

# XXIII. Nemzetközi Közlekedési Konferencia

Szeged, 2022. november 24-25.

## VERSENYHELYZETEK A TÖMEGKÖZLEKEDÉSBEN



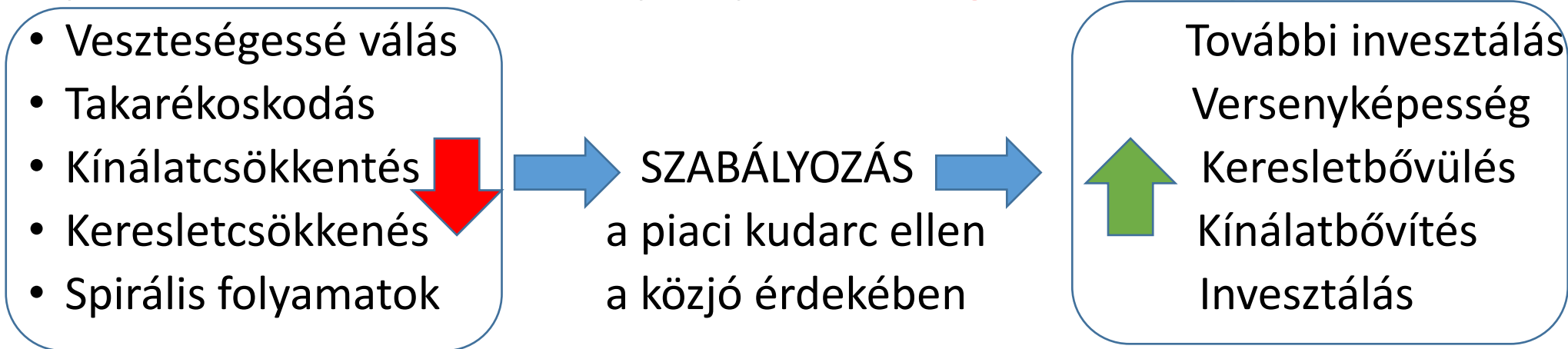
**Ács Balázs**

SZTE Közgazdaságtani Doktori Iskola, Ph.D. hallgató

KTI Gépjárműközlekedési Tagozat, Személyszállítási Szakosztály, vezetőségi tag

# Mi a probléma a tömegközlekedés piacán, miért alakult ki, mi lehet megoldás?

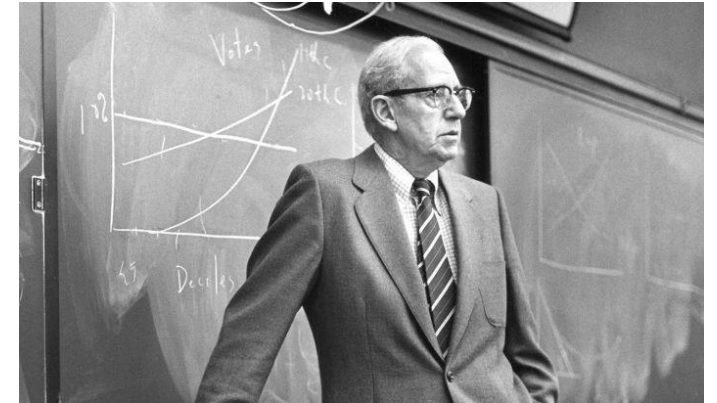
- Valaha egy piacképes, viszonylag prosperáló iparág
- Megjelenő versenytársak: főleg az egyéni közlekedés elterjedése
- Folyamatosan romló versenyhelyzet: **ördögi kör** -> **angyali kör** (Szabó Lajos)

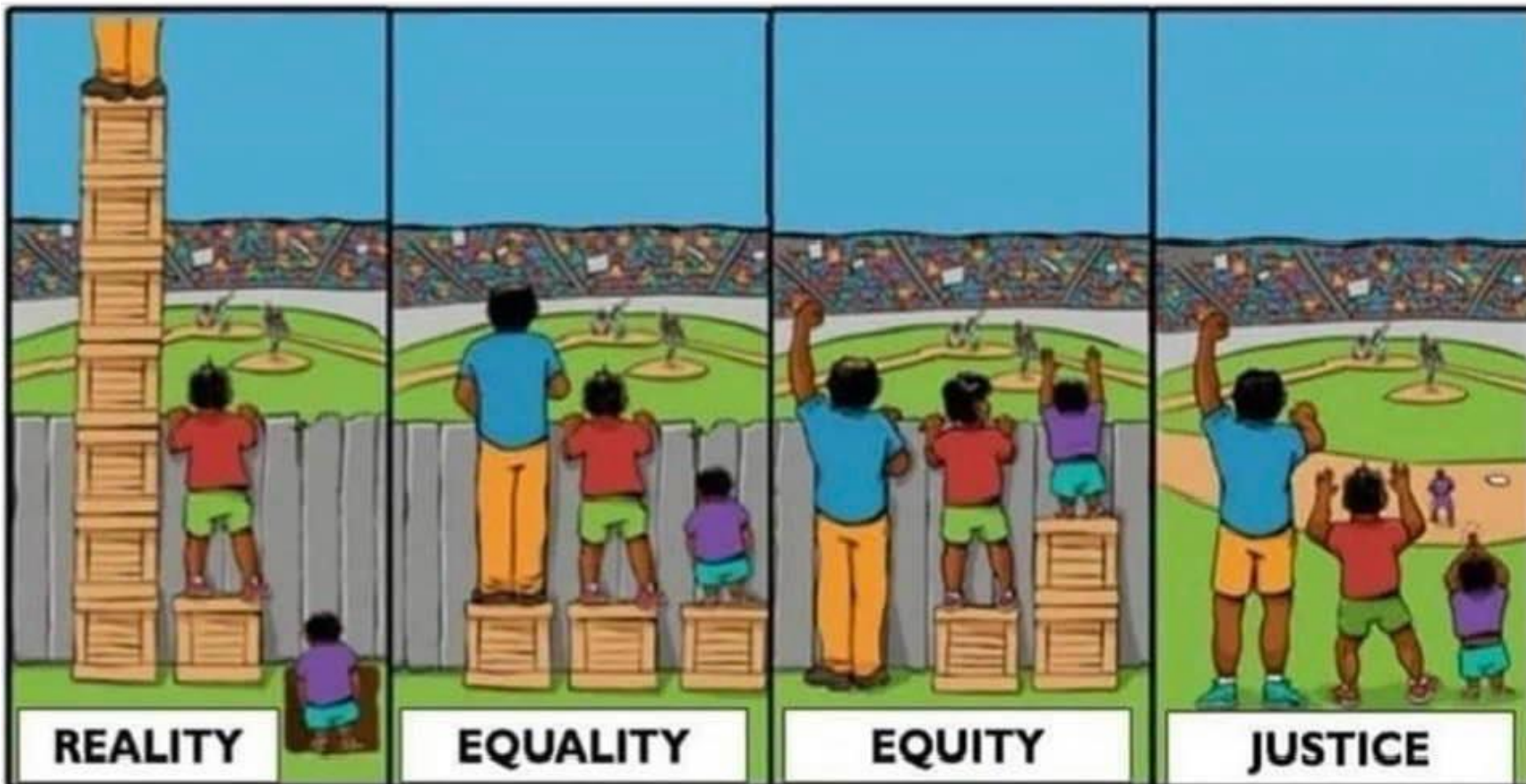


- Minimalista ..... és maximalista megközelítések

# Megoldási javaslatok, és az ebből fakadó kérdések, kilátások és a kihívások

- A piaci folyamatok helyett szabályozási eszközök:
  - általános gazdasági érdekű szolgáltatások, közszolgáltatások, dotációk
- A szabályozottak foglyul próbálják ejteni a szabályozót (G. Stigler)
  - Elszabaduló támogatási igények, elhatalmasodó vállalatok, romló minőség, járadékvadászat, információs aszimmetria, oda-vissza átjárás
- Válasz: dereguláció, liberalizáció, privatizáció
  - Ez sem csodaszer, egyenlőtlenség, ellátatlanság
- Kompromisszum: szabályozott versenypiaci megoldások
  - Versenyeztetés, tarifális könnyítések, szövetségek





**REALITY**

One gets **more than** is needed, while the other gets **less than** is needed. Thus, a huge disparity is created.

**EQUALITY**

The assumption is that **everyone benefits from the same supports**. This is considered to be equal treatment.

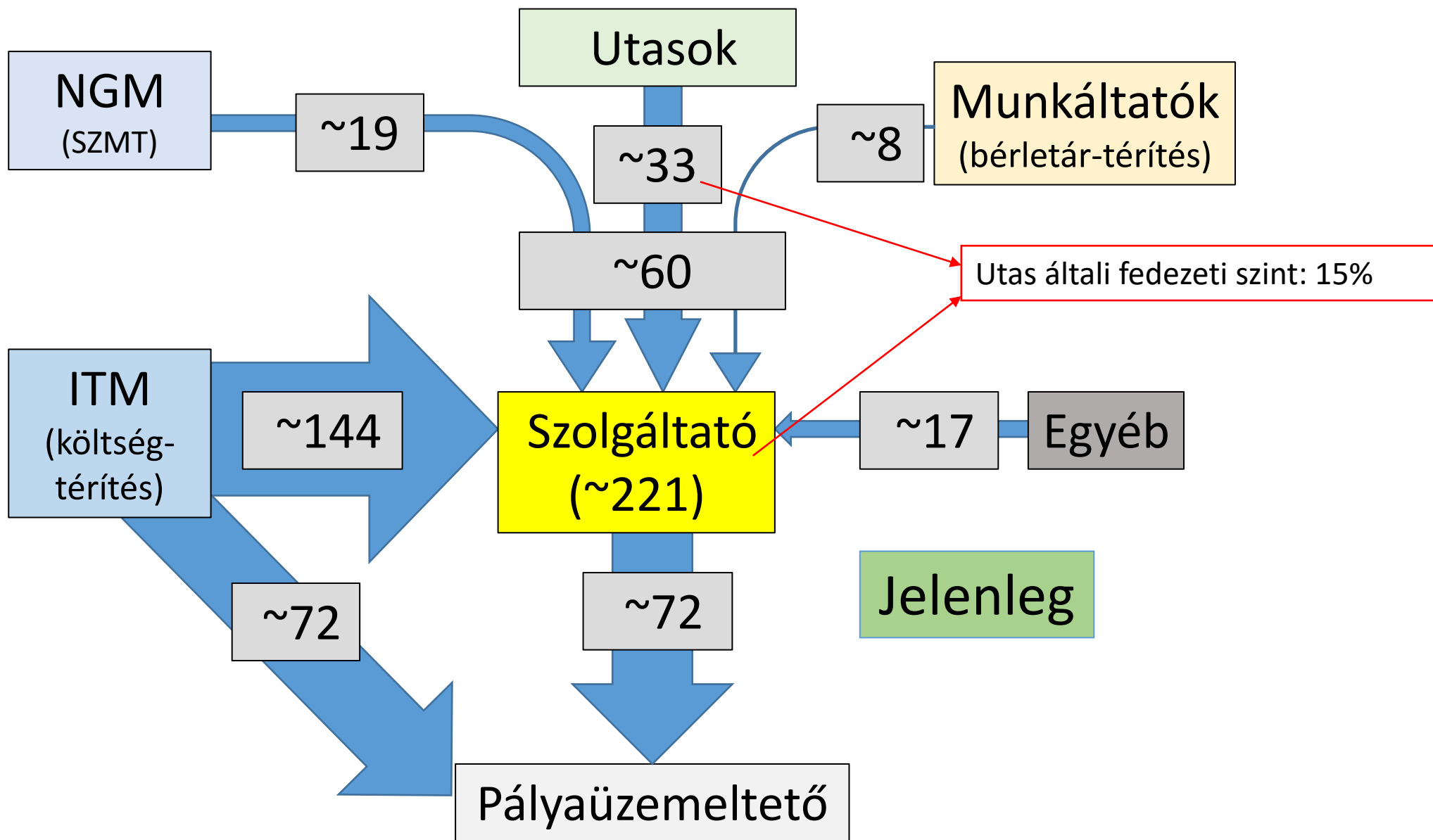
**EQUITY**

**Everyone gets the support they need**, which produces equity.

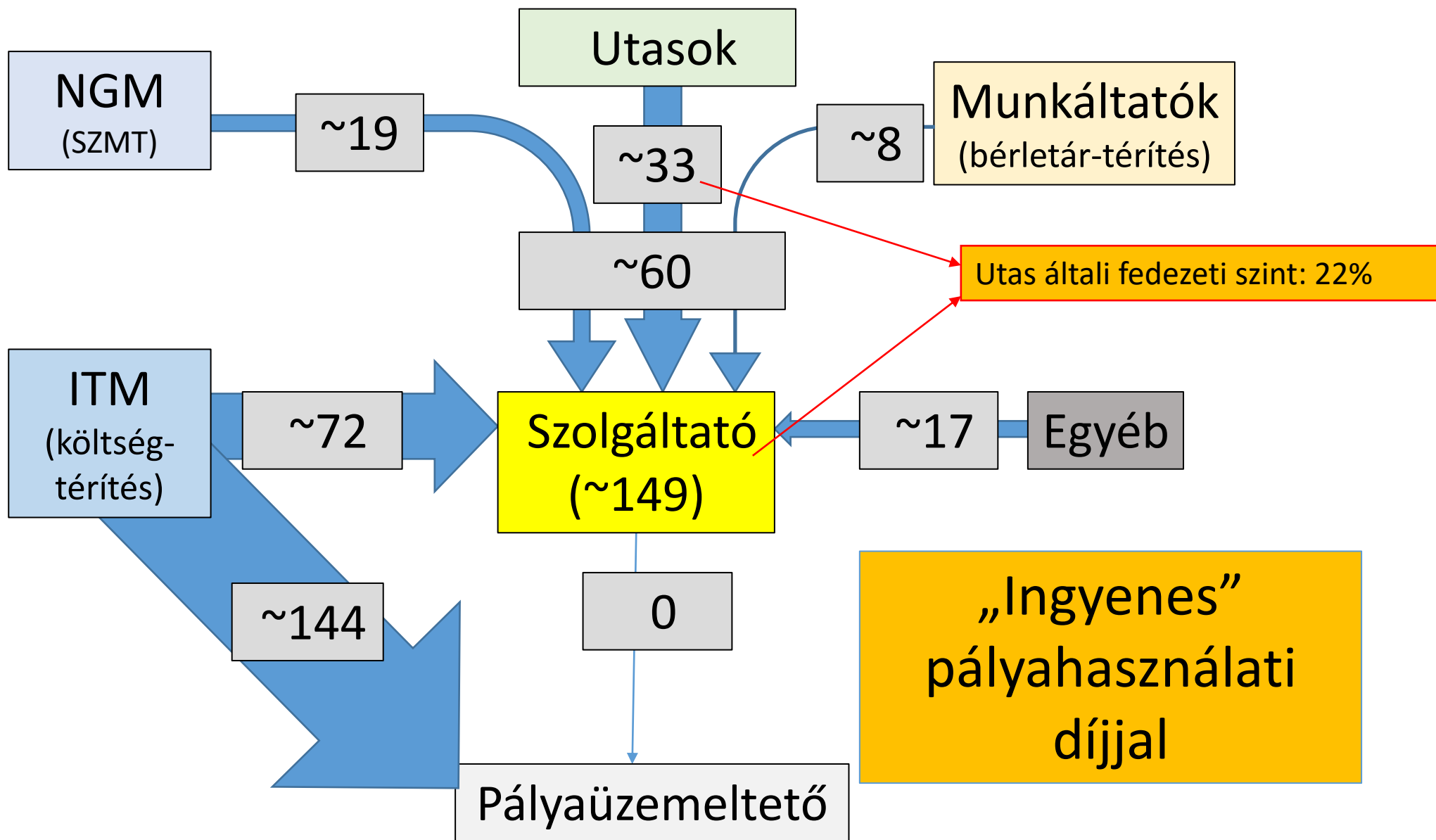
**JUSTICE**

All 3 can see the game without supports or accommodations because **the cause(s) of the inequity was addressed**. The systemic barrier has been removed.

# Vasútfinanszírozási főcsatornák (átlagos éves értékek 2014-18 között, milliárd forintban)



# Vasútfinanszírozási főcsatornák (átlagos éves értékek 2014-18 között, milliárd forintban)



# Versenyhelyzetek a tömegközlekedésben

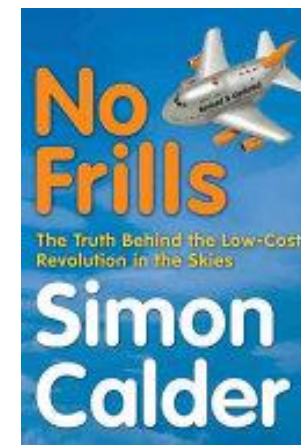
- 1. Utazás vagy nem utazás, és hogy hova is
- 2. Egyéni vs. tömegközlekedés, valamint átmeneti és kombinált megoldások
- 3. Intermodális verseny (autóbusz-vasút)
- 4. Intramodális verseny (azonos alágazat szolgáltatói között)
- 5. Járművön belüli verseny (kocsiosztályok, kontingensek, stb.)
- 6. Közszolgáltatás és kereskedelmi alapú szolgáltatások közötti verseny
- Egyéb: Közforgalmú és szerződéses személyszállítás versenye, innovatív és okos megoldások, mikromobilitási eszközök
- Tágabb értelemben vett verseny: járműpiac, munkaerőpiac, beszállítók

# 1. versenyhelyzet

- Utazás vagy „nem-utazás” között
- Úti cél választás
  - Desztináció finanszírozás
  - Áruházi járatok

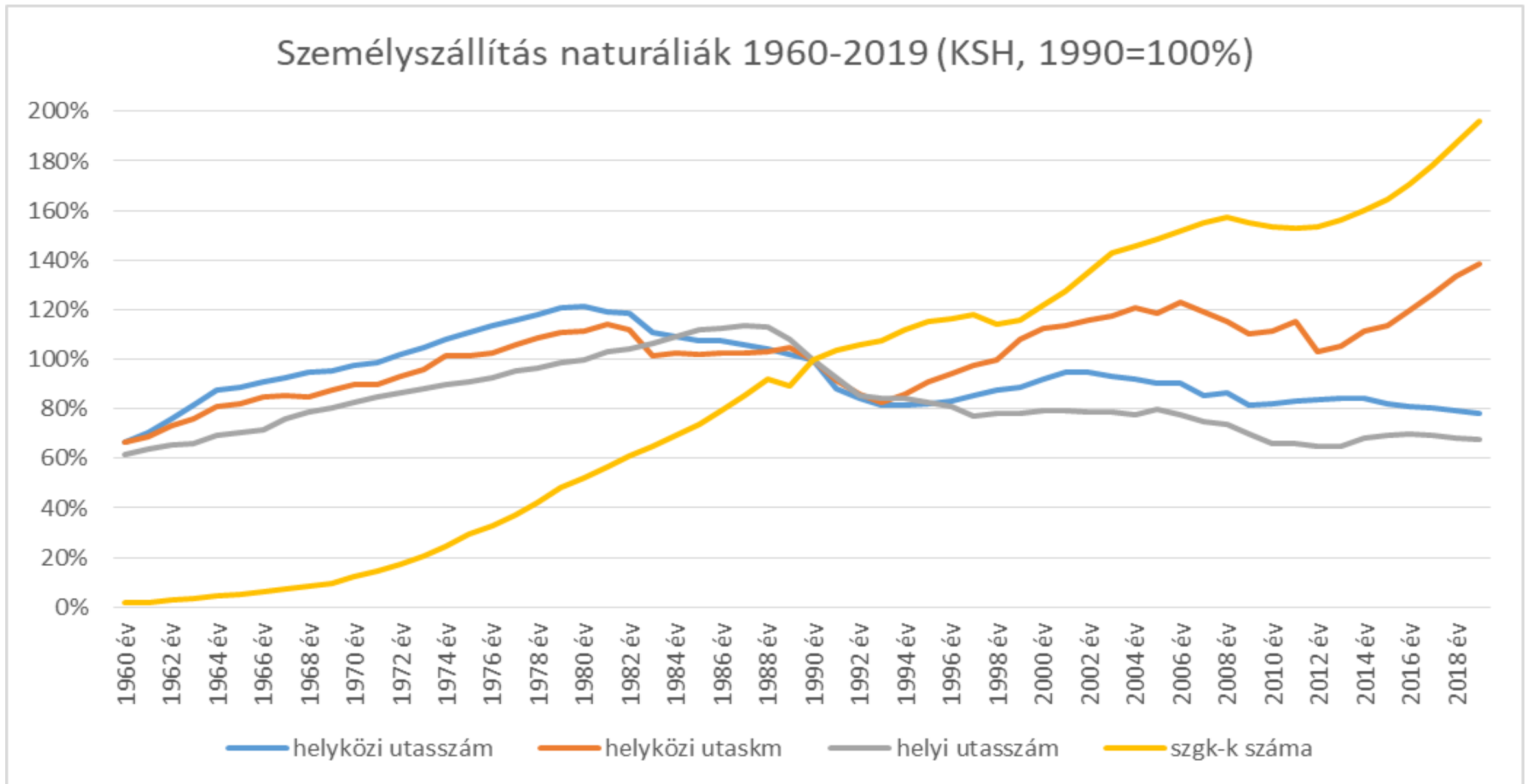


compared the overindulgence in short-break flying with the British weakness for ‘binge drinking’, thus coining the unfortunate term ‘binge flying’. The debate over flying and global warming was degenerating into an ill-tempered quarrel, with strong political overtones. As Michael O’Leary, the rumbustious chief executive of **Ryanair**, attempted to ridicule climate-change science, ageing rock star and fundraiser Sir **Bob Geldof**, before the 2008 banking crash, celebrated Ryanair’s absurdly low fares with the comment, ‘If I can get a £7 flight to somewhere within two hundred miles of Venice, well I’ll **fucking** take it. Seven quid, I don’t care where I **fucking** go!’ (Calder 2008: 73).



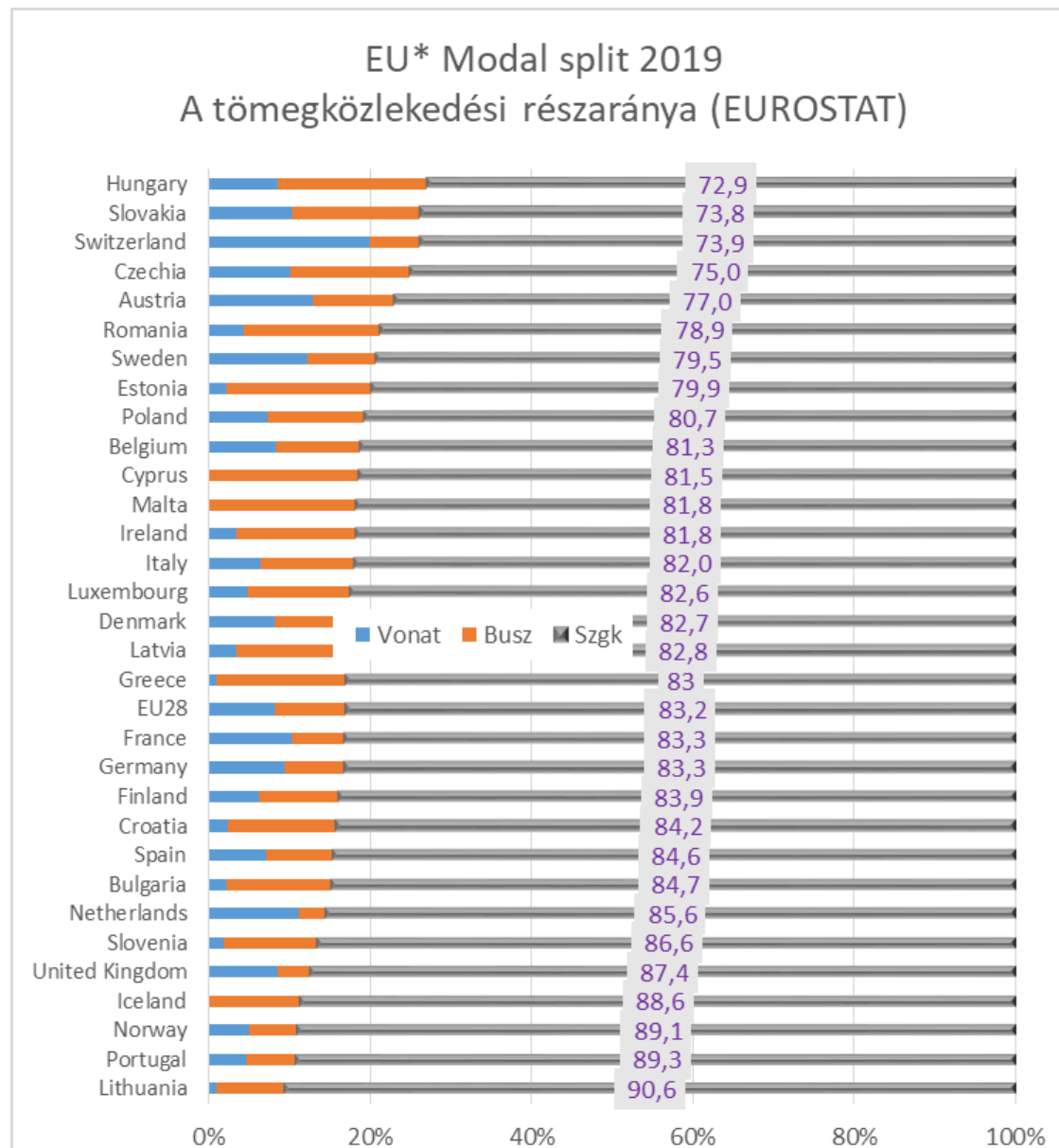


## 2. versenyhelyzet: egyéni vagy tömegközlekedés

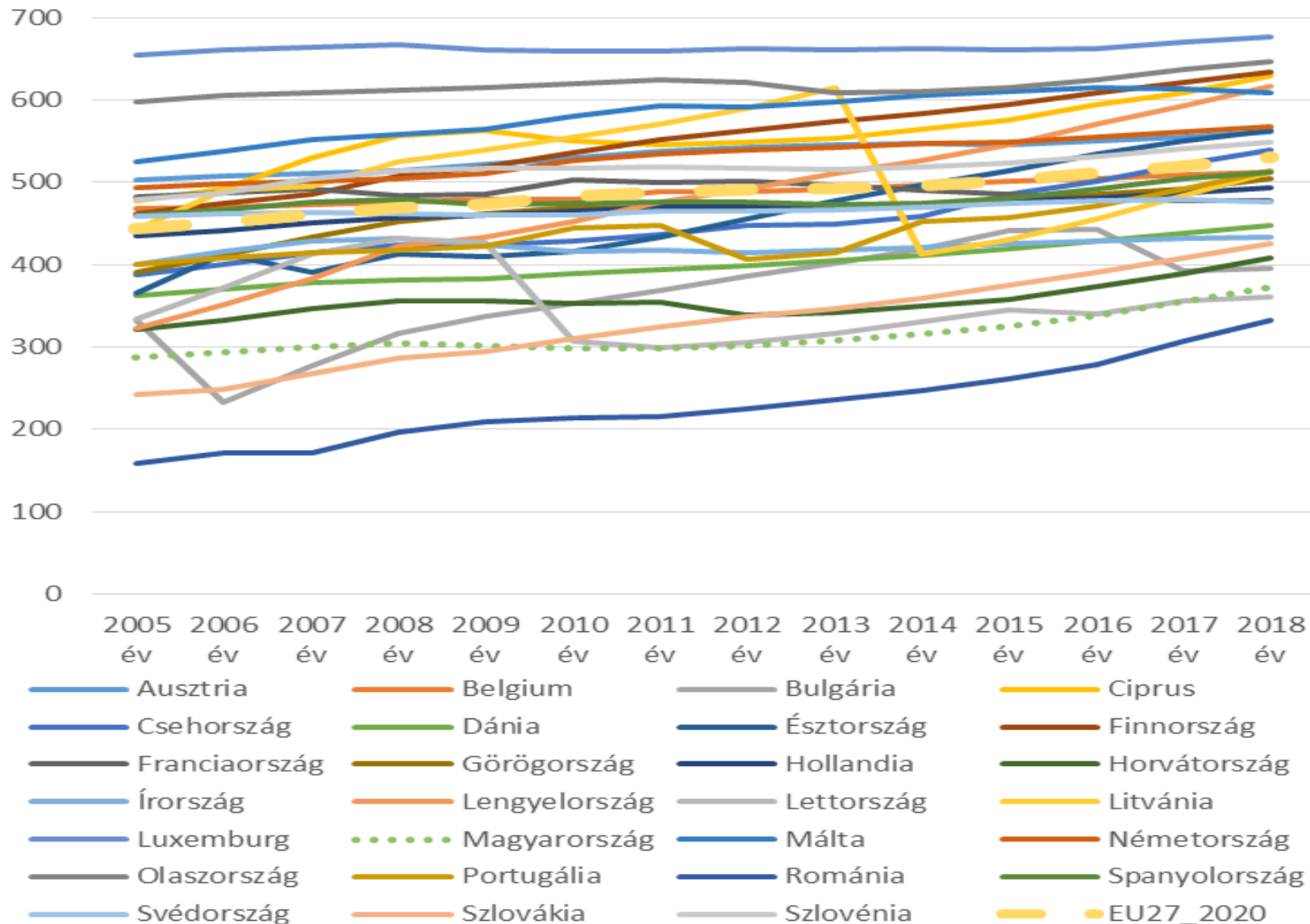


# A személyautó kihívói - távolság függvényében

- Gyalog – párszáz méterig versenyképes
- Roller, kerékpár, motor... – néhány kilométer
- Busz-trolibusz-villamos-metró... – városban
- **HÉV, elővárosi vasút/busz... – elővárosban**
- **Regionális vonat – 20-50 km**
- **„Távolsági” busz (láncolt helyközitől nemzetköziig)**
- **InterCity vonat – 100-300 km**
- Nagysebességű vasút – több száz km felett
- Repülő – 500 kilométer felett
  
- .... + a költségmegosztók,
- .... + a paratranzit megoldások,
- .... + a holnap eszközei
  
- A szgk használat fő limitációja a városi helyhiány lesz



## Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma az EU-ban 2005-2018-ig



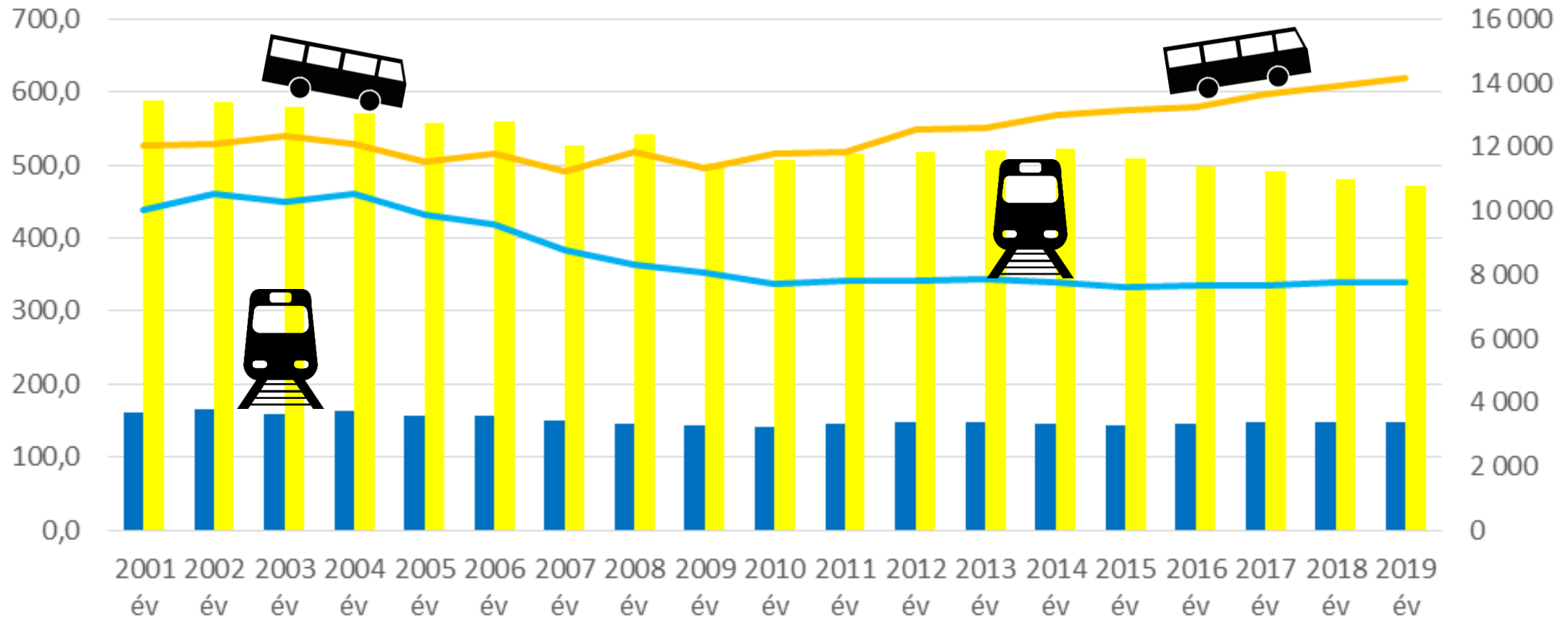
Lassú, de emelkedő trend

Van egy telítődési szint 700 alatt

Még mindig sereghajtók vagyunk

# 3. versenyhelyzet: intermodális szint (helyközi!)

Vasút és autóbusz utasszám, utaskilométer (2001-2019, KSH)



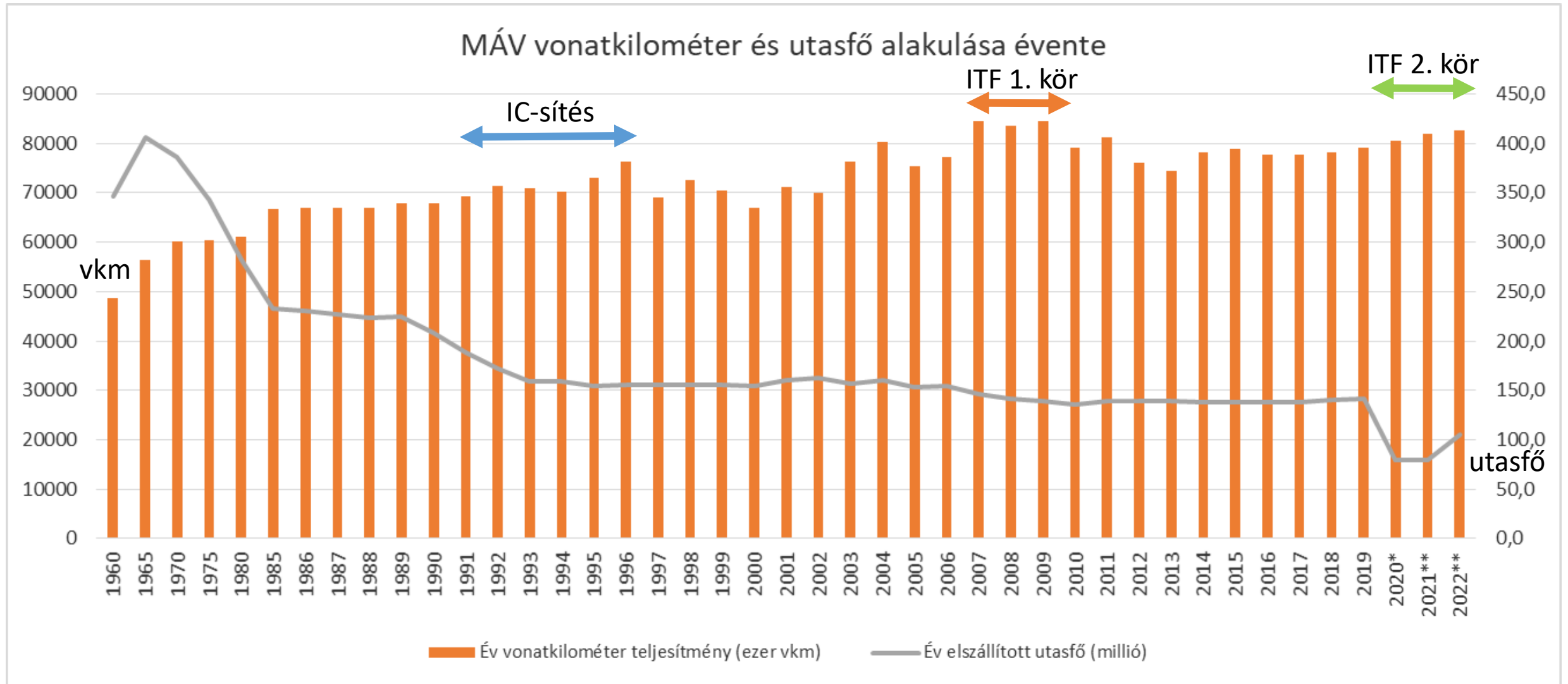
■ millió utas (vonat)

■ millió utas (autóbusz)

— ukm, millió (vonat)

— ukm, millió (autóbusz)

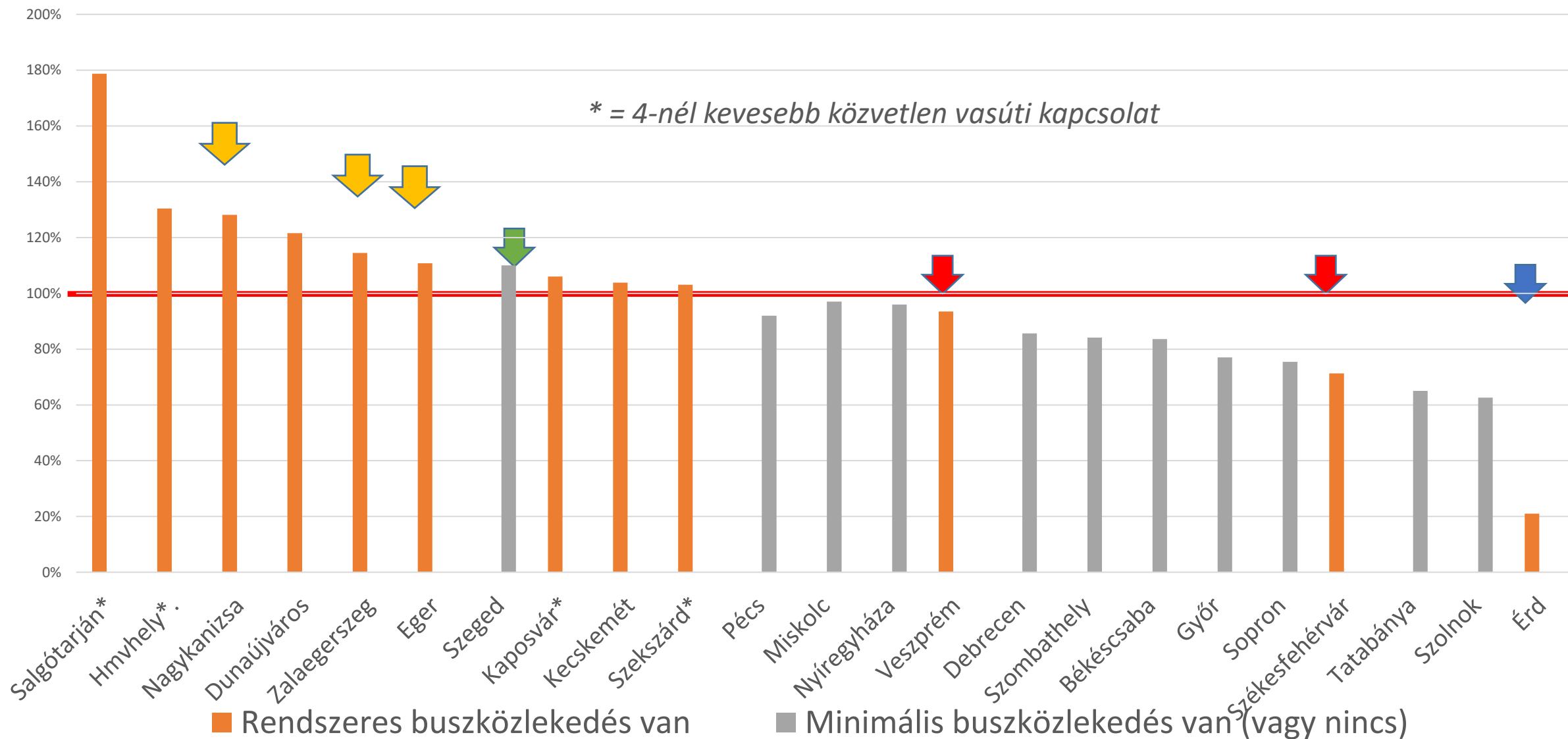
# Vasúti kínálat és kereslet 1960-2022



Korreláció 1960-2019 között: -0,84. Erős, negatív – de nyilván nincs ok-okozati összefüggés – de akkor hol van?

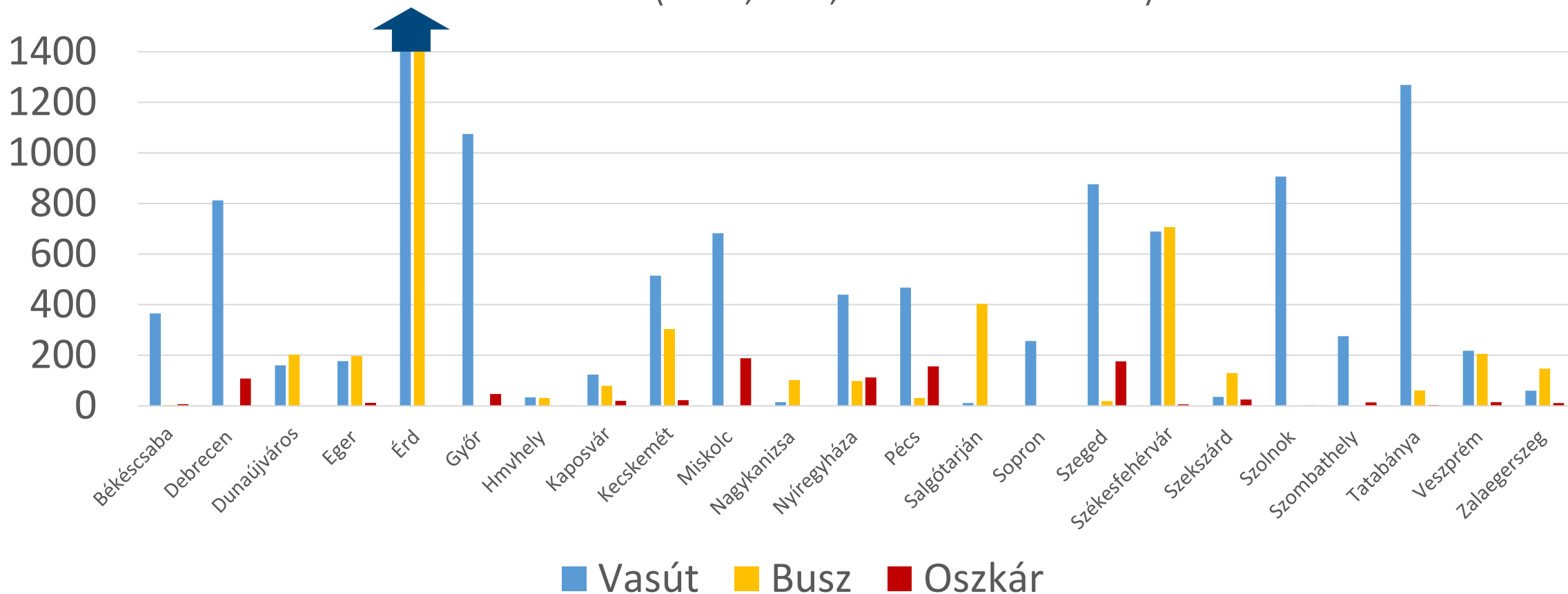
# Vasúti és autóbuszos menetidő és járatkínálat összefüggése

\* = 4-nél kevesebb közvetlen vasúti kapcsolat



# Versenyhelyzet a távolsági közlekedésben a covid előtt

Napi utasszámok Budapest és a megyei jogú városok között  
(vasút, busz, telekocsi bontásban)



# Nincs egyéni és kötőtpályás közlekedés - ezért fontos az alágazati együttműködés





# 4-5. Versenyhelyzet - intramodális

- Vasút:
  - Vonaton belül a kocsiosztályok között
  - Azonos szolgáltatások időpontjai között
  - Azonos pontok között eltérő vonalon
  - Azonos vonalon vonatnemek között
  - Közszolgáltatás és nyílt hozzáférésű között (szolgáltatók között)
- Autóbusz:
  - Járatok között
  - Szolgáltatók között
  - Menetrend szerinti vs. Szerződéses
  - Feláras és kiemelt szolgáltatások (100E)
  - Helyi és helyközi (országos, regionális elővárosi között)
  - Kereskedelmi, kobotázs és közszolgáltatás között



... és persze mindkét alágazatban a szolgáltatás jogáért és a kapcsolódó forrásokért, ami már a...

And now  
for something  
completely different...



# Másik dimenziójú Versenyhelyzet: Közfinanszírozott (PSO) ill. kereskedelmi (piaci alapú) szolgáltatások

- „Jelenleg számos, általános gazdasági érdekű szükségletet kielégítő országos személyszállítási szolgáltatás nem működtethető kereskedelmi alapon.” [1370/2007 EK rendelet].

→ közfinanszírozott közszolgáltatás (PSO)

-----tipikusan kontrollált, támogatott és pályáztatott

- Minden más:

→ piaci/kereskedelmi/üzleti alapú szolgáltatás

-----tipikusan liberalizált, és támogatás-mentes

*(Szeri-Ács)*

- Bus lines STUDENT AGENCY
- Railway and bus lines REGIOJET



# Szabályozási-piaci helyzet külföldön és itthon

Országoként nagyon változó a kép, de a trend az alábbi:

- A **távolsági** közlekedés egyre inkább **liberalizált** és egyre kevésbé közfinanszírozású, magas minőségű.
- Az **elővárosi** közlekedés egyre inkább **helyi** jellegű (tarifa-) szövetségi rendszerben működik
- A **regionális** szolgáltatások alapszintűek, főleg hétvégén minimálisak, alternatív megoldások fejlődnek (DRT)

Itthon egyszerű a helyzet:

- Gyakorlatilag **MINDEN országos, elővárosi és regionális személyszállítás közfinanszírozott közszolgáltatás**. A **helyi** is.
- **Piaci** alapú, ill. liberalizált menetrend szerinti közforgalmú személyszállítási szolgáltatás gyakorlatilag nincs.
- Ennek ellenre **kínálati jellegű** a menetrend, minimális piaci réssel.
- *(Ez egyedülálló kombináció)*

# Autóbuszos liberalizáció mérföldkövei

- 1985: Egyesült Királyság
- 1980/90-es évek: Skandinávia
- 1990-es évektől:
  - több volt szocialista ország
- 2005-15: Olaszország
- 2013: Németország
- 2015: Franciaország, Ausztria
- 20??: Magyarország



# Liberalizáció - konszolidáció - új egyensúly





**LEO EXPRESS**  
**TIGER EXPRESS.EU**

EXPANDING "TERRITORY" TOGETHER

The advertisement features a yellow background with a map of Central Europe showing various cities like Berlin, Dresden, Wrocław, Prague, Ostrava, Katowice, Kraków, Brno, Košice, Wien, and Munich. A large LEO Express bus is shown in the foreground, with a smaller van-like vehicle below it.

**LEO EXPRESS**

München ✕ Prag

ab €15

MÜNCHEN PRAG PILSEN LINZ WIEN SALZBURG

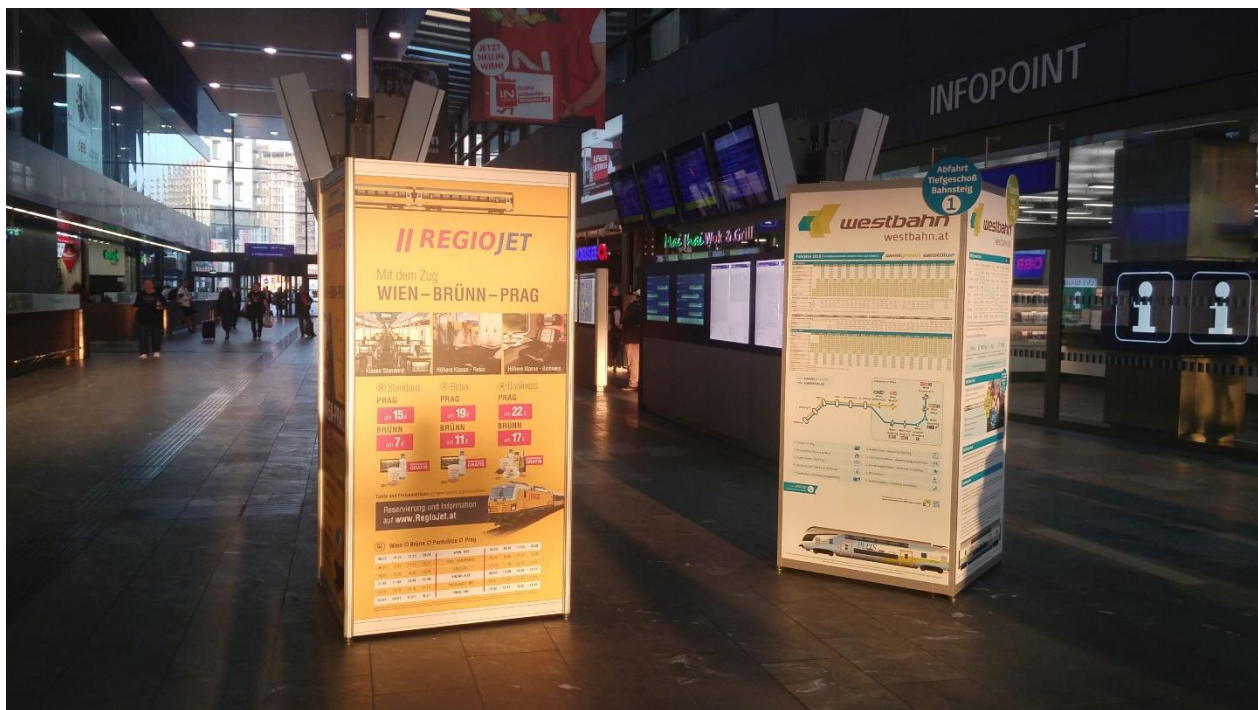
The advertisement features a background image of a cityscape with a circular inset showing a Gothic cathedral. A red price tag in the bottom left corner indicates a price starting at €15. A small map in the bottom right shows routes between München, Prag, Pilsen, Linz, Wien, and Salzburg, with a LEO Express bus icon.



Od 1. 2. 2017 dôjde k zrušeniu  
vlakovej linky Bratislava-Košice

Ďakujeme vám za podporu!

Viac infomácií



ŽHAVÁ NOVINKA!

Praha ↔ Budapešť

od 399 Kč

Brno ↔ Budapešť

od 249 Kč

Jezdíme od 31. 7.



# Private long-distance passenger train services in Central Europe 2018+19

Open access train operators (includes sleepers) in competition with state-owned enterprises (regularly on schedule, no charter)

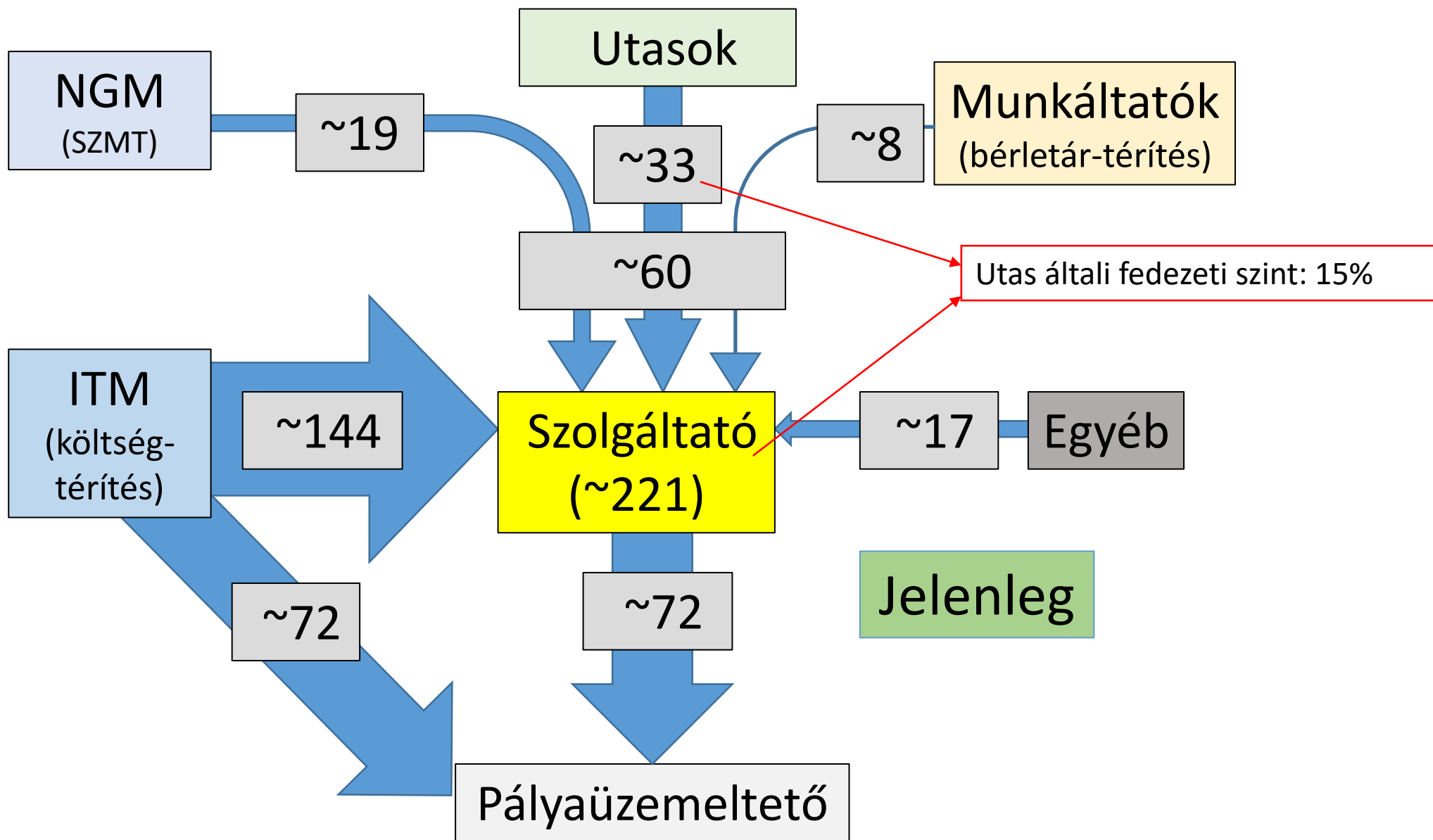


A vasúti liberalizáció tapasztalatai rendkívül vegyesek:

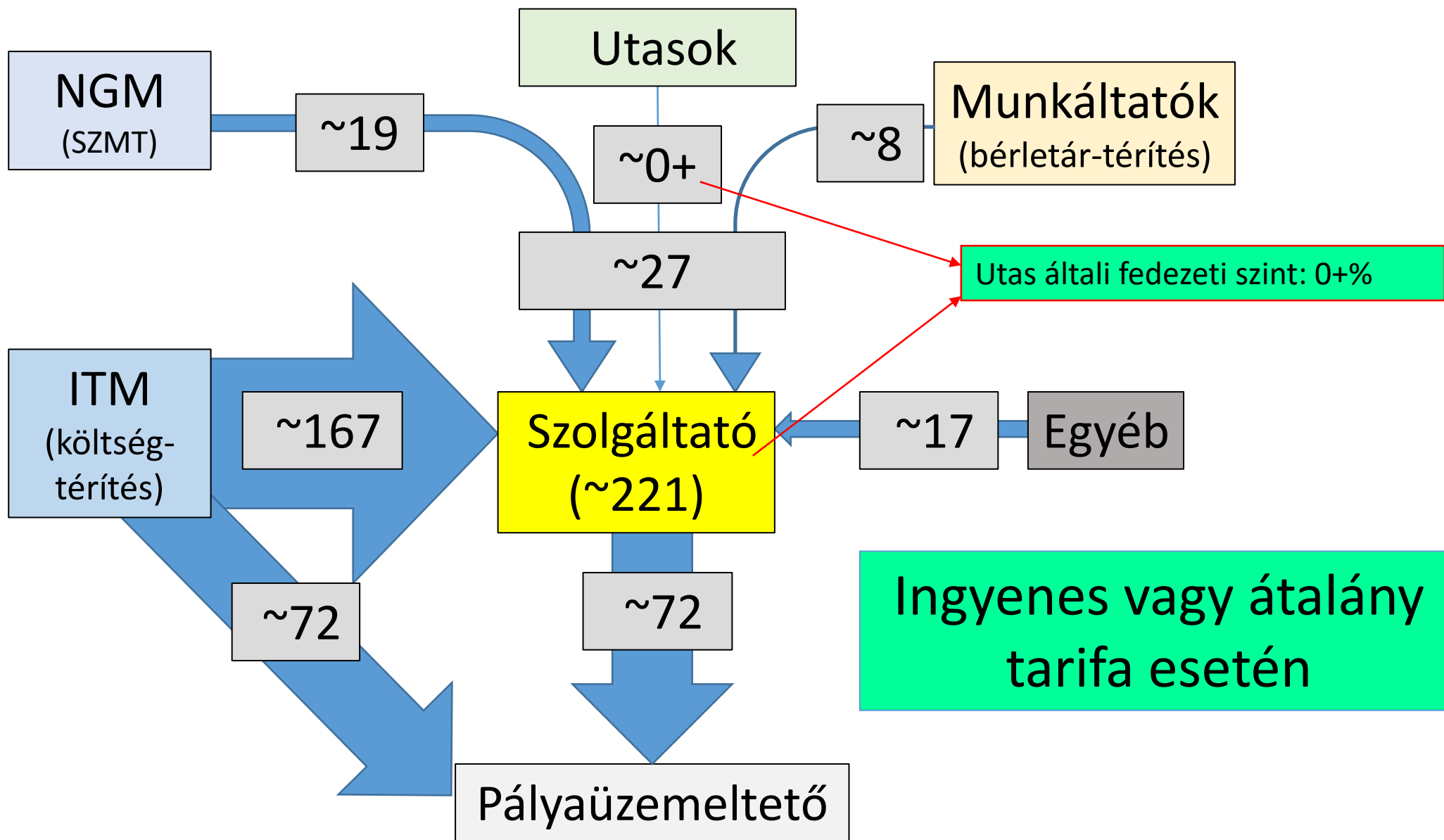
- PSO és open access is létezik, de viszonylag kevés
- Pályakapacitás, interoperabilitási nehézségek
- Érdeellentétek a pályaüzemeltetővel és az inkumbenssel
- Árkiegészítési, tarifális konfliktusok
- Szerződések hosszúsága kérdéses

Trendforduló nincs, egyelőre *(Oszter-Ács)*

# Vasútfinanszírozási főcsatornák (átlagos éves értékek 2014-18 között, milliárd forintban)



# Vasútfinanszírozási főcsatornák (átlagos éves értékek 2014-18 között, milliárd forintban)





https://www.origo.hu/gazdasag/20200302-szombattol-ingyenes-lesz-a-tomegkozlekedes-luxer



ITTHON

NAGYVILÁG

GAZDASÁG

SPORT

TV

FILM

TUDOMÁNY

TECH

AUTÓ

KULTÚRA

TÁFELSPICC

PODCAST

MÉG TÖBB



# Európai az első ország, ahol teljesen ingyenes lett a tömegközlekedés

ORIGO / 2020.03.02. 20:29

EZ A CIKK 271 NAPJA FRISSÜLT UTOLJÁRA. A BENNE SZEREPLŐ INFORMÁCIÓK A MEGJELÉNÉS IDEJÉN PONTOSAK VOLTAK, DE MÁRA ELAVULTAK LEHETNEK.

Luxemburgban már korábban is több helyen volt ingyenes a tömegközlekedés, azonban a kormány úgy érezte, hogy az autósforgalom csökkentésének érdekében ezt országossá kell tennie. Ezzel Luxemburg az első ország, amely teljes egészében ingyenessé tette a tömegközlekedést.



- Közgazdasági Szemle, 1972.

### **Vita az ingyenes városi tömegközlekedésről az NSZK-ban**

(Wirtschaftsdienst, Hamburg, 1971. 9. sz.)

A folyóiratnak ebben a számában több szerző — R. Willeke, a kölni egyetem professzora, a Közlekedési Intézet vezetője, H. Jacobi, a Szállítási és Közlekedési Szakszervezet egyik vezetője, A. Caprasse, a Közlekedési Vállalatok Szövetségének gazdasági vezetője és W. Roth, az Ifjú Szocialisták elnökségének tagja — fejti ki véleményét a városi tömegközlekedés ingyenessé tételéről, amely mostanában vitatéma az NSZK-ban. A szerzők véleménye korántsem azonos; és arról is vita folyik, mi tekinthető ingyenesnek. A szerzők több oldalról közelítik meg a problémát: az állami költségvetés, a közlekedési vállalatok és a lakosság érdekeit is igyekeznek figyelembe venni. (A városi közlekedés ingyenessé tétele kb. 3 mrd márkájába kerülne évente az államháztartásnak, a forgalom 25—30 százalékos

### Közlekedéstudományi Szemle, 1977

- „Volt idő, amikor az NSZK-ban a megosztási arányok javításának lényeges eszközét az ingyenes tömegközlekedésben, az ún. nulltarifában látták. A közlekedéstudományok ezeket a javaslatokat többségében a tömegközlekedési kereslet kis ár rugalmassága miatt visszautasították”

*(Seidenfus – Monigl)*

Pamela Rendi-Wagner:

„Das Klima-Ticket soll der Autoschlüssel  
der Zukunft sein.“

**Der Plan:**

Die SPÖ will ein 1-2-3-Klimaticket für den Öffentlichen Verkehr einführen, das in drei Varianten zur Verfügung steht:

- >> **1 Euro für 1 Bundesland** – Beispiel: Wiener Jahreskarte (365 Euro)
- >> **2 Euro für 3 Bundesländer** – Beispiel: Wien, Niederösterreich & Burgenland (730 Euro)
- >> **3 Euro für 9 Bundesländer = Klimaticket für ganz Österreich** (1.095 Euro/Jahr)

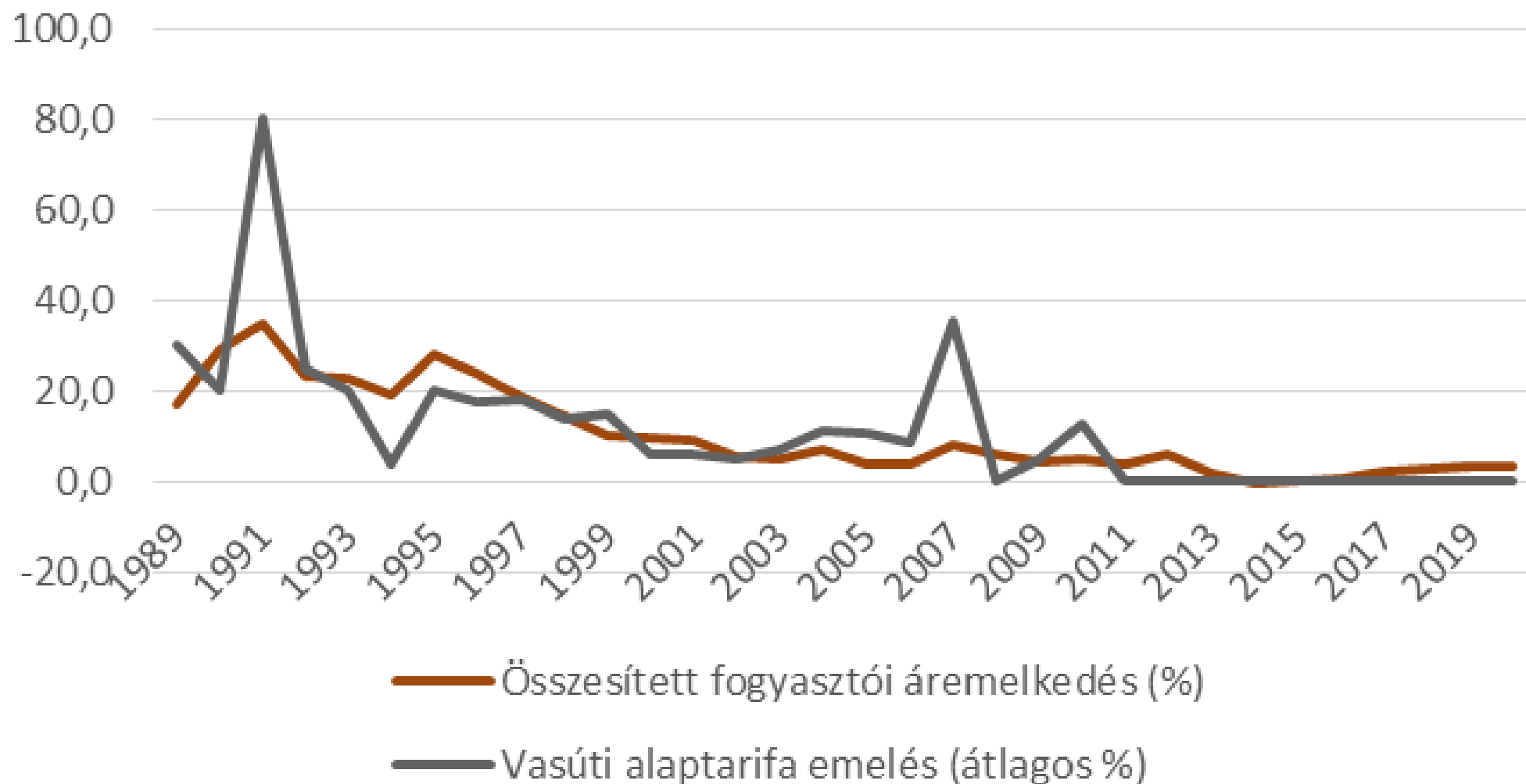
# Az elmúlt évek lépései itthon

## - az utas által fizetett arány csökkenésének irányába

- 2010 februárja óta nem volt helyközi tarifaemelés
  - Kivéve: ÁFA 25-ről 27%-ra, és gyorsvonati pótjegy, ill. autóbuszos felár bevezetése
  - Korábban évente 4-6% emelés volt jellemző
- 2013-ban és 2014-ben -15, ill. -25% regionális vasúti tarifa
- A gyorsvonati pótjegyváltási kötelezettség alóli egyre több felmentés
- 2020-ban több vonalon gyorsvonati pótjegy eltörlés, IC felár csökkentés
- Számos átjárható és kombinált tarifatermék megjelenése, kölcsönös vagy egyirányú bérletelfogadások
- Más jellegű, de jelentős volt még a Budapest Bérlet bevezetése



## Fogyasztói árak és a vasúti alaptarifa változása 1989-2020 között



# A teljes ingyenesség fő kockázatai

- Megjelenne olyan tömegközlekedési kapacitás iránti megnövekedett igény, amely nem támasztható alá kellő társadalmi hasznossággal.
- Negatív üzenet lenne a jelenlegi felhasználóknak, mivel az eddigi tapasztalat az, hogy az ingyenesség a szolgáltatás megbecsültségét, illetve minőségét, elérhetőségét rontaná, de mindez már az olcsóságnál is felmerül. Ennek egyik oka a szolgáltatók utasoktól való függésének további csökkenése.
- A nagyobb kereslet miatt többletkapacitás-igény jelentős többletköltséggel jár (infrastruktúra, személyzet, ellenőrzés)
- Az utasforgalmat mindenképp monitorozni kell, a jegyrendszert nem lehet teljesen elhagyni ingyenesség esetén sem, költsége csak kis részben lenne megtakarítható az ingyenességgel.

*(Ács-Kövesdi)*

# Költség/színvonal mátrix



Tiltott zóna

Finanszírozási igény

2022

2021

2020

2019

2010

2018

2008

2017

2016

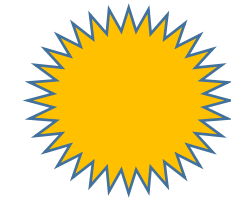
2015

2012

2007

2009

Maximalista térnegyed



... és a helyközi közlekedés helyzete

2006

2014

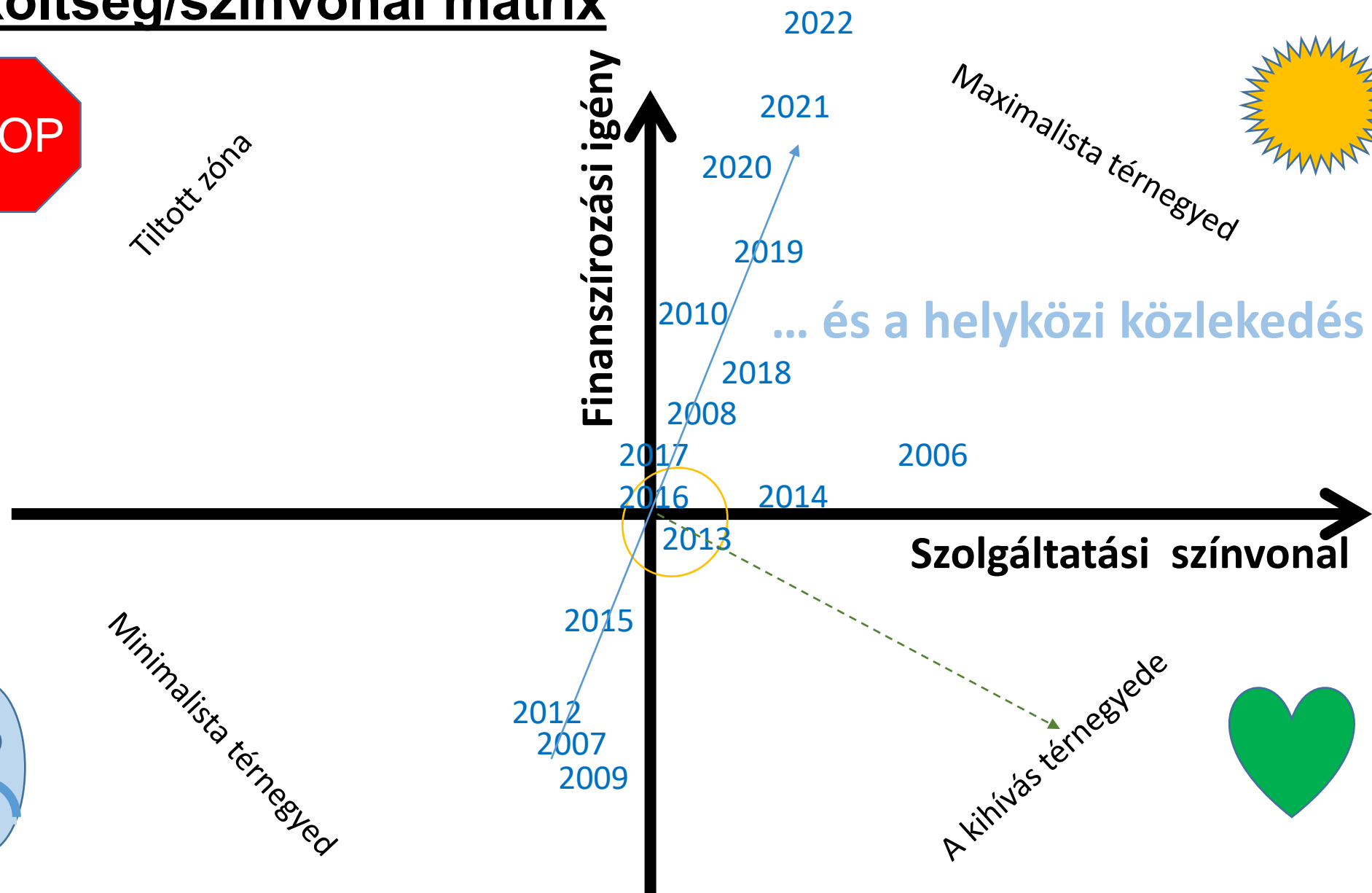
2013

Szolgáltatási színvonal

Minimalista térnegyed



A kihívás térnegyede



# XXIII. Nemzetközi Közlekedési Konferencia

Szeged, 2022. november 24-25.

## KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!



**Ács Balázs**

SZTE Közgazdaságtani Doktori Iskola, Ph.D. hallgató

KTI Gépjárműközlekedési Tagozat, Személyszállítási Szakosztály, vezetőségi tag