



KTI
Alapítva - Since 1938

Közlekedéstudományi
Intézet



**Új megoldások a közösségi közlekedésben –
fenntarthatóság - helyi-helyközi integráció**

Harkány, 2025.11.05.

Verseny és szabályozás a közforgalmú közlekedésben

Dr. Ács Balázs

Integrált közlekedési vezető

Intermodális verseny-képesség

- Gyalog – párszáz méterig versenyképes
- Roller, kerékpár, motor... – néhány kilométer
- Busz-trolibusz-villamos-metró... – városban
- HÉV, elővárosi vasút és busz – (elő)városban
- „Távolsági” busz (láncolt helyközi - nemzetközi)
- Nagysebességű vasút – több száz kilométernél
- Repülő – 500 kilométer felett
- + a költségmegosztók,
- + mikromobilitási eszközök,
- + paratranzit megoldások

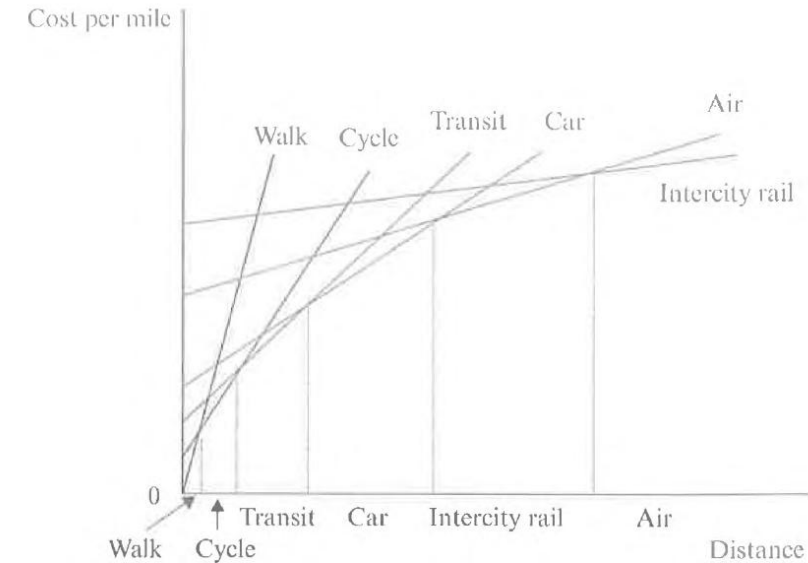


Figure 4.1 Dominant modes of passenger transport



- A valaha piacképes, viszonylag prosperáló ágazat fedezeti szintje lecsökkent
 - Megjelenő versenytársak, főleg az egyéni közlekedés elterjedése, folyamatosan romló versenyhelyzet, **piaci kudarc**, spirális folyamatok



- A versenypiaci folyamatok **helyett, mellett gazdasági szabályozási eszközök** bevezetése
 - általános gazdasági érdekű szolgáltatások, közszolgáltatások, dotációk



- A **szabályozottak foglyul próbálják ejteni a szabályozót** (reg. capture)
 - járadékvadászat, információs aszimmetria, erkölcsi kockázat, puha költségvetési korlát
 - elszabaduló támogatási igények, elhatalmasodó vállalatok, romló minőség



- Dereguláció, liberalizáció, privatizáció
 - Ez sem csodaszer, egyenlőtlenség, ellátatlanság, környezetvédelmi kérdések
- Kompromisszum: **szabályozott versenypiaci** megoldások
 - **Versenynem a piacon, hanem a piacért**, intézményrendszer kialakítása, tarifális könnyítések

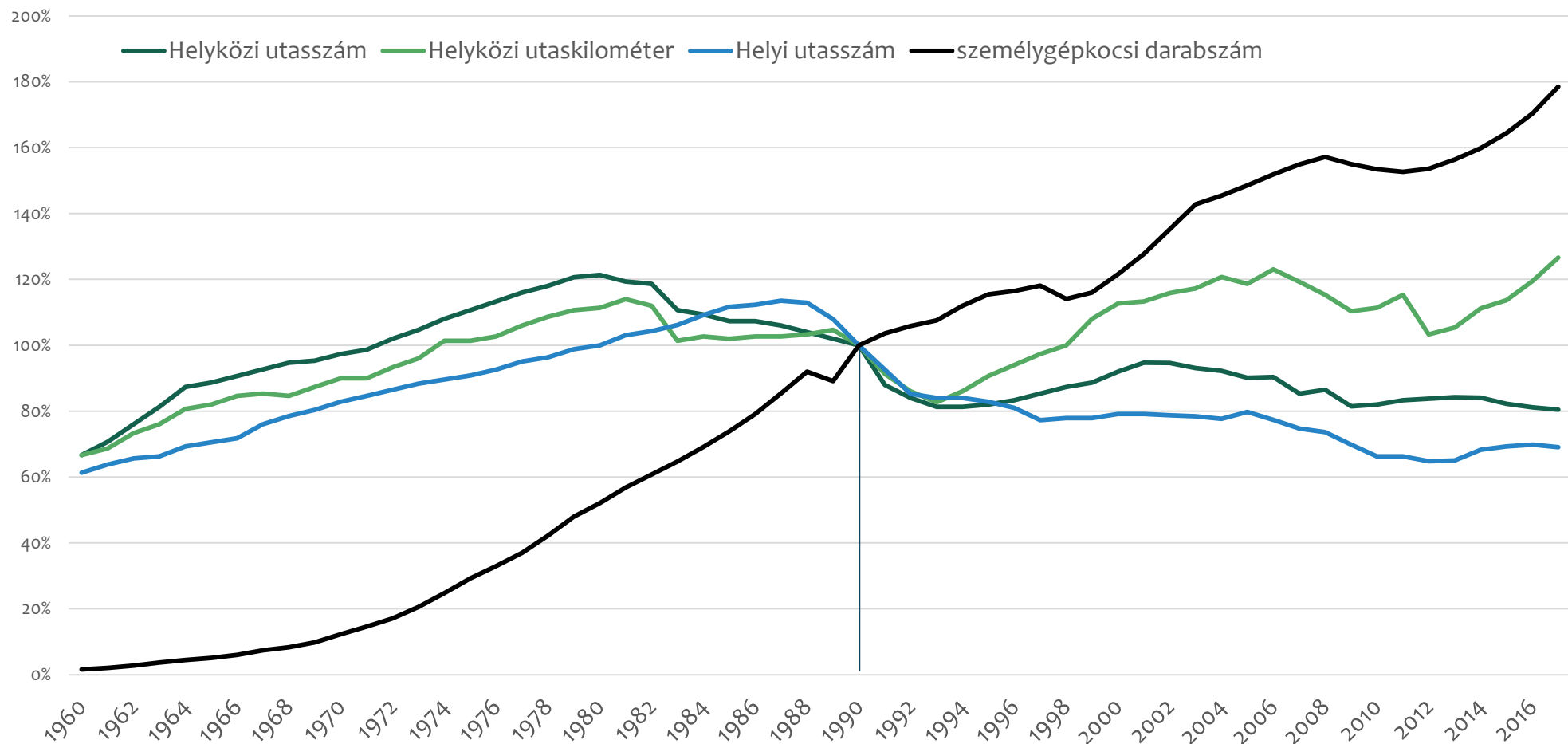


- Verseny a piacon és a piacért, az utcán és az interneten
- Szolgáltatói verseny az utasbevételek helyett inkább a támogatásokért
- Megrendelői verseny a hazai és nemzetközi forrásokért, és a szolgáltatók kiválasztásában (3. Tézis)
- Verseny a monopol, kizárólagos helyzetekért – és ellen
- Verseny a jármű- és humán piacon
- Verseny az infrastruktúráért, annak fejlesztéséért
- Verseny a szomszédos piacokon, hegemón törekvések
- Verseny a piaci alapú és a közszolgáltatók között





- A **hazai személyszállítási közszolgáltatás** fő piaci szereplői
 - A **fogyasztó** az utas, befizetések vasúton költségek 8-15%, autóbuszon tipikusan 30-40%-át fedezik.
 - A helyközi közszolgáltatás **megrendelője**, és a szolgáltatók **tulajdonosa** is a magyar állam, jelenleg az ÉKM.
 - A városi (helyi) megrendelő (és olykor szolgáltatótulajdonos is) az illetékes önkormányzat. (Közlekedésszervező: BKK és KEKO)
 - A fő **szolgáltató** a MÁV-csoport, azon belül a MÁV Személyszállítási Zrt., mely a MÁV-START, a VOLÁNBUSZ és a MÁV-HÉV összevonásával alakult meg 2025-re. A városi közlekedésben is jelentős szereplő a MÁV-csoport, de sok más szolgáltató is van, pl. Tükebusz, ITK, stb.
- Piaci szereplő még
 - A GYSEV, és kisebb autóbusz üzemeltetők
 - A vasúti pályaüzemeltető MÁV, és a közútkezelő
 - A vasúti pályakapacitás elosztó VPE,
 - Nagyfoglalkoztatók, tankerületek,
 - Egyéb érdekeltek, civil egyesületek, járműgyártók, stb.
- A nemzetközi személyszállítás nem közszolgáltatás, hanem üzleti/piaci alapú.



1. tézis: A hármas felosztás

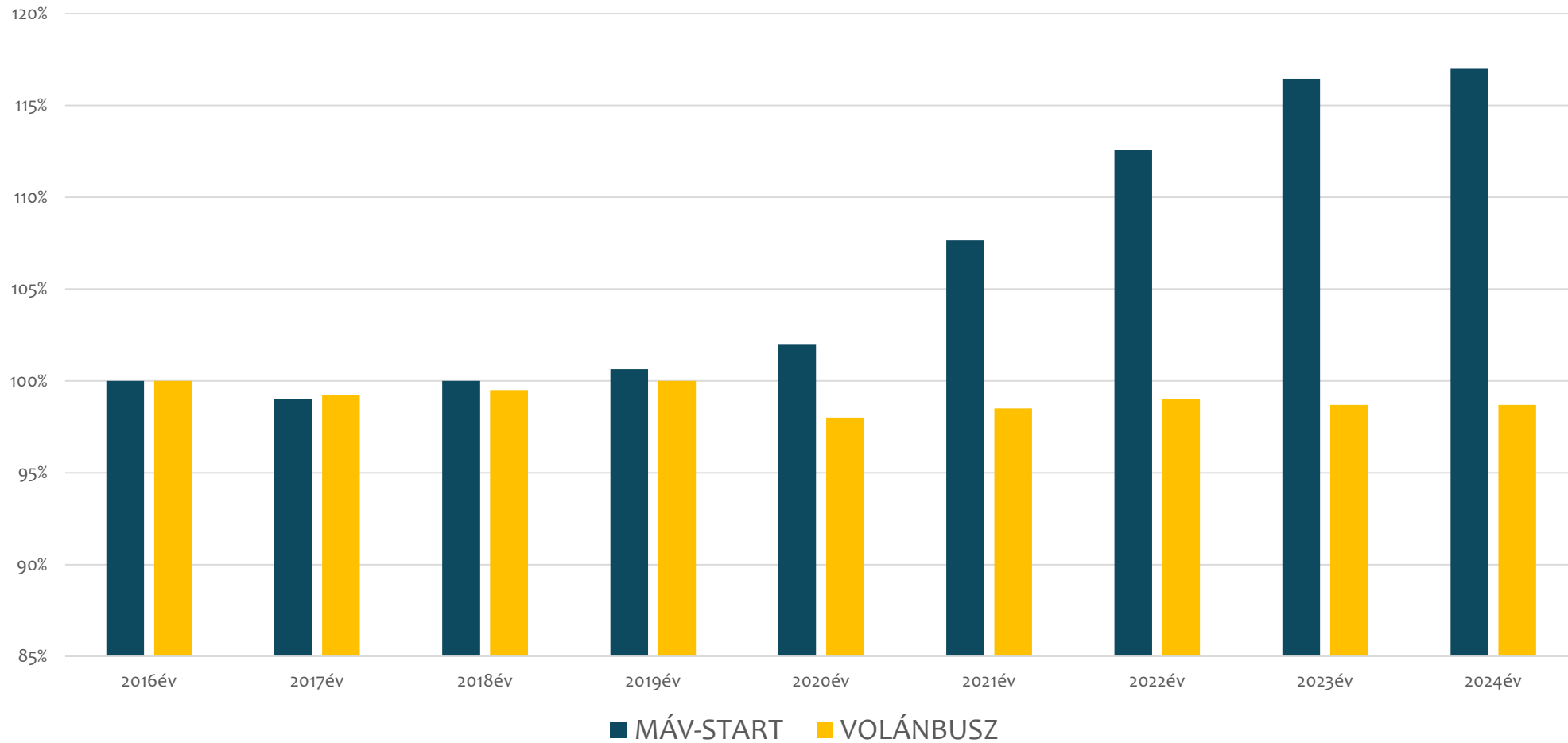
7



- Hipotézis: A hazai helyközi személyszállítási piac szereplőinek a szolgáltatás jövőképét illető hozzáállása és viselkedése elhelyezhető egy háromosztatú skálán: takarékos (minimalista), előre menekülő (maximalista) és reneszánsz-hívő (ultra-maximalista) szektorokban.
- Elfogadtam, mert látható, hogy a jellemző viselkedés
 - a helyi megrendelők és a Volán társaságok részéről a **minimalista**,
 - a MÁV-START részéről a **maximalista** (kivéve a 2015-2018 közötti időszakot),
 - az utasok és egyéb haszonélvezők részéről az **ultramaximalista**,
 - míg a helyközi megrendelő részéről időszakonként – a pénzügyi lehetőségek függvényében – **változó**. (→3. Tézis)



Menetrendi teljesítmény alakulása 2016-hoz képest





- A *pénzügyi* megtérülés szigorúan a jól számszerűsíthető, tényleges bevételeket és kiadásokat veszi számba.
 - Ez a minimalista megközelítéshez áll közel.
 - Ritka az olyan tömegközlekedési projekt, ahol pozitív pénzügyi megtérülés kimutatható.
- A *közgazdasági (társadalmi)* megtérülés a tömegközlekedés externális hatásait is számba veszi, és ezek többnyire pozitívak.
 - A maximalista megközelítés jellemzője.
 - Nehezen számszerűsíthető, ellenőrizhető
 - A pénzügyileg meg nem térülő tömegközlekedési projektekről (szinte mind az) többnyire kimutatható, hogy közgazdasági, társadalmi értelemben véve hasznos, pozitív.
- Nem mindegy, mekkora a „szorzó” a pénzügyi és közgazdasági megtérülés között (vasúton nyolcszoros!)



Az alaphelyzet

Minimalista megközelítés

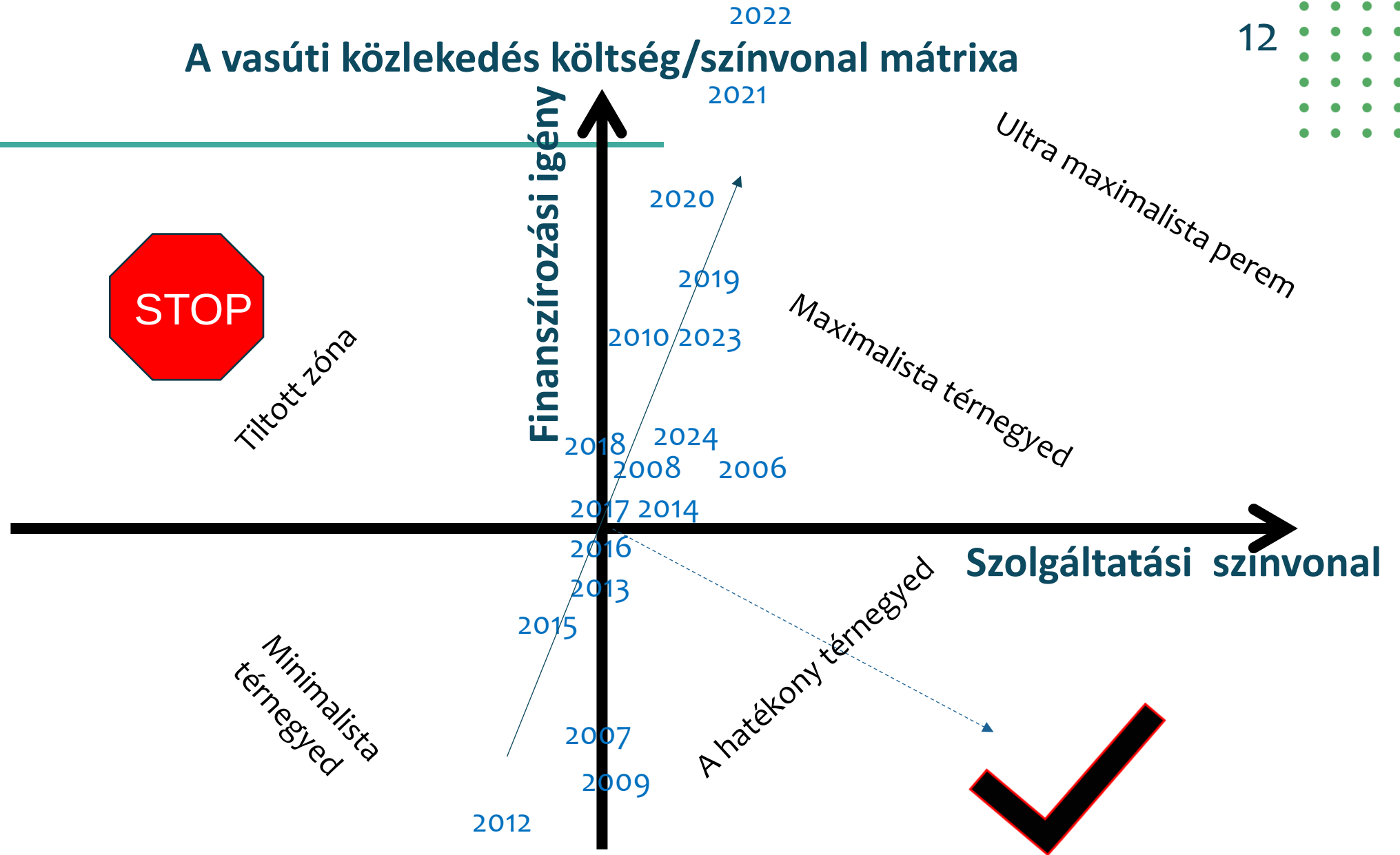
Maximalista megközelítés

- Magas a finanszírozási igényünk?
- Alacsony az eszköz-kihasználásunk?
- Kevés a beszedett bevételünk?
- Elfogytak az utasok a vonalunkról?
- Zsúfoltan, de felférnének az utasok egy buszra is?
- Van egy feleslegesen csatolt motorvonatunk?
- Épült a párhuzamos autópálya?
- Nincs elegendő személyzet?
- Takarékoskodjunk, hogy olcsóbbak legyünk
- Csúcsidei csökkentéssel eszköz kivonás
- Emeljünk tarifát, és több bevétel lesz
- Ritkítsunk, mert bizonyára túl sűrűn közlekedünk
- Állítsuk le a mentesítőt, majd összehúzzák magukat
- Töröljünk egy ellenirányú vonatot, és kiegyenlítődik
- Szűkítsünk, úgyis el fognak fogyni az utasok
- Csökkentsük a kínálatot, szolgáltatást
- Ha már sokba kerülünk, legalább járjunk sűrűn
- Pörgessük meg az eszközt csúcsidőn kívül is
- Csökkentsük tarifát, és akkor több utas lesz
- Bizonyára nem járunk elég sűrűn, sűrítsünk
- Húzzuk szét időben a járatokat, hogy bővüljön az időbeli kínálat
- Közlekedtessük le őket külön-külön, bővítve a kínálatot
- Most kell fejleszteni a szolgáltatást!
- Képezzünk, emeljünk bért, adjunk többlet juttatásokat

megközelítés	minimalista	maximalista	ultra-maximalista
Erdősi szerinti besorolása	„elméleti technokrata nézet”	uniós „hivatalos” vélemény	„Egyes optimista környezetvédők és egyes elfogult vasúti szakkörök véleménye”
Erdősi szerint a vasút jövőképe	„a vasút természetszerűen elveszti primátusát, átadja helyét más eszközöknek”	a vasút további szerepcsökkenését meg kell állítani	„elkerülhetetlen a vasút reneszánsza”.
Erdősi szerinti intézkedési javaslat	hagyni kell, hogy az egyéni közlekedés több helyen is átvegye a vasút szerepét	korszerűsíteni kell a vasúti pályákat és járműveket	a vasutat újra gerinchálózatként kell kezelni
Melyik megtérülési megközelítés illik hozzá	pénzügyi	társadalmi	szélsőségesen értelmezett társadalmi
A menetrend jellege	keresleti menetrend	kínálati menetrend	„amit csak elbír a pálya”
Menetrendi intézkedés	vasútvonalbezárás, módváltás, menetrendi szűkítések	alapellátás mindenhová, és ahol csak lehet ITF	mindenhová ITF, nagy sűrűséggel
Infrastruktúra projektek	„nem érdemes költeni rá”	menetrend alapú infrastruktúrafejlesztés (MAIF) és nagyprojektek	vasúti kapacitásbővítések, MAIF és nagysebességű is.
tarifális megközelítés	tarifaemelés	olcsóbb tarifa (akár ingyenes)	egyszerű, használatösztönző
melyik piaci szereplőre a legjellemzőbb	a finanszírozó, és egyes buszos szolgáltatók	szolgáltatók (főleg vasúti), a megrendelőjük és tulajdonosuk	utasok, érdekképviselők, egyéb iparági szereplők
szolgáltatókon belüli terület	pénzügyi vezetés, üzemeltetési terület	<- minden más ->	szolgáltatásfejlesztési és marketing terület
milyen intézményekhez áll közel	Pénzügyminisztérium, a helyi közlekedésben az önkormányzatok, és részben a Volán	Közlekedési minisztérium, MÁV, és kisebb mértékben a Volán	önkormányzatok, zöld- és vasútbarát szervezetek, VPE, HUNGRAIL, járműgyártók
Az utasokhoz való viszony	elengedő, feladó: aki tud, inkább közlekedjen egyénileg	megtartó, megőrző	visszaszerző: minden egyes utasért le kell hajolni
az autózáshoz való hozzáállás	„Az autó hozza a pénzt, a tömegközlekedés viszi”	Versenyképes alternatívát kell nyújtani ott, ahol ez reális	„Autósüldözés”, konkurencia ellehetetlenítés, dugódíj
Ez lehet az „ideális” megközelítés	kis népsűrűségű rurális térségekben	távolsági közlekedésben	nagyvárosi-elővárosi közlekedésben
A megközelítést jelképező személyiség	Széll Kálmán	Baross Gábor	„Bármí Áron”

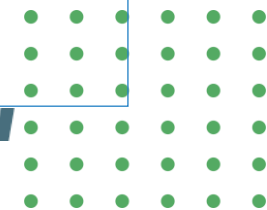
A vasúti közlekedés költség/színvonal mátrixa

12



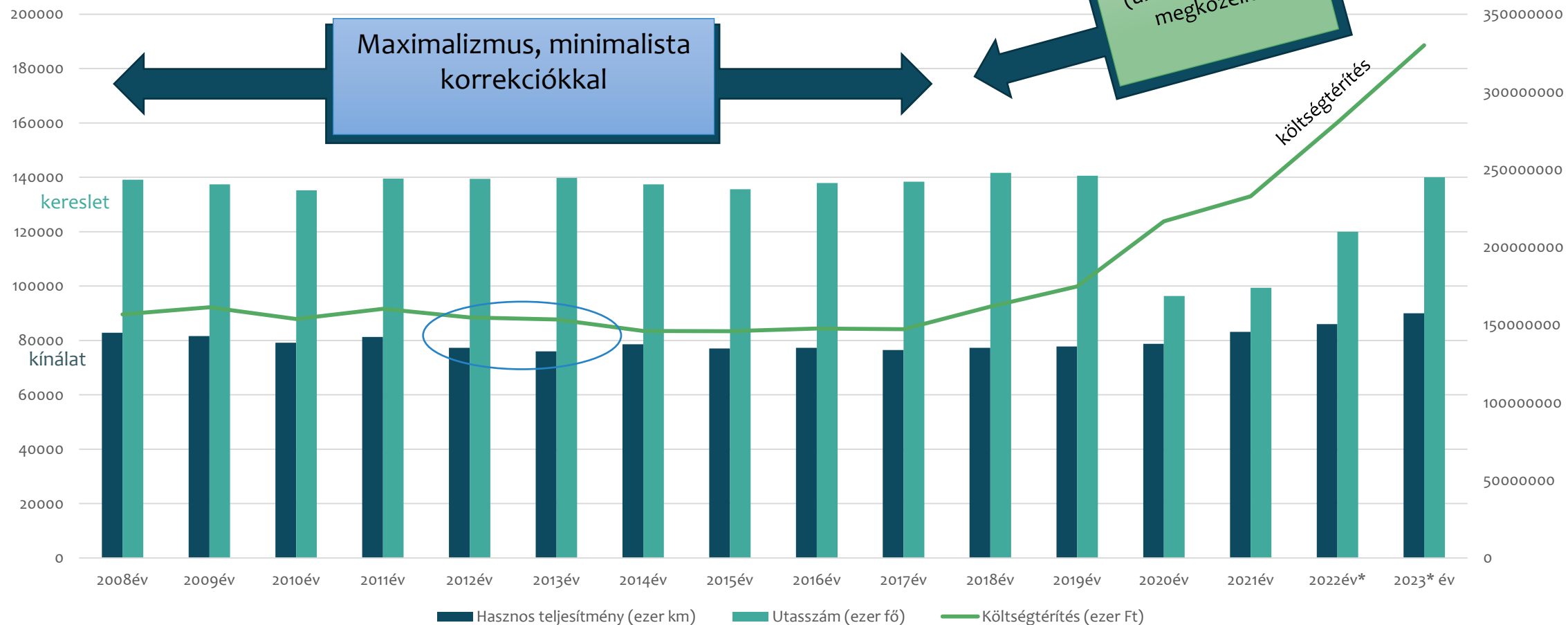


Megközelítések és finanszírozás



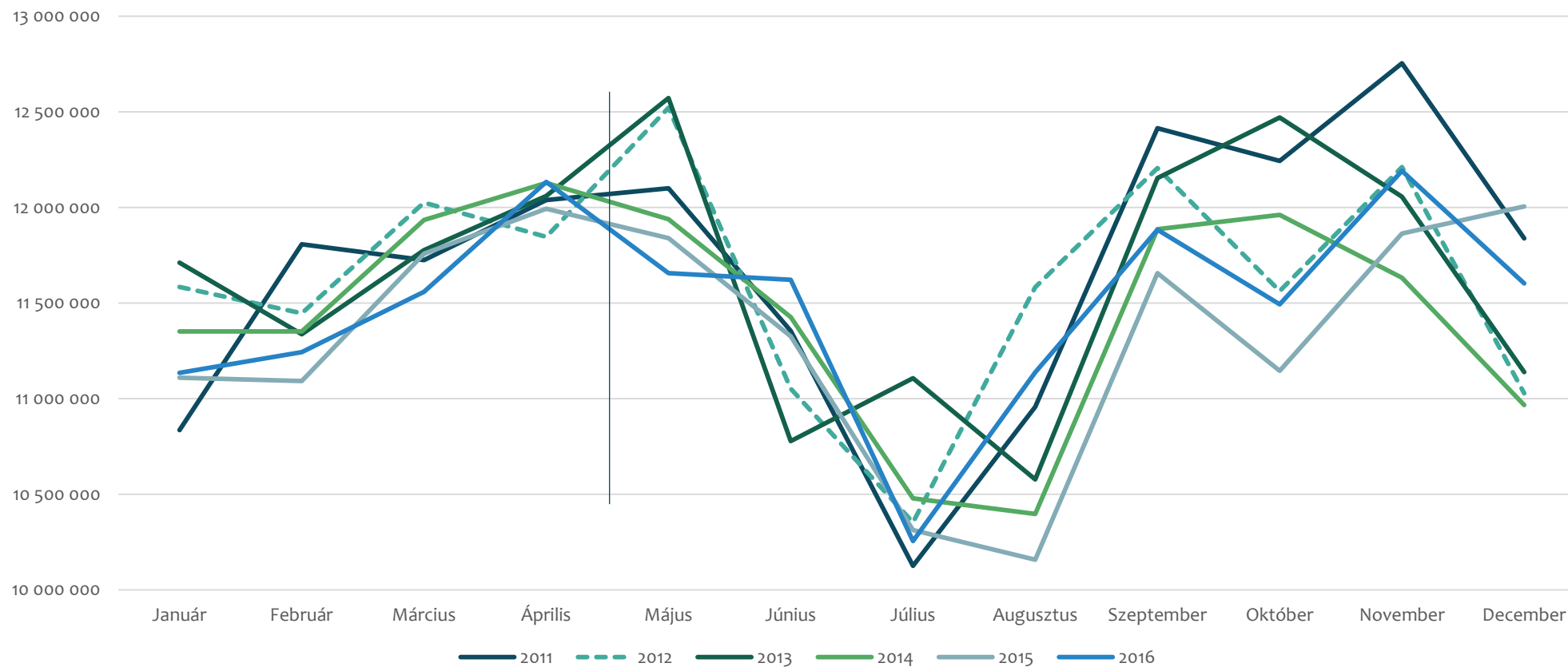
MÁV-START kínálat (ezer km), kereslet (utasszám, ezer fő).....

.....és költségtérítés (ezer ft, jobb oldali skálán)

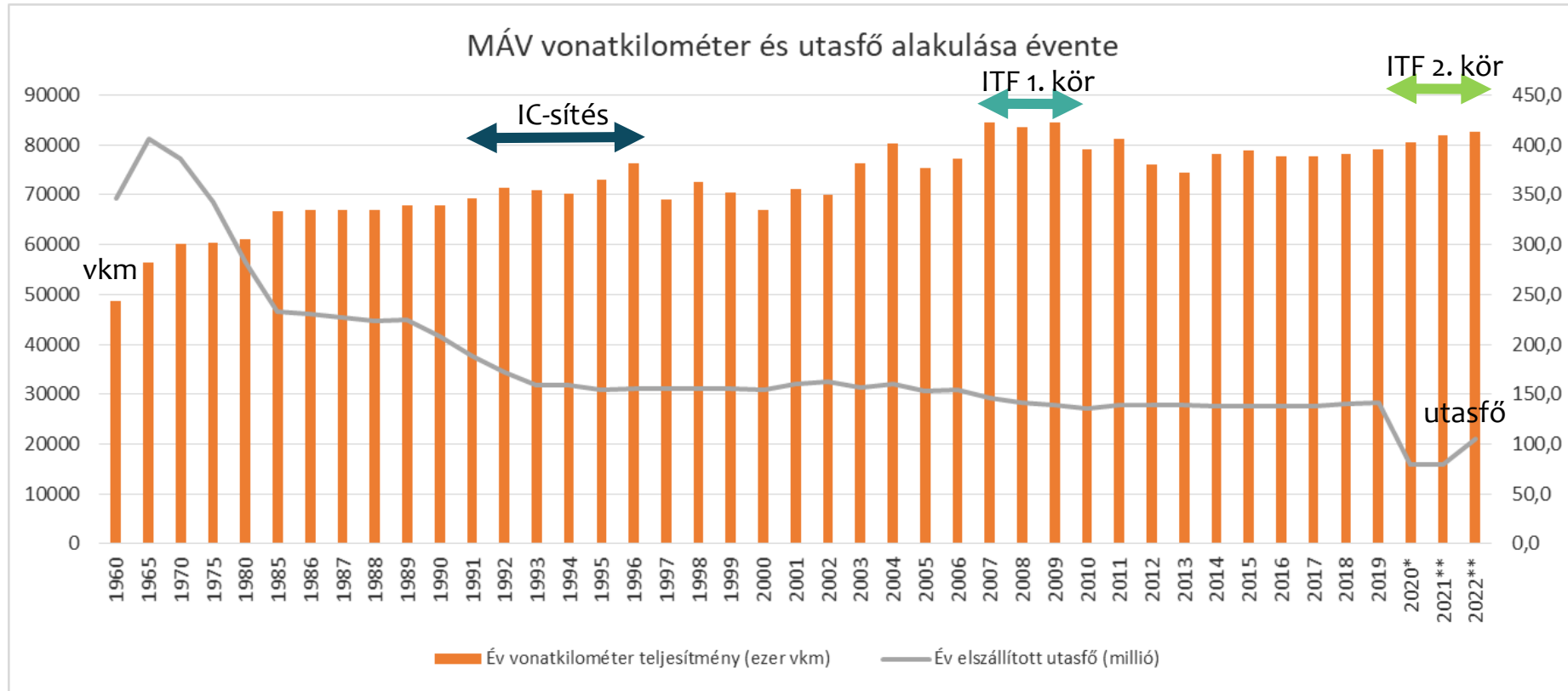




MÁV-START havi utasszám 2011-2016 között (fő)



Vasúti kínálat és kereslet 1960-2022



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

5. Tézis: Kínálat és kereslet összefüggése



- Hipotézis: A hazai helyközi tömegközlekedésben az utasforgalom alakulását elsősorban a menetrendi kínálat volumene határozza meg.
- A menetrendi kilométer, utasszám, utaskilométer és bevételi adatait elemezve a hazai helyközi személyszállítási közszolgáltatások iránti **hálózati szintű utasoldali kereslet és a menetrendi kínálat mértékének változásai között nincs szoros matematikai összefüggés**, a kereslet változását sokkal jobban meghatározzák más szempontok, mint a kínálat változása (ugyanakkor egy-egy vonalon bevezetett szolgáltatás fejlesztések esetén kimutatható az utasvonzó, vagy utasvesztést fékező hatás).
- Ez a hipotézis tehát elvetésre került.



KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!

Dr. Ács Balázs
Integrált közlekedési vezető