

A menetrend szerinti személyszállítás bevételi-kiadási struktúrájának, utasfedezeti arányának alakulása 2007–2022 között

Ács Balázs¹ – Kövesdi István²

ÖSSZEFOGLALÓ: A cikkben a hazai közösségi közlekedés tényleges költségeit és bevételeit összesítő, általános érvényű módszertan kerül bemutatásra, amellyel reális utasfedezeti arányt lehet számítani a hazai piac főbb szereplőire (MÁV-Volán Csoport, GYSEV, BKK). Nemzetközi kitekintés és a hazai sajátosságok bemutatása után megállapítjuk, hogy a kötőtpályás közlekedésben a költségfedezeti arány lényegesen kisebb, mint a közúti közlekedési közszolgáltatások esetében. Ennek legfőbb oka, hogy a kötőtpályás infrastruktúra fejlesztése és üzemeltetése költséges, és azt elsősorban a közforgalmú személyszállítás használja. Az utasfedezeti arányt jelentősen csökkentik a jelentős beruházások, ezt idősorban és átlagosan is vizsgáltuk. Bemutatjuk azokat a menetrendi, tarifális változásokat és fontosabb beruházásokat, amelyek – jellemzően csak kis mértékben – befolyásolták az utasfedezeti arányokat. Vizsgálatunk pénzügyi szemléletű, a pozitív externális hatásokkal, társadalmi hasznokkal és az államháztartási egyenleggel csak érintőlegesen foglalkozunk.

KULCSSZAVAK: finanszírozás; utasfedezeti arány; menetrend szerinti közlekedés; vasút; autóbusz

JEL-KÓDOK: R40, H23, G30, H41, G38

DOI: https://doi.org/10.35551/PFQ_2024_1_2

1 doktorjelölt, Szegedi Tudományegyetem, Közgazdaságtani Doktori Iskola, levelező szerző: acsbalazs@yahoo.com

2 doktorjelölt, Széchenyi István Egyetem, Multidiszciplináris Műszaki Tudományi Doktori Iskola

Bevezetés, célkitűzés

A hazai közforgalmú közlekedésben évente kétmilliárd utazás történik, használóként (utasként) vagy csak adófizetőként, az externális hatások haszonélvezőjeként minden állampolgár érintett benne. Az évente 20 milliárd utaskilométert teljesítő rendszer működtetése, fejlesztése jelentős, nagyságrendileg évi 800 milliárd forintos állami és önkormányzati kiadás mellett biztosítható. Ehhez képest kifejezetten kevés a nyilvánosan elérhető adat a piaci szereplők működéséről, teljesítményeiről, és azok tartalma is sok esetben nem egyértelmű, félreértelmezhető. Kevés a tudományos alaposságú elemzés a rendszer finanszírozásáról, nem csak hazai, de nemzetközi szinten is, a vonatkozó szakirodalom inkább alágazati bontású, és elsősorban a vasúttal, vagy a városi közlekedéssel foglalkozik, kevésbé a teljes közforgalmú rendszer egészével.

Cikkünkkel ezt az űrt igyekszünk betölteni. Ehhez egyrészt felkutattuk, értelmeztük és rendszereztük az elmúlt 15 évre elérhető adatokat, másrészt számba vettük és elemeztük az adatokat befolyásoló külső-belső folyamatokat, történéseket, és megvizsgáltuk a piac struktúráját, mind a helyközi és a fővárosi közlekedésben. Bemutatunk egy módszertant, amelynek segítségével az utaskilométer-teljesítményt alapul véve kiszámítható az egyes szolgáltatók reális költségfedezeti aránya. Bevétel szempontjából a fókusz a használók (utasok) befizetésein van, ennek és a szolgáltatás költségeinek hányadosát, a pénzügyi utasfedezeti arányt vizsgáljuk, beleértve a beruházások sokéves elszámolását is.

Vizsgálatunk pénzügyi szemléletű, konkrét bevételekkel és költségekkel foglalkozik, társadalmi megtérülést nem számolunk, de az első fejezetben hangsúlyozzuk, hogy a közforgalmú közlekedésre fordított összegek elsősorban az externális hatásokon keresztül térülnek meg. A második fejezetben nemzetközi kitekintést adunk más országok gyakorlatába, a harmadikban a hazai piaci szereplőket, a negyedikben a bevételek és költségek struktúráját mutatjuk be. Az ötödik fejezetben ismertetjük a módszertant, a hatodikban az eredményeket, a hetedikben az ezeket befolyásoló további tényezőket, végül a Konklúzióban összefoglalást, emellett előrelépési javaslatokat is teszünk.

A kutatás aktualitását napjaink – nemzetközi szinten is érezhető – útkeresése adja. A koronavírus-világjárvány által egyik legsúlyosabban érintett szektor világszinten is a közforgalmú közlekedés volt, amely még 2022-ben sem érte el a 2019-es teljesítményét, miközben a klímaválság miatt erre fokozottan szükség lenne. Az egyre több városban, országban bevezetett ingyenes, vagy nagyon olcsó jegyek és bérletek még annyira újak, hogy a finanszírozási igényre gyakorolt hatásuk még alig becsülhető, de ezek terjedésének a trendje egyértelmű, ehhez kapcsolódóan az utasfedezeti szint jellemzően csökken, a megrendelői beavatkozás erősödésére, értékének növekedésére is számítani lehet.

A 20. század elején a személyszállítási szolgáltatások többnyire nyereségesek voltak, napjainkra viszont az a jellemzőbb, hogy az igénybe vevők (utasok) befizetései (jegyváltás, bérletvásárlás) már nem fedezik az üzemeltetési költségeket sem, az infrastruktúra kiépítésének, fejlesztésének költségeit pedig végképp nem. A lecsökkenő

fedezet miatt eleinte világszerte az volt jellemző, hogy a kisebb forgalmú és jövedelmezőségű személyszállítási szolgáltatások kínálatát – menetrendi racionalizálások, vasúton pedig akár vonalbezárások révén – csökkentették, emiatt a kereslet is tovább csökkent, ördögi kört teremtve. Klasszikus értelemben vett piaci kudarcról beszélhetünk, azonban mivel általános gazdasági érdekű szolgáltatásról, közszolgáltatásról van szó, melynek – valamilyen szintű – fenntartása társadalmi közérdek, ezért az ördögi kör spiráljának fékezésére, megfordítására ezen a piacon megrendelői beavatkozás vált jellemzővé. Így elfogadottá vált az állami, regionális vagy önkormányzati támogatás alkalmazása is, amelynek sarokköveit az EU-ban az 1370/2007/EK rendelet³ rögzíti.

A támogatásokra elsősorban azért van szükség, mert ezek nélkül, piaci alapon, az utasoktól befolyó bevételekre alapozva a menetrendi kínálat nem érné el azt a minimális szintet, ami egyrészt az alapvető mobilitást biztosítja (elsősorban a rurális térségekben), másrészt a személygépkocsi használattal is versenyképes közszolgáltatást jelent (nagyvárosias környezetben).

A másik racionális ok, amiért általánosan elfogadott a közforgalmú közlekedés pénzügyi támogatása, az a szolgáltatás társadalmi haszna. Napjaink klímaválságában egyre nyilvánvalóbb, hogy indokolt pénzügyileg veszteséges közforgalmú közlekedési szolgáltatásokat is fenntartani, támogatni, fejleszteni, mert jelentős a pozitív externális hatásuk.

Mindezeket figyelembe véve az EU-ban kialakult és fokozatosan fejlődik az a nemzetközileg is elfogadott módszertan, amely a pozitív externális társadalmi hatásokat figyelembe véve a közforgalmú közlekedés fejlesztésénél a szikár pénzügyi szempontokon túl társadalmi (közgazdasági) hasznokat, megtérülést is számol (pl. Európai Bizottság, 2015). Ez lehetővé és pénzügyileg is támogathatóvá tesz olyan fejlesztési projekteket, amelyek pusztán az általuk módosuló pénzáramoktól (például utasbevétel növekedésből) még nem lennének megtérülők. Cikkünkben azonban csak a pénzügyi fedezeti szinttel foglalkozunk, elfogadva, hogy a társadalmi és a pénzügyi fedezeti szint között lényeges, akár sokszoros eltérés van.

Nemzetközi kitekintés

A közösségi közlekedés utasbevételből származó díjfedezetére nemzetközi összevetésben kevés adat áll rendelkezésre, és azok értelmezése is nehézkes, a helyi viszonyok alapos ismeretét igényli. Még Európában sem egységes a fogalomrendszer, többnyire nem azonos elvek szerint különül el a helyi és helyközi közlekedés; a távolsági busz, valamint a vasút, vagy a villamos (LRT, közúti vasút) fogalma sem egyértelműen szabályozott.

3 Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:02007R1370-20171224>

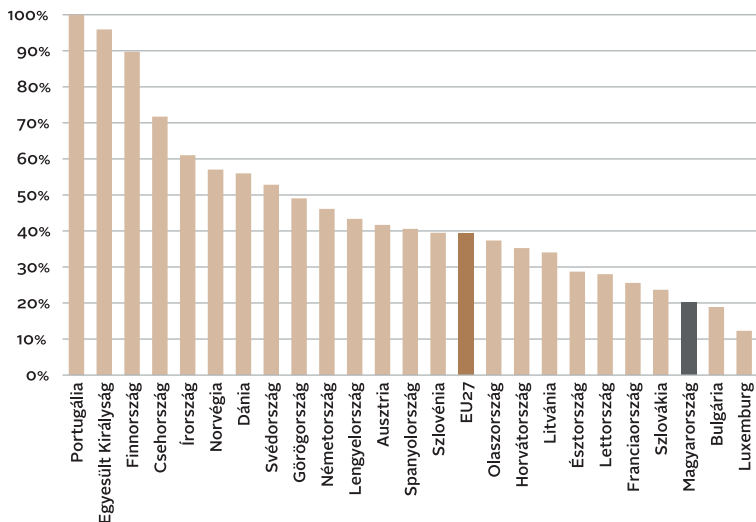
Alacsony költségfedezeti szint jellemző – területiség alapján – a helyi (városi) közösségi/közforgalmú közlekedésre, valamint – alágazati megközelítésben – a kötöttpályás személyszállítási szolgáltatásokra. Vannak kivételek, ahol – megfelelő volumen esetén – városi, kötöttpályás szolgáltatások is lehetnek pénzügyileg jövedelmezőek, a nagy népsűrűségű ázsiai nagyvárosokban ez a tipikus. Európában inkább a távolsági és nemzetközi, azon belül is főleg a közúti és légi személyszállítási szolgáltatásokra jellemző, hogy piaci alapon is működőképesek, de vannak a vasúti közlekedésben is sikertörténetek.

Az Európai Bizottság (2016) rendszeresen vizsgálja a vasúti piacnyitás hatásait, és a 2-3 évente készülő jelentésében elemzi az ehhez kapcsolódó finanszírozási folyamatokat is. A 2016-os jelentésben hazánk nevesítve is van, mint az az ország, ahol a vasúti közlekedésben a legalacsonyabb (20% alatti⁴) az utasfedezeti szint. Ugyanez a jelentés tartalmazza, hogy más országokban ez a szint akár 90% körül is lehet, de ehhez az összehasonlításhoz módszertani szempontból hozzá kell tenni, hogy azokban az országokban a közszolgáltatások jellemzően nem, vagy csak jelképesen fizetnek a vasúti infrastruktúra-hálózat hozzáféréseért (pályahasználati, HHD) díjakat, mert azok más csatornákon keresztül vannak finanszírozva. Ezt figyelembe véve a hazai vasúti közlekedés helyzete nemzetközi összehasonlításban már kedvezőbb fényt kaphat, de mivel a MÁV-START esetében a HHD csupán az összköltség harmada-negyede, ennek korrigálása esetén is a kifejezetten alacsony (30% alatti) fedezeti szintű országok közé tartoznánk.

A Steer Davies Gleave (2016) tanácsadó cég az Európai Bizottság számára értékelte a 1370/2007/EK rendelet hatásait. Kutatásukban kitértek a működési költségek díjfedezetére, amely Közép-Kelet-Európában (Csehországban, Szlovákiában, Lengyelországban), valamint Litvániában, Belgiumban jellemzően 33-39% közötti, Svédországban, Írországban és Spanyolországban 50% feletti, Olaszországban 71, Németországban pedig 77%-os, míg a vidéki magyar városok esetében kb. 65%-os díjfedezetet állapítottak meg a helyi közlekedésben. A 7. jelentéshez (Európai Bizottság, 2021) tartozó statisztikai kiadvány 2018. évi adatait kölcsönözve készült el a következő ábra az európai vasutak menetdíj-költségfedezetéről (1. ábra), amely alapján jelentős különbségek láthatóak. Ehhez szabályozási különbségek is hozzájárulnak, például a pályahasználati díjak közötti jelentős különbségek.

4 „A jegyértékesítésből származó bevétel aránya az összes bevételen belül Litvánia, Hollandia és az Egyesült Királyság esetében több mint 90%-os, Mo. esetében pedig kevesebb, mint 20 %-os érték között változik”.

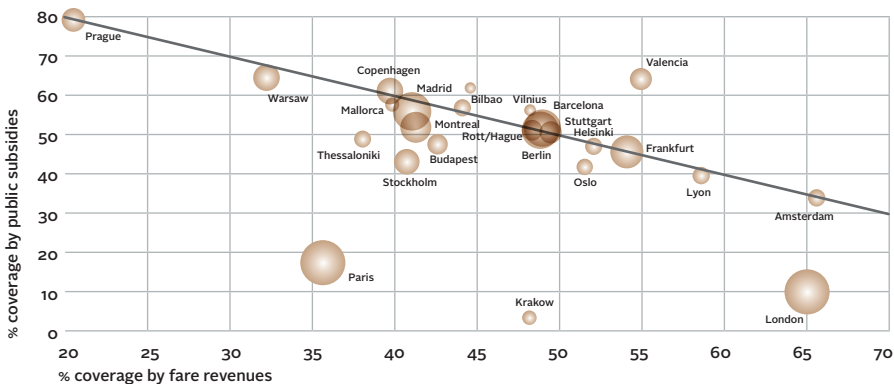
1. ábra. Vasúti közösségi közlekedési szolgáltatók működési költségeinek menet-díjfedezete (2018)



Forrás: Európai Bizottság (2021)

A városi és agglomerációs közlekedésre vonatkozóan az Európai Nagyvárosi Közlekedési Hatóságok Szervezete (European Metropolitan Transport Authorities), az EMTA (2021) nemzetközi összehasonlító adatai állnak rendelkezésre az egyes nagyvárosi agglomerációs térségekre, eszerint a következőképpen alakultak 2019-ben a működési költségekre vonatkozó díjfedezeti, illetve támogatottsági adatok. (2. ábra)

2. ábra. Nagyvárosi térségek közösségi közlekedési szolgáltatás működési költségeinek fedezete viteldíjakból, illetve támogatásból (%), 2019



Forrás: EMTA (2021)

Az ábrába utólag berajzolt vonalon lévő városok esetében a két tényezőtől együttesen adódik a 100%-os költségfedezet. A vonal felett a szolgáltatás túlkompenzációjáról, illetve – az adott évben – nyereségéről, a vonal alatti területen, pedig az egyéb bevételek költségfedezetben játszott szerepéről, illetve az alulkompenzációról beszélhetünk.

Az EMTA éves menetdíj, illetve támogatás forrású költségfedezetet bemutató grafikonjain (2. ábra) Párizs és Stockholm rendre a jelzett vonal alatt szerepelnek. A párizsi agglomeráció közösségi közlekedését irányító Île-de-France Mobilités (IdFM, korábban STIF) területén az 1970-es évek óta létezik a tömegközlekedési hozzájárulás (*versement mobilité*), amelyet azon munkáltatók fizetnek, amelyek több mint 11 főt foglalkoztatnak. Az IdFM éves bevétele ebből évi kb. 5 milliárd euró. Stockholmban pedig a torlódási díjból (*congestion charge*) származó bevételt számítja az EMTA egyéb bevételnek. Ezek azonban valójában támogatások, amelyek olyan dedikált, illetve célzott adókból származnak (*earmarked tax*), amelyeket akkor is fizetni kell, ha az adózó vállalkozás vagy magánszemély nem használja a közösségi közlekedésnek. Az ilyen típusú adók – amelyek esetében a közcélú felhasználása is megnevezésre kerül, amelyből a rendszeres adófizető is jó eséllyel részesül – ugyanakkor a társadalmi elfogadottság szempontjából hasznosabbak és előremutatóak.

A hazai piac szereplői, részesedésük, teljesítményük

Cikkünkben alapvetően a BKK által szervezett budapesti, valamint a mindenkori közlekedésért felelős szakminisztérium által felügyelt helyközi (települések közötti) menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatásokkal foglalkozunk, ahol a domináns szolgáltató a MÁV-Volán Csoport, azon belül is a MÁV-START, a Volánbusz és a MÁV-HÉV. Rajtuk kívül a GYSEV, és 4 kisebb autóbuszos magántársaság végez még helyközi személyszállítási közszolgáltatást, közszolgáltatási szerződés, illetve kijelölő határozat alapján. Vizsgálatunk nem terjed ki a kisebb városok helyi közlekedésére, a szerződéses személyszállításra, a különjáratokra, nosztalgiavonatokra, és a – közszolgáltatási körbe nem tartozó – keskeny nyomközű vasutakra.

A BKK (Budapesti Közlekedési Központ) a Fővárosi Önkormányzat (BFÖ) által megbízott közlekedésszervező, amely Budapesten a helyi közlekedési ügyek széles köréért felelős, cikkünk szempontjából ezek közül a legfontosabb a menetrendi kínálat tervezése, a tarifarendszer kialakítása és a bevételek beszedése. A BKK két fő szolgáltatója a fővárosi tulajdonban álló BKV Zrt., amely minden közlekedési módot üzemeltet Budapesten, és az autóbuzs közlekedésben a magántulajdonú ArrivaBus Kft. A budapesti közlekedés jelentőségét mutatja, hogy az M3 metró több utast szállít, mint a teljes magyar nagyvasúti hálózat.

A MÁV-START a MÁV Zrt. leányvállalata, mely alapvetően belföldi és kisebb részben nemzetközi vasúti személyszállítással foglalkozik, zömében saját tulajdonú járművekkel (mozdonyok, kocsik, motorvonatok, vasútvillamos) és személyzettel (mozdonyvezetők, kocsi- és jegyvizsgálók, járműkarbantartók stb.), de vontatási szolgáltatásokat társvasutak számára is biztosít, valamint képes vasúti járművek

gyártására is (IC+ kocsik). Költségeit és bevételeit közszolgáltatási és – a jóval kisebb jelentőségű – nem-közszolgáltatási főkönyvben elkülönítve vezeti, cikkünkben az előbbire fókuszálunk.

A Volánbusz a korábban megyei alapon szervezett Volán társaságok, illetve a belőlük alakult regionális Közlekedési Központok összevonásával érte el mai cégméretét 2019-ben, 2020 óta a MÁV-Volán Csoport tagja. A főtevékenységnek számító menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás mellett szerződéses és különjáratokkal is foglalkozik. A Volánbusz mintegy 50 városban a helyi személyszállítást is üzemelteti, de ezzel cikkünkben nem foglalkozunk, a fókusz az állami finanszírozású menetrend szerint helyközi (országos, elővárosi és regionális) közszolgáltatáson van.

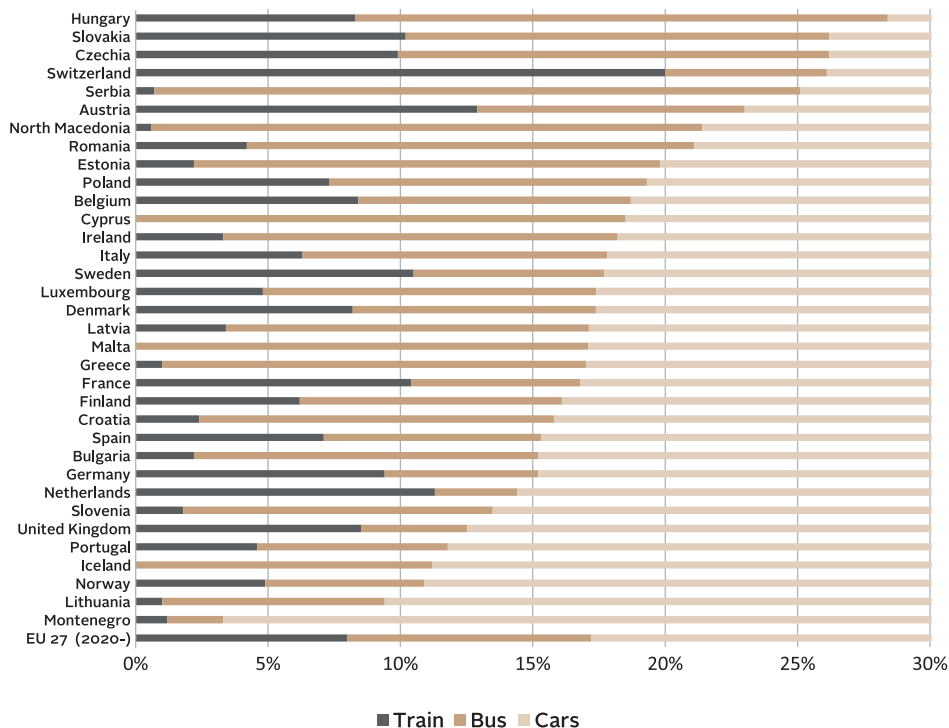
Jelentős szolgáltató még a MÁV-HÉV és a GYSEV. Előbbi Budapest környékén elővárosi, utóbbi Nyugat-Magyarországon és Ausztriában regionális, illetve elővárosi közszolgáltatást végez. Az egyes közszolgáltatók mérete, működési jellege egymástól markánsan eltér, mint azt az 1. táblázat is mutatja.

1. táblázat. A hazai közszolgáltatások főbb naturáliái, 2007–2022 közötti átlagban. (Közszolgáltatási beszámolók alapján saját gyűjtés)

Fontosabb mutatók	MÁV-START	GYSEV	Volán helyközi	BKK	MÁV-HÉV
Utaskm teljesítmény (milliárd utaskm)	7,0	0,2	7,4	5,1	0,4
Szállított utasok száma (millió fő)	133,5	4,7	386,8	1379,5	63,3
Átlagos utazási távolság (km)	52,8	41,7	19,1	3,7	6,5

Cikkünkben a személyszállítási közszolgáltatások fő mutatószámának nem az utasszámot, hanem az utaskilométert tekintjük. Az utaskilométer és az utasszám is jellemzően értékesítési adatokból származó, menetjegyek esetében 1, bérletek esetében egy 50 körüli számmal felszorozott mutató, melyet alkalmanként fizikai (akár gépi) utasszámlálásból eredő adatokkal korrigálnak. Az utaskilométer az összetettebb mutató, amely az utasszám és az átlagos utazási távolság szorzata, így valódi produktumként értelmezhető, és kioltja az éles különbséget a helyi és helyközi szolgáltatók, illetve a közúti és vasúti szolgáltatók eltérő funkciója között, ezáltal összehasonlíthatóvá teszi őket.

3. ábra. A vasúti, autóbusz, és személygépkocsi utaskilométer-teljesítmények megoszlása Európában (% , 2019)



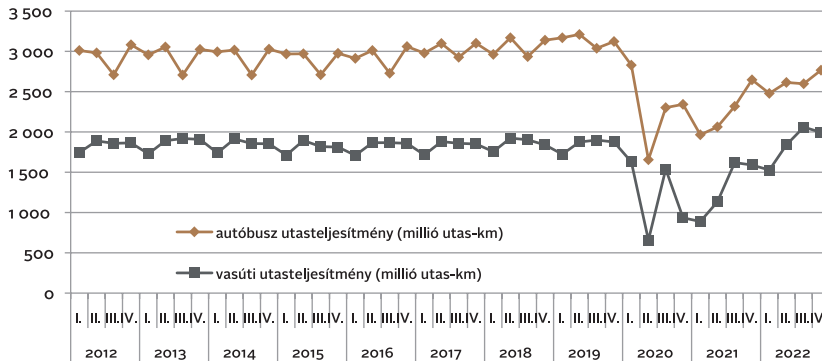
Forrás: Eurostat⁵

A fenti módszerrel számított utaskilométer értékek alapján a közúti és vasúti szolgáltatók piaci részesedését jellemzi a 3. ábra, amelyből leolvasható egyrészt az, hogy hazánkban a legmagasabb a közforgalmú közlekedés aránya az összes helyváltoztatásból, másrészt az autóbuszos részarány mintegy kétszerese az EU-27 átlagának, harmadrészt a vasúti részarány is eléri az uniós átlagot. Hazánk a vasút és autóbusz hálózat sűrűségét illetően is a legjobbak között van az unióban.

A hazai helyközi személyszállítás teljesítményéről a KSH oldalán negyedéves bontású adatok találhatóak (4. ábra). Az adatok beltartalma – elsősorban a közúti közlekedés tekintetében – lényegesen több, mint a cikkünk fő témáját adó menetrend szerinti közszolgáltatásokra vonatkozó adatsor, szerepelnek benne nem-közforgalmú autóbuszok is (Kövesdi – Oszter, 2023).

5 Modal split of inland passenger transport https://ec.europa.eu/eurostat/data-browser/view/TRAN_HV_PSMOD/default/line?lang=en

4. ábra. Helyközi utasteljesítmények (millió utaskm/negyedév)



Forrás: KSH, Szállítási teljesítmények⁶

A bevételek és költségek összetevői

Cikkünkben azt vizsgáljuk, hogy a közösségi közlekedésben az összes költség mekkora része fedezhető az utasok által fizetett összegekből, ezt nevezzük utasfedezeti aránynak.

A közlekedési rendszerben utas által fizetett bevételnek (utasbevételnek) tekinthető minden olyan (nettó) befizetés, melyet a közlekedési szolgáltatók, vagy a közlekedésszervező valamilyen értékesítési csatornán keresztül a szolgáltatást igénybe vevőktől (az utasoktól) közvetlenül beszed, függetlenül attól, hogy az utas számára ezt a kiadást a vásárlás előtt vagy után egy harmadik fél (például a munkáltatója) részben vagy egészben megtéríti-e.

Ez a hazai gyakorlatban kulcskérdés, mivel a több mint fél évszázada érvényes szabályozás szerint a munkáltatók a munkába járást szolgáló helyközi dolgozói bérletek árának 86%-át kötelesek megtéríteni a munkavállalók számára, továbbá a jellemzően hétvégi „hazautazás” költségeit is bizonyos feltételek mellett kötelesek téríteni. Mindezen felül azon menetjegyek és bérletek ára, amelyekről az utasok számlát kérnek, tovább van hátrítva harmadik félre. Ettől függetlenül módszertanunkban ezek a bevételek mind utasbevételnek számítanak.

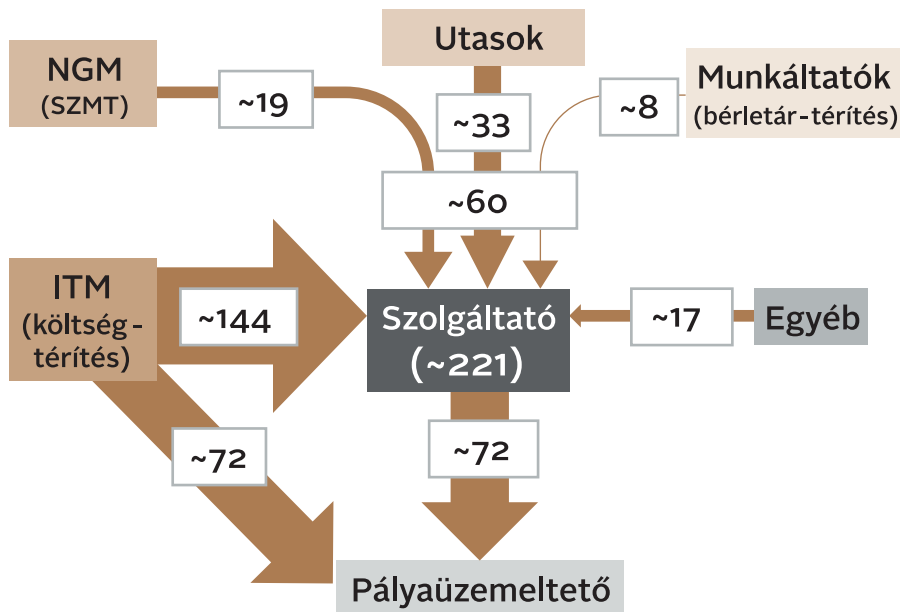
Speciális eset a szociálpolitikai menetdíjtámogatás (SZMT) kérdésköre. Bizonyos társadalmi csoportoknak (diákok, nyugdíjasok, betegek, stb.) a magyar állam kedvezményes jegy- és/vagy bérletváltási lehetőséget biztosít, melynek jellemző mértéke 50%, 90%, vagy 100%. Az így megváltott díjtermékekhez kapcsolódó, a teljes árú jegyekhez, bérletekhez mért „bevételekiesés” az állam (a Pénzügyminisztériumon keresztül) SZMT (2012-ig fogyasztói árkiegészítés) formájában megtéríti⁷. Módszertanunk szerint az

6 Belföldi helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint negyedévenként, Központi Statisztika Hivatal https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0063.html

7 2005 és 2021 között csak részben térítette meg, a kieső részt a bevételekkel nem fedezett indokolt költségek soron a mindenkorai közlekedési szakminisztérium térítette meg.

SZMT-t nem tekintjük utasbevételnek, hanem az állami támogatás egyik formájának, noha itt kedvezményezettnek akár az utas is tekinthető. Az SZMT tulajdonképpen egy ártámogatás, alkalmazása a tarifa alacsonyan tartásának egy módszere, melynek révén a szolgáltatás iránti kereslet növelhető (Szeri – Dancz, 2023). Az elmúlt évtizedekben gyakran felmerült – takarékosági okokból – a szociálpolitikai kedvezmények számának és mértékének csökkentése, azonban ennek hatására az utasoktól várható bevételek is csökkennének (mivel ők ezt tarifaemelésnek, áremelésnek tekintenék).

5. ábra. A MÁV-START költség- és bevételstruktúrája 2014–2017 között (milliárd Ft)



Forrás: Ács Balázs (2018) MÁV-START éves közszolgáltatási beszámoló alapján

A MÁV-START főbb bevételi-kiadási pénzáramait sematikusán a 5. ábra mutatja, amelyből látható, hogy az állam a pályaüzemeltetőt közvetlenül, és a személyszállítási közszolgáltatón keresztül is finanszírozza. Vannak országok, ahol a közszolgáltatás pályahasználatának értékét a pályaüzemeltető közvetlenül az államtól kapja, ott a közszolgáltató utasfedezeti szintje emiatt magasabb.

Fontos megemlíteni, és megkülönböztetni egymástól a szociálpolitikai és üzletpolitikai kedvezményeket. Az előbbiekhöz kapcsolódik SZMT, utóbbiakhoz azonban nem. Az üzletpolitikai kedvezményekből fakadó bevételkiesés nem kerül közvetlenül megtérítésre, hanem elviekben a kedvezmény által generált többlet értékesítésből (vagy valami más forrásból) van fedezve.

A nemzetközi kitekintésben bemutatott összesítések elsősorban a szolgáltatók, illetve közlekedésszervezők által közzétett adatokból indulnak ki, és csak üzemeltetési szinten tartalmazzák a tényleges költségeket, miközben a közszolgáltatás

fenntartásához szükséges fejlesztések, tőkepótlások és adósság-konzolidációk szintén állami, illetve EU támogatásból valósulnak meg. A tényleges költség összesítésénél ezeket a tényezőket is figyelembe kell venni.

Önmagában a működési költségek vizsgálata torzítja a közszolgáltatás tényleges utasfedezeti arányát, mivel – mint minden tevékenységnek – a közforgalmú közlekedésnek is van fenntartási és beruházási szükséglete, amelynek jelentős része szintén támogatásból kerül realizálásra, amely nincs benne a költségtérítésben. Így pl. Budapest esetében a 2-es metró felújítása, a 4-es metró építése, az 1-es villamos meghosszabbítása és korszerűsítése, valamint a 3-as villamos felújítása Budapest Főváros Önkormányzatán (BFÖ) keresztül valósult meg (uniós, állami és önkormányzati támogatással). A 3-as metró felújítása a BKV-n keresztül, a villamos és troli beszerzések pedig a BKK-n keresztül szintén uniós, állami, önkormányzati forrásokból, egyik sem az utasok által befizetett menetdíjből, amely még a működtetésre sem volt elég.

Módszertan

A költségek tényleges felhasználói, azaz utasfedezeti arányának (real user cost coverage ratio, RUCCR) megállapítására a következő módszertant használtuk.

$$RUCCR_{PT} = \frac{R_U}{C_O + S_{OT} + S_I + S_C + S_V} \quad (1)$$

ahol

R_U felhasználói bevételek (menetdíjbevételek)

C_O működési költség (egyéb piaci bevétellel nem fedezett része)

S_{OT} a közszolgáltatás pályafenntartásának működési támogatása

S_I a közszolgáltatás beruházási támogatása

S_C a közszolgáltatás tőketámogatása

S_V a közszolgáltatás egyéb támogatása (pl. béremelés)

Mivel a személyszállítási szolgáltatás az áfa körbe tartozik, ezért mind a bevételek, mind a költségek nettó módon számítandók; a bevételek nem tartalmazzák a fizetendő áfát, a költségek pedig nem tartalmazzák a levonható áfát.

Fontos tisztázni, hogy a módszertanban az egyéb bevételek levonásra kerülnek a működés költségéből. Egyéb bevételnek nem a számvitelben használatos egyéb bevételek, hanem a közszolgáltatás egyéb piaci bevételei (pl. reklám) számítanak. Nem számítanak egyéb bevételnek a támogatások, illetve a közösségi közlekedési céllal beszedett adókból befolyó bevételek sem (amelyek valójában szintén támogatások, 3. ábra).

Amennyiben a közszolgáltató bevétellel nem fedezett működési költségének térítése az 1370/2007/EK rendeletnek megfelelően történik, azaz ezek a költségek mindig hiánytalanul megtérítésre kerülnek, de nem történik túlkompenzálás, úgy a működési költség (C_O) a következőképpen is számítható egyszerűsítve.

$$C_O = R_U + S_F + S_O \quad (2)$$

ahol

S_F a menetdíj-támogatás

S_O a (működési) költségtérítés

azaz ebben az esetben végső soron az (1) nevezőben szereplő költségek összessége leírható a felhasználói bevételek és a különböző módon érkező működési, beruházási és egyéb támogatások összességével.

$$RUCCR_{PT} = \frac{R_U}{R_U + \sum_{i=1}^x S_i} \quad (3)$$

Ebben az esetben további egyszerűsítésként a felhasználói befizetés és a támogatás összege automatikusan kiadja a 100%-ot, azaz a közszolgáltatás költségeinek tényleges támogatási aránya (real subsidy cost coverage ratio, RSCCR)

$$RSCCR_{PT} = 100\% - RUCCR_{PT} \quad (4)$$

Az egyszerűsített számítás fontos feltétele, hogy

- ▶ veszteséges közszolgáltatásról legyen szó (a helyi közlekedés, a vasúti közlekedés szinte mindig ilyen)
- ▶ a veszteség valamilyen módon (lehetőleg annak felmerülésekor) mindig meg legyen térítve, de ne legyen túlkompenzálva
- ▶ a támogatások valóban a közszolgáltatáshoz szükséges költségeket fedezzenek
- ▶ a közszolgáltatás egyéb bevételeinek összessége (pl. reklám) ne legyenek jelentősek és önmagukban ne fedezzék a teljes költséget.

Bár a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatások az Európai Unióban speciális szabályozás alá tartoznak, a veszteséges közszolgáltatások költségtérítése hasonlóképpen történik más ágazatokban is. Így a fenti módszer minden olyan veszteséges közszolgáltatásra alkalmazható (pl. színház működtetése, lakossági energiaellátás), ahol a bevétellel nem fedezett indokolt működési költségben bizonyos nagyobb beruházások (pl. színházfelújítás, erőműépítés) nem szerepelnek, mert azok a támogató mindenkorai pénzügyi lehetőségeihez kötöttek.

Visszatérve a személyszállítási közszolgáltatásokhoz, módszertanunkban a vasúti pályafenntartás bármilyen támogatása is elszámolandó a közszolgáltatás használatának arányában, ugyanis a vasúti pályafenntartás is jellemzően veszteséges szolgáltatás, ami kizárólag a vasúti személy- és áruszállítást szolgálja ki, a vasúti személyszállítás részeként pedig a személyszállítási közszolgáltatást. A vasúti személyszállítás és ezen belül a közszolgáltatás arányát célszerű hosszabb időszakra az időszak átlaga alapján rögzíteni. Magyarország esetében 75%-os vasúti személyszállítási arány, és ezen belül jellemzően 90%-os közszolgáltatási arány került figyelembe vételre a teljes idősorban, noha a személyszállítási közszolgáltatás aránya a pályahasználatban az évek során növekedést mutatott. Kizárólag közszolgáltatásra használt vasúti pályauzem esetén (villamos, metró, HÉV) jellemzően a pályafenntartás is a közszolgáltatás közvetlenül elszámolható és támogatható részét képezi.

A közúton a pályainfrastruktúra támogatását csak akkor kellene arányosítva elszámolni, ha az veszteséges. Magyarország esetében bizonyításra került, hogy a jelentős jövedékiadó-, útdíj-, gépjárműadó-bevétel miatt nem veszteséges a közúthálózat fenntartása (Kövesdi – Horváth, 2023). A legmagasabb fajlagos költségű koncessziós autópálya-szakaszok egy részét ráadásul nem is használja az autóbuszos közszolgáltatás.

A beruházási támogatások (S_i) közül célszerű megkülönböztetni a közvetlenül a közszolgáltatónak vagy közlekedésszervezőnek nyújtott támogatásokat – melyek megjelennek az éves beszámolóban – a társaságon vagy közlekedésszervezőn kívül realizált támogatásoktól.

A tényleges felhasználói (utas-) költségfedezeti arányt (RUCCR) jellemzően azon a szinten célszerű vizsgálni, ahol a menetdíjbevételek az eredménykimutatásban megjelennek: a közlekedésszervezőnél vagy a szolgáltatónál.

A magyar közszolgáltatók (MÁV-START, MÁV-HÉV, GYSEV magyarországi üzeme, Volánbusz helyközi) esetében az utasfedezet aránya azon a szinten került vizsgálatra, ahol a menetdíjbevétel megjelenik és a működési költség is összesíthető. Ez a helyközi közlekedésben a közszolgáltató szintje, a budapesti helyi közlekedés esetében pedig 2012. májustól a közlekedésszervező (BKK) szintje.

A vizsgált bevételek, költségek és támogatások eredményszemléletűek, mivel az adatok a társasági beszámolókból származnak.

A közvetlen (utas)bevételek közé tartoznak a menetdíj-, helyjegy- és pótdíjbevételek. A pótdíjbevételek már csak azért is a közvetlen bevételek közé tartoznak, mivel az ellenőrzés költsége is a működési költség része, és viteldíj-elkerülés jelensége nélkül is szükséges valamilyen szintű ellenőrzés.

A közvetlen bevételek közé tartoznak még az átadott bevételek is, illetve az egyéb bevételként, menetdíjbevételeből érkező térítések is.

A MÁV-HÉV, illetve Volánbusz esetében a menetdíjbevétel emiatt korrigálásra kerültek, mivel a BKK által átadott menetdíjbevételek között csak a helykiekiek szerepelnek, a helyiek nem, amelyek jelentősebb összeget tesznek ki. A helyi bevétel és SZMT a BKK (2017) 2016. évi üzleti jelentése alapján került becslésre, amikor még a teljes agglomerációs menetdíjbevétel közvetlenül a BKK-nál jelent meg és szegmenként elkülönítésre került. Ezen összegek a továbbiakban becslés alapján kerültek megállapításra és levonásra a 2017 óta folyósított évi 4220 millió Ft (MÁV-HÉV), illetve 2160 millió Ft (Volánbusz) összegről induló költségtérítés-hozzájárulásból, amit a BKK a helyi közlekedési teljesítmény után fizet. Mindezekből következően a MÁV-HÉV és a Volánbusz bevételadatai (sőt az átadott évi 200–400 millió Ft közötti bérletrészesedés miatt a MÁV-START esetében is) tartalmaznak budapesti helyi közlekedésből származó bevételeket, ahogyan az utasteljesítmény is tartalmaz helyközi közlekedéssel végzett budapesti és egyéb helyi utasteljesítmény adatokat.

A közszolgáltatók által kapott támogatások közül működési támogatásnak számít a szociálpolitikai menetdíjtámogatás (2012-ig fogyasztói árkiegészítés), valamint a (működési) költségtérítés. Mivel a működési veszteség rendszeresen elszámolásra került, ezért egyszerűsítve bevétel (R_U), az SZMT (S_p) és a költségtérítések (S_o) összegként került meghatározásra a(z egyéb piaci bevétellel nem fedezett) működési költség (C_o).

A beruházási és egyéb támogatások a következőképpen kerültek beszámításra az országos vasút esetén. A pályavasút éves működési költségterítéséből 75% került a személyszállítás részére elszámolásra, ebből pedig 90% (GYSEV esetén 95%) a közszolgáltatásra. (A HÉV és a városi kötöttpályás szolgáltatások esetében – mivel nincs más szolgáltatás a pályán – a személyszállítási közszolgáltatás része a pálya működtetése is, míg az országos vasúton csak az ezért kifizetett hálózat hozzáférési díj.)

A beruházási támogatások esetében a személyszállítási szolgáltatóhoz érkező támogatás 100%-a kerül a közszolgáltatásra elszámolásra, vasúti pályaberuházás esetén a pályaműködési költségterítéssel azonos módon, egyéb támogatás esetén a támogatás célja szerint.

A beruházási támogatásokon belül megkülönböztetésre kerültek a közvetlenül (tulajdonostól, illetve a költségvetéstől, és az EU-tól) kapott és a külső szervezet beruházása által kapott támogatások. (A MÁV-START esetében a MÁV Zrt. támogatásai is arányosan ide tartoznak.)

Külső szervezet által végzett beruházásnak számít a MÁV-START közszolgáltatása esetén a NIF által a vasúti pályahálózaton végzett beruházás, amely idővel mérleg ágon átkerült a MÁV Zrt. eszközei közé, de jellemzően jóval később. A BKK esetén ilyen „külső beruházásnak” számítanak a tulajdonos Főváros (BFÖ) által (uniós és állami) támogatásból, a BKK mellőzésével végzett nagyberuházások (4-es metróvonal építése, 2-es metró felújítása, 3-as metróvonal „járműfelújítás”), illetve a BKV szintén uniós támogatásból elkészült beruházásai (kiemelten a 3-as metró felújítása).

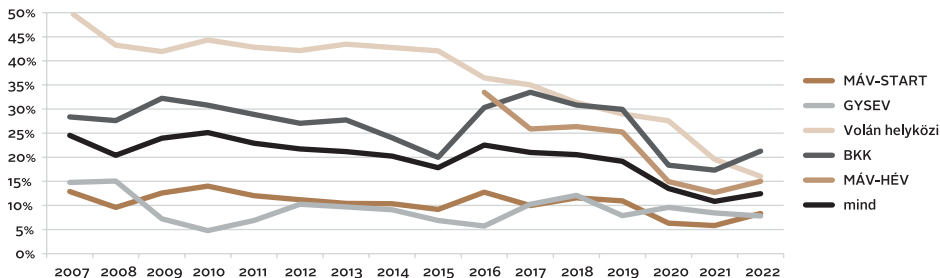
Egyéb támogatásként kerültek összesítésre a tőketámogatások (S_c , jellemzően tőkeemelés, továbbá adósságtóvállalás), illetve az ettől elkülönülő egyéb támogatások (S_v , pl. bérfejlesztésre).

A szolgáltatói utasteljesítményen belül a vizsgált közszolgáltatásra fordított utasteljesítmények kerültek figyelembe vételre a fajlagos mutatók számítása során.

Eredmények: az utasfedezeti arány meghatározása a főbb magyar közszolgáltatók esetében

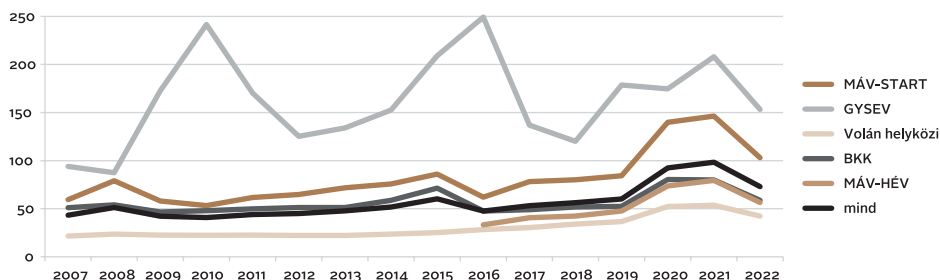
A számítások eredményeképpen a teljes költségre vonatkozóan következő, tényleges felhasználói, azaz utasfedezeti arányok (real user cost coverage ratio, RUCCR) alakultak ki az elmúlt időszakban (6. ábra).

6. ábra. Az egyes közlekedési közszolgáltatások teljes költségének utasok által fedezett részaránya (%)



Mivel a tarifa egyik szolgáltató esetében sem nőtt 2010 és 2022 között, látható a fedezeti szinten az egyértelműen lefelé tartó tendencia, ami felveti a még olcsóbb árazású közszolgáltatás lehetőségét (Ács – Kövesdi, 2022). A hullámzásokat részben a beruházások okozzák, a budapesti helyi közlekedésben 2014–2015-ben a 4-es metró és az 1-es és 3-as villamosok együttvéve jelentettek az átlagosnál nagyobb beruházást, amely az összesített adatot is láthatóan módosítja. 2020–2021-ben pedig a koronavírus-világjárvány miatt jelentősen csökkent az utasteljesítmény, és ezáltal az utasbevételek, miközben a közlekedtetett járateljesítmények és a költségek érdemben nem csökkentek, sőt vasúton nőttek. A járvány az autóbuszos utasforgalomra negatívabban hatott, mint a vasútra, melynek fő oka, hogy a Volánbusz forgalmának gerincét adó hivatásforgalom csökkent (leginkább a home office elterjedése miatt). A távolsági forgalom viszont, mely a vasútra jellemzőbb, a vonzó tarifatermékek, a jelentős menetrendi kínálatbővítés és a magas üzemanyagárak miatt kifejezetten versenyképes lett. A vasúti és az autóbuszközlekedés közötti olló záródásához hozzájárultak az elmúlt években bevezetett, a vasúti preferencia jegyében született menetrendi és tarifális intézkedések, és a MÁV-Volán Csoporton belüli elszámolások változásai.

7. ábra. Az egyes közlekedési közszolgáltatások teljes költsége 2022. évi reáláron (Ft/utaskm)

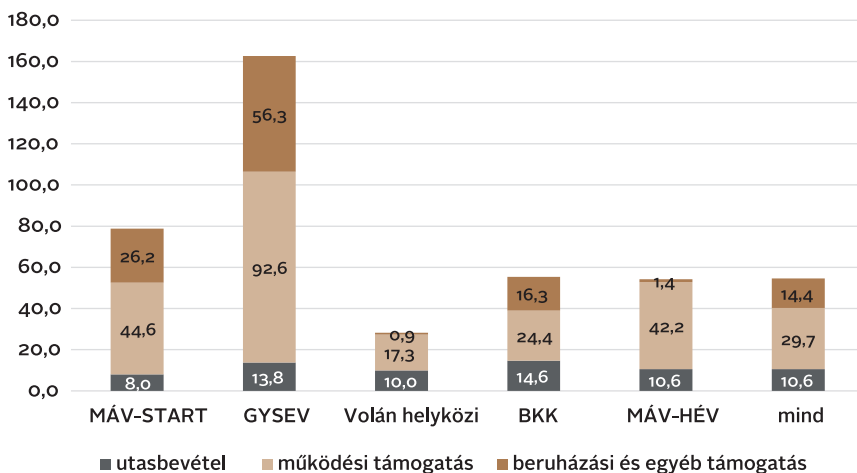


A reáláron mért költségek hosszú távú emelkedéséhez (7. ábra) hozzájárult az uniós támogatású beruházások, és a bérek növekedése. Fontos tényező az is, hogy a fogyasztói árak növekedésével (inflációval) történő korrekció nem teljes körű

(nincsenek benne az eszközök, így pl. a lakhatás inflációt meghaladó árnövekedése, illetve részben a munkabérek növekedése sem), ezért a korábbi évek alulértékelték.

Látható, hogy a beruházások ingadozása mennyire változtatja a szolgáltatás éves költségét, a GYSEV esetében a Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vasútvonal korszerűsítése (2009–2011), illetve 2015–2016-ban a motorvonatbeszerzés okozza a jelentős növekedést. Emiatt érdemes hosszabb időszak átlagát egyben megtekinteni, ami már reálisabb képet ad (8. ábra). Még ebben az esetben is látunk némi torzulást, mivel 15 év alatt is elmondható, hogy a GYSEV a hosszú távú átlag körül vagy afelett, míg a MÁV-START az alatti szintű beruházást könnyelvetett el. A MÁV-HÉV esetében csak hat év (2017–2022) átlagáról van szó, de pályafelújítás és járműcsere híján itt is a hosszú távú átlag alatti értékekről beszélhetünk. A GYSEV fajlagos költsége tehát kiugróan magas, ugyanakkor a szolgáltatás minősége is magasabb, a jelentős beruházások miatt, továbbá a társaság működési környezete is speciális (integrált, határmenti vasúttársaság, magyarországi elővárosi közlekedés nélkül).

8. ábra. Az egyes közlekedési közszolgáltatók teljes költségének és támogatásának 2007–2022 közötti átlaga 2022. évi reáláron (Ft/utaskm)



A vasúti közlekedés fajlagos (utaskilométerre vetített) költsége jóval magasabb (legalább a duplája) az autóbusszal végzett helyközi szolgáltatásnak, emiatt az utasok által fizetett 10–15 Ft/utaskm a teljes költségén belül jóval kisebb részarányt tesz ki. Ugyanakkor az elővárosi és a távolsági közlekedésben a vasútnak további hozzáadott értéke, illetve jelentős pozitív externális hatása van. Ebből kiemelendő, hogy nagy kapacitásával jelentősen csökkenti a közút torlódását és beruházásigényét, továbbá – a jelenlegi technológiai szinten – ebben a szegmensben a villamosított vasútvonalaknak köszönhetően inkább környezetbarát, mint a közúti közlekedés. A közúti közlekedés megkezdődött elektrifikációja révén ez a hátrány a jövőben várhatóan csökkenni fog.

A BKK-n belül is kimondható a kötöttpálya magasabb költsége, ha figyelembe vesszük, hogy az autóbusszos utasteljesítmény megközelíti a metró és a villamos

együttes teljesítményét, miközben a beruházások döntő része a kötöttpályán realizálódott. Az autóbusz esetében a működési költségben benne van a majdnem teljes járműcsere költsége, illetve az autóbusz-üzemeltetési modell felára, de mindezeknek a bevételekre is van pozitív hatása.

A MÁV-HÉV esetében elsősorban az elővárosi működési környezet és az elmaradt beruházások miatt alacsony a fajlagos önköltség.

A vizsgált időszakban jelentősen csökkent a Volán helyközi szolgáltatás költségének utasfedezettsége is, de arányaiban még mindig a legmagasabb.

Az eredményeket befolyásoló tényezők

A vizsgálat időszora a 2007 és 2022 közötti időszakot öleli fel. Az intervallum két szélén egy-egy jelentős világpolitikai esemény, a 2008-ban kezdődő pénzügyi-gazdasági világválság, és a 2020-ban kezdődött koronavírus világméretű járványhoz kapcsolódó újabb válság van, a kettő között viszont egy viszonylag stabil, konjunkturális időszak volt, mely hazánkban egyben politikai stabilitást is jelentett. Áttekintve ezt az időszakot, érdemes megemlíteni azokat a történéseket, amelyek a fentiekén túl befolyásolhatják az utasfedezeti szintet.

2007 jelentős év volt a hazai helyközi közlekedésben, mivel számos lényeges változás történt. 2006 decemberétől paradigmaváltás történt a vasúti menetrendtervezésben, elindult a kínálat folyamatos bővítése az integrált ütemes vasúti menetrend elvei alapján (Kormányos – Tánczos, 2007), melytől az utasforgalom jelentős növekedése is várható volt, ami a fedezeti szintre is kihatott. Módosította azonban ezt a hatást a 2007-ben két lépcsőben bevezetett jelentős (összesen 34%-os) tarifaemelés, a szociálpolitikai kedvezmények csökkentése, valamint 2007-ben és 2009-ben összesen 40 vasúti mellékvonalon a szolgáltatóváltás (a szolgáltatás részbeni vagy teljes kiváltása autóbusszal).

2010 folyamán összesen 11 vonalon visszaállt a vasúti közlekedés, majd 2012-ben egy jelentős, 2015-ben egy kisebb menetrendi korrekció történt. Ezekről, valamint a 2015–2017 közötti időszaktól eltekintve a MÁV-START menetrendi kínálata folyamatosan bővült, alapvetően stagnáló utasszámok és csökkenő utaskilométer mellett. 2019-től pedig a kínálatnövekedés még dinamikusabbá vált, melyet a koronavírus-válság sem vetett vissza, és 2023-ra rekordot döntve meghaladta a 90 millió vonatkilométert (16%-kal több, mint 2017-ben), ennek is köszönhető, hogy 2023-ban – a nagyrészt a vármegye- és országbérletek miatt – megugró többlet keresletet a bővített vonatkínálat jelentős zsúfoltsági problémák nélkül fel tudta venni, ki tudta elégíteni.

Mindeközben a Volán helyközi teljesítménye mind utasszám, mind utaskilométer, mind menetrendi kínálat (hasznos kilométer-teljesítmény) szempontjából eleinte stagnált, majd inkább csökkent. Az utasforgalom, illetve az ennek számítási alapját képező bevétel 2015-től (a megyei Volán társaságok regionális összevonásától kezdve) csökkenni kezdett. 2019-től a „nagy” Volánbusz megalakulásával, majd 2020-tól a MÁV-Csoportba olvadásával felgyorsultak a menetrendi és tarifális integrációs folyamatok, továbbá új lendületet kaptak az autóbusz-menetrendre nézve

racionalizáló, a vasútra nézve pedig kínálatbővítő folyamatok, azóta az utasok tudatos terelése látható az autóbuszokról a vonatok felé.

Budapesten 2008-ban történt egy jelentős menetrendi kínálati reform, majd 2010-ben megalakult a BKK, amellyel új irányt vettek a folyamatok, 2012. májustól pedig a BKK átvette a közlekedésszervező szerepét. A menetrendi kínálat és a hálózat bővülni, a járműigény növekedni, a zsúfoltság csökkenni kezdett, jelentősen javult a budapesti tömegközlekedés imázsa, és ezt tükrözték az utasszámok is.

2016. novemberétől került át a HÉV Budapesttől az állam tulajdonába és egyúttal megrendelésébe, hasonlóan ahhoz a 160 darab autóbusszal ellátható, évi 12 millió kilométer teljesítményű „kékbuszos” teljesítményéhez, amelyet a Volánbusz már 2014. áprilistól üzemeltetett, mint a BKK szolgáltatója, a BKV-t felváltva.

A fedezeti szintre jelentős hatással volt, hogy – bár Budapesten egy tarifakorrekció (kismértékű áremelés) még történt 2013-ban, de – a helyközi alaptarifák 2010 elejétől 2023 közepéig gyakorlatilag nem változtak, tehát az 1990-es évek óta jellemző éves, inflációkövető tarifaemelések helyett egy stabil árszínvonal volt. Így a vizsgált időszakban egyrészt olcsóbbá és vonzóbbá vált a közforgalmú közlekedés, másrészt a bevételek reálértéken csökkentek. Mindezt alig kimutathatóan befolyásolta az autóbusszos kiegészítő jegyek 2012-es, majd gyorsvonati pótjegyek 2013-as bevezetése (majd utóbbiak 2022-re való teljes kivezetése), az autóbusszal versenyző viszonylatokban a virtuális kedvezményes vasúti kilométerszámolás 2013-as kivezetése, majd 2020-as visszavezetése, a kedvezményes regionális tarifa 2013–2014-ben két lépcsőben való bevezetése, és a pótjegyek árképzésének folyamatos finomítása.

A közforgalmú közlekedés „versenytársának” tekinthető üzemanyagárak mozgásában hektikusság volt tapasztalható. A koronavírus-világjárvány eleinte jelentős üzemanyagáresést is okozott – és a közforgalmú közlekedés utasforgalmának és bevételének zuhanását (Kövesdi – Oszter, 2023) –, majd 2022-ben az orosz-ukrán háború okozott rekord energiaárakat. Az üzemanyagárak esetében árszabályozás került bevezetésre (Kövesdi, 2023), pedig az ársapka nélküli ár reálértéken nem érte el a 2012-es korábbi maximumot. Vasúton az elektromos áram árának megugrása többtízmilliárd forintos nagyságrendű extra kiadást jelentett 2022-ben, de a kínálatbővítést még ez sem vetette vissza. (Eközben például a gázár emelkedése miatt egyes városokban a sűrített gázzal (CNG) működő buszok jelentős része leállításra került.)

Mindezek a rendkívüli események alapjaiban változtatták meg a fedezeti arányokat 2020 után, így az utolsó három év adatai ennek ismeretében értelmezendők. A vizsgált időszakban jelentősen nőtt a forgalomba kerülő gépkocsik száma is, valamint a gépkocsik használata is.

A MÁV-Volán Csoport tagvállalatainál az elmúlt években jelentős – több esetben százalékosan kétszámjegyű – bérfejlesztések is történtek, mely a költségszintet jelentősen növelte, így az utasfedezeti szintet tovább csökkentette, ugyanakkor az utazószemélyzeti munkaerőhiányt még így sem sikerült megoldani.

Beruházások tekintetében elmondható, hogy vasúti járművek terén 2007 és 2022 között jelentős frissítés történt, összesen 183 korszerű elővárosi motorvonat, és közel száz db IC+ kocsiforgalomba állásával. A GYSEV – a használt IC kocsik beszerzésével együtt – szinte teljesen lecserélte a járműflottáját. A Volánnál 2012-ig kisebb

volumenű járműfrissítések történtek, majd több éven át befagyott a folyamat, 2018-tól azonban kifejezetten jó ütemben zajlik az új járművek beszerzése. A HÉV esetében az elmúlt 40 évben nem volt járműfejlesztés 1 db kísérleti felújítást leszámítva. A BKK által felügyelt járműpark jelentősen fejlődött, és az autóbuszok tekintetében 100%-ban alacsonypadlóssá vált. Ehhez hozzájárult az autóbuszüzemeltetési modell 2012-es elindítása is, amely a színvonal mellett a költségeket is megemelte.

Jelentős vasúti pályaberuházások is zajlottak, elsősorban a fővonalakon és elővárosi vonalakon. Az elővárosi fejlesztések a székesfehérvári, esztergomi és pusztaszabolcsi vonalon jelentősen növelték a vasút szerepét, csökkentették a menetidőket, ugyanakkor a Budapest – Debrecen vonalon az átépülés ellenére sem érdemi menetidő-csökkenés, sem menetrendi strukturális változás nem látható. A HÉV vonalakon csak kisebb fejlesztések történtek.

Budapesten jelentős beruházások érintették a kötöttpályás vonalakat és járműveket, a budai fonódó, és az 1-es villamos vonalát. Legjelentősebb azonban a 4-es metró megépülése, és a 3-as metró teljes felújításának hatása. Kiemelendő a BKK értékesítési és utastájékoztatói rendszerének fejlesztése is, melyet követ a MÁV is, azonban a Volánbusz nem, ők majd a MÁV rendszeréhez csatlakoznak.

Konklúzió

A főbb hazai közösségi közlekedési közszolgáltató társaságok tényleges utasfedezeti arányának hosszabb időszakot (2007–2022) átívelő vizsgálata eredményeként megállapítható, hogy ennek értéke a nagyvasúti szolgáltatóknál 10,1% (MÁV-START) és 8,6% (GYSEV), a MÁV-HÉV-nél azonban ennek mintegy kétszerese, 19,6%. A BKK-nál, amely több alágazat működését is szervezi, az utasfedezet mértéke 26,4%. A legmagasabb értéket a Volán helyközi szolgáltatása érte el, 35,5%-kal. Mindez összefoglalható úgy, hogy a kötöttpályás közlekedési közszolgáltatások (MÁV-START, GYSEV) költségeit lényegesen kisebb arányban fedezik az utasoktól származó bevételek, mint a részben kötötpályás (BKK), illetve a közúti közlekedési közszolgáltatások (Volán helyközi) esetében.

Ennek csak egyik oka az, hogy a kötötpályás infrastruktúra kiépítése, fejlesztése és működtetése olyan jelentős forrásigényű, hogy önmagában is pénzügyi támogatásra szorul, míg a közúthálózat fenntartásának államháztartási egyenlege jellemzően nem is negatív (Kövesdi – Horváth, 2023). A másik oka az, hogy míg a közút használatából az autóbuszok csak jelképesen részesednek, így a költségeket sokkal több piaci szereplő, használó együttesen viseli, addig a kötötpályás közszolgáltatáshoz szükséges infrastruktúrát nagyrészt (illetve a MÁV-HÉV esetében teljesen) a kötötpályás közszolgáltatók foglalják el, ezáltal az infrastruktúrához kapcsolódó költségek rájuk háruló része jelentős tétel.

Az utasoldal csökkenő, illetve tartósan alacsony pénzügyi hozzájárulása felveti a társadalmi, nemzetgazdasági, valamint környezeti hatékonyság irányába történő további elmozdulás lehetőségét a hazai és EU közlekedéspolitikai célokkal összhangban (Ács – Kövesdi, 2022). A klímaválságra és a városok közlekedési gondjaira való tekintettel világszerte újraértelmezés alatt áll a közforgalmú közlekedés szerepe, ideális mérete és

fenntartható finanszírozása. Az elmúlt évtizedek alatt elfogadott szemlélet lett, hogy a személyszállítási szolgáltatások – néhány speciális részpiacot leszámítva – nem tud pénzügyi értelemben véve nyereséggel üzemelni, a cikkünkben szereplő fedezeti szintek nem kirívóan alacsonyak, ezek ma már finanszírozói oldalról is elfogadottak.

Közgazdasági értelemben a két fő felmerülő kérdés az alábbi. Első, hogy a közlekedési rendszer milyen színvonalú (ezáltal mekkora költségű) legyen, ezen belül milyen modális összetétellel. A másik, hogy a rendszer fejlesztési és működési költségeinek fedezetéhez – az adófizetői befizetéseken túl – mekkora mértékben járuljanak még hozzá azok, akik a közszolgáltatást ténylegesen igénybe is veszik, azaz az utasok.

A tarifarendszerek utasbarát, utasvonzó változásaival, az utasok befizetéseinek csökkentésével az utasszám, az utaskilométer is növelhető, az egyéni közlekedés környezeti terhe csökkenthető. Alapvetően ezt a célt szolgálják az átalánydíjas, területi alapú jegyek és bérletek, mint a német Deutschlandticket, az osztrák KlimaTicket, vagy a hazai ország- és vármegyebérletek, illetve Magyarország²⁴ és Vármegye²⁴ napijegyek. Ezek utasfedezeti arányra vonatkozó hatásának elemzéséhez még nem állnak rendelkezésre adatok, ehhez további kutatások szükségesek, melyeknek ki kell szűrniük a koronavírus-világjárvány utáni helyreállás trendjét is.

A másik további kutatási irány a vasúti és közúti infrastruktúra kihasználtságának és ideális méretének kérdése. A közúti és vasúti infrastruktúra kiépítési és fenntartási szintje, és a rajta zajló személy- és áruszállítás egymást kölcsönösen befolyásoló dinamikus tényezők, ezek optimális aránya is további, műszaki területekre is kiterjedő kutatásaink tárgya. Ezen felül indokolt tágabb kontextusba is helyezni a közforgalmú közlekedést, és a pénzügyi szemléleten túl az externális, különösen a környezeti hatásokat is figyelembe vevő, társadalmi fedezeti szintjét is vizsgálni. ■

Felhasznált irodalom

1. Ács B. (2018): Ki fizeti a révészt? – avagy a helyközi személyszállítás finanszírozási pályái, Európai Közlekedési Kongresszus, VIII. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia – Győr 2018, pp. 1-12. <https://cots.sze.hu/2018>
2. Ács B. – Kövesdi I. (2022): Lehet-e ingyenes a helyközi tömegközlekedés? Közlekedés és Mobilitás, 1:6, pp. 72-79. <https://doi.org/10.55348/KM.6>
3. BKK (2013-2023): A BKK Zrt. [előző évi] üzleti jelentése
4. Budapest Főváros Önkormányzata (2008-2023): Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének [sorszámú] önkormányzati rendelete a Budapest Főváros Önkormányzata [előző évi] összevont költségvetéséről szóló [sorszámú] önkormányzati rendelet végrehajtásáról
5. EMTA (2021): EMTA Barometer 2021 – Based on 2019 data, 15th edition, European Metropolitan Transport Authorities, 8 p. <https://www.emta.com/wp-content/uploads/2021/11/211007-barometeremta-2019.pdf>
6. Európai Bizottság (2015): Guide to Cost-Benefit Analysis investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 358 p. https://ec.europa.eu/regional_poli-

[cy/sources/studies/cba_guide.pdf](https://sources/studies/cba_guide.pdf)

7. Európai Bizottság (2016): A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: Ötödik jelentés a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről <https://op.europa.eu/hu/publication-detail/-/publication/80b58c26-bd30-11e6-a237-01aa75ed71a1/language-hu/format-PDF/source-search>
8. Európai Bizottság (2021): Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló hetedik jelentés, a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 15. cikkének (4) bekezdése alapján, COM(2021) 5 final, Brüsszel, 2021.1.13., https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/rail-market-monitoring-rmms_en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52021DC0005>
9. Európai Bizottság (2023): Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló nyolcadik jelentés, a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 15. cikkének (4) bekezdése alapján, COM(2023) 510 final, Brüsszel, 2023.9.13., COM(2021) 5 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52023DC0510>
10. Kormányos L. – Tánzos K. (2007): Conditions of a quality public railway service in Hungary, Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 35(1-2), pp. 23-34. <https://pp.bme.hu/tr>
11. Kövesdi I. (2017): A közlekedés államháztartási mérlege Magyarországon 2004-2015., Közlekedéstudományi Konferencia – Győr 2017., pp. 1-13. <https://cots.sze.hu/2017>
12. Kövesdi I. (2023): Zöldebb gépjárműadózás Magyarországon, Közlekedéstudományi Szemle, 1/2023., pp.4-20. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.1.1>
13. Kövesdi I. – Horváth B. (2023): A közlekedés államháztartási bevételei és kiadásai 2004-2021. között, XIII. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia – Győr 2023, pp.235-248. <https://cots.sze.hu/downloadmanager/download/nohtml/1/id/44021>
14. Kövesdi I. – Oszter V. (2023): A koronavírus világiárvány (COVID19) hatása a közlekedési szolgáltatásokra, Közlekedés és Mobilitás, 2023, 2:1, pp. 34-48. <https://doi.org/10.55348/KM.26>
15. Közszolgáltatási beszámolók (2011-2023): MÁV-START, GYSEV, MÁV-HÉV, Volánbusz és jogelődjei
16. Steer Davies Gleave (2016): Study on economic and financial effects of the implementation of Regulation 1370/2007 on public passenger transport services, Final Report <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2016-02-effects-implementation-regulation-1370-2007-public-pax-transport-services.pdf>
17. Szeri I. – Dancz Á. (2023): A hazai személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó kedvezményrendszer modernizációs lehetőségei, Közlekedéstudományi Szemle 2023. LXXIII. évf. 4. sz., pp. 14-27 <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.4.2>
18. Társasági éves beszámolók (2008-2023): Általános üzleti évet záró [előző évi] éves beszámolók (MÁV-START, GYSEV, MÁV-HÉV, BKK, BKV, Volánbusz és jogelődjei)