

**KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.**

**A KTI Közlekedéstudományi Intézet  
Nonprofit Kft. üzleti jelentése  
a 2009. évi működésről**

**A Társaság Felügyelő Bizottsága megtárgyalta a 10/2010. (IV.08.) sz. FB határozattal, az elhangzott módosító javaslatok átvezetésével elfogadta és a Tulajdonosnak jóváhagyásra ajánlja a tervezetet.**

**Budapest, 2010. március 25.**

## Összefoglaló

A 2009. évi üzleti tervét a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (továbbiakban: Társaság) már teljes egészében korlátolt felelősségű társasági forma keretében teljesítette.

A 2009. évet a Társaság 102,3 mFt (millió forint) adózás utáni eredménnyel (nyereséggel) zárta. Ez az érték a tervhez képest 342 %-os növekedést, a 2008. évi eredményhez viszonyítva 59 %-os csökkenést jelent. A Társaság teljes bevétele 2009-ben 2 397,5 mFt volt, ami a tervhez képest 8,8 %-os többletet, az előző évhez viszonyítva viszont 19,8 %-os csökkenést jelent.

A Társaság 2009. évi teljes munkaidős átlagos létszáma 177,8 fő volt. A Társaság beruházásokra 172,3 mFt-ot fordított, ebből 155 mFt saját forrásból.

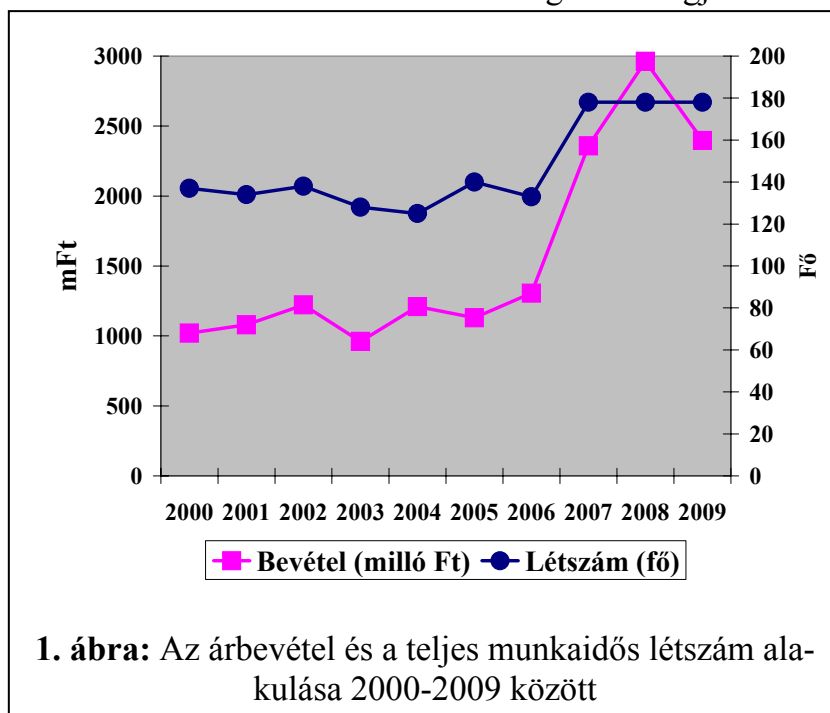
A Társaság munkáinak 89 %-a közhasznú tevékenység és eredményei jelentős részben a közlekedési ágazat egészében hasznosultak.

## 1. Gazdasági-piaci környezet és a bevételek alakulása

### Külső környezet és hatásai

A 2009. üzleti év tervezéséhez kiadott pénzügyminisztériumi iránymutatás a GDP 1 %-os csökkenését jelezte, ami azonban ténylegesen 6,3 %-os gazdasági visszaeséssé vált a beszámolási időszakban.

Az 1929-33 közötti túltermelési válság óta a legjelentősebb világgazdasági vál-



ság 2008-2009-ben robbant ki, egy globális pénzügyi válságot követően. Magyarországon a bruttó hazai termék 2009 –ben 6,3 %-kal csökkent. A K+F-re fordított kiadás a GDP 1 %-t sem érte el.

A hazai termelés visszaesésénél nagyobb mértékű volt a közúti járműipar visszaesése. A re-

gisztrált új személygépkocsik száma 2009-ben 60 %-kal volt alacsonyabb az előző évnél, a haszonjárműveknél a csökkenés 57 % volt. Valamennyi közlekedési módban csökkent az utas- és az áruforgalom.

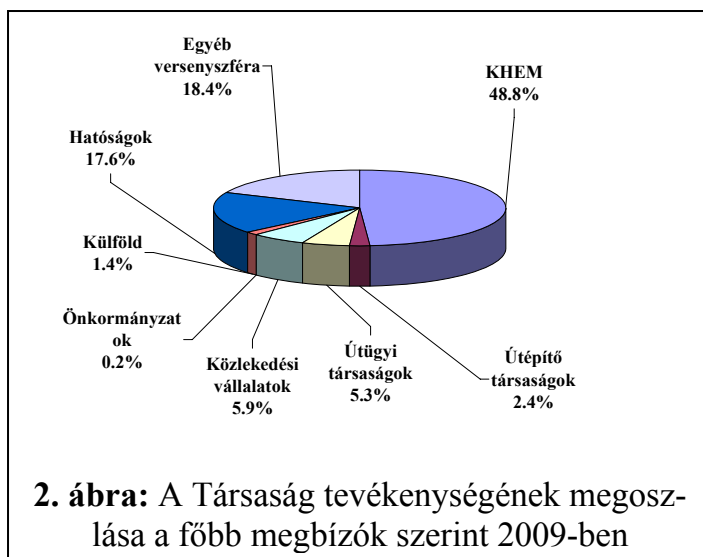
A globális és a hazai gazdasági környezeti változások alól a Társaság sem tudta kivonni magát, azonban piacbővítő és költségcsökkentő intézkedések révén a 2009-es évet is nyereséggel zárta, annak ellenére, hogy a teljes árbevétele az előző éveitől elmaradt (1. ábra)

Már az üzleti év elején a Társaság több megrendelője – elsősorban a járműiparból – jelezte, hogy az ágazati visszaesés miatt szolidaritási ármérséklést kér az Intézettől, amely kérésnek a Társaság – a hagyományos kutatás-fejlesztési és a mérési-vizsgálati piaci megőrzése érdekében – általában eleget is tett. A Társaság 2009. évi tudományos és üzleti terve szervesen épült a gazdasági, és a közlekedési miniszter 7/2007. (III. 30.) sz. tulajdonosi határozatában meghatározott a 2007-2013. közötti időszakra vonatkozó Stratégiai Fejlesztési Tervre.

Éppen a globális válság hatására azonban a Társaság vezetése 2009. első félévében, felülvizsgálta stratégiai tervét a KPMG Hungária Kft. stratégiai szakértőinek bevonásával. Többek között a stratégiai terv többlépcsős- közel két hónapig tartó – felülvizsgálata és továbbfejlesztése tette lehetővé, hogy a Társaság 2009. évi gazdálkodása – a tervezettnél lényegesen nagyobb GDP visszaesés és a piac szűkülése ellenére – eredményes lett. A közlekedési kutatási piac változására és szűkülésére adott jó válaszoknak köszönhetően, a Társaság meg tudta őrizni a teljes munkaidős állományát, ami a jövő záloga.

A Társaság küldetése változatlanul: „Magyarország fenntartható fejlődésének elősegítése a közlekedésre vonatkozó műszaki – gazdasági – ökológiai - társadalmi tudományos ismeretek bővítésével és azok gyakorlati alkalmazásának elősegítésével.” A Társaság 2009-ben is megőrizte hazai piacvezető szerepét és tovább erősítette nemzetközi kapcsolatait.

A Társaság, mint a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium kutató háttérintézete 2009-ben is munkái jelentős részét (48,8%) a szakminisztérium részére végezte (2. ábra).



## A Társaság bevételei

A beszámolási időszakban a Társaság szolgáltatásainak értékesítéséből 2009-ben összesen 1 737,7 mFt nettó árbevételért el, ami 9,5 %-kal haladja meg a tervet, azonban 31 %-kal elmaradt az előző évitől. A költségek és ráfordítások ellentételezésére kapott támogatásokból és egyéb bevételekből 659,8 mFt bevétel származott a Társaságnak. Ez 7,1 %-kal magasabb a tervezettnél, azonban 3,7 %-kal alacsonyabb az egy évvel korábbinál.

A Társaság közhasznú tevékenységének bevétel 2009-ben 2 138,4 mFt volt. Ez 21%-kal, azaz 580,7 mFt-tal alacsonyabb az előző évinél. Vállalkozási tevékenysége, ha csekély mértékben is, de nőtt. A közhasznú tevékenység eredményessége 4,5% bevételarányos eredményről 1,2 %-ra csökkent, míg a vállalkozási tevékenység eredményessége 40 %-ról 24,5 %-ra mérséklődött

A bevételek alakulását részletesen az 1. sz. táblázat mutatja:

1. sz. táblázat

Megnevezés	2009. terv	2009. tény	Tény/terv %
<b>Értékesítés nettó árbevétele</b>	<b>1 586 606</b>	<b>1 737 651</b>	<b>109,5</b>
<b>Ebből: - alaptevékenység nettó árbevétele</b>	<b>1 496 936</b>	<b>1 655 316</b>	<b>110,6</b>
Ebből: a) KHEM	650 000	526 396	81,0
b) KKK/Magyar Közút	300 000	128 036	42,7
Ebből: ba) Magyar Közút (KHEM ÚTPÉNZTÁR)		118 267	
bb) Magyar Közút (KKK)		896	
bc) Magyar Közút (MAGYAR KOZUT)		8 873	
c) Egyéb belföldi vevői kör	539 116	997 073	185,1
d) Export	7 820	3 811	48,7
<b>- Kiegészítő tevékenység nettó árbevétele</b>	<b>89 670</b>	<b>82 335</b>	<b>91,8</b>
<b>Értékesítés nettó árbevétele</b>	<b>1 586 606</b>	<b>1 737 651</b>	<b>109,5</b>
Ebből: Közhasznú tevékenység árbevétele	1 309 065	1 429 225	109,2
Vállalkozási tevékenység árbevétele	277 541	308 426	111,3
<b>EU és egyéb támogatások (KHEM, GVOP, NKTH)</b>	<b>614 445</b>	<b>664 378</b>	<b>108,1</b>
Ebből: – KHEM	569 795	621 758	109,1
– NKTH	23 650	12 192	51,6
– EU	21 000	21 616	102,9

## 2. Humán erőforrások

A Társaság 2009. I-XII. havi teljes munkaidős átlagos állományi létszáma 177,8 fő, ebből az RKI átlagos állományi létszáma 39,3 fő volt.

A Társaság – folytatva az előző években megkezdett fiatalítással egybekötött minőségi cserét – az év folyamán 13 fő 35 év alatti fiatal munkatársat vett fel:

- 3 főt tudományos besorolással kutatói munkakörbe (ez évben sikerült a Zöld Autó Központ tudományos besorolású területén már régóta szükséges fiatalítást 1 fő fiatal kutató felvételével megoldani),
- 1 fő műszaki ügyintézőt,
- 1 fő titkárságvezetőt,
- 1 fő pályázati munkatársat a Marketing és Pályázati Iroda szakmai munkájának megerősítésére,
- 2 fő pénzügyi és számviteli ügyintézőt a Gazdálkodási és Humánpolitikai Iroda állományába, a nyugdíjba vonult munkatársak pótlására,
- 3 fő portást és 2 fő takarítót az Üzemviteli Iroda állományába.

Az elmúlt évek során a Társaság a fiatalítással kapcsolatosan elsősorban a 35 év alatti fiatalok felvételére fókuszált. Így jött létre a tudományos besorolású munkakörökben a 24-35 év közötti korcsoport kiugróan magas 44,64%-os aránya, miközben a 36-45 év közötti korcsoport szinte alig képviselteti magát. Százalékos aránya mindössze 3,57%. Ezért szükségessé vált a 36-45 év közötti korcsoport, azaz a középgeneráció utánpótlása is.

A Társaságnál 2009. március 31. napjával a vezetők egy részénél lejártak a 2005. április 1-jétől bevezetett 4 évre szóló, határozott idejű vezetői megbízatások. Nyolc vezetői poszt betöltésére történt pályázati kiírás. A nyertesek közül két fő érkezett Intézeten kívülről, három fő pedig újra elnyerte korábbi vezetői posztját.

A globális és a hazai gazdasági környezeti változások alól a Társaság sem tudta kivonni magát. A Járműtechnikai, Környezetvédelmi és Energetikai Tagozat bevételecsökkenése miatt szükségessé vált 2009. július 1-jétől visszavonásig a tagozat 21 fős teljes munkaidős létszámából 9 fő munkatársnak a munkaszerződését részmunkaidőssé módosítani, és két nyugdíjas munkatárs munkaviszonyát megszüntetni.

Társasági támogatással 2009-ben 60 fő tanul angol nyelvet különböző szinteken, 2 fő vesz részt közbeszerzési referens OKJ-s képzésen, 1 fő pedig egyszerre végzi a munkavédelmi technikus és a tűzvédelmi előadói OKJ-s képzéseket, továbbá 3 fő vesz részt betontechnológia szakmérnöki tanfolyamon. 2009-ben 1 fő kezdte meg tanulmányait doktori képzésen. A 2005. szeptemberében Ph.D. fokozat megszerzését megkezdő 2 fő az abszolutóriumot megszerezte, és (a közeljövőben) várható fokozatuk megszerzése.

### 3. Beruházás, tárgyi feltételek

2009. folyamán összesen 172,3 mFt beruházást hajtott végre a Társaság. Ez 38 %-kal magasabb a tervezettnél. A beruházások összetételét a mellékelt 3. sz. táblázat mutatja.

Az ingatlanokon végrehajtott beruházások értéke tér el leginkább a tervezettől. Ennek okai:

2008 évről árhúzódó beruházási összeg:	27,4 mFt
Könyvtár felújítása:	9,3 mFt
Bérbe adott területeken végrehajtott beruházások:	22,9 mFt
Meghibásodások beruházás jellegű javítása:	9,6 mFt
ISO előírások miatt végrehajtott beruházások:	18,8 mFt
Egyéb:	5,6 mFt
Összesen:	93,6 mFt

A műszaki gépek, berendezések, járművek területén mintegy 3,5 mFt-tal kevesebbet költött a Társaság a tervezettnél. Az év során szükségessé vált 4 jármű cseréje. Ezek a gépjárművek koruk és futásteljesítményük miatt nem voltak gazdaságosan javíthatók.

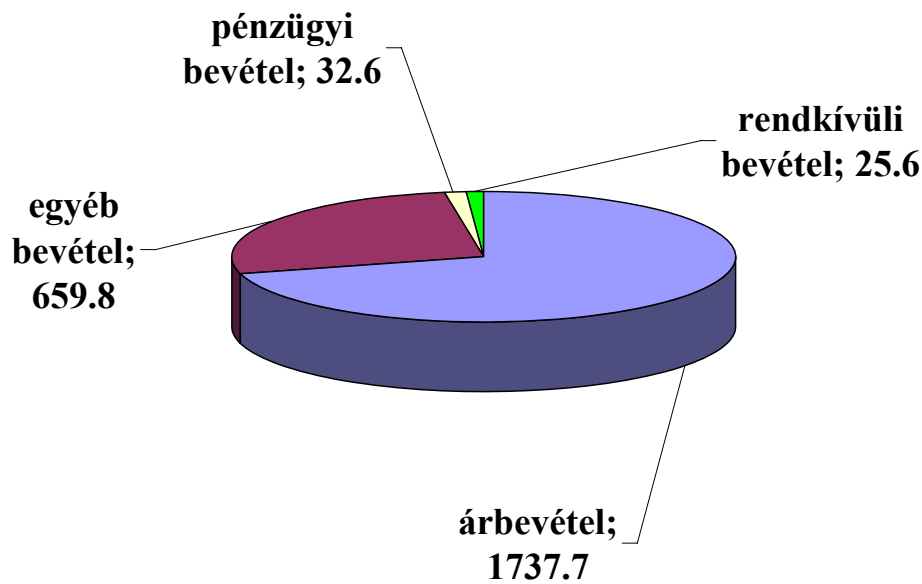
Immateriális javakra a tervezett 20 mFt helyett 16,5 mFt-ot költöttünk. Számottevő többletköltséget jelentett egyik akusztikai szoftverünk lejárá jogainak megújítása.

Jelentősebb kiadást jelentett, hogy számítástechnikai rendszerünkben generációs fejlesztéseket (kliens virtualizációs technológia) kellett elkezdenünk a meglévő szoftverek magasabb szintű és szélesebb körű kihasználhatósága érdekében. Ezt a fejlesztést legnagyobb részben 2010-ben fogjuk megvalósítani, befejezése 2011 első félévére várható.

Az egyéb berendezésekre, felszerelésekre – takarékoság jegyében – a tervezettnél mintegy 20 mFt-tal kevesebbet költöttünk a tervben szereplő előirányzatnál

### 4. A gazdálkodás eredménye, ráfordítások

A Társaság 2009-ben 1 737,7 mFt árbevételt és 659,8 mFt egyéb bevételt ért el, megtörve a több éve tartó növekedési trendet. Ugyanakkor bevételei meghaladták a tervezett mértéket. A trendfordulót – elemzéseink szerint – az évtizedek óta nem látott mélységű gazdasági válság okozta.



**4. ábra** A Társaság bevételeinek megoszlása

A gazdasági válság a Társaság mindkét alapvető piacát erősen érintette. Társaságunk bevételeit döntően a költségvetéstől, illetve a gépjármű piacról szerzi. A 6,3 %-os GDP visszaesés, illetve jármű piacon végbement 60 % körüli forgalomcsökkenés meghatározta lehetőségeinket.

A 2009-es üzleti év folyamán a Felügyelő Bizottság javaslatára a Tulajdonos elfogadta a Társaság befektetési szabályzatát. Ez lehetővé tette a Társaság számára átmenetileg szabad pénzeszközeinek hatékonyabb befektetését. A befektetési szabályzatot maradéktalanul betartva, szabad pénzeszközeinket folyamatosan bankbetétként kötöttük le a K&H Banknál, illetve az Unicredit Banknál. A hatékony készpénzkezelés következtében 32,6 mFt pénzügyi bevételt ért el, melyből 5 mFt osztalék a TÜV Nord KTI Kft 2008-as eredménye alapján.

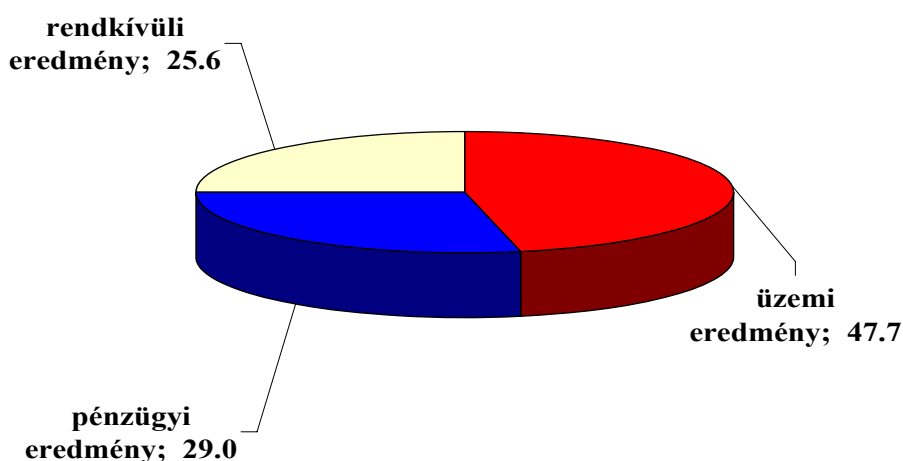
A rendkívüli bevételek között a korábban fejlesztési célra kapott támogatások, szabályoknak megfelelő elszámolása szerepel. A Társaság itt mutatja ki az üzleti év során támogatási forrásból beszerzett berendezéseknek az üzleti év során elszámolható részét is. Ezért a rendkívüli bevételek a tervezett 21,5 mFt-tal szemben 25,6 mFt-ot értek el.

Az anyagjellegű ráfordítások – bár mind összegében (terv 769,3 mFt, tény 886,5 mFt), mind a bevételek arányában (terv 35%, tény 37%) – meghaladták a tervezett mértéket, de 2008-hoz képest jelentős csökkenés tapasztalható. A csökkenés az igénybevett szolgáltatások, valamint a közvetített szolgáltatások területén a legszembetűnőbb. Ennek oka, míg korábban a jelentős kapacitáshiány miatt a Társaság erősen támaszkodott a feladatok megoldásában külső segítségre (alvól-

lalkozók, megbízottak), 2009-ben a magasabb szintű alkalmazotti kihasználtság érdekében ezeket a feladatokat saját munkavállalói bevonásával végezte el, csak az elkerülhetetlenül szükséges esetekben, illetve különleges szakértelmet igénylő feladatokkal bízva meg külső munkatársakat.

Az egyéb ráfordítások magasabbak, mint a Társaság tervezte. Az eltérés oka, nem lett számításba véve mintegy 2,6 mFt értékesített eszköz, melyek értéke azonban az egyéb bevételek között megtérült. Emellett jelentősen megnöttek gépkocsikhoz kapcsolódó adóterhek (3,2 mFt).

A Társaság üzemi eredménye a tervhez – és korábbi várakozásainkhoz – képest jelentősen jobban alakult. A tervezett 675 eFt üzemi eredményhez képest 47,7 mFt-ot ért el. Ez az eredmény a tagozatok gondos és takarékos gazdálkodása következtében alakult ki.



**5. ábra** A Társaság eredményének megoszlása (adatok mFt-ban)

A Társaság pénzügyi és rendkívüli eredményeit is figyelembe véve, az adózás előtti eredmény 102,3 mFt. Tekintettel a Társaság közhasznú tevékenységére, illetve annak mértékére a teljes tevékenységen belül, a Társaság nem fizet nyeresége után társasági adót, így adózás utáni eredménye megegyezik az adózás előtti 102,3 mFt-tal. Mivel a Társaság non-profit jelleggel működik, nyereségét kizárólag fejlesztési célokra használhatja fel, abból osztalékot nem fizethet, mérleg szerinti eredménye is megegyezik az adózás előtti 102,3 mFt-os eredménnyel.

A Társaság 2009 év végén összesen 2 193,2 mFt eszközzel rendelkezett. Ezt 59 %-ban saját forrásból (saját tőke) finanszírozta. A fennmaradó 41%-ot is nem kamatozó idegen forrás fedezte.

Az eszközök értéke az előző évhez képest csökkent, de a befektetett eszközök volumene, így aránya is növekedett.

A befektetett eszközök között legnagyobb súllyal az ingatlanok értéke szerepel. Ezek könyv szerinti értéke 482 mFt. Ezen a soron mutatjuk ki a Társaság két ingatlanát, a Thán Károly utcai központi irodaépületet a csarnokokkal, illetve a Temesvár utca iroda- és laborépületet, ahol az Út- és Hídügyi tagozat teljes létszáma és eszközei találhatóak.

Jelentős értéket képviselnek a Társaság tulajdonában lévő gépjárművek is – az alaptevékenység jellegéből fakadóan – összesen 242 mFt könyvszerinti értékben.

A forgóeszközök összetétele a követelések javára tolódott el a készpénz állomány rovására. Ennek oka, a szerződések jelentős részét az üzleti év legvégén teljesítette a Társaság, ezért a számlák kiegyenlítése áttolódott a következő üzleti év elejére. A Társaság követeléseinek között a lejárt követelések aránya alacsony, kezelésük szigorú szabályok szerint történik. A teljes követelésállomány 558 mFt, ebből 30 napnál régebben lejárt 41 mFt, amiből a legnagyobb tételek a Malév 4,5 mFt-tal tartozik, a FEHRL titkárság és egyéb uniós szervezetek 5,6 mFt-tal. A fennmaradó követelések nagyobb része befolyt a mérlegkészítés napjáig.

A Társaság készleteinek értéke tartósan alacsony, évek óta nem növekszik. A működés során a Társaság eszközeinek üzemeltetéséért felelős vezető külön gondot fordít a beszerzések hatékonyságára.

A Társaság az üzleti év során minden fizetési kötelezettségének időben eleget tett, lejárt tartozása a mérleg fordulónapján és azt megelőzően sem volt. Köztartozásait rendben teljesítette mind pénzügyileg, mind a bevallások tekintetében.

A Társaságnak kamatozó tartozása nincs. 592 mFt kötelezettségéből 588,9 mFt rövid lejáratú, ebből szállítóinak 314,4 mFt-tal tartozik. A Társaságnak lejárt tartozása nincsen szállítóival szemben sem.

## **6. A Társaság tudományos eredményei, nemzetközi kapcsolatai**

Tudomány- és szakterületi szempontból a Társaság tevékenysége négy, közel azonos nagyságú tudományterületi pillérré épül:

- a. közlekedéspolitikai, közlekedésbiztonsági, közlekedésmenedzsment,
- b. regionális közlekedésszervezés,
- c. környezetvédelem, járműtechnika és energetika,
- d. út-és hídügy.

Az előzőek szerint néhány – közérdeklődésre is számot tartó - 2009-ben létrehozott kutatási eredményt az alábbiakban teszünk közzé:

**ad.a**

- Elkészült az utazási szokásokat és irányokat felmérő országos célforgalmi mátrix, ami a következő évek közlekedéspolitikai és tervezési döntéseinek kiinduló adatbázisát képezi. A Társaság folyamatosan végzi a közúti keresztmetszeti forgalomszámlálásokhoz szükséges kiegészítő algoritmusok fejlesztését, a vizsgálatok ellenőrzését.
- Fontos közlekedéspolitikai eredmény az országos szintű légitölekedési stratégia kidolgozása, valamint a 2008-ban bevezetett egységes tarifa – és kedvezményrendszer bevezetésének hatásvizsgálata a vasúti és autóbusz közlekedési teljesítményekre és munkamegosztásra.
- A közlekedésszervezés területén az elméleti eredmények sikeres megvalósítását tették lehetővé egyes Volán autóbusz-közlekedési társaságok számára végzett felmérések, járatszerkezet és hálózat fejlesztések megyei, illetve közösségi szinten.
- A KHEM megbízásából a Társaság jelentős munkát végzett a tárcaközi Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (2008-2010) eredményeinek értékelésében, továbbfejlesztésében és tevékenyen részt vett a program végrehajtásában. Az NKH részére a közlekedésbiztonság területén is számos munkát végzett a Társaság, kiemelten: a képzés-vizsgáztatás rendszerének korszerűsítése, egységes KRESZ kidolgozása, közös közlekedésbiztonsági akciók-, rendezvények szervezése a közút-használók közlekedésbiztonsági tudásszintjének felmérése területén.

**ad. b.**

- Regionális és országos szinten a hazai személyközlekedés, közforgalmú közlekedés szervezésében, fejlesztésében fontos szerepet töltenek be az intézet regionális közlekedésszervezési irodái (RKI). Az RKI-k a KHEM részére folyamatos adatszolgáltatást nyújtanak a közösségi közlekedés mennyiségi, minőségi jellemzőiről, a társadalmi- gazdasági változások generálta utazási igények alakulásáról. Az RKI új menetrend-optimalizációs eljárást dolgozott ki és a kistérségi egyeztetések során az igények beépülhettek az új összehangolt vasúti-, autóbusz közlekedési menetrendbe, valamint az ütemes menetrendi hálózat kiterjesztésébe.
- A közösségi közlekedés regionalizációjára és integrációjára vonatkozó kormányhatározat értelmében az RKI számos mérést, vizsgálatot, számítást végzett a KHEM részére.

**ad. c.**

- A közlekedés okozta környezetterhelés csökkentése érdekében elkészült a hazai közlekedés éghajlat-változásra való felkészítéshez szükséges intézkedési terv.
- Folytatódott a stratégiai zajtérképezés, a II. ütemben elkészült a nagyforgalmi közutak zajcsökkentésére vonatkozó intézkedési terv.
- A Társaság közreműködött a jármű – műszaki és környezetvédelmi vizsgáztatás továbbfejlesztésében, az „egy-ablakos” ügyintézésrel kapcsolatos technológiafejlesztésben.
- A Társaság jelentős feladatokat kapott a BKV dízelüzemű járműveinek káros anyag kibocsátást csökkentő technológiafejlesztésben és a fővárosi közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló jármű stratégia kidolgozásában.
- A Társaság a közlekedési energiamérleg, a környezetvédelem és a közlekedésbiztonság igényeinek figyelembevételével 2009-ben megkezdte egy eco-driving vezetéstechnikai tudásközpont kiépítését, a megfelelő módszertan, szoftverek és hardverek – szimulátorok – tesztelésével.

**ad. d.**

- Az út- és hídügy kutatások egyik fontos területe az új betontechnológiák feltárása, adaptálása, a fokozott igénybevételű csomópontok (körforgalom) betonburkolatú kiépítése. A Társaságnak meghatározó szerepe volt és van a hazai hosszú élettartamú utak (M0 új szakaszok betonburkolata) kiépítésében, a korszerű teljesítmény elvű fenntartási, üzemeltetési rendszerek meghonosításában.
- A másodnyersanyagok (hulladékok) újrahasznosításával a Társaság korábbi autópálya-szakaszokon nyert pozitív eredményei alapján 2009-ben hulladékok újrahasznosítási lehetőségeit vizsgálta a MÁV pályahálózatán.
- Geo-szondás és geo-radaros mérési technológiák alkalmazásával, arra épülve elkészült az útpályaszerkezetek erősítésére vonatkozó továbbfejlesztett tervezési módszertan.
- AZ M1 autópálya kapacitásbővítő, valamint az M3 meglévő, az M6 épülő szakaszokon számos útügyi mérést, vizsgálatot végzett a Társaság, beleértve a betonhidakat is.
- Szakmailag is izgalmas kihívás a fővárosi 4-es metró építéséhez kapcsolódó független minőségellenőrzési tevékenység a Kelenföldi Pályaudvar és a Gellért téri állomásokon, valamint a köztes szakaszon.

- A Társaság ügyi területének fontos feladata az MK Zrt-vel közösen végzett ügyi laboratóriumok felülvizsgálata, működésük megfelelőségének vizsgálata.

Az előzőekben kiragadott példák is illusztrálják a Társaság komplexitását. Az intézet 2009-ben 609 szerződés alapján dolgozott.

A Társaság 2009-ben továbbfejlesztette nemzetközi kapcsolatait. Aktívan részt vett az ECTRI és a FERSI munkájában és kutatói több OECD/ITF JTRC munkacsoportban végeznek szakértői munkát. Az intézet munkatársai nemzeti delegáltak az ENSZ EGB munkabizottságokban, érvényesítve a hazai igényeket, elvárásokat. A FEHRL 20. évi jubileumi közgyűlésének a Társaság volt a házigazdája és Budapesten került felvételre a FEHRL társult tagjaként mint (EU- n kívüli ország) az amerikai, szövetségi Turner - Fairbank Highway Research Center.

A nemzetközi koordinációs és pénzügyi, projektmenedzseri gyakorlat elsajátítása érdekében 2009-ben két fiatal munkatársunk töltött közel fél-fél évet a FEHRL brüsszeli titkárságán.

A Társaság 2009-ben nyolc EU K+F projektben dolgozott. A brüsszeli ERTRAC-cal együttműködve, az NKTH támogatásával a Nemzeti Közúti Közlekedési Platform keretében – széles szakértői kör bevonásával – a Társaság 2009-ben elkészítette a hazai közúti közlekedés 2030-ig felvázolt jövőképére alapozva az alágazat stratégiai kutatási- és megvalósítási tervét.

## **7. A 2009. évi mérleg fordulónapját követő időszak fontosabb eredményei**

A Társaság üzleti tervét 2010-re a 3/2010. (I.26.) sz. Tulajdonosi határozat írja elő. A Társaság előző évben kötött szerződésekkel érte el a 2010. évi terv megvalósítását.

E jelentés leírásának időpontjában, 2010. március 29-én a Társaság kétoldalúan aláírt szerződésállománya a bevételi terv 43,2 %-ára nyújt fedezetet. Az 1003/2010 (I.19.) kormányhatározat a döntési moratórium elrendeléséről az állami K+F szerződéskötéseket jelentős mértékben megnehezíti – lényegében átmenetileg felfüggeszti. A Társaság vezetése – elsősorban a folyamatosságot igénylő kutatások esetében – arra törekszik, hogy ahol csak lehetséges, a 2/2009 (II.10.) KHEM rendelet 3-5 §-ai értelmében a szerződéskötéseket folyamatossá tegye.

A Társaság jelenlegi vezetése 2010-ben jelentősebb szervezeti változást nem tervez, feladatait a bázis szinthez közeli létszámmal tervezi megvalósítani, folytatva

a stratégiai terv szerinti fiatalítást, illetve a 35-50 éves kor közötti kutatói réteg megerősítését minőségi cserét. A Társaság ügyvezetése tervezetten változik, a vezetői pályázati kiírást a KHEM megjelentette.

A Társaság 2010-ben is rendkívül körültekintő, feszes gazdálkodásra törekszik. Ez a beruházások tervezett visszafogásában is megnyilvánul. A Társaság a hazai gazdasági környezetben a 2010-ben várható hatásokat, a szerződéskötésben várható átmeneti fennakadásokat erőteljes piacbővítéssel kívánja biztosítani.

Budapest, 2010. március 25.

Dr. Ruppert László  
ügyvezető igazgató

Az Üzleti jelentés mellékletei:

- I. 2009. évi gazdálkodás főbb adatai
- II. 2009. évi eredménykimutatás
- III. 2009. évi beruházások alakulása