

Merre tovább a hazai autóbuszos közösségi közlekedésben?

Körkép a menetrend szerinti helyi autóbusz-közlekedésről



Tartalomjegyzék

1. Összefoglaló.....	3
1.1. A tanulmány célja és fókusza.....	3
1.2. Tanulságok.....	4
2. A közösségi közlekedés szerepe.....	5
2.1. Az urbanizáció és a közösségi közlekedés kapcsolata.....	5
2.2 Az autóbuszos közösségi közlekedés környezetre gyakorolt hatása.....	6
3. A hazai autóbuszos közösségi közlekedés helyzete.....	11
3.1 A helyi személyszállítási közszolgáltatás szereplői.....	12
3.2 A helyi személyszállítási közszolgáltatás finanszírozása.....	14
3.3 Szolgáltatói modellek az autóbusszal végzett helyi személyszállítási közszolgáltatásban.....	15

Összefoglaló

1.1 A tanulmány célja és fókuszja

Napjainkban nemcsak a településhálózatban, hanem a társadalomban is megfigyelhető a városiasodás folyamata. A városiakok számának gyarapodása mellett, azok száma is folyamatosan növekszik, akik munkahelyük miatt rendszeresen ingáznak nagyobb városokba. Ennek következtében az infrastrukturális igények is robbanásszerűen növekednek, közülük meghatározó szerepe van a közösségi közlekedésnek, ugyanis a városi közlekedés legnagyobb problémája a városok, városközpontok zsúfoltságának drasztikus emelkedése.

Az urbanizációs és szuburbanizációs folyamatok erősödésével a helyi és helyközi közösségi közlekedés megszervezése, illetve megfelelő biztosítása kulcsfontosságú feladat a városok és a szolgáltatást végző társaságok számára.

A közlekedés meghatározó szerepet játszik a gazdaság növekedésében, versenyképességének javításában; a mobilitás biztosításával alapvetően hozzájárul a munkahelyek létrejöttéhez.¹

Ugyanakkor a közlekedés pozitív hozadéka mellett egyike azon szektoroknak, amelyek leginkább felelősek az üvegházhatású gázok (ÜHG-k) kibocsátásáért. Nem meglepő módon a közlekedési szektoron belül a közúti közlekedés a legjelentősebb károsanyag kibocsátó.² Az éghajlatváltozás elleni küzdelemben egyre szigorodó uniós jogszabályok miatt a környezetvédelmi szempontok a közlekedési közszolgáltatást megrendelők számára felértékelődnek.

Tekintettel arra, hogy hazánkban, a legszélesebb körben igénybe vett közösségi közlekedési eszköz az autóbussz, és a legnagyobb igény a nagyvárosokban mutatkozik a közösségi közlekedésre, ezért tanulmányunk középpontjában a menetrend szerinti helyi, autóbusszos közösségi közlekedés mint közszolgáltatás áll.

Hazánkban a helyi autóbusszos személyszállítási közszolgáltatás már liberalizálásra került, az azóta megkötött közszolgáltatási szerződések közül pedig több lejár a következő két évben. Az Európai Unió előírásának megfelelően 2017. január 1-jétől a helyközi autóbusszos közlekedésben is változás történik, ugyanis ezt követően csak olyan szolgáltató biztosíthat autóbusszal történő helyközi közösségi közlekedést, amely nyílt európai uniós pályázaton nyerte el a közszolgáltatási szerződést. Az újonnan kiírásra kerülő helyi és a 2017-es helyközi autóbusszos személyszállítási közszolgáltatásokra azok a társaságok tudnak sikeresen pályázni és hosszú távon versenyképesek maradni, amelyek modern, magas műszaki megbízhatóságú gépjárműparkkal és gazdaságilag fenntartható üzleti modellel rendelkeznek. A korszerű géppark az alacsony karbantartási költségek mellett egy környezetbarát, alacsony károsanyag kibocsátási értékekkel megvalósuló szolgáltatást is jelent.

Tanulmányunkban egyrészt általánosságban áttekintjük a hazai közúti közösségi közlekedés helyzetét, valamint megvizsgáljuk, hogy milyen szolgáltatói modellek léteznek, tanulmányozzuk működésüket és a helyi menetrend szerinti autóbusszal történő közösségi közlekedés piacát, illetve nemzetközi mintákat is bemutatunk. Másrészt azt járjuk körbe, hogy mennyire modern és környezetbarát az autóbussz-állomány az egyes szolgáltatóknál, hiszen ezek megléte feltétele a kiírásra kerülő helyi és helyközi autóbusszal történő személyszállítási közszolgáltatási pályázatokon való sikeres indulásnak.

A 2011. évi CLXXXIX. törvény az önkormányzatok feladatává teszi a helyi közösségi közlekedés szolgáltatását, a 2012. évi XLI. törvény (Sztv.) pedig ezen felül a pályáztatást, valamint a szolgáltatás színvonalának és az ellátás körülményeinek meghatározását is az önkormányzatokra bízta. Tanulmányunkban bemutatjuk, hogy mennyire fontos szerepe van a szolgáltatási szintek pontos meghatározásának, mind a megfelelő színvonal, mind a tényleges verseny, mind pedig egy mérhető elszámoláson alapuló, átlátható finanszírozási rendszer kialakításában.

¹ A TEN-T hálózat kiépítése 2030-ig akár 10 millió munkahelyet is eredményezhet. Forrás: DG Mobility and Transport – Generating growth: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/infographics/connect-to-compete/index_en.htm

² Az összes közlekedési mód közül a közúti adja közel 72%-át az üvegházhatású gázok kibocsátásának. Forrás: European Environment Agency – Innovating to compete: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/infographics/connect-to-compete/index_en.htm

1.2. Tanulságok

Az alábbiakban röviden összefoglaljuk a tanulmányunk legfontosabb megállapításait:

A hazai autóbusszos közösségi közlekedés helyzete

Magyarországon az autóbusszal végzett közösségi közlekedés területi lefedettségét és ellátottságát tekintve sokkal elérhetőbb a lakosság számára, mint Nyugat-Európában. Ugyanakkor a szolgáltatást a szolgáltatók többsége csak egy korszerűtlen járműparkkal tudja biztosítani.

A helyi menetrend szerinti autóbusszal történő személyszállítás piacát megvizsgálva³ az látható, hogy a közösségi közlekedés rendszere jelenleg a veszteség finanszírozásán alapul, a szolgáltatóknak pedig nincs erős motivációja költségeik csökkentésére és működésük optimalizálására.

Szerencsére az általános gyakorlatnak mondható veszteségfinanszírozással szemben vannak már olyan piaci szereplők, amelyek megújult (költség-hatékonyabb) üzleti modellel, illetve újabb járműflottával tudják biztosítani a közszolgáltatási személyszállítást, és nemcsak hogy javítják a szolgáltatás minőségét, hanem hozzájárulnak az üvegházhatású gázok csökkentéséhez és hazánk uniós vállalásainak teljesítéséhez is.

Habár már vannak piaci szereplők a helyi közlekedésben, mégis tényleges versenyhelyzetről még nem beszélhetünk, amely kikényszerítené a szolgáltatók működési hatékonyságát, csökkenthetné a szolgáltatási árakat és vonzóbbá tehetné magát a közösségi közlekedést az utazók számára. Csakis egy magas színvonalú, kényelmes, gyors és megfizethető közösségi közlekedési rendszer lehet versenyképes az egyéni autóhasználattal szemben.

Növekvő verseny és javuló eszközpark várható?

Tekintettel arra, hogy a helyi autóbusszal végzett közösségi közlekedés ellátására megkötött közszolgáltatási szerződések rövidesen lejárnak, valamint hogy 2017-től bekövetkezik a helyközi közösségi közlekedés piacának liberalizációja, a szolgáltatók versenytársakat kaphatnak. Amennyiben sikeresen szeretnének pályázni, növelniük kell szolgáltatásuk színvonalát és működési hatékonyságukat.

A helyközi piacnyitás és az új szereplők belépése közép távon hatással lehet a helyi közösségi közlekedésre is.

Az önkormányzatok abban érdekeltek, hogy olyan szolgáltatót válasszanak a pályázatokon, amely magas minőséget jó ár-érték aránnyal tud biztosítani, hiszen ha veszteség keletkezik, akkor azt az önkormányzatnak kell megtérítenie. A magas minőséghez hozzátartozik a megfelelő járatsűrűség, a kényelem, valamint a környezetbarát szolgáltatás biztosítása is. A szolgáltató a jó ár-érték arányt csak költséghatékony üzleti modellel tudja biztosítani, amelynek alapja a modern és környezeti szempontból jól teljesítő gépjárműpark.

A pályázató önkormányzatoknak jelentős szerepük van a versenyhelyzet megteremtésében és a környezeti szempontok érvényesítésében.

A következő egy év nagy kérdése tehát, hogy az önkormányzatok megfelelő versenyfeltételeket tudnak-e teremteni, és a szolgáltatók képesek lesznek-e modernizálni gépjármű parkjukat, fejlesztve ezáltal a költséghatékonyságukat, jövedelmezőségüket, továbbá a megújuló eszközparkkal úgy javítani szolgáltatásuk minőségét, hogy felvehessék a versenyt a 2017-től piacra lépő új hazai vagy akár nemzetközi versenytársakkal.

A szigorodó uniós környezetvédelmi előírások arra sarkallják a közösségi közlekedési szolgáltatások megrendelőit, hogy már a szolgáltatás megrendelésekor szem előtt tartsák a környezetvédelmi szempontokat. Ez ösztönzi a szolgáltatókat, hogy kiemelt figyelmet fordítsanak a környezettudatos szolgáltatásra, ezzel együtt a „zöldbarát” járműpark kialakítására.

A versenyhelyzet eléréséhez az is szükséges, hogy a szolgáltatást megrendelő önkormányzatok már a pályázat során megfelelő felkészülési időt biztosítsanak a potenciális szolgáltatók számára, mind a pályázat benyújtása, mind a szolgáltatás megkezdése előtt.

A fentiek mellett célszerű majd olyan időtartamra megkötni a közszolgáltatási szerződéseket a szolgáltatókkal, amely lehetőséget nyújt számukra, hogy megtérülhessenek az ellátáshoz szükséges költségeik, valamint hogy megfelelő színvonalú (akár új vagy bérelt autóbusszokkal történő) szolgáltatást biztosíthassanak.

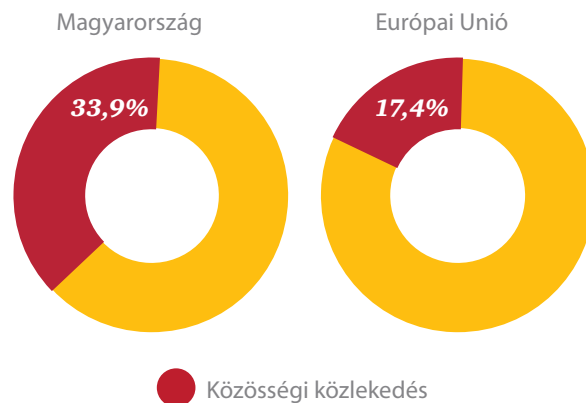
³ A helyi közlekedési szolgáltatók teljes körű összehasonlítása ugyanakkor nem megoldható, ugyanis a publikusan elérhető adatok vagy mélységükben eltérnek (pl. nincs jól elkülönített kötőtpályás és nem kötőtpályás bontás, a költségsorok tartalma sok esetben nincs megmagyarázva) vagy nem is állnak rendelkezésre. Éppen ezért az összehasonlíthatóság biztosítása fontos feladat a Széll Kálmán Tervben is egységes közszolgáltatási személyszállítási rendszer kialakításához.

A közösségi közlekedés szerepe

2.1. Az urbanizáció és a közösségi közlekedés kapcsolata

A PwC korábbi 2014-es globális felmérése többek között foglalkozott az urbanizáció kérdésével. A kutatás alapján

„jelenleg a társadalom 50%-a él városokban, azonban becslések szerint a következő 25 év alatt ez a mutató eléri majd a 70-75%-ot további 1-1,5 milliárd ember vándorlásával. Ezzel 2025-re több mint fél milliárd ember él majd körülbelül 30 nagyvárosban, amelyek gazdasági ereje pusztán méretük alapján is meghatározó.”⁴



Forrás: Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2014-2020

1. ábra A közösségi közlekedés részesedése a személyszállításból hazánkban és az EU-ban

⁴ PwC: Autóipar: az alkalmazkodás lehet a siker kulcsa: http://www.pwc.com/hu/hu/sajtoszoba/2014/autoipar_alkalmazkodas_siker_kulcsa.html



Magyarországon az utóbbi 10 évben a városi népesség aránya 70%-ra nőtt, bár ebben szerepet játszott az ezredfordulót követően jelentkező várossá nyilvánítási láz is.⁵ Hazánkban 2002-ben 251, 2013-ban pedig már 346 volt a városi jogállású települések száma.⁶ Amíg hazánkban 2011-ben a személyszállításból a közösségi közlekedés 33,9%-kal részesedett, addig az EU-ban csak 17,4%-kal. Ennek hátterében hazánk viszonylag alacsony motorizációs értéke⁷, és a vásárlóerő-paritáson számított magas egyéni közlekedési üzemeltetési költségek (pl. üzemanyagár) is fontos szerepet játszanak.⁸ Várhatóan hazánk motorizációs értéke emelkedik, miután a csökkenő népesség mellett több gépjárművel kell számolni.

A városiasodással és a városok lakosságának növekedésével a közösségi közlekedés, és ezen belül az autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatások szerepe növekszik.

A fenti tendencia alapján azzal számolhatunk, hogy még nagyobb kihívás lesz a városok helyi közösségi közlekedési társaságainak, hogy a szolgáltatásukat minél hatékonyabban oldják meg. Ehhez előtérbe kell helyezniük a minőségi és kényelmi követelményeket, amelyek az utasok gyors eljutási lehetőségét, a megbízhatóságot, zsúfoltság-mentességet, valamint az átszállások csökkenését jelentik.⁹ Azok számára pedig, akiknek a közösségi közlekedés jelenti az utazás egyetlen formáját, biztosítaniuk kell az elengedhetetlen utazások igénybevételét.¹⁰ A közösségi közlekedésnek tehát alternatívát kell biztosítania bárhol és bárkinek; így a modern városnak és környezetének is összeegyeztethetőnek kell lennie például az autóbusszos közlekedéssel.¹¹

2.2 Az autóbusszos közösségi közlekedés környezetre gyakorolt hatása

A 40 évvel ezelőtti nagy kőolajválság óta alapvetően nem változott a közlekedési rendszer. A közlekedés energiahatékonyabb lett, de az Európai Unió közlekedése még mindig jelentősen – energiaszükségleteinek mintegy 96%-a erejéig – függ a kőolajtól és a kőolajtermékektől; és bár a közlekedés környezetbarátabbá vált, növekvő volumene miatt továbbra is jelentős zaj- és légszennyezést okoz.



2. ábra Mennyi utas fér el egy autóbuszban?

Forrás: Washington Post

Frankfurt am Main

A város egyik belvárosi utcájában a NO_x-kibocsátás 54%-a származott az autóbussz közlekedésből, amely a teljes forgalomnak mindössze 4%-át tette ki. A helyi hatóság rendkívül alacsony kibocsátású buszokra írt ki pályázatot, forgalomba állásuk jelentősen javítja a helyi levegőminőséget.

A buszokat általában úgynevezett nehézüzemű dízelmotorok hajtják, mivel jelenleg azok a leghatékonyabb erőforrások. A dízelmotorok gázolajat égetnek el, kipufogógázaikban számos, az ember egészségére veszélyes gáz található. Ilyenek a tökéletlen égésből származó nitrogén-oxidok (NO_x), a szén-monoxid (CO), szén-hidrogének (HC), és a magas hőmérsékletű égés következtében megjelenő, a dízelmotorokra jellemző szilárd

5 KSH, Népsűrűség és a városi népesség aránya, Magyarország Társadalmi Atlasz 2012

6 Forrás: <http://www.varossanyilvanitas.hu/hazai-gyakorlat.html>

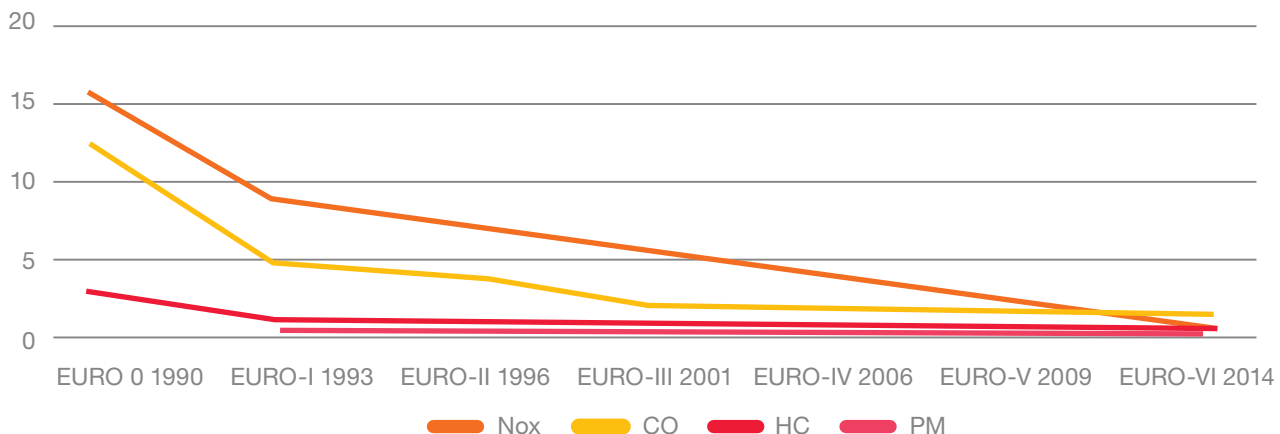
7 2011-ben Magyarországon 299, az EU-27-ben 483 személyautó jutott ezer főre

8 Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2014-2020

9 Egy város – hány járat?: Mérnökújság, 2015. január-február

10 Fülöp Gábor, Horváth Balázs, Prielszky István, Szabó Lajos: *Közforgalmú Közlekedés I.*, Széchenyi István Egyetem Közlekedésmérnöki Szak Jegyzet; http://rs1.sze.hu/~farkasi/Kozforgalmu_kozlekedes_I.pdf

11 *Better mobility with fewer cars: a new transport policy for Europe*: Heiner Monheim, Geographical Paper No 165, January 2003

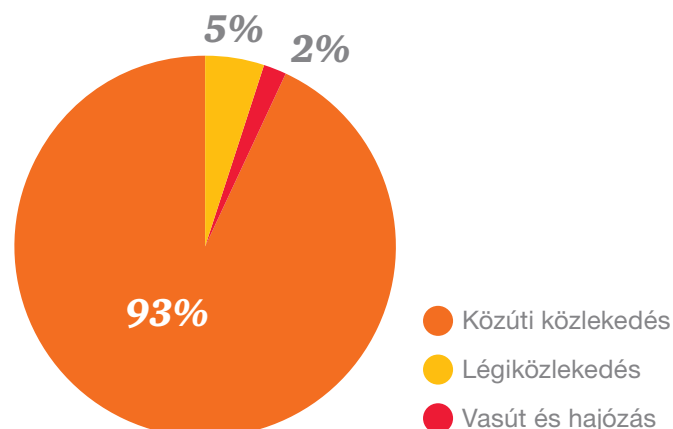


Forrás: Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., ENSZ-EGB előírások.

A dízelüzemű autóbuszok kipufogó-gáz emisszióinak határértékei (g/kWh)

részecskék (PM). A törvényhozók világszerte felismerték ezeknek a gázoknak a káros hatásait, és egyre szigorúbb előírásokat hoznak arra vonatkozóan, hogy mennyi károsanyagot tartalmazhat a dízelmotorok kipufogógáza. Ezek a kibocsátási normák országonként és járműkategóriánként eltérőek. Hazánkban a dízelüzemű gépjárművek részecske-kibocsátását a 90-es évek eleje óta az ENSZ-EGB és az EU nemzetközi érvényű, úgynevezett EURO előírásai korlátozzák.¹²

Az Európai Unió a nemzetközi közösség egyetértésével a világ üvegházhatású gázkibocsátásának jelentős csökkentésére szólított fel annak érdekében, hogy az éghajlatváltozás ne halad hassa meg a 2 °C-os hőmérsékletnövekedést. E célkitűzés eléréséhez



Forrás: Nemzeti Közlekedési Stratégia, Közlekedési Energiahatékonyság-javítási Cselekvési Terv 2013-2020 (2050)

4. ábra A közlekedésből származó CO₂ kibocsátás megoszlása a főbb közlekedési módok szerint

„az Európai Uniónak 2050-ig 80–95%-kal az 1990. évi szint alá kell csökkentenie kibocsátásait, a közlekedési ágazatban – amely jelentős és még mindig növekvő forrása az üvegházhatású gázkibocsátásnak – pedig az 1990. évihez képest 2050-re legalább 60%-kal”¹³

A közlekedési szektorban várhatóan 2025-ig a kibocsátás-csökkentés legfőbb eszköze az üzemanyagok energiahatékonyságának fejlesztése marad, azonban a fenntarthatósági célok rákényszerítik az EU-t, hogy gyorsítsa a modernebb, jobb környezeti teljesítményű gépjárművek terjedése mellett a közlekedés villamosítását, valamint az alternatív üzemanyagok fejlesztését is.

Hazánkban az elmúlt évtizedekben a közlekedési szektor energiafelhasználása, tehát az üvegházhatású gázok kibocsátása mutatta a legjelentősebb növekedést a hazai energia jellegű emissziók közül. A '90-es évek elején a gazdaság visszaesése kedvezőtlenül érintette a szektort, de 1990 és 2009 között – elsősorban a gépkocsialomány gyors növekedésének köszönhetően – az ágazat kibocsátása több mint 55,1%-kal nőtt. A közlekedésre vonatkozó uniós környezeti vállalások teljesítésének egyik nagy kérdése, hogyan alakul majd a hazai gépjárműállomány – ezen belül is a személy-, tehergépjárművek és autóbuszok száma – futási teljesítménye és fajlagos fogyasztása a közeljövőben. Vitathatatlan, hogy a legnagyobb környezeti javulást a hazai gépjárműállomány modernizációja jelentené összességében, azonban

¹² Környezetvédelem a buszparban – Dízelmotorok fejlődése, emissziós normák: http://omnibusz.blog.hu/2010/03/24/kornyeztvedelem_a_buszparban_i_a_dizelmotorok_fejlolese_emissziós_normák

¹³ Az Európai Bizottság Fehér Könyve: Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011.03.28.

a magyar nagyvárosok légszennyezettségének csökkentésében az autóbusz-járműpark megújításának így is főszerepe van.

A fő szennyezőanyagok közül kiemelt problémát jelent a kisméretű részecskék (10 mikrométernél kisebb átmérőjű részecskék, PM10) légkörben való jelenléte. Az EU 2008-as levegőminőségi irányelve¹⁴ meghatározza ezek határértékét, amelyet Magyarország több pontján sem sikerült teljesíteni, így az EU 2008-ban kötelezettségszegési eljárást kezdeményezett hazánkkal szemben. A helyzet megoldásának céljából készült és került elfogadásra a kisméretű szálló por (PM10) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról szóló 1330/2011. (X. 12.) Kormányhatározat:

- Az intézkedési program külön kiemeli a közlekedésben és az autóbusszal végzett személyszállításban szükséges változtatásokat a szálló por csökkentése érdekében.
- Emellett foglalkozik a környezetkímélő vezetési módok elterjesztésével, mivel az autóbuszvezetők vezetési stílusa jelentősen befolyásolja a járművek fajlagos üzemanyag-fogyasztását és ezzel a légszennyezés

mértékének csökkenését. A társaságok gyakorlati tapasztalatai szerint a környezetkímélő vezetés betanulási időszakában a gázolaj-fogyasztás 20-30 %-kal magasabb, mint a rutin megszerzését követően.

- Illetve az intézkedési program a dízelüzemű gépjárművek részecskeszűrővel történő felszerelését és autóbusszcseré-progamot hirdetett meg.
- A kisméretű szálló por csökkentését célzó intézkedési program külön felhívja a figyelmet a hibrid üzemű és a sűrített földgázzal üzemelő (CNG) autóbuszok alkalmazására a közösségi közlekedésben.

2012 elején a „*hazai autóbusz-állomány meghatározó részét tették ki azok a korszerűtlen – EURO-I és az alatti kategóriába tartozó – járművek, amelyek esetében sem részecskeszűrő felszerelésre, sem pedig motorcserére nincs lehetőség*”.¹⁵ Az ilyen járművek esetében a környezeti értékek javítása érdekében csak a csere jelenthet igazi megoldást. A járműcsere hatásosságát – azaz a PM10 szennyezés százalékos csökkenését – az alábbi táblázat mutatja:

	EURO1	EURO2	EURO3	EURO4	EURO5	DPF ¹⁶	EURO6
EURO 0			-	-	-		-
EURO 1		-12,5%	-50,0%	-68,8%	-84,3%	-50,0%	-96,9%
EURO 2			-42,8%	-64,3%	-82,1%	-95,0%	-96,4%
EURO 3				-37,5%	-68,8%	-95,0%	-93,8%
EURO 4					-50,0%	-95,0%	-90,0%
EURO 5						-95,0%	-80,0%

Forrás: Beszámoló jelentés a Kisméretű Szálló Por Csökkentés Ágazatközi Intézkedési Programjáról 2014.

5. ábra A PM10 szennyezés csökkenése átállás esetén, azonos futásteljesítmény mellett



¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább Levegőt Európának elnevezésű programról.

¹⁵ Beszámoló jelentés az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott Kisméretű Szálló Por (PM10 részecske) Csökkentés Ágazatközi Intézkedési Programjáról 2014.

¹⁶ DPF – az alkalmazható legnagyobb hatásfokú részecskeszűrő ún. „retrofit” alkalmazása.



Hazai nagyvárosaink környezetvédelmi programjai egyöntetűen mellett foglalnak állást, hogy olyan közösségi közlekedési eszközöket kell beszerezniük, amelyek alacsony emissziós értékekkel rendelkeznek. Ezért azokban a nagyvárosokban, ahol erre vonatkozóan fellelhető adatsorokat találtunk, megvizsgáltuk az autóbusz-járműparkot a részecske-kibocsátási előírások szempontjából.

Vizsgálatunk során megállapítottuk, hogy az elmúlt időszakban gyakorlatilag mindegyik nagyvárosban¹⁷ megkezdődött az autóbusz-állomány megújítása, azonban olyan pozitív példával is találkoztunk, ahol ez már jóval korábban megtörtént.

Elsőként Debrecen vizsgálva kiemelkedően kedvező értékekkel találkoztunk. Debrecenben a helyi autóbuszos közösségi közlekedést végző konzorcium már 2009 óta a leghomogénebb járműparkkal rendelkezik az országban. 125 darab, azonos típuscsaládba tartozó, EURO 5-ös környezetbarát motorokkal felszerelt és alacsony átlagéletkorú flottával látják el a helyi autóbuszos közösségi közlekedést.¹⁸

Pécs városa 2011-2016 közti időszakra meghirdetett környezetvédelmi programjában szintén korszerű motorokkal üzemelő autóbuszok

beszerzését hirdette meg. Ennek keretében 35 darab EURO 3-as motorral felszerelt autóbusz beszerzését és 2 darab EURO 1-es motorral üzemelő autóbusz selejtezését tűzték ki célul. Ez ugyan csak részben valósult meg, de a helyi közösségi közlekedés ellátásával megbízott Tüke Busz Zrt. 2013-ban 5 db alacsony belépésű és 37 alacsonypadlós autóbuszt szerzett be. A városi autóbusz-állomány harmada cserélődött le és ezzel jelentősen csökkent az autóbuszok okozta szálló por kibocsátás. Emellett a város 24 darab elektromos autóbusz beszerzésére és a hozzá tartozó infrastruktúra kialakítására nyújtott be pályázatot, amely önerő nélkül, uniós forrásból valósulna meg.¹⁹

Veszprém 2014 és 2016 között összesen 20 EURO 5 kategóriájú autóbusz beszerzésével számol, és emellett nem terveznek állománybővítést, így az új beszerzések a magas életkorú járművek kiváltását szolgálnák, ezáltal elősegítve a légszennyezés csökkentését.²⁰

Kecskemét 2013-ban 25 db – korlátozott hatótávolságon zero emissziós üzemmódban is működtethető – Euro 5/EEV csuklós dízel hibrid autóbuszt vásárolt uniós támogatással, amelyek 2014 márciusában álltak forgalomba. Ennek hatására 2013. január 1-től összesen 23 db korszerűtlen Euro 0 vagy Euro 1 besorolású autóbuszt tudtak

17 Budapest közösségi közlekedésének volumene és komplexitása miatt nem képezte az elemzés tárgyát

18 Forrás: <http://www.dkv.hu/hu/rolunk/jarmuparkunk>

19 Forrás: Tenders Electronic Daily: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:358927-2015:TEXT:HU:HTML&tabId=1>

20 Veszprém Megyei Jogú Város Környezetvédelmi Programja 2015-2020

kivonni a forgalomból. A városban kijelölt „zéró emissziós zónában” a hibrid hajtású buszok a dízelmotor használata nélkül közlekednek, így ezeken a helyeken a szennyezés szinte teljes mértékben megszűnik.²¹

Kaposvár pályázatot írt ki teljes autóbusz járműparkjának megújítása érdekében és az eredményes pályázatot követően 2015 novemberétől 40 új, azonos típuscsaládba tartozó, kiemelten környezetbarát, EURO 6-os földgázmotorokkal szerelt flotta – amelyből 25 szóló és 15 csuklós – kezdi meg működését.²²

Zalaegerszegeen már korábban kezdetét vette a sűrített földgázzal üzemelő autóbuszok alkalmazása a közösségi közlekedésben. 2012-ben egy, majd 2013-ban további három CNG meghajtású autóbusz állt üzembe.

Szeged város közösségi közlekedésében szintén részt vesznek sűrített földgázzal üzemelő CNG autóbuszok. A 41 darabból álló CNG flotta 2013-ban közel kétmillió km-t teljesített.

Miskolcon az MVK Zrt. 75 darab új, alacsony-padlós, sűrített földgázzal üzemelő autóbusz beszerzésére és üzemeltetésére írt ki közbeszerzést 2014. július 12-én, amelynek eredményeként 2015. év decemberéig kellett üzembe állnia a megvásárolt járműveknek.²³

Magyarország helyközi közösségi közlekedését megvizsgálva megállapítható, hogy annak 2/3-át ellátó, az ország településeinek 99,9%-ba eljutó és emellett sok településen helyi autóbuszos közösségi közlekedést is ellátó Volán társaságok autóbuszparkjának korszerűsítése is folyamatban van. A Magyar Fejlesztési Bank Községi Közlekedésfejlesztési Finanszírozási Programja segítségével 2013-ban 295 új gyártású és 26 újszerű használt autóbusz került beszerzésre. A Volán társaságok esetében az autóbuszcsere-program két fő szakmai peremfeltétele (figyelemmel a 2017-es piacnyitásra), hogy a járművek átlagéletkora kb. 10 évre csökkenjen le, és a 20

évnél idősebb autóbuszok kivonásra kerüljenek a közszolgáltatásokból. Ennek teljesítéséhez rövid időn belül 800-1200, azt követően évi 400-600 autóbusz beszerzése szükséges. A kormányzati kommunikációból pedig az derül ki, hogy várhatóan lesz is forrás az új buszok beszerzésére. Mint azt Varga Mihály egy 2015 novemberi elektromobilitás témájú konferencián elmondta, a 2016 tavaszától megnyíló forrásokból elektromos járművek beszerzésére is lehet pályázni, és a kormánynak célja, hogy az önkormányzati közbeszerzéseken egyre több elektromos buszt is beszerezzenek.²⁴

Az Európai Unió az éghajlatváltozás és többek között a közlekedés káros következményei ellen folytatott küzdelmének egyik fontos eszköze a környezetvédelmi szemléletű közbeszerzés, amelynek szempontjai az autóbuszos közösségi közlekedés biztosítása során is alkalmazandók. Az alacsony szállópor- és nitrogén-oxid-kibocsátású buszok és gépjárműpark beszerzésével tehát csökkenthető a környezeti terhelés. Ez azért is fontos, hiszen a környezetvédelmi jogszabályok Európa-szerte egyre szigorodnak, így a gépjárművek kibocsátását határértékek közé szorítják.²⁵ Éppen ezért a helyközi autóbuszos piacnyitás, valamint a helyi személyszállítási szolgáltatókkal kötött közszolgáltatási szerződések lejárta és az új tenderek kiírása ösztönzi a szolgáltatókat a környezetbarát utazási szolgáltatások nyújtására.

Összességében elmondható, hogy ha az egyes városok közösségi közlekedés szolgáltatói lecserélik meglévő, korszerűtlen gépjárműparkukat, akkor azon felül, hogy a működési költségek csökkenésével nagyobb jövedelmezőségre tehetnek szert, hozzájárulnak a légszennyezés csökkentéséhez is. Ezáltal pedig segítik hazánk 2020-as uniós vállalásainak teljesítését.

21 Beszámoló jelentés az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott Kisméretű Szálló Por (PM10 részecske) Csökkentési Ágazatközi Intézkedési Programjáról 2014.

22 Forrás: <http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-minisztérium/infrastruktúra-tervezés-allamtitkarsag/hirek/kornyezetkimelo-buszokra-csereltek-a-teljes-kaposvari-jarmuparkot>

23 Forrás: <http://www.mvkrzt.hu/jarmuallomany>

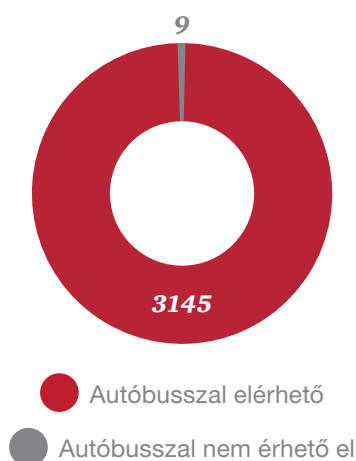
24 Forrás: <http://energiaoldal.hu/koz-os-erdek-hogy-fellenduljon-az-elektromobilitas/>

25 Európai Bizottság, Környezetvédelmi Főigazgatóság: Az Európai Bizottság számára kifejlesztett képzési eszköztár - „Zöldbeszerzés” – tényleges előrelépés a környezettudatos közbeszerzéssel (2008): http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/gpp_introduction_hu.pdf

A hazai autóbuszos közösségi közlekedés helyzete

Történelmi áttekintés

Mint azt már korábban említettük, Magyarországon a legszélesebb körben igénybe vett közösségi közlekedési eszköz az autóbusz. A hazánk 3154 települése közül 9 kivételével valamennyi elérhető autóbuszzal, míg a vasúttal elérhető települések száma körülbelül 1000.



6. ábra Autóbuszzal elérhető és nem elérhető települések száma (db)

Magyarországon 2014. év végén 120 olyan település volt, amely rendelkezett önálló menetrend szerinti helyi közlekedéssel, ebből 72 települést a Volán társaságok láttak el. A Volán társaságok dominanciája a közösségi közlekedésben nem újkeletű, történelmi gyökerekre vezethető vissza. A jelenlegi Volán társaságok elődjének tekinthető, állami tulajdonú közlekedési vállalatok az 1940-es évek végén és az 1950-es évek elején alakultak, és kezdetben teherfuvarozási tevékenységet láttak el; csupán 1961-től kezdődően végeztek személyszállítási feladatokat. A teherfuvarozás nyereségéből lehetővé vált az autóbusz-járműpark megújítása, azonban az állami fejlesztési források az 1980-as évektől kezdődően jelentősen lecsökkentek, ezzel egy időben pedig a Volán társaságok állami vállalatokká váltak. A rendszerváltozáskor a Volán vállalatok már válsághelyzetben voltak.

A vállalatok gyors ütemben társaságokká alakultak és a teherfuvarozást, szállítmányozást leányvállalatokba szervezték ki, majd az ezek

értékesítéséből befolyt bevételeket adósságrendezésre és a járműpark megújítására tudták költeni. Az állami tulajdonban maradt Volán társaságok fő feladata pedig ezt követően a helyi és helyközi közösségi közlekedés ellátása lett.

Az ezredfordulót követően a Volán társaságok finansziális helyzete jelentősen romlott, amelynek egyik legfőbb oka a jegy- és bérletár meghatározása, a térítésmentesen utazók körének bővítése, valamint a fogyasztói árkiegészítés (később szociálpolitikai menetdíj-támogatás) fix összegű meghatározása. A megállapított árak ugyanis nem voltak összhangban a szolgáltatás költségeivel.

Ennek a gyakorlatnak a következménye, hogy a Volán társaságoknak napjainkra meglehetősen romlott az infrastruktúrája és elöregedett a járműállománya. 2015-ben a Volán társaságok járműállományának átlagéletkora meghaladta a 12 évet. Ugyanakkor az egyes Volán társaságok gazdasági helyzete jelentős eltéréseket mutat regionálisan és városonként egyaránt. Tekintettel arra, hogy az autóbuszzal végzett helyi közösségi közlekedés finanszírozásának egy részét az önkormányzatok teremtik elő, ezért a rendelkezésre álló források mértéke, valamint a járműpark is eltérő az egyes városok esetén.²⁶

Unió elvárás a piaci alapú működés és verseny megteremtése

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának egyik fő állomása volt az 1992-es első Fehér Könyv, amelynek irányadó alapelve a közlekedési piac megnyitása volt. Azonban az EU belátta, hogy intézkedéseket kell hozni az igazságos verseny érdekében. Általánosságban elmondható, hogy az uniós szabályozás a piaci alapú működést támogatja, de szabályozott keretek között.

Magyarország az EU-s szabályozásnak megfelelően szintén a piaci alapú működés irányába tart. A helyi autóbuszos közösségi közlekedés piacán már megjelentek a versenyelemek, a helyközi autóbuszos közlekedésben pedig ez a 2017-es piacnyitással történik meg. Elsőként 2004-ben Szeged városa írt ki pályázatot a városi autóbuszos menetrend szerinti közszolgáltatás ellátására. Azóta ez hazánkban gyakorlattá vált.

²⁶ Stratégiai és Köszolgáltató Társaságok Országos Szövetségének megbízásából a Klastrom Innov Zrt. által készített tanulmány: Az új Európai Unió szabályozás hatása a magyarországi közösségi közlekedésre, 2009. december.

Ugyanakkor, mint a következő fejezetben bemutatjuk, sokszor a pályázat is csak formailag jelent versenyt, mivel a kiírás, a finanszírozás és a szolgáltatási jellemzők miatt sokszor csak egyetlen induló van, vagy a pályázatot a kiíró érvénytelennek nyilvánítja, és más módon biztosítja a közszolgáltatás további ellátását.

3.1 A helyi személyszállítási közszolgáltatás szereplői

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényt (Sztv.) a 2009. december 3. napján hatályba lépő 1370/2007/EK rendelet hívta életre, amely azon felül, hogy az önkormányzatok feladatává tette a helyi közösségi közlekedés szolgáltatást, meghatározta a közlekedési közszolgáltatások megrendelésével, finanszírozásával és fejlesztésével kapcsolatos trendeket, valamint kialakította a „belső szolgáltató” fogalmát. „A belső szolgáltató olyan

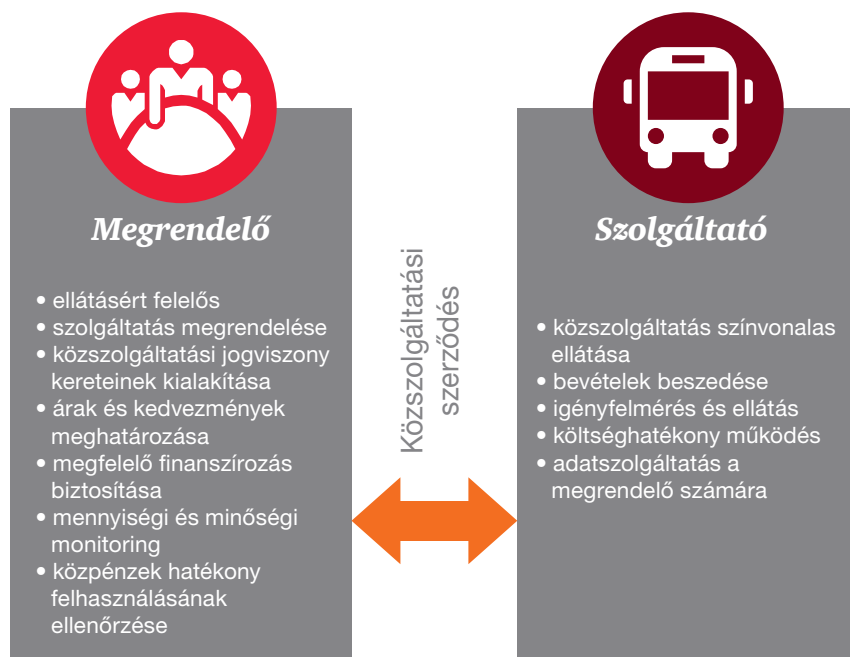
közlekedési szolgáltató, amely a települési önkormányzat belső szervezeti egysége, vagy többségi befolyása alatt álló olyan gazdasági társaság, amelynek a tevékenységét a települési önkormányzat irányítja, vagy amelyben meghatározó befolyással rendelkezik.”²⁷

A rendeletnek jelentős újítása emellett, hogy elválasztja egymástól a megrendelői és szolgáltatói szerepeket. Az Sztv. értelmében a személyszállítási közszolgáltatást a megrendelő által a szolgáltatás ellátására kiírt pályázatot elnyerő szolgáltató, közszolgáltatási szerződés útján láthatja el.

Az önkormányzat a személyszállítási közszolgáltatási feladatok ellátását a szükséges forrásokkal együtt – az állam vagy az önkormányzat kizárólagos tulajdonában, vagy az állam és önkormányzat közös tulajdonában lévő kft., rt., vagy irányítása alatt álló költségvetési szerv formájában működő – közlekedésszervezőnek is átadhatja.

27 Az Sztv. 2.§ 3. pont.

7. ábra A közszolgáltatások működési kerete: Az ellátásért felelős és a közszolgáltatás elvégzésével megbízott szolgáltató (operátor) feladatai elkülönítve



8. ábra A személyszállítási közszolgáltatási feladatok ellátása közlekedésszervező alkalmazásával.



Az önkormányzat átadja feladatként a szolgáltató kiválasztását és a versenyeztetett szolgáltatóval történő közszolgáltatási szerződés megkötését a közlekedésszervezőnek, aki összehangolja a szolgáltatói tevékenységeket, és minden évben közszolgáltatói jelentést készít. Emellett a törvény

lehetőséget biztosít arra, hogy pályáztatás nélkül, belső szolgáltató is megbízható legyen a helyi személyszállítás ellátására, ha felette az illetékes helyi hatóság ellenőrzést gyakorol, valamint tevékenységét a helyi illetékes hatóság területén végzi.²⁸

28 Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendeletének 5. cikk (2) bekezdés

Nemzetközi kitekintés

Az 1970-es években Európában a személygépjármű használat robbanásszerűen megnőtt, ezzel egy időben csökkent a személyszállításban az autóbuszos közösségi közlekedés részaránya, csökkentek a jegy- és bérletből származó bevételek, a működési költségek folyamatosan emelkedtek, így az ágazat jövedelmezősége romlott. Ezzel szemben egyre inkább nőtt az igény a megfelelő színvonalú és költséghatékony szolgáltatás fenntartására. Ezen igényeknek megfelelően megindult az útkeresés a piaci versenynek nagyobb szabadságot biztosító modellek irányába. A folyamat elsőként Nagy-Britanniában indult meg.

Nagy-Britanniában az autóbusszal történő helyi közösségi közlekedés liberalizációja, valamint az 1980-as évek végétől a londoni régió kívüli országrészekben az autóbusszal történő személyszállítás deregulációja volt megfigyelhető. A liberalizáció alapvető célja a költségek és a támogatások összegének csökkentése, valamint az utasforgalom növelése volt. A liberalizáció hatására a költségek lényegesen csökkentek, azonban az utasforgalom a vidéki városokban körülbelül 30%-kal esett vissza. A vidéki autóbusz közlekedés deregulációja sem tudta beváltani a hozzá fűzött reményeket és mindamellett, hogy nem tudta megállítani az utazóközönség fogyatkozását – néhány nagyvárostól eltekintve – nem teremtett igazi többszereplős versenypiacot. Az ezredfordulón számos kísérletet tett a kormány a hatósági jogkörök visszaállítására, és ennek részeként hirdette meg a Quality Partnership programot, amely azt jelenti, hogy a helyi autóbusszal történő személyszállítást végző cég szerződést köt az önkormányzattal, melyben bizonyos, magas minőségi standardoknak megfelelő szolgáltatásra vállal kötelezettséget, az önkormányzat pedig segíti a buszközlekedés térnyerését.*

A teljes piaci liberalizáció Angliában nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezért más európai országok az ágazat teljes liberalizációját már nem kívánták megvalósítani.**

Napjainkban a kormány forrásokat biztosít a helyi közlekedési társaságoknak, annak érdekében, hogy segítséget nyújtson a



helyi személyszállítási szolgáltatás fejlesztésében. Azért pedig, hogy az autóbusz közlekedés minél pontosabbá, környezetbarátabbá és mindenki számára hozzáférhetővé váljon, meghatározott pénzügyi forrásokkal ösztönzik az embereket az autóbuszok használatára a zsúfolt városi környezetben. Ilyen a Better Bus Area Alap, amely az autóbusszellátottság növelésével teszi lehetővé, hogy azt minél többen vegyék igénybe. Emellett ingyenes szolgáltatást nyújtanak az idősek és a mozgásukban korlátozott személyek számára.

* GOV.UK-Department of transport:

<https://www.gov.uk/government/publications/2010-to-2015-government-policy-local-transport/2010-to-2015-government-policy-local-transport>

** Angliában 1953 és 1983 között a buszos közösségi közlekedéssel utazott utaskilométerek részaránya 53%-ról 8%-re csökkent, miközben 1972 és 1982 között az ágazat költségvetési támogatása 10 millió fontról 520 millió fontra növekedett, annak ellenére, hogy ugyanebben az időszakban 30%-kal emelkedett a jegyárak reálértéke is. Department of Trade, 1984

3.2 A helyi személyszállítási közszolgáltatás finanszírozása

A helyi közösségi közlekedés során felmerült költségek megtérítése egy háromlábú finanszírozási modell alapján történik. A finanszírozási modell három pillérét az utazók, az állam, valamint a települési önkormányzatok alkotják.

Az utazók nem csupán használói, hanem finanszírozói is a helyi közlekedésnek azáltal, hogy a szolgáltatást igénybe veszik, és annak díját megfizetik, bevételt generálva a szolgáltatónak. Azonban a közlekedési szolgáltatók jogszabály alapján – a szociálisan rászorulókat részére – kedvezményes és díjmentes személyszállítási tevékenységet kötelesek nyújtani. Ilyen esetben csak a teljes árú menetjegy vagy bérlet meghatározott százaléka kerül megfizetésre. A különbözetet az állam a szolgáltatónak szociálpolitikai menetdíj-támogatás formájában megtéríti.

A szociálpolitikai menetdíj-támogatás mellett az állam a központi költségvetésről szóló törvényben meghatározott összeg erejéig (2014-ben 2013 millió Ft, 2015-ben 2015 millió Ft) pályázatot ír ki a települési önkormányzatok helyi közösségi közlekedésének támogatására. A pályázat célja, hogy kiegészítő forrást biztosítson a helyi közösségi közlekedés működésével kapcsolatos feladatok ellátására, valamint a települési önkormányzat területén működő közlekedési szolgáltatóknál tevékenységük során felmerülő veszteségek pótlására. Ezt a normatív támogatást – a főváros kivételével – azok a települési önkormányzatok igényelhetik, amelyek a településen a

tárgyév egészében helyi közforgalmú közlekedést lebonyolító gazdálkodó szervezetet, illetve költségvetési szervet tartanak fenn, vagy ilyen tevékenység ellátására szolgáltatóval közszolgáltatási szerződést kötöttek.

A finanszírozás harmadik pillérét a települési önkormányzatok biztosítják, akik támogatást (ellentételezést) nyújtanak a helyi közösségi közlekedés fenntartásához. Ez voltaképpen a szolgáltatók közszolgáltatáson keletkező veszteségeinek megtérítését jelenti. Ezért az, hogy egy települési önkormányzat milyen mértékben kell, hogy egy szolgáltató tevékenységéhez hozzájáruljon, jelzi a szolgáltatás költséghatékonyágát.

Az állam a központi költségvetésről szóló törvényben meghatározott összeg erejéig a kötelezően ellátandó helyi közösségi közlekedési feladatok elvégzésére a Fővárosnak is támogatást nyújt. Ez az összeg 2014-ben és 2015-ben egyaránt 24 milliárd forint volt, azaz több, mint tízszerese a többi települési önkormányzatnak juttatott támogatásnak. A háromlábú finanszírozás ezredfordulókori visszaállítása után 2005-től elmaradt a fogyasztói árkiegészítés (később szociálpolitikai menetdíj-támogatás) valorizációja, miközben az utasok egyharmada nem fizető utas, egyharmada pedig kedvezményes utazik. Ez azt jelentette, hogy az állam meghatározta a kedvezményeket, melyeket nem arányaiban, hanem fix összegben fizetett ki, így a jegyáremelkedések nyomán az már nem fedezte a díjakat. Mivel az állami finanszírozás sem lett valorizálva, így az is értéktelenedett. Ehhez

Németországban a helyi közösségi közlekedés megszervezése mindig is a települések feladata volt. Ennek legelterjedtebb formája az ún. Stadtwerke (városi közművek), mely az önkormányzat tulajdonában lévő, kereskedelmi jogú vállalat, és a közösségi közlekedési szolgáltatás mellett a gáz- és áramellátást is biztosítja. Ez a megoldás lehetővé teszi a cég különböző tevékenységei között a forrásátcsoportosítást: az energia-szolgáltatás nyereségéből fedezni lehet a közösségi közlekedés veszteségét, ami egyúttal komoly adómentesítést is jelent a vállalatnak. Ugyanakkor ebben a formában a közösségi közlekedés igen sok pénzébe kerül az adófizetőknek, mert a szolgáltatót semmi sem kényszeríti költségtakarékos működésre.

A német városokban a közösségi közlekedést végző vállalatok – legyenek azok Stadtwerke-k vagy privát szolgáltatók – monopoljoggal rendelkeznek. Azaz nem kerül sor a koncessziók nyílt versenytárgyaláson való meghirdetésére. Összességében elmondható, hogy a német modell nagyon jó minőségű szolgáltatást biztosít, azonban rendkívül drágán.

Forrás: Somai Miklós: A tömegközlekedés szervezése és finanszírozása Nyugat-Európában, 2001

A skandináv országokban egyfajta szabályozott piaci modell érvényesül, ami azt jelenti, hogy a tartományi és városi önkormányzatok felhatalmazták a helyi közlekedési felügyeletet, hogy versenytárgyalás keretében értékesítse a közösségi közlekedési járatokat, és közszolgálati szerződést kössön a tenderek győzteseivel. A skandináv közösségi közlekedésre pozitív hatással volt a versenyelem megjelenése, mivel az a szolgáltatások minőségének javulását, és az utasforgalom növekedését eredményezte.

társult, hogy az árkiegészítést sem tényleges számok alapján fizették, hanem egy becsült forgalom alapján. Így a harmadik lábra, azaz a megrendelő önkormányzatokra maradt a működési támogatáson kívül a veszteség finanszírozása is.

A jelenleg fennálló menetrend szerinti helyi, autóbusszal végzett közösségi közlekedés rendszere a veszteség finanszírozásán alapul, ezért azt mondhatjuk, hogy a szolgáltatóknak nincs erős motivációja költségeik csökkentésére és működésük optimalizálására, emellett nincs versenyhelyzet, ami ösztönzőleg hathatna az egyes piaci szereplőkre. Ez pedig nem segíti elő a szolgáltatók működési hatékonyságát. Ennek eléréséhez elengedhetetlen egy mérhető elszámoláson alapuló, átlátható finanszírozási rendszer.

A 2011 márciusában ismertetett Széll Kálmán Terv 1.0-ban a közösségi közlekedés működéséről foglalt állást a kormány, amelyet úgy jellemzett, hogy az a legtöbb területen válságban van Magyarországon, mivel átgondolatlanul és felesleges terhek mellett működnek a szolgáltató vállalatok, így finanszírozásuk csak hitelből megoldható. Emellett súlyosan növeli az adminisztratív költségeket, hogy számos gazdasági társaságban aprózódik szét a közösségi közlekedés ellátása és az eleve gazdaságtalan üzemelésre ez a helyzet további hatalmas bürokratikus terhet rak, így a veszteségek és az államadósságra gyakorolt negatív hatások mindebből evidens módon következnek. Az átláthatatlan és ellenőrizhetetlen kedvezmények pedig lehetetlenné teszik az ésszerű gazdálkodást.²⁹

Ebben a helyzetben hozott egy jelentős szabályozási átalakulást a 2012 júliusában hatályba lépő, a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (Sztv.). A törvény alapvető célja, hogy egységes közszolgáltatási személyszállítási rendszer jöjjön létre³⁰, amely elősegíti a szolgáltatók átlátható és tervezhető finanszírozását, valamint a személyszállítási közszolgáltatók költségei és a társadalom teherviselő képessége közötti egyensúly megteremtését és fenntartását. Az Sztv. szerint már nem csak a feladatellátás felelőssége és az árhatósági feladat hárul az önkormányzatokra, hanem az ellátás pályázati kiírásának a joga, továbbá a szolgáltatás színvonalának és az ellátás körülményeinek meghatározása is.

3.3 Szolgáltatói modellek az autóbusszal végzett helyi személyszállítási közszolgáltatásban

Az alábbiakban összehasonlítjuk a menetrend szerinti helyi, autóbusszal végzett közösségi közlekedés modelljeit, megvizsgáljuk a szolgáltatás legfontosabb elemeit, és elemezzük azok gazdasági hatékonyságát.

Megyeszékhely méretű nagyvárosaink³¹ helyi közösségi közlekedését megvizsgálva azt állapíthatjuk meg, hogy az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás alapvetően két modell szerint valósul meg:

1. az első, amikor az általában részben önkormányzati tulajdonban álló közlekedési vállalat belső szolgáltatóként látja el a személyszállítási közszolgáltatást;
2. a másik pedig, amikor azt egy meghatározott Volán társaság végzi.

A belső szolgáltatói modell vizsgálata kapcsán megállapítottuk, hogy ez további két típusra osztható:



1a. amikor a belső szolgáltató látja el a helyi közösségi közlekedéshez kapcsolódó összes feladatot,

1b. amikor a feladatok egy részét (pl. járművek rendelkezésre állása) egy piaci alapon működő magáncég látja el.

²⁹ Széll Kálmán Terv 1.0 – Összefoglalás az adósság ellen, 21. oldal (2011. március)

³⁰ A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 25.§

³¹ Budapest közösségi közlekedésének volumene és komplexitása miatt nem képezte az elemzés tárgyát.



A belső szolgáltatóval működő modellel találkozhatunk Debrecenben, Kaposváron, Miskolcon, Pécsen, valamint Szegeden, azonban a szegedi belső szolgáltató csak a villamossal és trolibusszal történő közlekedésért felel. Emellett a 2015. szeptember 24-én tartott közgyűlésen Tatabánya város önkormányzata is saját, helyi személyszállítási közszolgáltatást ellátó társaság létrehozásáról döntött.

Felmerül a kérdés, hogy egyes városok miért döntenek a belső szolgáltatói megoldás megvalósítása mellett, ahelyett, hogy pályáztatás útján választanák ki a számukra legkedvezőbbnek ítélt szolgáltatót. A két modellt alapul véve, kutatásunk során arra kerestük a választ, hogy vajon mitől lesz jó egy városban az autóbusszos közösségi közlekedési szolgáltatás a felhasználók, illetve az azt megrendelő önkormányzatok számára.

Tanulmányunk készítésekor kísérletet tettünk arra, hogy hazai nagyvárosaink helyi autóbusszos közlekedését finanszírozási és költséghatékonysági szempontból összehasonlítsuk. Bár az 1370/2007/EK rendelet átfogóan szabályozza a transzparencia követelményeit, ennek ellenére az adatok rendelkezésre állása mind a költségek, mind pedig az egyéb további adatok (forgalmi, teljesítmény stb.) esetén meglehetősen korlátozott volt, amennyiben mégis rendelkezésre álltak,

akkor sem mindig egységesen strukturált formában. A beruházási költségek szerinti összehasonlítást pedig megnehezítette, hogy nincs nyilvános adatszolgáltatási kötelezettség, így sok esetben – a fenti problémáktól függetlenül is – feltételezésekkel, illetve becslésekkel kellett volna élnünk, és csupán meghatározott arányokra támaszkodva vonhattunk volna le következtetéseket, amely jelen tanulmánynak nem célja.

Pályáztatás

Elsőként a szolgáltatás elnyerésének hátterét vizsgáltuk. Az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében úgy rendelkezik, hogy „minden illetékes hatóság meghozza a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy legalább egy évvel az ajánlati felhívás közzététele előtt vagy egy évvel a közvetlen odaítélés előtt az Európai Unió Hivatalos Lapjában legalább az illetékes hatóság neve és címe, a tervezett odaítélési mód és az odaítélés tárgyát képező lehetséges szolgáltatások és területek közzétételre kerüljenek”. Ez azonban önmagában a potenciális szolgáltatók számára még nem tartalmaz olyan széleskörű információkat, amelyek alapján az adott helyi autóbusszos személyszállítás ellátására felkészülhetnének. Ezek az információk a pályázati felhívásban jelennek meg.

Az Sztv. úgy rendelkezik, hogy a pályázati felhívást az ellátásért felelősnek a pályázat benyújtási határidejét legalább 60 nappal megelőzően közzé kell tennie. A felhívásban tájékoztatást kell adni a pályázaton való részvétel és a pályázati kiírás beszerzési lehetőségének feltételeiről, az ajánlattétel határidejéről, az elbírálás módjáról és szempontjairól, az eredményhirdetés és a szerződéskötés legkésőbbi időpontjáról, a szolgáltatás megkezdésének határnapjáról, valamint a szerződés időtartamáról.³²

Álláspontunk szerint az Sztv. rendelkezése nem biztosít kellő időt arra, hogy a potenciális szolgáltatók felkészülhessenek, például egy nagyváros esetében a személyszállítási közszolgáltatás megfelelő ellátására. Bár a jogszabályi háttér fejlődésének köszönhetően már egyre kevésbé beszélhetünk „rapid tenderekről”, mindenesetre célszerű hosszabb felkészülési időt biztosítani a pályázat kiírása és a beadási határidő között annak érdekében, hogy több lehetséges szolgáltató versenyezhesen a közszolgáltatás elnyeréséért. Ezáltal jöhet létre egy ár alapú verseny, amely kedvező hatással lehet a szolgáltatási árak alakulására.

32 Sztv. 23. § (4) bekezdése

Úgyszintén fontos, hogy a pályázatot elnyerő szolgáltató számára elegendő idő álljon rendelkezésre a pályázat eredményének kihirdetése és a szolgáltatás megkezdése között. Abban az esetben, ha a megfelelő felkészülésre, a szolgáltatás megszervezésére, sofőrök és járművek biztosítására nincs elegendő ideje, akkor a potenciális szolgáltató vélhetően nem fog részt venni a pályázaton. Ezáltal pedig szintén csökken a verseny kialakulásának esélye.

Megvizsgáltuk azon nagyvárosainkat, ahol a közelmúltban került sor az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás ellátása érdekében a pályázat kiírására. Ez alapján jól látható, hogy nem beszélhetünk igazi piaci versenyről.

Megvizsgálva, hogy a potenciális szolgáltatóknak mennyi idejük volt a pályázati felhívás közzététele és a pályázat benyújtási határideje között, megállapítható hogy a vizsgált városokban (Békéscsaba, Érd, Győr, Kecskemét, Nagykanizsa, Sopron, Szeged és Zalaegerszeg) ezen időtartam egyik esetben sem haladta meg a 3 hónapot – leszámítva Szeged városát, ahol ez az időtartam hosszabb volt, közel hat hónap.

Ezt követően megnéztük, hogy ezen városok által kiírt pályázatra hány szolgáltató nyújtotta be ajánlatát. Kecskemét kivételével (ahol egyáltalán nem volt pályázó) minden városban csupán egy pályázó volt. Kecskeméten, Nagykanizsán, Szegeden és Zalaegerszegen az ajánlatok hiánya, vagy a túlzottan magas ár/vesztésfinanszírozási elvárás miatt egyaránt a pályázat eredménytelenné nyilvánítására került sor, ezért ezekben a városokban a korábbi szolgáltatók folytatják tevékenységüket a következő pályázati eljárás lefolytatásáig.

Megvizsgáltuk ezt követően, hogy a felhívásra benyújtott pályázat eredményesnek nyilvánítása és a szolgáltatás megkezdése között mennyi idő állt a szolgáltatók rendelkezésére a felkészüléshez. Győr és Szeged városa kivételével ez az időtartam az eredményes pályázatot követően minden esetben csupán egy hónap volt. Győrben és Szegeden viszont közel hat hónap állt rendelkezésre a pályázat eredményesnek nyilvánítása és a szolgáltatás megkezdése között.

A fentieket összefoglalva elmondható, hogy versenyhelyzet generálásához megfelelő felkészülési időt kellene biztosítani a szolgáltatók számára, mind a pályázat benyújtása, mind pedig a – nyertes pályázó számára – a szolgáltatás

megkezdése előtt. Így lehetőség nyílna arra, hogy a pályázók a kiírásnak megfelelően a szolgáltatási struktúrát kialakítsák, a szolgáltatás ellátása érdekében esetlegesen más szolgáltatókkal megegyezzenek, járműveket vásároljanak vagy megállapodjanak azok rendelkezésre tartásáról és megszervezzék az ellátást biztosító munkaerőt. Álláspontunk szerint a pályázat kiírása és a szolgáltatás megkezdése között legalább 8 hónapos, de optimális esetben akár egy éves felkészülési idő biztosítása szükséges ahhoz, hogy a piacon verseny alakuljon ki, amely kedvezően hat az árak csökkenésére. Szeged példája azt is megmutatja ugyanakkor, hogy a hosszú felkészülési idő önmagában nem elégséges: a közel 6+6 hónapos ajánlatadás és felkészülési idő ellenére itt is csak egyetlen ajánlattevő volt, és végül érvénytelenítették a pályázatot.

Franciaországban az 1982-es Decentralizációs törvény három helyi igazgatási szintet határozott meg, a régiót, a megyét és a települést. Az egyes közigazgatási egységek közlekedésfelügyeleti jogkört kaptak és a települések a helyi tömegközlekedési feladatokat, a megyék a megyei helyközi autóbusz közlekedést, a régiók pedig a regionális városközi autóbuszjáratokat működtetik. Franciaországban egyre kevesebb település működtet saját tömegközlekedési vállalatot, a városok többsége bérbe adja a járatokat, versenyeztetés esetén pedig a közlekedési felügyelet dönt a koncessziós szerződések típusáról. A francia városi koncessziók sajátossága, hogy többnyire az összes közlekedési módot (busz, villamos, metró stb.) magában foglaló hálózatra írják ki őket, így garantálva a helyi közlekedési ágazatok működésének összehangolását

Szolgáltatás időtartama

A menetrend szerinti helyi személyszállítási szolgáltatások ellátására kiírt pályázatokban szintén kiemelkedően fontos, hogy a megrendelő olyan szolgáltatási időtartamot határozzon meg, amely kedvező a szolgáltatókra és a szolgáltatás színvonalára egyaránt. Megyei jogú városainkat megvizsgálva nagyon eltérő képet kapunk a közszolgáltatási szerződésekben található szolgáltatási időtartamot illetően. A legrövidebb 2, a leghosszabb időtartam pedig 12 év. Ennek azért is van nagy jelentősége, hiszen azokban a városokban, ahol csupán 2-3 évre kötnek személyszállítási közszolgáltatási szerződést, ott a szolgáltatóknak az autóbusz-állomány cseréje addicionális (például pályázati) forrás nélkül jelentős kockázatot jelentene, hiszen egy nagyobb összegű beruházás nem térül meg ilyen rövid idő alatt. Ez tehát arra ösztönzi a szolgáltatókat, hogy a régi autóbuszaikkal szolgáltassanak, ami sem a környezetre, sem pedig a szolgáltatás színvonalára nincs kedvező hatással.

Vizsgálatunk során arra a megállapításra jutottunk, hogy az új belépők ösztönzésére az egyes közszolgáltatási szerződéseket legalább 10 évre célszerű megkötni azokkal, akik pályáztatás útján nyerik el a szolgáltatást. Ennyi idő alatt az akár újonnan beszerzett buszok beruházási értékének jelentős része is megtérülhet, így a teljes szolgáltatás gazdasági megtérülése kevésbé függ attól, hogy a szerződés lejártakor hogyan sikerül hasznosítani a járműveket. A költségeket tükröző díj alapú versenyeztetés, megfelelően előírt szolgáltatási szint és megfelelően hosszú idejű szerződés mellett tehát arra sincsen szükség, hogy az önkormányzatok a járművek cseréjére egyszeri, nagyobb összegű támogatásokat nyújtsanak a szolgáltatóknak.

Költséghatékonyság

Az árhatékonyság mindig is kardinális kérdés volt az autóbusszal végzett helyi személyszállításban. Mint minden más szolgáltatás esetében, itt is nagy szerepe van annak, hogy a szolgáltatást az adott társaság „mennyi pénzből” tudja megoldani. A helyi menetrend szerinti személyszállítás ellátására irányuló pályázatok elbírálása során legtöbb esetben a legfőbb szempont, hogy egy adott szolgáltató milyen árat ad meg egy külszolgálati km-re. Ennek az árnak a csökkenését eredményezheti a versenyhelyzet, valamint ez lehet az alapja egy mérhető elszámolási rendszernek. A városok számára az lenne a leggazdaságosabb, ha a szolgáltatókkal kötött közszolgáltatási szerződésekben olyan forint/külszolgálati km összeg kerülne meghatározásra, amely lehetővé teszi, hogy a szociális menetdíj-támogatáson felül ne kelljen az egyes szolgáltatók veszteségeit finanszírozni.



Ezért az önkormányzatok számára kritikus feladat lett a személyszállítási közszolgáltatás pályázati kiírásban jól meghatározni, hogy milyen színvonalú szolgáltatást vár el a pályázótól és hogy azt milyen költségekkel lehet teljesíteni.

Ha tehát egy önkormányzat megfelelően tudja meghatározni a közszolgáltatási személyszállítás elvárható szolgáltatási színvonalát és várható költségszintjét, akkor az állami és a szociálpolitikai menetdíj-támogatáson felül annál kevesebb támogatást kell nyújtania a szerződötetett szolgáltató számára. Ennek azért van kiemelkedő jelentősége, mert amit a működési költségeken megtakaríthat a szolgáltatás megrendelője, azt infrastrukturális fejlesztésre fordíthatja, ezáltal növelve a közösségi közlekedés vonzerejét és minőségét.

Mintahogy a Széll Kálmán Terv is rávilágít, a közösségi közlekedés árhatékonyságát jelentősen növeli az adminisztratív terhek csökkentése, ami egy belső szolgáltató esetén egyszerűbben megvalósítható.

A költséghatékonyságot a fentiekén túl tovább növelhetik a személyszállítási közszolgáltatók által ellátott kiegészítő profilok is. Ez azt jelenti, hogy a szolgáltató a buszüzemeltetés mellett további, nyereséges üzletágakat is kialakít. Ezzel a szolgáltató a közösségi közlekedést kedvezőbb áron tudja biztosítani a megrendelő számára, mivel a nyereségét nem csupán a buszos közszolgáltatáson kell megteremtenie, hanem a kiegészítő profilok is bevételt generálnak. Erre jó példát látunk Debrecen esetében, ahol az autóbuszos közösségi közlekedést üzemeltető Inter Tan-Ker Zrt. – amely egységesen Volvo autóbuszokkal végzi tevékenységét – létrehozott egy, külső szolgáltatót is nyújtó Volvo szervizbázist is.

Szintén ilyen kiegészítő profil az egyes Volán szolgáltatók esetében, hogy azok karbantartási vagy gépjármű diagnosztikai tevékenységet végeznek, esetenként márkaszervízként is üzemelnek.

Szolgáltatás színvonala

A költséghatékonyság kérdésével szorosan összefügg a nyújtott szolgáltatás színvonala. Jó színvonalú közösségi közlekedés csak megfelelő bevételekkel képzelhető el. Ahhoz pedig, hogy egy szolgáltató megfelelő bevételre tegyen szert, olyan szolgáltatást kell nyújtania, amit a lehető legtöbb esetben vesznek igénybe. Ezzel egyből vissza is kanyarodtunk a színvonal kérdésköréhez, hiszen mindenki olyan szolgáltatásért fizet, ami biztosítja

a számára a megfelelő minőséget. Ezért rendkívül fontos, hogy a szolgáltatási színvonal elvárásai pontosan kerüljenek rögzítésre az egyes pályázatokban, hiszen csak ezáltal működik megfelelően a költségalapú verseny.

Fontos kiemelni az autóbuszos közösségi közlekedés elemzésekor, hogy a szolgáltatás színvonalának egyik legmeghatározóbb eleme a járműpark. A járműpark kérdésköre pedig szintén szorosan összefügg mind a gazdálkodással, mind pedig a környezettudatossággal. Hazánkban területi lefedettségét és gyakoriságát tekintve Európában kiemelkedő színvonalú közösségi közlekedés alakult ki, amit a szolgáltatók többsége egy folyamatosan emelkedő átlagéletkorú, korszerűtlen járműparkkal és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúrával látott (és lát) el.³³ A járműpark magas átlagéletkora azonban jelentősen csökkenti a szolgáltatás vonzerejét, valamint növeli a karbantartási költségeket.

Magyarországon az ezredfordulót követően jelentek meg a korszerűbb járművek, az utóbbi években pedig a korszerű utastájékoztató eszközök. A vizsgált nagyvárosokban összességében elmondhatjuk, hogy ahol ezek térnyerése eredményes volt, ott növekedtek az utasszámok, valamint javult a közösségi közlekedés pozíciója.

Megfigyelhető volt egyes szolgáltatók esetében, hogy előnyként értékelik a nagy és sokszínű járműparkot. Ezzel azonban két probléma is van. Az első, hogy minden szolgáltatónak csupán akkora járműállományt célszerű fenntartania, ami feltétlenül szükséges a működése ellátásához. Ezért folyamatosan vizsgálni és optimalizálni kell a járatok útvonalát és sűrűségét. A felesleges járművek csupán kiadás-növelő tényezők. A másik, hogy egy sokszínű járműpark szintén jelentősen növeli a költségeket, hiszen minél többféle autóbuszt futtat egy szolgáltató, annál több és különbözőbb alkatrészre, valamint annál több és komplexebb szaktudású szerelőre van szüksége.

Ezért a színvonal emelése és a költséghatékonyság érdekében szükség van a típuskoncentrációra. Célszerű tehát egy homogén, modern és ezáltal jó emissziós értékekkel rendelkező autóbusz-állomány fenntartása.

Környezettudatosság

A motorizált gépjárművek a nagyvárosok légszennyezésének és az üvegházhatást előidéző gázok kibocsátásának legfőbb okozói. Ha valaki naponta átlagosan 50 km-t vezet egy közepes

méretű személyautóval, akkor 4 tonna üvegházhatást előidéző gázt, valamint szemcsés és szennyező anyagot juttat a légkörbe évente. Bárki hozzájárulhat a légszennyezés csökkentéséhez azáltal, hogy a gépjárművel történő közlekedést autóbuszos utazással váltja ki. Minden egyes buszos út ugyanis megközelítőleg 50 gépjárművet tart távol a forgalomtól.³⁴

Ahogy a fentiekben már írtunk róla, az autóbuszal végzett személyszállításnak jelentős szerepe van a légszennyezés és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésében a nagyvárosokban. Amennyiben az önkormányzatok a környezetvédelmi szempontokat érvényesítik az autóbuszos közbeszerzési pályázatokon, akkor hozzájárulnak ahhoz, hogy a hazai autóbusz-állomány minél gyorsabban megújuljon, és hogy olyan autóbuszok működjenek az utakon, amelyek kisebb karbantartási költségük mellett jobb környezeti teljesítménnyel rendelkeznek.

Megrendelői szempontok

A két szolgáltatói modell összehasonlítása során azt állapítottuk meg, hogy bár az egyes önkormányzatok nagyobb gazdasági és szervezeti felelősséget vállalnak egy belső szolgáltató létesítésével, az önkormányzatok forrásfelhasználása hatékonyabbá válik, és megalapozottabban tudnak döntéseket hozni az ágazatot érintően.

Tekintettel arra, hogy hatékonyabb a kommunikáció az önkormányzatok és az általuk létesített belső szolgáltató között, ebben a modellben eredményesebben valósíthatják meg az autóbuszos közösségi közlekedésre vonatkozó települési célkitűzéseket és a szolgáltatást könnyebben tudják a helyi igényekhez illeszteni. Továbbá a lehető legkedvezőbb módon lehet ezáltal felhasználni a közlekedésre fordítható erőforrásokat, figyelembe véve a társadalmi igényeket, városszerkezeti adottságokat, az energiahatékonyságot és a környezetvédelmet.

Mindazonáltal az az optimális, ha a szolgáltatói láncolat végén egy olyan piaci szereplő áll, akinek érdeke, hogy az általa nyújtott szolgáltatás gazdaságosan és ne pedig veszteségeinek finanszírozásával történjen. Ez legmegfelelőbben a belső szolgáltatói modellben valósítható meg, mégpedig úgy, hogy a szolgáltatási feladatokat egy piaci alapon működő, magáncég veszi át. Ezáltal nem keletkezik működési hiány, hiszen akkor a magáncég nem tudná gazdaságosan ellátni a tevékenységét, a finanszírozás pedig átláthatóvá válik, mivel a megbízónak erős érdeke kikényszeríteni az egységes elszámolást. A nagyvárosokban végzett menetrend szerinti

33 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, 41. oldal, 2014. augusztus

34 Új-Dél-Wales állam kormányának hivatalos honlapja: <http://www.statetransit.info/bus-fleet/buses-and-the-environment>

autóbuszos személyszállítás modelljeit vizsgálva a debreceni modell hatékonyságát emelnék ki.

Tanulságok

A fentieket összegezve megállapíthatjuk, hogy a menetrend szerinti autóbuszos közösségi közlekedés rendszerében elkerülhetetlen átalakításokra van szükség.

A változás útjában többek között a nem megfelelően kialakított jelenlegi pályázati szisztéma áll. Már a pályázat kiírásakor figyelemmel kellene lenni arra, hogy megfelelően határozzák meg a szolgáltatásra vonatkozó elvárásokat, és annak időtartamát. Egy jól kialakított szolgáltatási feltételrendszer jelentősen befolyásolja mind a minőséget, mind pedig a költséghatékonyságot. A rövid időtartamra megkötött közszolgáltatási szerződések ugyanis akadályt jelentenek a szolgáltatás megtérülésében. A potenciális szolgáltatók számára ezért elegendő időt kellene biztosítani, hogy kellően felkészülhessenek a szolgáltatás ellátására, és a pályázati feltételek szerint alakíthassák ki

Debrecen város önkormányzata a XXI. század követelményeinek megfelelő, magasabb műszaki paraméterű állománnyal, gazdaságosabb és korszerűbb szolgáltatásszervezéssel kívánta ellátni az autóbuszsal történő menetrend szerinti személyszállítást, ezért 2008-ban pályázatot írt ki. A pályázatot a Debreceni Közlekedési Zrt. (DKV) nyerte el, aki a Cívisbusz Konzorciumot bízta meg a szolgáltatás ellátásával, amelynek a DKV-n kívül az Inter Tan-Ker Zrt. a tagja. A közszolgáltatási szerződésben előírták az autóbuszok maximális életkorát, valamint az alacsonypadlós, EURO 5-ös, légkondicionált, mozgáskorlátozott rámpával ellátott gépjárművek használatát. A jól működő konzorciumi modellben az Inter Tan-Ker Zrt. biztosítja az autóbuszokat, karbantartja azokat, szervizbázist tart fenn és felel a műszaki feladatokért, a DKV pedig a sofőröket és az ellenőröket biztosítja. Az Inter Tan-Ker Zrt. megbízásával a szolgáltatói modellbe tehát egy olyan piaci szereplő került, aki eredményesség alapú feladatellátást végez a veszteségfinanszírozás helyett.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) egyik stratégiai célja a vidéki városi- és elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése. A kapcsolódó infrastruktúra korszerűsítésekkel és fejlesztésekkel együtt olyan városi buszok beszerzése, amelyek a lecserélendő közösségi közlekedési járművekhez képest a helyi légszennyezők (különösen szálló por és nitrogén-oxidok) fajlagos kibocsátását csökkentik.

Az IKOP másik stratégiai célja, hogy a fenntartható regionális és helyi mobilitást előmozdítsa. Ezért a kivitelezési projektek során prioritásként jelöli meg, hogy az önkormányzatok a településük helyi közösségi közlekedését kiszolgáló városi buszok teljes életciklus alatti működtetési ráfordításait kizárólag saját költségvetésükből fedezzék.

Forrás: Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2014-2020

szervezetüket és járműflottájukat. Ez lehetővé teszi, hogy egy pályázati kiírásra többen jelentkezzenek és valós verseny alakulhasson ki a piacon. A verseny pedig kedvezően hat a szolgáltatói árak alakulására. A költséghatékonyság szempontjából további fontos tényező, hogy a szolgáltatás ellátási láncolatának legvégén olyan szolgáltató vegyen részt, akinek működése transzparens és érdekében áll a szolgáltatás gazdaságilag eredményes ellátása nem pedig egy veszteségalapú finanszírozáson nyugvó üzemeltetés.

Önmagában a helyközi közlekedés piaci liberalizációjának folyamata nem oldja meg az évtizedek alatt elavult, a veszteségek finanszírozásán nyugvó szolgáltatás problémáit. Ezt az is mutatja, hogy a helyi autóbuszos közösségi közlekedés piaci liberalizációja sem hozott igazi változásokat, nem beszélhetünk tényleges piaci alapú versenyről.

Az újonnan kiírásra kerülő helyi és a 2017-es helyközi autóbuszos személyszállítási közszolgáltatásokra pedig csak azok a társaságok tudnak majd sikeresen pályázni és hosszú távon versenyképesek maradni, amelyek modern, magas műszaki megbízhatóságú gépjárműparkkal és gazdaságilag fenntartható üzleti modellel rendelkeznek.

A megújuláshoz elengedhetetlen a szolgáltatás színvonalának növelése, a költséghatékonyabb és környezettudatosabb működés, a szélesebb körű igényfelmérés, valamint a belső kommunikáció javítása.

Ha a menetrend szerinti autóbuszos közösségi közlekedés rendszerszintű átalakítása megvalósul, akkor várható, hogy a helyközi piacnyitás igazi nyertesei a hazai szolgáltatók mellett az utasok, rajtuk keresztül pedig a települések lesznek, és a helyi menetrend szerinti autóbuszos közösségi közlekedés is elindul a fejlődés útján.

Kapcsolat

A következő szakértők vettek részt a tanulmány elkészítésében:



Radványi László

Cégtárs, Könyvvizsgáló
PwC Magyarország
+36 1 461 9754
laszlo.radvanyi@hu.pwc.com



Gyenes Péter

Vezető menedzser, Üzleti tanácsadás
PwC Magyarország
+36 1 461 9923
peter.gyenes@hu.pwc.com



Bársony Péter

Menedzser, Üzleti tanácsadás
PwC Magyarország
+36 1 461 9889
peter.barsony@hu.pwc.com



Ódor Gergely

Szenior szakértő, Könyvvizsgáló
PwC Magyarország
+36 30 948 4794
gergely.odor@hu.pwc.com



© 2016 PricewaterhouseCoopers Magyarország Kft. Minden jog fenntartva.

Ebben a dokumentumban a "PwC" kifejezés a PricewaterhouseCoopers Magyarország Kft.-re utal, egyes esetekben pedig a PwC hálózatra vonatkozik.

Minden tagvállalat önálló jogi személy. További információért, kérjük, keresse fel a <http://www.pwc.com/structure> weboldalt.

Ez a kiadvány kizárólag általános tájékoztatásul szolgál és nem minősül szakmai tanácsadásnak.