
Járművek vizsgáztatási költsége	707	707	554	-153	78,3%
Szemétszállítás	240	114	109	-5	95,7%
Mosás, parkolás, autópálya díj	0	0	10	10	0,0%
Tűz és munka- és környezetvédelem	332	167	288	121	172,7%
Informatikai szolgáltatások	1 016	518	660	142	127,5%
Távhő	122	66	66	-1	99,2%
Útdíj autóbusz	3 600	1 800	1 294	-506	71,9%
Egyéb szolgáltatás	476	55	71	16	128,5%
07. Egyéb szolgáltatások értéke	13 119	8 263	7 259	-1 004	87,9%
531 Hatósági igazgatási, szolgáltatás	1 914	1 809	300	-1 509	16,6%
Illetékek	45	45	0	-45	0,0%
Felügyeleti engedélyezési díjak	1 869	1 764	100	-1 664	5,7%
Tachográf kártya	0	0	0	0	0,0%
Pénzügyi, bank szolgált.	3 493	1 955	1 839	-116	94,1%
Biztosítási díj	7 713	4 499	5 120	621	113,8%
Kötelező gépjármű felelősségbiztosítás autóbuszok	6 120	3 060	4 296	1 236	140,4%
Kötelező gépjármű felelősségbiztosítás gépkocsik	331	331	343	12	103,6%
Utasbiztosítás	364	364	320	-43	88,1%
Egyéb biztosítás	898	744	161	-584	21,6%
Különféle egyéb költségek	0	0	0	0	0,0%

IV. ANYAGJELLEGŰ RÁFORDÍTÁSOK	309 418	161 762	121 396	-40 365	75,0%
10. Bérkötség	352 766	178 490	178 434	-57	100,0%
Munkabérek	348 566	176 390	176 334	-57	100,0%
Megbízási díjak	0	0	0	0	0,0%
Tiszteletdíj	4 200	2 100	2 100	0	100,0%
11. Személyi jellegű egyéb kifizetések	24 274	15 685	14 551	-1 134	92,8%
Apák munkaidő kedv.	0	0	0	0	0,0%
Szociális költségek	3 721	904	415	-489	45,9%
Betegszabadság	3 721	904	415	-489	45,9%
Munkáltatói táppénz	0	0	0	0	0,0%
Egyéb jövedelem	2 959	1 470	1 129	-341	76,8%
Munkába járással kapcsolatos költségtérítés	2 182	1 013	786	-226	77,7%
<i>Munkába járással kapcsolatos ktg. térítés (helyközi)</i>	113	57	57	0	100,0%
<i>Munkabajarással kapcsolatos ktg. térítés (helyi)</i>	0	0	0	0	0,0%
<i>Munkába járással kapcsolatos saját gépkocsi használat</i>	2 069	956	730	-226	76,3%
Kiküldetési rendelvénny alapj. adott gk. térítés	132	132	0	-132	0,0%
Telefon feltételezett magáncélú használata	645	326	317	-8	97,4%
Ruházati költségtérítés	0	0	0	0	0,0%
Béren kívüli és egyéb juttatások	14 225	11 025	10 790	-235	97,9%
Szépkiártya	14 225	11 025	10 790	-235	97,9%
Önkéntes nyugdíjpénztár				0	0,0%
Egyes meghatározott juttatások	0	0	13	13	0,0%
Céges rendezvény	0	0	13	13	0,0%
Reprezentációs költség	739	350	314	-36	89,8%
Reprezentációs költség	614	350	314	-36	89,8%
Üzleti ajándék	125	0	0	0	0,0%
Kisértékű ajándék	0	0	0	0	0,0%
Munkáltatót terhelő szja	2 265	1 716	1 705	-11	99,4%
Természetbeni juttatások szja	131	62	0	-62	0,0%

Béren kívüli juttatások szja	2 134	1 654	1 705	51	103,1%
Egyéb személyi jellegű kifizet	364	220	185	-35	84,0%
12. Bérjárulékok	2 120	1 199	872	-327	72,7%
Szociális hozzájárulási adó	0	0	0	0	0,0%
Rehabilitációs hozzájárulás	1 670	835	872	37	104,4%
Táppénz hozzájárulás 1/3	449	364	0	-364	0,0%
V. SZEMÉLYI JELLEGŰ RÁFORDÍTÁSOK	379 159	195 374	193 857	-1 518	99,2%
VI. ÉRTÉKCSÖKKENÉSI LEÍRÁS	14 988	7 448	9 824	2 375	131,9%
Terv szerinti értékcsökkenés	14 318	6 920	9 163	2 243	132,4%
200 eFt alatti eszközök értékcsökkenés	670	529	661	133	125,1%
VII. EGYÉB RÁFORDÍTÁSOK	4 557	57	1	-55	1,9%
Értékesített immateriális javak	0	0	0	0	0,0%
Selejtezés	0	0	0	0	0,0%
Káreseménnyel kapcsolatos fizetések	0	0	0	0	0,0%
Bírságok, kötbérek, fekbérek	0	0	0	0	0,0%
Egyéb adóalapot növelő ráf.	56	56	1	-55	1,9%
Céltartalék képzés várható kötelezettségekre	0	0	0	0	0,0%
Céltartalék képzés jövőbeli költségekre	0	0	0	0	0,0%
Gépjárműadó	0	0	0	0	0,0%
Különféle egyéb ráfordítás	4 501	0	0	0	0,4%
A. ÜZEMI (üzleti)TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE(I+II+III-IV-V-VI-VII)	41 389	9 717	43 642	33 924	449,1%
16. Egyéb kapott (járó) kamatok és kamatjellegű bevételek	13	13	0	-13	0,0%
17. Pénzügyi műveletek egyéb bevételei	0	0	0	0	0,0%
VIII. PÉNZÜGYI MŰVELETEK BEVÉTELEI	13	13	0	-13	0,0%
21. Pénzügyi műveletek egyéb ráfordításai	39	14	15	0	103,2%
IX. PÉNZÜGYI MŰVELETEK RÁFORDÍTÁSAI	39	14	15	0	103,2%
B. PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE (VIII.-IX.)	-26	-1	-15	-14	1114,5%
C. ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY (A+B)	41 363	9 716	43 627	33 911	449,0%

X. Adófizetési kötelezettség	37 916	19 537	18 147	-1 390	92,9%
KIVA	37 916	19 537	18 147	-1 390	92,9%
D. ADÓZOTT EREDMÉNY (C-X)	3 447	-9 822	25 479	35 301	-259,4%

16/2026 (IX.10.) számú határozat

A Társaság 2026. évi I. féléves beszámolójának elfogadása

A Felügyelő Bizottság a Paksi Közlekedési Kft. 2026. évi I. féléves beszámolóját megtárgyalta és javasolja a tulajdonos Paks Város Önkormányzatának annak elfogadását az előterjesztés melléklete szerinti tartalommal.



Hetzmann Albert

fb elnök