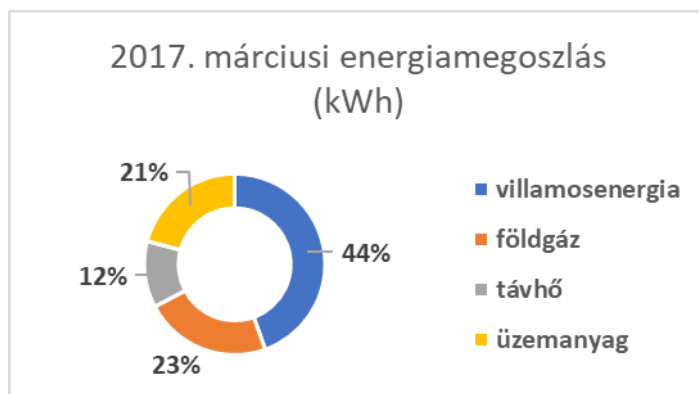


## 2017. évi március havi jelentés

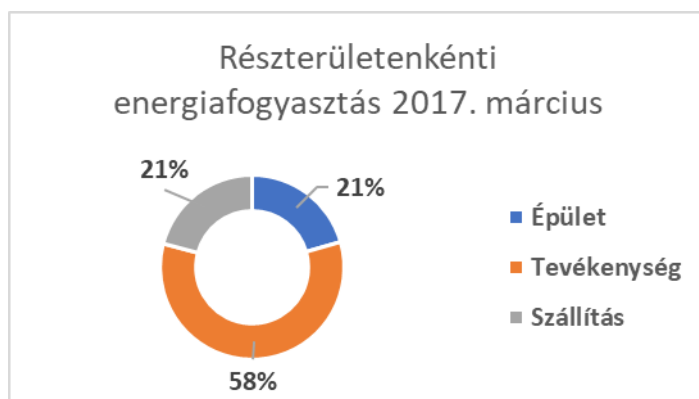
Az Energetikai Szakreferens szerződés, valamint a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal 2015. évi LVII. törvény által előírtaknak megfelelően.

### 1. Összes energiafogyasztás

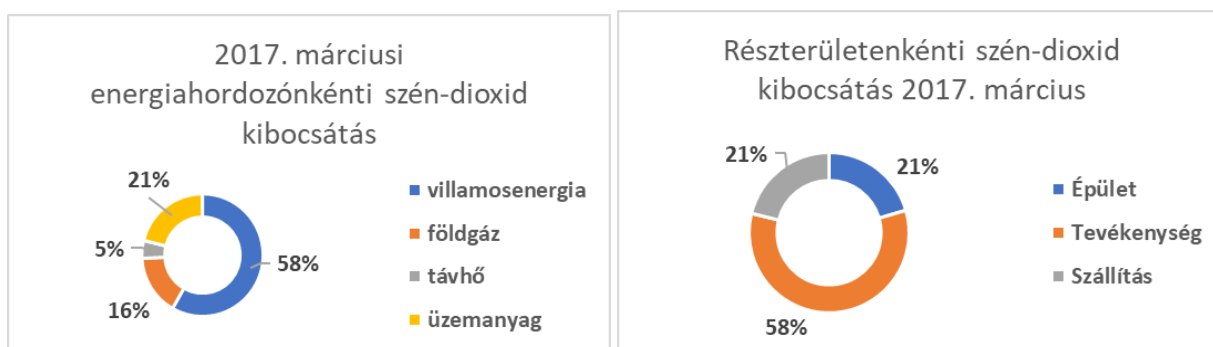
Az energiafogyasztás az elmúlt évek adatainak, az energetikai alapállapot felvételezésben foglalt megoszlása szerint alakult. A hónap során a solymári üzlet bezárt, míg megnyitott a budapesti 25. üzlet. Utóbbinak a távhőfelhasználásban szerepe lesz a későbbiekben.



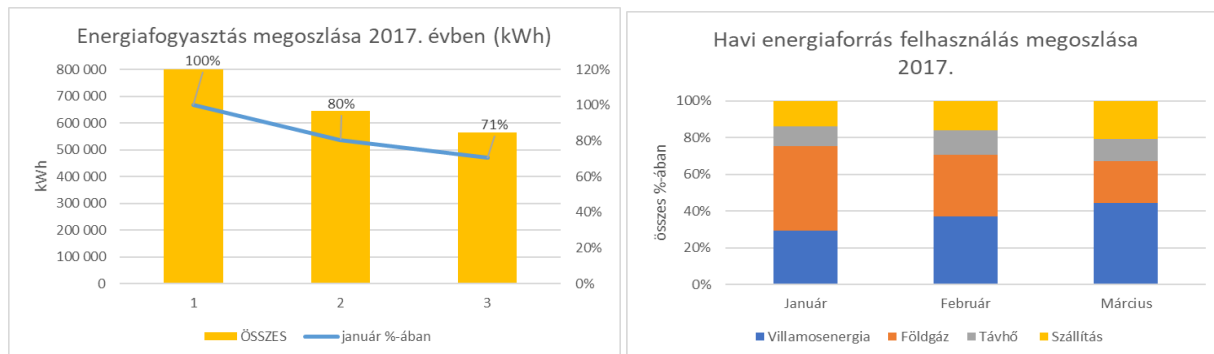
Az energiaforrások közötti megoszlás is követte az előző éveket. A havi átlaghőmérséklet növekedésével a januári földgázfogyasztásnak csak 35%-át (128.401 kWh) érte el a havi fogyasztás.



A földgázfogyasztás csökkenése mellett a távhőfogyasztás is csökkent, a januári mennyiség 75%-ára, ami 65.055 kWh. Mindez a szén-dioxid kibocsátás arányán túl annak mértékén is látható. Utóbbi a januári értéknek 80%-ára csökkent.

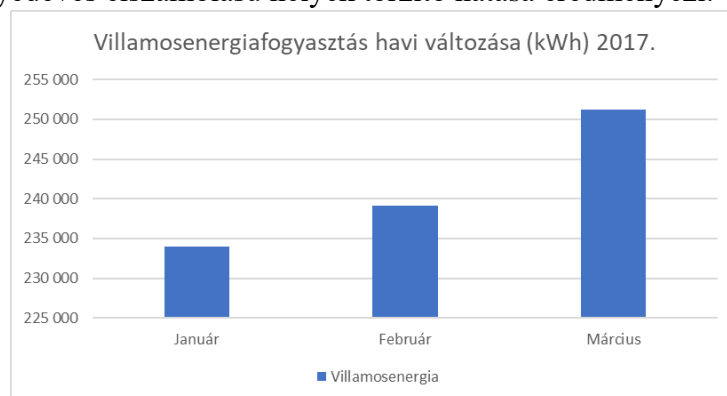


2017. év első negyedében az összes energiafelhasználás változást 29%-os csökkenés jellemzi. Az energiamixben a földgáz és távhő mennyiségének csökkenését a villamosenergia – nem csak relatív értelmű– enyhe növekedése kíséri.



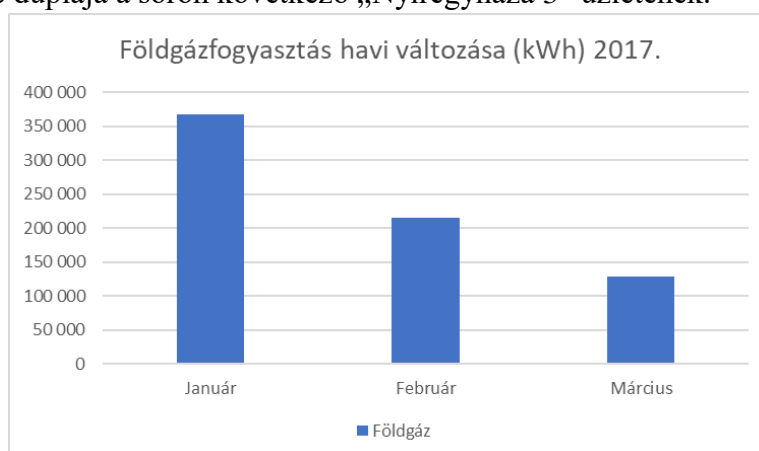
## 2. Villamosenergia felhasználás

A villamosenergia felhasználás havi átlag a januári mennyiséghez képest 7%-al növekedett, miközben a havi átlag szinte változatlanul 3000 kWh-t alig átlépő értéken maradt. A növekményt a negyedéves elszámolású helyek torzító hatása eredményezi.



## 3. Földgáz felhasználás

A földgázfogyasztás januárhoz képest drasztikusan, a referenciaérték 35%-ára esett. Az első negyedév mindhárom hónapjában a „Budapest 12” üzlet a legnagyobb fogyasztási hely, amely fogyasztási értéke duplája a soron következő „Nyíregyháza 3” üzletének.

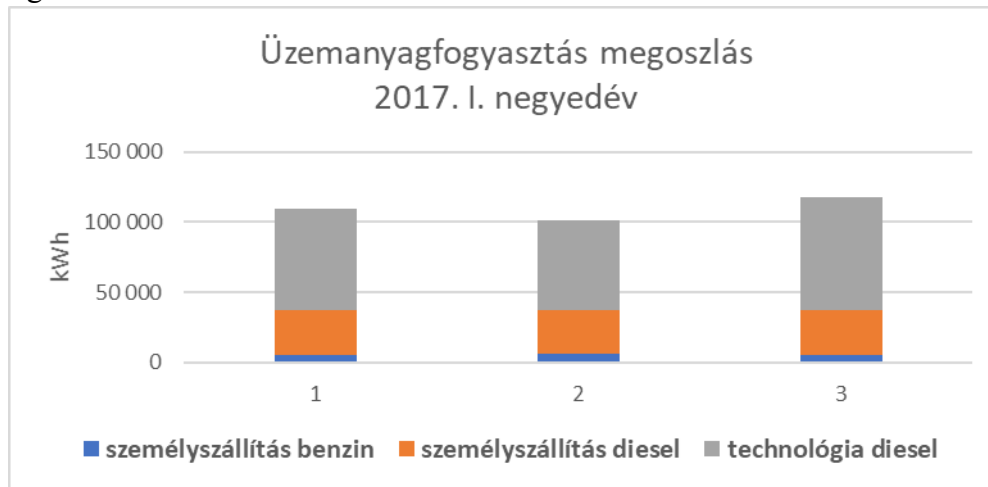


## 4. Származtatott (távhő) felhasználás

A távhőfelhasználás negyedéven belül a januári 75%-ára csökkent. Az élenjáró 2 helyszín „Győr 4” és „Budapest 24”

## 5. Üzemanyag felhasználás

A negyedéves üzemanyagfogyasztásban a személyszállítás konstans, míg a technológiai szállítás ingadozó mértéket mutat.



A gépjárműpark különböző meghajtású résztvevőinek összehasonlításához egységes mérőszám alkalmazása indokolt. Javasoljuk a kWh vagy kibocsátott CO<sub>2</sub> egyenértékre történő átszámolást és a választott paraméter szerinti összehasonlítást. Ez alapozhatja meg a beszerzési szabályozásában (szabályzatában) az energetikai/környezetterhelés tényezők megfelelésének tervezésének döntés-előkészítési/koncepcionális szabályalkotását (diesel vs. benzin vs. CNG).