

Budapesti Corvinus Egyetem
Piacelemző főszakirány
Konzulens: dr. Kaderják Péter

Ellentmondások a helyi autóbusz-közlekedés árszabályozásában

Készítette:
Habis Helga

Budapest, 2006. április 20.

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés	4
2.	A szabályozás.....	5
2.1	EU csatlakozás előtt.....	5
2.1.1	Ki finanszírozza a szolgáltatást?.....	5
2.2	... és után.....	6
2.2.1	Megoldást jelent-e az új törvény?.....	8
3.	A szabályozás hatásának bemutatása Eger példáján keresztül.....	9
3.1	A közszolgáltatási szerződés Egerben.....	9
3.1.1	Biztos, hogy előnyös ez a megállapodás?	10
3.1.2	A szerződés 4. változata	10
3.2	Az ár-megállapítási gyakorlat Egerben.....	11
3.2.1	2003. évi tarifák	12
3.2.2	2004. évi tarifák	13
3.2.3	2005. évi tarifák	14
3.2.4	2006. évi tarifák	17
3.3	Helyzetértékelés	18
4.	A nyugat-európai gyakorlat	20
4.1	Skandinávia.....	20
4.2	Nagy-Britannia.....	21
4.3	Franciaország.....	24
4.4	Németország.....	25
4.5	Hollandia	27
4.6	Tanulság.....	28
5.	Miért van szükség szabályozásra?	30
5.1	Természetes monopólium-e Magyarországon az autóbusszal végzett menetrendszerinti autóbuszközlekedési-szolgáltatás?.....	30
5.2	Externáliák, szociális és egyéb gazdasági megfontolások.....	34
6.	Az árszabályozási elméletek és alkalmazhatóságuk.....	38
6.1	Ársapka szabályozás és minőségi szabályozás kombinálása.....	39
6.2	Monopol szolgáltatási jog árverés.....	40

6.3	Megtérülési ráta szabályozás.....	40
6.4	Konklúzió	40
7.	Összefoglalás és konklúzió	41
8.	Melléklet.....	44
8.1	Kiemelt városok 2003. évi díjtételei.....	44
8.2	Költségek és eredmény alakulása 2000 - 2003.....	44
8.3	Járműállomány jellemzői.....	45
8.4	Példák az Agria Volán Rt. Által benyújtott előterjesztésekről.....	46
8.5	Tendenciák néhány európai város tömegközlekedésében a 90-es években.....	48
8.6	Vonalhálózat	49
8.7	A termelési függvény becslésének eredményei	50
9.	Irodalomjegyzék.....	52

1. Bevezetés

Dolgozatom témájaként a helyi, középvárosi tömegközlekedés szabályozásának elemzését választottam. A téma egyrészt aktuális - mivel az Európai Unió a prioritások között foglalkozik a kérdéssel - másrészt rendkívül releváns, hiszen a közlekedés az egyik fő tényező, mely hozzájárul a gazdasági növekedéshez, a versenyképesség biztosításához és a foglalkoztatottság növeléséhez.

Magyarországon ez egy olyan speciális szektor, ahol az árhatóság egyben a szolgáltatás megrendelője és részben finanszírozója is. Dolgozatomban többször is hivatkozom Eger városára. E példa – többek között - pedig azért is különös, mert egy állami vállalat látja el az önkormányzati feladatot, míg a megrendelő önkormányzat a kvázi-tulajdonos Pénzügyminiszter jóváhagyásával határozza meg az árat, majd közösen finanszírozzák a veszteséget. Azért is foglalkozom ezzel, mert e rendszer működik az összes magyar középvárosban.

Itt tehát a szereplők viszonya elég kusza. Nehezen definiálható, hogy döntéseiknek milyen következményei vannak.

Az önkormányzat:

- a feladat kötelezettje
- megrendelő
- árhatóság
- társfinanszírozó
- menetrend-meghatározó

Az állam:

- jogszabályalkotó
- a szolgáltató tulajdonosa
- árhatóság
- társfinanszírozó

Dolgozatomban arra keresem a választ, hogy miként lehetne megváltoztatni a jelenlegi átláthatatlan és elavult rendszert, milyen eszközökkel lehetne elérni a szektor hatékonyabb működését, valamint a szolgáltatásminőség javulását.

A válaszkeresés során kifejtem a jelenlegi szabályozás hatását a rendszer működésére (Eger példáján keresztül) és a közelmúltban bekövetkezett változások következményeit. Bemutatok néhány külföldön alkalmazott módszert, alátámasztom a szabályozás szükségességét, majd elemzem a lehetséges árszabályozási elméleteket és azok konkrét alkalmazhatóságát. Végül ismertetek egy lehetséges megoldást.

2. A szabályozás

2.1 EU csatlakozás előtt...

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás a helyi forgalomban nem kötelező jellegű önkormányzati feladat, 1991 óta koncesszió-köteles tevékenység. Állami szintű, átfogó szabályozás tulajdonképpen nincs; az állami illetve önkormányzati tulajdonú társaságok szerződéses és időbeli kötöttségek nélkül működnek, tevékenységük leginkább a hagyományokon alapul, ráadásul a szolgáltatói jogok és kötelezettségek nem igazán tisztázottak.

A helyi tömegközlekedés biztosítása, a tarifarendszer meghatározása és a koncesszióba adás a települési önkormányzatok feladata. Ezen kérdések eldöntése azonban speciális szakmai ismeretek igényelne, melyekre az önkormányzatok eleinte nem is lehettek felkészülve.

A fentiekből természetesen következik a "hagyományos" és teljesen megmerevedett piaci struktúra, ahol az állami vagy önkormányzati szolgáltatók a piaci (vagy egyéb) megmérettetés bármiféle követelménye nélkül működhetnek. Az esetleges új piaci szereplők megjelenésének lehetősége pedig teljesen kizárt. Ilyen feltételekkel remény sincs arra, hogy egy hatékonyabb, jobb minőségű rendszer jöhessen létre.

És természetesen felmerül a kérdés:

2.1.1 Ki finanszírozza a szolgáltatást?

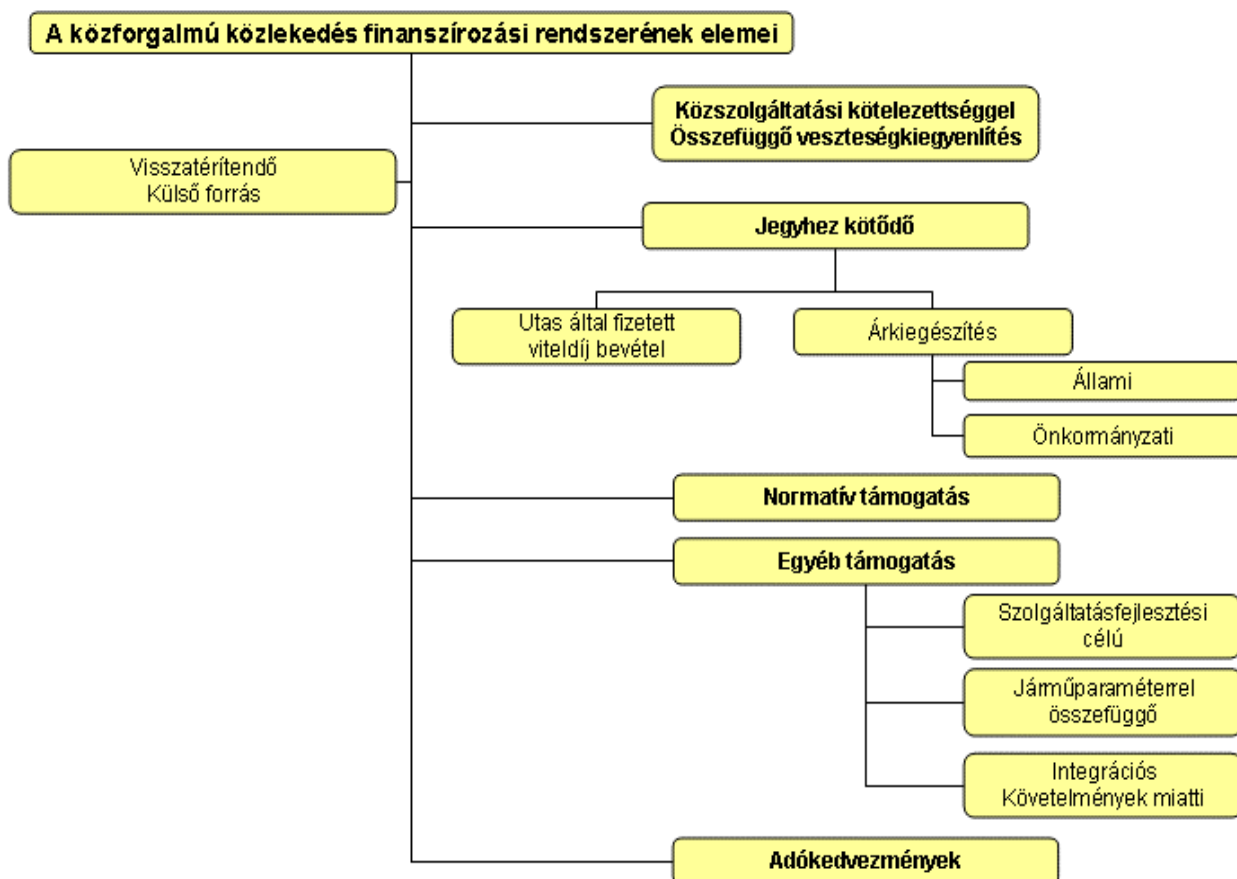
A szolgáltatások egy része a társadalom minden egyes rétege számára megfizethető díjszinten valószínűleg nem lehet kifizetődő még így sem, hogy a járatok keresztfinanszírozzák egymást. A tarifák ugyanis főként szociális megfontolásokból (például az esélyegyenlőség biztosítása miatt) - árkiegészítéssel együtt tekintve - még a működési költségeket sem fedezik. Nyilvánvalóan abszurd a bevételekkel nem fedezett szolgáltatások megkövetelése, miután a szabályozás nem is foglalkozik a feladatok, az ár és a támogatás összhangjának megteremtésével. Nincs stabil, kiszámítható központi támogatás, a díjemelések mértékét a Pénzügyminiszter esetenként maximalizálja¹, így a

¹ Amennyiben a pénzügyminiszter él beleszólási jogával, gyakorlatilag a PM válik árhatósággá.

szolgáltatási színvonal nyilván csökken, mivel a helyi önkormányzatok nem rendelkeznek megfelelő forrásokkal.

2.2 ... és után

Az EU csatlakozás természetesen megköveteli a jogharmonizációt. Így a keresztfinanszírozásra épített rendszer már csak ezért sem tartható. Többek között hatályba lép az 1191/69/EGK rendelet - a közérdek elsődlegességére hivatkozva (Section II. Article 3/2.(a)) - elfogadja a szolgáltatók közszolgáltatási feladatokra való kötelezhetőségének szükségességét, de ahhoz kötelező veszteség-kiegyenlítést rendel (az Európai Bíróság C-280/00 ítélete alapján). A közérdek természetesen a közpénzek hatékony elköltését is magában foglalja - nem csak a szolgáltatás színvonalát és szükségességét -, ezért a fenti rendelet meghatározza a veszteség-kiegyenlítés szabályait, a kompenzációs összeg meghatározásának módját, ...stb. Így a finanszírozás összetétele a következőképpen alakul:



A veszteség-kiegyenlítés kiszámításánál figyelembe vett költségeknek - amennyiben a szolgáltató nem pályázat útján került kiválasztásra - nem a szolgáltató

tényleges költségein kellene alapulniuk, hanem az azonos jellegű és színvonalú közszolgáltatási feladatokat ellátó, hatékonyan működő szolgáltatók átlagköltségeire kellene épülniük.²

A Községi szabályozás célja egyértelműen a szabályozott és ellenőrzött verseny, valamint a nemzetközi piacnyitás elérése. Ez ugyanis szignifikánsan több utast vonz, és jobb teljesítményt biztosít. Az alábbi táblázat 30 európai városban, a '90-es években megfigyelt trendeket mutatja:

	Utazások számának éves változása	Fedezeti ráta éves változása
Szabályozott versenyt alkalmazó városok	+1,8%	+1,7%
Versenyt teljes hiánya	-0,7%	+0,3%
Teljes dereguláció szignifikáns kontroll nélkül	-3,1%	+0,3%

Forrás: COM(2002) 107 final: Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on action by Member States concerning public service requirements and the award of public service contracts in passenger transport by rail, road and inland waterway

A 2004. május 1-jén hatályba lépett *XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról* ezért pályázati rendszert vezet be az egész szektorban.³ Meghatározza a közszolgáltatási szerződések kötelező tartalmi elemeit, és annak érvényességét 8 évben maximalizálja. A törvény ebben - a minél szélesebb körű versenyeztetésben - látja a színvonal javulásának és a közpénzek hatékonyabb felhasználásának biztosítékát.

A működési feltételek pontos meghatározása és a felek jogainak és kötelezettségeinek egzakt megállapítása azért is nélkülözhetetlen, mert e nélkül nem hajtható végre a Volán társaságok évek óta tervezett privatizációja.

A fenti törvény azt is rögzíti, hogy a veszteség-kiegyenlítés forrásainak biztosítása kifejezetten állami feladat. (3.§ (2) bekezdés)

² A 2004. évi XXXIII. Tv. 11§ (2) d) bekezdése alapján.

³ A hatályos 1191/69/EGK rendelet alapján nem egyértelmű, hogy a szolgáltatóval kötött szerződést mikor kell koncessziós szerződésnek és mikor kell közszolgáltatási szerződésnek tekinteni. A megkülönböztetés azért lényeges, mert az ide vonatkozó 14. cikkely alapján közszolgáltatási szerződés esetén kötelező az európai tenderkiírás, koncesszió esetében pedig nem.

A Bizottság véleménye szerint, ha a szolgáltató viseli a piaci kockázatot (még ha monopoljogot is szerzett), szabadon növelheti a minőséget és az árat, akkor koncesszióról van szó.

2.2.1 Megoldást jelent-e az új törvény?

A tervezett versenyeztetés, és ezáltal a leghatékonyabban működő társaság kiválasztásával elérhető javulás a gyakorlatban csak 8 év múlva következhet be. A 17. § (5) bekezdése alapján ugyanis a jelenlegi (korábbi) szolgáltatók pályázati és ajánlatkérésen alapuló eljárás nélkül is megbízhatók további 8 évre, amennyiben 2004. december 31-ig az önkormányzatok szerződést kötnek (kötöttek) velük a törvényben foglalt feltételek szerint.⁴

Az ellátásért felelős önkormányzat megrendelői pozíciója így alapvetően továbbra is csak két eszköz alkalmazására korlátozódik: a hatósági ár megállapítására (1990. évi LXXXVII. törvény az árak megállapításáról 7. § (1), (2) és melléklet alapján) és a menetrend meghatározására. Mivel azonban a törvény 3. § -ának (2) bekezdése értelmében az önkormányzatok kiegészítő normatív támogatásra (a társaságok pedig normatív támogatásra) jogosultak a központi költségvetésből a hiány fedezésére, a tarifákat a Pénzügyminiszternek jóvá kell hagynia.

2005. január 1-jétől viszont a központi költségvetés a veszteségnek maximum 50%-át finanszírozza a fent említett törvény módosítása szerint. (Az eredeti törvényt tehát 1 éven belül megváltoztatták, ami nem kedvez kifejezetten a kiszámíthatóságnak.) Így az önkormányzatnak gyakorlatilag arról kell döntenie, hogy

- az átlagosnál nagyobb mértékben emeli az árat (aminek persze korlátot szab a Pénzügyminiszter, a politika érdek és az árrugalmasság is), vagy
- a szokásos áremelési ütem mellett adóbevételeiből teremti forrást a hiányra - azaz vagy
 - o adót emel (aminek szintén korlátozottak a lehetőségei), vagy
 - o máshonnan támogatásokat von el.

Az új törvény tehát inkább csökkenti az önkormányzatok mozgásterét, mint növeli (legalábbis rövidtávon)⁵. Ezen finanszírozási jellegű problémákra már az OECD és a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája is felhívta a figyelmet.⁶

⁴ Itt érdemes megjegyezni, hogy nem minden önkormányzat kötötte meg ezen szerződést a maximális 8 évre. Szegeden például csak 1 évre szóló megállapodás született. A többségre azonban a 8 éves időtartam a jellemző.

⁵ A hosszú távú helyzet gyakorlatilag megítélhetetlen az állandó törvénymódosítások miatt.

⁶ Lásd például: OECD & European Conference of Ministers of Transport: Implementing sustainable urban travel policies – National Peer Review: Hungary (2004.) 66-67. oldal: A túlzott és tökéletlen decentralizáció finanszírozási aspektusa súlyos akadályát képezi a hatékony és fenntartható tömegközlekedési rendszernek.

3. A szabályozás hatásának bemutatása Eger példáján keresztül

Ebben a részben részletesen bemutatom a helyi tömegközlekedésben és az azzal kapcsolatos döntéshozatalban zajló folyamatokat. Ezen alapos ismertetés célja, hogy egyértelművé tegye azt, hogy most - jóval a rendszerváltás után - sincs egy átgondolt, szisztematikus szabályozási út. Nincs egy egységes személyszállítási törvény sem; így számos törvény és rendelet együttese befolyásolja a piac működését. Hiányzik az EU stratégiájával összhangban lévő, a fenntarthatóságot biztosító koncepció.

Mindennek az a következménye, hogy évről-évre folyamatosan változó feltételek mellett kell döntéseket hozni, állandóan alkalmazkodva az ad hoc jellegű szabályváltozásokhoz és együtt élni a teljes kiszámíthatatlansággal. Így helyi szinten sem lehet hosszú távú, városi közlekedési tervet létrehozni.

Ezt szeretném bebizonyítani Eger példájának ismertetésével.⁷

3.1 A közszolgáltatási szerződés Egerben⁸

" A Szolgáltató az Önkormányzat által ismert díjszabás és utazási feltételek alapján (1, 2. melléklet), valamint a 3. sz. a mellékletben részletezett vonalhálózaton⁹, az ott felsorolt megállóhelyek igénybevételével, menetrend szerint nyújtja szolgáltatását."

A szerződés tartalmazza a felek jogait és kötelezettségeit, többek között azt, hogy a szolgáltató milyen adatokat köteles az önkormányzat tudomására hozni, és hogy a felek minden évben külön állapodnak meg a veszteségkiegyenlítés mértékéről.

Kijelenthetjük, hogy a létrejött szerződéses kapcsolat gyakorlatilag nem változtatja meg a vállalat és az önkormányzat kapcsolatát, csak írásban rögzíti azt.

⁷ Hangsúlyozni szeretném, hogy minden vidéki középvárosban hasonló folyamatok játszódtak le, ezért Eger megfelelően reprezentálja a szabályozási környezet hatását.

⁸ Forrás: Közszolgáltatási szerződés-tervezet Eger város közigazgatási határain belül menetrendszerinti-, helyi, közforgalmú autóbusz-közlekedési hálózat működtetésére

⁹ Lásd 8.5-ös számú melléklet

3.1.1 Biztos, hogy előnyös ez a megállapodás?

Véleményem szerint lehetséges lenne olyan szerződés megkötése is, ami ösztönözné a vállalatot a hatékonyabb működésre. Csak egy példa a sok közül, hogy bizonyos tevékenységek kiszervezése (outsourcing) ez irányba hatna, melynek a szerződésben való kiköthetőségére a törvény kifejezetten felhívja a figyelmet. Emellett a szerződés semmilyen feltételhez nem köti a működési veszteség kiegyenlítését, még utalást sem tesz a hatályos C-280/00-s európai bírósági ítéletre. Egyszerűen kijelenti, hogy erről minden évben megállapodnak.

Felmerül a kérdés, hogy nem kellene-e mástól is ajánlatot kérni? Ez ügyben félrevezető a közgyűlési anyagban szereplő állítás, melyből a képviselők azt a következtetést vonhatták le, hogy a törvény szerint a jelenlegi szolgáltatóval kötelező szerződést kötni. Valószínűleg ezért, fel sem merült, hogy mástól is kérjenek ajánlatot. (Persze az is lényeges kérdés, hogy vannak-e valós alternatívák.) Ami újabb súlyos kérdést vet fel:

Hogy lehet ilyen alapvető információk nélkül megítélni, hogy mennyi veszteség-kiegyenlítésre jogosult a szolgáltató?

A hatályos EU jogszabályok alapján ugyanis egy átlagos hatékonyságú vállalat hiányát köteles finanszírozni a megrendelő. Egy ilyen körülmények között működő állami vállalat pedig nem hiszem, hogy átlagos hatékonyságúnak lenne nevezhető! Minderről természetesen egy szó sincs a szerződés-tervezetben.

3.1.2 A szerződés 4. változata

2004. november 29-én készült el a közszolgáltatási szerződés negyedik változata. Ez már néhány előremutató jelet tartalmaz, de még mindig nem szól a hatékonyságról. Tartalmazza például a tevékenység számviteli elkülönítésének módját, és az önkormányzat azon jogát, hogy javaslatot tehet alvállalkozó bevonására. (Bár a javaslat nem kötelezi a szolgáltatót semmire, de legalább említést tesz róla a szerződés.)

Furcsa módon azonban azon rész, amely szerint a felek minden évben megállapodnak a veszteségkiegyenlítés mértékéről, arra módosult, hogy a tarifákról állapodnak meg. Viszont a szolgáltató jogai között felsorolják a következőt is:

Jogosult „A ráfordításaira és a működéséhez szükséges nyereségre fedezetet biztosító bevételre”.

Azaz ennek a módosításnak a következménye az lett, hogy az önkormányzatnak nem csak a veszteséget kell kiegyenlítenie, hanem nyereséget is kell biztosítania. Ellenkező esetben ugyanis a szolgáltató jogosult a közszolgáltatási kötelezettség alól felmentést kérni.

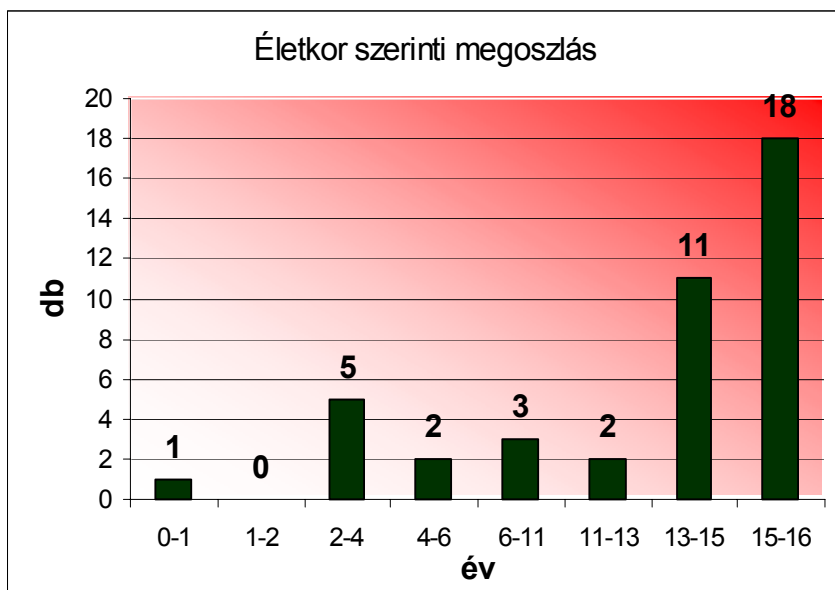
Összességében tehát elmondható, hogy az önkormányzat a módosítások során előnytelenebb helyzetbe került.

3.2 Az ár-megállapítási gyakorlat Egerben

Az egri közgyűlés két fordulóban tárgyalja a menetrendszerinti autóbusz közlekedésről szóló rendeletet. A folyamat fontosabb állomásai a következők:

1. Az Agria-Volán Rt. benyújtja tarifaemelési kérelmét (néha több változatban) adott menetrendek és fejlesztési lehetőségek mellett, indoklással.
2. A bizottsági javaslatok alapján elkészül egy rendelet-tervezet.
3. A közgyűlés megvitatja az ügyet, kiválaszt egy változatot, vagy módosított feltételekkel újabb árajánlatot kér. Dönt a 15 napos közszemlére tételről.
4. Újabb bizottsági szakasz következik, és további egyeztetések folynak a szolgáltatóval. Ez alapján elkészül a második rendelettervezet, ismét több alternatívával.
5. A közgyűlés dönt, a rendelet – 2004-ig a Pénzügyminiszter egyetértésének megszerzését követően - a kihirdetés napján hatályba lép.

A helyes döntés meghozatala többek között azért ütközik nehézségekbe, mert mind a kormány, mind a helyi vezetés politikai érdeke, hogy a szolgáltatás olcsó legyen és jó minőségű. A mesterségesen leszorított díjak azonban még a működési költséget sem fedezik, így az autóbusz állomány fokozatosan előregszik. Ezt illusztrálja az alábbi diagramm:



A buszok átlagos életkora 2003. október 31-én 12,2 év, mivel az állomány $\frac{3}{4}$ része, azaz 31 darab autóbusz, 11-16 év közötti. 2003. március 1-jén egy korszerű busz beszerzési értéke 48,6 millió Ft + ÁFA volt, amihez az önkormányzat 18 millió Ft-os támogatást biztosított (a 2002.-es költségvetés terhére.)

Ugyanebben az évben 4 busz felújítására további 75,4 millió Ft-ot fordított a társaság. Mindez azonban alig enyhít azon a problémán, hogy az eszközállomány elöregedése az értékcsökkenési leírás csökkenéséhez vezet, így pozitív működési eredmény nélkül, csak az önkormányzat (vagy a tulajdonos állam) segítségével valósítható meg minden fejlesztés.

Most nézzük meg konkrétabban, milyen adatok alapján és hogyan dönt az önkormányzat, és ennek milyen hatása van a tarifákra, illetve a szolgáltatás minőségére.

3.2.1 2003. évi tarifák

2002. november 21-én tárgyalta a közgyűlés az Agria-Volán Rt. Tarifaemelési kérelmét. Két változat állt a képviselők előtt:

Megnevezés	2002.	A alternatíva	B alternatíva
Menetjegy elővételben	84	86	84
Menetjegy buszon	105	120	120
Egyvonalas bérlet	1836	1986	1986
Összavonalas bérlet	2503	2710	2710
Tanuló/nyugdíjas bérlet	811	880	880
Emelés mértéke összesen		8,3%	7,9%

A Volán társaság indoklásában többek között az szerepelt, hogy a Pénzügyminisztérium által - az egyes

Forrás: Eger MJV Közgyűlésének rendelettervezete 2002. dec. 5. költségsorokon meghatározott árváltozási indexek mellett legalább 8,3%-os átlagos emelésre van szükség ahhoz, hogy a helyi járási tevékenység ne legyen veszteséges. Emellett a cég 27,5 millió Ft fejlesztési támogatást is igényelt.

A közgyűlés az "B" alternatíva mellett döntött, így országos összehasonlításban a jegyek és a bérletek ára továbbra is az átlag alatt volt. Emellett 18 milliós fejlesztési támogatást fogadott el.

Ilyen veszteségszint mellett felmerül a kérdés, hogy miért kell az országban a legalacsonyabbnak lennie az elővételben vásárolt menetjegyek árának,¹⁰ miközben valószínűleg nem ez a legszegényebb város? A kérdés azért is rejtélyes, mert még a 86 Ft-os (az A változatban szereplő) jegyára is igaz lenne ugyanez.¹¹

A Pénzügyminiszter azonban csak 6%-ot engedélyezett, majd március 1-től újabb 2%-ot, mely éves átlagos szinten 7,7%-os emelésnek felel meg. A tevékenység eredménye így -65,2 millió Ft lett. A menedzsmentnek tehát nincs valós mozgástere!

3.2.2 2004. évi tarifák

Több tényező hatása miatt immár elengedhetetlen volt a drasztikusabb beavatkozás. Ezen tényezők többek között a következők voltak a társaság indoklása szerint:

- ☞ Évről évre növekvő veszteség a drasztikusan növekedő költségek miatt (lásd 8.2-es számú melléklet),
- ☞ az ÁFA-kulcs emelkedése 12%-ról 15%-ra,
- ☞ fix összegű árkiegészítés bevezetése, ami közel 20 millió Ft bevételkiesést okoz. Ez önmagában 20%-os tarifaemelést indokolna a tanuló/nyugdíjas bérleteknél.¹²
- ☞ Az ingyenes utazó 65 éven felüliek után adott árkiegészítés eltörlése, ami eddig több mint 70 millió Ft-ot tett ki. Ennek jövőbeni mértékét a GKM fogja meghatározni.
- ☞ A tulajdonos ÁPV RT. számításai szerint a gázolaj átlagár változása 8,3% lesz.
- ☞ A fenntartási anyagfelhasználás mértéke folyamatosan nő az előregedő járműpark miatt, az üzemeltetés egyre inkább fődarab-, motor- és váltócsere igényes.¹³
- ☞ A 2003. évi sztrájkot követő bértárgyaláson 10%-os bérnövekedést rögzítettek.
- ☞ A belváros forgalmi rendjének megváltozása torlódásokat eredményez, ami átlagosan 8 perccel növeli a menetidőt. Ennek az a következménye, hogy amennyiben a járatsűrűséget állandó szinten akarjuk tartani, akkor ez csak több

¹⁰ Lásd 8.1-es számú melléklet!

¹¹ A válasz valószínűleg a bázis-szemlélet érvényesülésében keresendő.

¹² Az árkiegészítés eddig 208% volt, a fix összeg 1900 Ft/hó/db, ami jelen esetben 192%-ot jelent.

¹³ Évi 10%-os megújítás lenne célszerű, ami 4 db autóbusz beszerzését jelenti évente.

autóbusz beállításával lehetséges, miközben az utasok száma és ezáltal a bevétel is változatlan marad.

☞ Az Ipari Park fejlődése szükségessé teszi új járatok indítását. (évi 87 db)

A fenti tényezők miatt a társaság 12,8%-os emelést kezdeményezett, ami számításaik szerint 7,3%-os árbevétel-növekedést eredményez. Az adott tarifa mellett kalkulált eredmény -64 millió Ft körül lesz.¹⁴

Megnevezés	2003.	2004. évi terv	árnövekedés/db	2004. évi tény
Menetjegy elővételben	84	95	11	95
Menetjegy buszon	120	135	15	160
Egyvonalas bérlet	1986	2250	264	2180
Összvonalas bérlet	2710	3060	350	2980
Tanuló/nyugdíjas bérlet	880	990	110	970

Forrás: Előterjesztés a menetrend szerinti helyijáratú autóbusz közlekedés 2004. évi díjtételéről

A közgyűlés kérésére a második fordulóra a társaság kidolgozott egy másik változatot, melyben a buszon váltott menetjegy ára jobban emelkedik, mivel az kevésbé terheli a helyi lakosokat. Így alakult ki az utolsó oszlopban látható tarifarendszer. Így 2004. november 4-én a várható veszteség 29 millió Ft. (Az alaptevékenység várható eredménye - 110.841.000Ft,-)

Jelentős változás következett be a törvényi szabályozásban; megszűnt a PM ár-megállapítási egyetértési joga, így az Önkormányzat döntése azonnal véglegesnek tekinthető. Ez lehetővé tette, hogy az árkiegészítési-rendszer változásának következtében elszenvedett veszteséget az Önkormányzat a nagyobb mértékű díjtételemeléssel részben kompenzálhatta.

3.2.3 2005. évi tarifák

A tervezést és a döntést ebben az évben az nehezítette, hogy az Országgyűlés a közgyűlés összehívásáig még nem döntött a normatív támogatásokról. A tervezet szerint az önkormányzat pályázhat támogatásra, de a központi támogatás összege nem haladhatja meg az önkormányzati saját forrást.

¹⁴ 2004. évi terv = a társaság javaslata, 2004. tény = közgyűlés döntése

A tervezés során 8,7%-os üzemanyagár-növekedéssel, 5%-os ráfordítás növekedéssel, 4,5%-os inflációval és 6%-os bérfejlesztéssel számolva az Agria-Volán Rt. 9,3%-os átlagos díjváltozást terjesztettek be az önkormányzathoz. A kérelem további indokai:

- ☞ a kedvezményekkel csökkentett gázolaj elszámoló árának árindexe = 116,2% (2004. jan. 1-jéről október 25-ig)
- ☞ a tervezett árkiegészítés csak a tervezett inflációval nő
- ☞ az utas-szám folyamatosan csökken, miközben a kilométer-teljesítmény nő
- ☞ az árbevétel növekedése 2004-ben várhatóan csak 2,2% lesz a 2003. évi tényhez képest (ez a tervhez képest -49 millió Ft.)
- ☞ Az előző évben 33%-kal megemelt árú buszon eladott menetjegyek értékesített mennyisége 46%-kal csökkent (nem "terelődött át" ilyen mértékben máshová)¹⁵. Így egy rossz testületi döntés okozott kárt a társaságnak!

A 9,3%-os díjemelés azt jelenti, hogy az árbevétel 6,3%-kal fog nőni, ami várhatóan 64 millió Ft-os veszteséget eredményez majd. Az Egerhez hasonló városokkal összehasonlítva az elérhető árbevétel rangsorában a társaság a 14. helyről visszacsúszott a 18. helyre. A buszok átlagéletkora már 13,1 év, az önkormányzat azonban 2002 óta nem ítelt meg támogatást a járműpark fejlesztésére.

A társaság által javasolt tarifa-struktúra a következő:

Megnevezés	2004.	2005. évi terv	árnövekedés/db
Menetjegy elővételben	95	110	15
Menetjegy buszon	160	160	0
Egyvonalas bérlet	2180	2450	270
Összvonallas bérlet	2980	3100	120
Tanuló/nyugdíjas bérlet	970	1110	140

Ez azt jelenti, hogy míg az összvonallas bérletek ára 4%-kal nő, addig a tanuló/nyugdíjas bérleteké 13,4%-kal.¹⁶ Ezt

Forrás: Előterjesztés a menetrend szerinti autóbusz közlekedés

2005. évi díjtételéről

a cég azzal indokolja, hogy a fix összegű árkiegészítés bevezetés már idén szükségessé tette volna a kedvezményes bérletek árának 30%-os emelését az áfa és az infláció hatását is

¹⁵ 2003. évben a buszon eladott jegyek száma 658.702 volt, a 2004-es tervben 625.900 db szerepelt, ezzel szemben 355.000 körül alakult. Ugyanakkor az elővételben váltott jegyek száma csak 229.227 darabbal nőtt, így az ebből származó plusz bevétel nem ellensúlyozza a fenti csökkenésből eredő hiányt.

¹⁶ Bár az Agria-Volán Rt. szerint $1100/970=1,14$, így ez is szerepel az előterjesztésben.

figyelembe véve. 2005-től így visszaállhat az az összefüggés, hogy a kedvezményes bérletár + az árkiegészítés = az összvonalas bérlet árával.¹⁷

A Gazdálkodási Bizottság egyhangúan támogatta az előterjesztést. A Költségvetési Bizottság azonban egy javaslatot fogalmazott meg, miszerint a szolgáltató dolgozzon ki egy új javaslatot, amiben vizsgálja meg, milyen költségsökkentő tényezők jöhetnek számításba, van-e lehetőség a legkevésbé kihasznált járatok számának csökkentésére, racionalizálható-e a vonalhálózat, ... stb.

Az is felmerült, hogy nem kellene a törvény által maximálisan megengedett 8 évre megkötni a közszolgáltatási szerződést, meg kellene vizsgálni, mi az előnye a rövidebb és a hosszabb távú megállapodásnak. A közgyűlés ezen javaslatokról az első fordulóban nem hozott döntést.

A második fordulóban a közgyűlés a tarifákra vonatkozóan végül a következő döntést hozta:

Autóbusz vonaljegy:

- elővételben vásárolt 110,- Ft
- helyi autóbuszon vásárolt 160,- Ft

Bérletjegyek árai

	Tanuló (összvonalas)	Nyugdíjas (összvonalas)	Teljes árú egyvonalas	Teljes árú összvonalas
Félhavi	555.-Ft	555.-Ft	1225.-Ft	1550.-Ft
Havi	1110.-Ft	1110.-Ft	2450.-Ft	3100.-Ft
Negyedéves	3247.-Ft	3247.-Ft	7167.-Ft	9068.-Ft
Éves	11988.-Ft	11988.-Ft	26460.-Ft	33480.-Ft

Forrás: Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata 37 /2004. (XII. 17.) sz. rendelete a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés díjáról

A fenti javaslatokról sajnálatosan ezúttal sem született döntés, sőt fel sem merült a gondolat, hogy rövidebb időre szóló szerződést kössenek,

¹⁷ Igaz, hogy ehhez 2004-ben sem 30%-os emelésre lett volna szükség, hanem csak 23,5%-osra! Mivel azonban az előterjesztés nem tartalmazza a 2003-as ár-rendszert, ez senkinek sem tűnhet fel.

„tekintettel arra, hogy szerződés tartalmaz a felmondási lehetőségek között egy 1 éves indokolás nélküli felmondási lehetőséget.”¹⁸

Valószínű azonban, hogy ez a „lehetőség” nem előnyös, mivel ehhez az Agria Volánnak is joga van. Így könnyen előállhat az a helyzet, hogy a szolgáltató felmondja a szerződést, az önkormányzat pedig köteles pályázatot kiírni, ahol a Volán jobb alkupozícióba kerülhet.

Az Önkormányzat döntése után, 2005. január 1-jén lépett hatályba az a rendelet, amely megszüntette a helyközi közlekedéssel fenntartott részleges díjszabási közösséget.¹⁹ Önmagában ez a változás 12 millió Ft-os bevételkiesést okozott a tervhez képest. Ez az eset ismételten felhívja a figyelmet arra, hogy a folyamatos szabályozási változások mekkora károkat okozhatnak.

Az Önkormányzat 2005. június 30. napjáig a helyi közforgalmú közlekedés normatív támogatásának önkormányzatonként megítélt összegeiről szóló 8001/2005. (MK. 86.) GKM-BM együttes tájékoztatóban foglaltak alapján 50 millió forint összegű normatív támogatást kapott, melyet - a minimális – további 50 millió forinttal kiegészítve jutatta el a Társasághoz. Ezzel az Önkormányzat hozzásegítette az Agria Volán Rt.-t ahhoz, hogy 3 darab új buszt vásárolhasson.

3.2.4 2006. évi tarifák

Ezúttal egy átlagos 7,2%-os tarifaemelési kérelemmel kezdődött az egyeztetés,²⁰ melyet a társaság elsősorban a volumencsökkenéssel és a várható energia- és üzemanyagköltségek növekedésével indokolt.

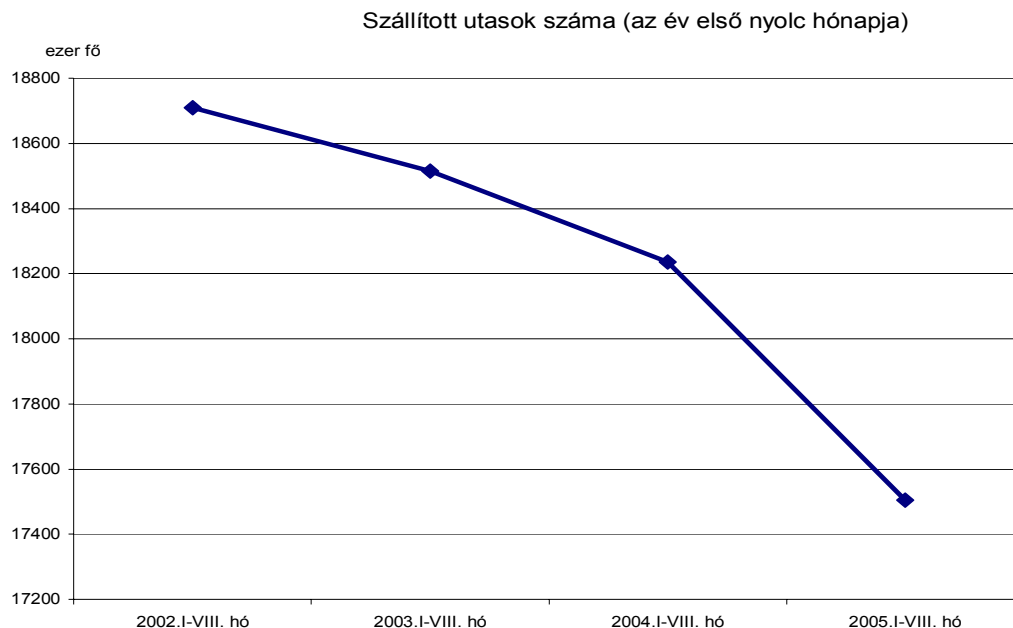
¹⁸ Forrás: ELŐTERJESZTÉS Az Agria Volán Rt és Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata által megkötendő közszolgáltatási szerződésről 1/b napirendhez

¹⁹ Ez azt jelenti, hogy a helyközi közlekedésben nem elég a helyi járatí tarifáhatárig megváltani a menet-, illetve bérletjegyet, hanem az egészen az utazás végpontjáig kell megvenni.

Emiatt a helyi összvonalas bérletek értékesítése 2161 db-bal csökkent 2004. évhez képest.

Forrás: Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének rendelet-tervezete a menetrend szerinti helyijáratú autóbusz közlekedés díjáról szóló 37/2004. (XII. 17.) számú rendelet módosításáról (I. forduló)

²⁰ Ezen belül az elővételben váltott menetjegyek ára 7,3 %-kal, az autóbuszon eladott menetjegyek ára 6,3 %-kal, az egyvonalas teljes árú bérletek ára 8,2 %-kal, az összvonalas bérletek ára 7,4 %-kal, a tanuló nyugdíjas bérletek ára 7,0%-kal növekedne.



A Társaság javaslatot tett továbbá arra, hogy az Önkormányzattal közösen 2006 során vizsgálják felül a menetrendet és a vonalhálózatot, hogy hatékonyabb, racionálisabb megoldást találhassanak.

Az idei tárgyaláson hangsúlyozták, hogy a normatív támogatást minimálisan bázis szinten kellene tartani ahhoz, hogy az autóbusz állomány előregedése megakadályozható legyen. Ehhez ugyanis a szinte elhanyagolható mértékben képződő amortizáció és a 2005. évi eredmény együttesen sem elég.

3.3 Helyzetértékelés

A helyi közgyűlésnek úgy kell meghozni döntését a tarifa-rendszerről, hogy információs aszimmetria áll fenn. A képviselők által kézhez kapott előterjesztéseket ugyanis a szolgáltató írja. Az előterjesztések rendszerint nagyon hangzatos érveket tartalmaznak az áremelés mellett, konkrétumokat annál kevésbé. (A példákat lásd a 7.4-es számú Mellékletben.) Elmondható, hogy az önkormányzat olyan információs hátrányban van, melyet jelen szabályozási környezetben nem képes leküzdeni.

Az információs aszimmetria melletti, másik lényeges probléma a szabályozásból egyenesen következő alulfinanszírozottság. Ahogyan azt már fent említettem, a szolgáltatás kötelezettje az önkormányzat, azonban e feladat ellátásához az állam nem rendel megfelelő forrásokat. Így a szolgáltató társaságok költségeit kevésbé fedező

jegybevételek és a korlátozott önkormányzati források összességében sem lehetnek elegendőek egy megfelelő technológiai színvonal kialakításához és fenntartásához.

Megállapíthatjuk, hogy a kötelezettségek és a források, valamint az önkormányzatok döntési jogai és szakmai támogatása egyáltalán nincs összhangban. Ilyen körülmények között pedig elérhetetlen a hatékony és hatásos működés.

Most nézzük meg, hogyan kezelik ezt a problémát tőlünk nyugatabbra, és hogy jelenthetne-e valamelyik külföldön alkalmazott módszer megoldást magyar viszonyok között.

4. A nyugat-európai gyakorlat

Több vidéki város szabályozása abból indul ki, hogy a helyi autóbusz hálózat működtetése nem természetes monopólium, hiszen nincs elsüllyedt költség.²¹ Ezért több helyen előfordul, hogy számos szolgáltató van a piacon, akik természetesen versenyeznek egymással. A tevékenység a szabott áron természetesen ott sem nyereséges, ezért ott is kapnak a szolgáltatók normatív támogatást. Ez a támogatás azonban nem általános érvényű; mértéke több tényező függvénye, és területenként nagy változatosságot mutat. Mindez általában azt eredményezi, hogy a szolgáltatók hatékonyabban működnek, köztük sokszor minőségi- és árverseny is folyik, így a közpénzek elköltése és az externáliák internalizálása is hatékonyabban történik.

Most nézzünk meg néhány konkrét módszert, elsősorban a vidéki közlekedésre koncentrálva!²² (A fővárosok tömegközlekedése többnyire jelentősen eltérő szabályozási és szervezési megoldásokat mutat; általában a dereguláció sokkal alacsonyabb szintje jellemző.)

4.1 Skandinávia

Dánia, Svédország és Finnország szabályozási rendszere évek óta egyedülállóan fejlett, legalábbis abban a tekintetben, hogy évek óta folyamatosan eleget tesznek az EU minden előírásának, sőt a Bizottság ajánlásainak is. Az önkormányzatok ezen országokban a helyi közlekedési felügyeletre bízták a versenytárgyalások lebonyolítását, a győztes vállalat kiválasztását és a szerződéskötést.

A liberalizáció teljesen átalakította a piac szerkezetét és a szereplők stratégiáját. A legfontosabb következmény, hogy szignifikánsan megnőtt a piaci koncentráció. Dániában például a szolgáltatók száma a tizedére csökkent.

²¹ A megállóhelyek és úthálózat fenntartója a helyi önkormányzat, a buszok pedig természetesen bárhol máshol is közlekedhetnek.

²² Elsősorban az alábbiak alapján:

Somai Miklós (2001.): A tömegközlekedés szervezése és finanszírozása Nyugat-Európában
Dr. Jászberényi Melinda: Holland Városok közlekedése in: Városi Közlekedés, 94/3.

A nagyvállalatok igyekeznek fokozottabb jelenlétet elérni a fővárosokban, az azokat övező agglomeráció területén, valamint a vidéki nagyvárosokban. A kisebb városok tenderein gyakran el sem indulnak, sőt, az is előfordul, hogy kivonulnak ezekről a piacokról.

A kis- és középvállalatok az így megnyíló piaci réseket igyekeznek kihasználni, és ezáltal megtartani, esetleg növelni piaci jelenlétüket. Másik fennmaradási út lehet számukra a szövetségek létrehozatala, melyre szintén van sikeres példa.

A fenti folyamatok hatására olyan aktív piac jött létre, melyből a brit, francia, német, belga és amerikai cégek sem akartak kimaradni, és 1990-óta több skandináv társaságot vásároltak meg. (Elsősorban a brit jelenlét vált meghatározóvá.)

A nagyobb verseny meghozta a tőle elvárt eredményeket – köszönhetően annak, hogy rendkívül alapos minőségszabályozás is társult a tendereztetéshez:

- ✓ radikális költségcsökkenés – Svédországban 45%-os²³
- ✓ javuló minőség
- ✓ növekvő utasforgalom
- ✓ növekvő fedezeti ráta (jegyár/működési költség)

Mindezt úgy sikerült elérni ezekben az országokban, hogy más európai városokban határozottan ellenkező tendenciák érvényesültek.²⁴ Ez a megoldás tehát sikertörténetként fogható fel.

4.2 Nagy-Britannia

A Thatcher-kormányzat a tömegközlekedés területén is természetesen a liberalizáció és privatizáció elvét követte. Ennek minden alapja megvolt, mivel a szektor helyzete válságos volt:

- ☒ folyamatosan növekvő támogatási igény – a '70-es években megduplázódott
- ☒ a szociális megfontolásokból támogatott vállalatok nem kényszerültek hatékonyságuk javítására
- ☒ az innováció teljes hiánya
- ☒ csökkenő utas-szám – 28%-os csökkenés

²³ Forrás: The Citizens' Network: Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe – European Commission Green Paper, page 36.

²⁴ lásd: 8.5-ös számú Melléklet

A dereguláció fokozatosan történt meg, 1980-ra fejeződött be teljesen. Ekkorra gyakorlatilag teljesen megszüntették a ki- és belépési korlátokat, és az árak is teljesen szabadon alakulhattak ki a piacon. A szolgáltató joga volt a menetrend és az útvonal meghatározása, valamint a jármű kiválasztása is.²⁵

A várt élénkülés azonban elmaradt. A szubvenciók nélküli, teljesen szabad piac nem bizonyult elég vonzó lehetőségnek. A korábbi piacvezető, a National Express, tovább erősítette pozícióját. Mindezek ellenére, az árak csökkentek, a minőség javult, a járatsűrűség nőtt. Ezt azonban nem követte az utasforgalom növekedése, így a vállalatok vesztesége ismét növekedésnek indult, a kedvező trendek csak rövidtávon érvényesültek. A '80-as éveket folyamatos szabályozási változások jellemezték, ahogy más és más politikai erők kerültek hatalomra. Eközben a nagyvállalatok igyekeztek fokozatosan kiszorítani a kisebbeket, vagy felvásárolták őket.

1985. után vidéken differenciált szubvencionálási rendszert vezettek be. A támogatás mértéke attól függ, hogy az adott társaság adott járata mikor közlekedik, és mindig fix összegű. A csúcsidőben közlekedő járatokra nincs támogatás, egyéb időpontokban a támogatás mértéke folyamatosan nő, az éjszaka közepén akár teljes árú is lehet. Ez a szabályozási struktúra már hosszabb távon is működőképesnek bizonyult, s kisebb változtatásokkal máig él.

Végül 1999-re (10 év alatt) a következő – vegyes - eredmények jelentkeztek:

1. A járműkilométerre jutó költségek országosan 47%-kal csökkentek.
2. Az utasforgalom csökkenését nem sikerült megállítani, melynek okairól megoszlanak a vélemények.²⁶ Az azonban valószínűleg igaz, hogy a dereguláció ilyen mértéke már gyorsítja az utas-csökkenés ütemét.

²⁵ Emellett az is előfordult, hogy bizonyos vonalakon az önkormányzatok szubvencionált tendereket hirdettek meg, főleg szociális okokból kifolyólag.

²⁶ Előfordulhat, hogy ezt pusztán a hosszú távú trend további érvényesülése okozza, esetleg a növekvő motorizáció egyenes következménye. Az is elképzelhető azonban, hogy a növekvő verseny mégsem a közérdeket szolgálja; mivel átláthatatlanabb, drágább és fregmentáltabb rendszer jött létre – főleg vidéken. A csökkenést ráadásul demográfiai változások is megalapozták.

3. A jegyárak átlagosan 31%-kal nőttek. (Ez körülbelül 24%-os reálár-növekedést jelent.) A vállalatok ugyanis ezzel igyekeztek pótolni a csökkenő utasszámból eredő bevételkiesést.²⁷
4. A támogatás mértéke országosan átlagos reálértékben 50%-kal csökkent. (utaskilométerre vetítve ez – 60%-ot jelent) Ez az eredmény azonban jelentős szórást mutat, az angliai vidéki kisvárosokban a csökkenés mindössze 7%-os.
5. A jártasűrűség 27%-kal nőtt, amit elsősorban kisebb buszok forgalomba állításával sikerült elérni.²⁸
6. A buszok átlagéletkora '85-ről '96-ra 30%-kal nőtt, a beruházási ráta '91-re 5%-ig csökkent, azóta lassan nő.
7. A sofőrök órabére 14%-kal csökkent – főleg a nők foglalkoztatottsági arányának növekedése miatt -, az adminisztratív foglalkoztatottak száma 12%-kal csökkent.
8. Növekedett a cégek árreze, profitja és megtérülési rátája.
9. A fokozatos koncentráció eredményeként a 3 piacvezető cég (First Group, Stagecoach, Arriva) részesedése meghaladja az 50%-ot (több országban is tevékenykednek emellett), a közép vállalatoké 15%-os, a kisvállalatoké 32% körüli.

A liberalizáció tehát nem enyhítette az egyik leglényegesebb problémát, az utasforgalom folyamatos csökkenését, és nem teremtett valódi versenypiacot. Az előrelépés kulcsa a jövőben is az ún. Quality Partnership lehet, melynek keretében már számos vidéki városban együttműködés kezdődött az önkormányzatok és a szolgáltatók között elsősorban a magasabb minőség elérése érdekében, mellyel talán megállítható a tömegközlekedés csökkenő részesedése a vidék közlekedési piacán.

Úgy tűnik tehát, hogy a teljes dereguláció messze nem jelent ideális megoldást, és mindenképpen szükség van a hatóságok és a szolgáltatók együttműködésére, de legalábbis

²⁷ Ez a törekvés a metropoliszokban sikeresnek is bizonyult, a kisebb városokban és vidéken azonban a bevétel még így is jelentősen csökken – bizonyos területeken akár 22%-kal. A jegyár-bevétel így országos átlagban 4%-kal csökkent.

²⁸ A kapacitás ezáltal körülbelül 10%-kal csökkent.

egy megfelelően alapos szabályozásra. A szabadpiac ugyanis nem biztosítja a rendszer integritását, gyakorlatilag megszünteti a fogyasztók informáltságát, ezáltal csökkenti a tömegközlekedés vonzerejét, amit pedig pont erősíteni kellene.

4.3 Franciaország

1982. decemberében új szabályozás született (a továbbiakban: LOTI)²⁹, természetesen a decentralizáció jegyében. A LOTI lehetőséget adott a városoknak egy új adófajta bevezetésére a helyi közlekedés finanszírozásának fedezésére. Ehhez létre kellett hozni egy közlekedési kerületet (périmetre du transport urbain), ahol maximum 1,8%-os adó szedhető a vállalkozásoktól a dolgozók nettó bére alapján. Ez az adó 2001-re a finanszírozási források 46%-át tette ki a vidéki városokban.³⁰

A szolgáltatásnyújtásra két lehetőség áll rendelkezésre: városi tulajdonban lévő vállalat működtetése, illetve külső – magán-, vagy vegyes tulajdonú – vállalat kiválasztása. Az önkormányzati cégek szerepe folyamatosan csökkent, mára minimális szinten van.³¹ Külső szolgáltató megbízása esetében a város 1993-óta nyílt versenytárgyalást köteles meghirdetni, sokszor európai szinten.

A koncesszió típusáról a közlekedési felügyelet dönthet. Ezek főbb típusai a következőkben különbözhetnek:³²



a jegyár-meghatározás módjában

Az induló árszintet a szerződésben kötik ki, később az árváltozást vagy egy makro-mutatóhoz kötik, vagy minden évben külön állapítja meg a hatóság.



a járművek tulajdonlásában

A tulajdonos lehet mind a hatóság, mind a szolgáltató.



a koncesszió hosszában

A szerződés időtartama általában attól függ, hogy mekkora beruházást igényel a szolgáltató részéről.

²⁹ Loi d'Orientation sur les Transpor Intérieur = a belföldi közlekedés orientációs törvénye

³⁰ A többi forrás megoszlása: állami támogatás: 4%, helyi önkormányzatok 19%, utasok 24% és egyéb 7%. Forrás: Benoit Thomé: Local public transport organisation in France, in: Somai Miklós (2001.): A tömegközlekedés szervezése és finanszírozása Nyugat-Európában

³¹ A kilencvenes évek végén a cégek 7%-a működött ebben a formában. – Somai (2001)

³² Forrás: Somai (2001)

 a szerződés típusában – ez háromféle lehet

Itt kiemelném az ún. pénzügyi kompenzációs szerződést, amelyik hatékonyabb működésre ösztönzi a szolgáltatót. Ez a típus a szerződések 39%-át tesz ki.

A francia piacon, a brithez hasonlóan, komoly koncentrációs folyamat zajlott le az utóbbi évtizedben, minek következtében csak 4 nagyobb csoport maradt versenyben.³³ Így a piac itt is oligopolisztikussá vált.

További problémát jelentett, hogy a tömegközlekedési döntéseket, az EU szubszidiaritási elvének megfelelően, a legalacsonyabb szinten hozzák meg, melyek összehangolása azonban nem történt meg. Ezért 1996-ban módosították a LOTI-t, amely kötelezővé tette a hosszú távú közlekedési stratégia kialakítását, majd 1999-ben városközösségek létrehozását igyekeztek ösztönözni.³⁴ A városközösségeknek együtt kell dönteniük többek között a közlekedés kérdéseiről. A legnagyobb ösztönző természetesen a pénz, így azok az önkormányzatok, melyek összefogtak, a korábbi támogatás dupláját kaphatták meg. A még magasabb koherencia elérésére 2000-ben ismét módosították a LOTI-t, ezzel lehetőséget teremtve a közlekedési kerületeket irányító közlekedési felügyeletek összefogására is. Az így létrehozott szövetségek együtt határozzák meg a menetrendeket, integrált utas-tájékoztatást és jegyrendszert alkalmaznak stb. Az ösztönző erő ismét a pénz: a közös területen további 0,5%-os adó szedhető a közlekedés finanszírozására, a fentivel azonos módon.

A francia rendszer tehát – a brithez hasonlóan – folyamatosan változik. Nehezen találnak rá a helyesnek bizonyuló útra, az újabb és újabb tapasztalatok alapján igyekeznek megoldást találni a tömegközlekedés részarányának növelésére, ezt azonban csak többé-kevésbé sikerült eddig elérniük.

4.4 Németország

A német precizitás a tömegközlekedés szervezésében is megmutatkozik. A rendszer kialakításának az alapja így a hatékonyság. Különböző övezeteket alakítottak ki az alapján, hogy ott, milyen közlekedési megoldás a leghatékonyabb. Tömegközlekedés ezért csak ott

³³ Ezek a következők: KELOIS (36%, 83 város), TRANSDEV (16%, 34 város), CONNEX (15%, 34 város) és az utolsó családi vállalkozás, a VERNEY (4%).

³⁴ Ennek alapja egy új törvény: Loi Chevènement

van, ahol az hatásosabban működtethető, mint az egyéni közlekedés. Ezért is terjedhetett el gyorsan a P+R rendszer³⁵.

A városi tömegközlekedés finanszírozásának megoldása azonban már korántsem tűnik ilyen átgondoltnak. A helyi önkormányzatok ugyanis vállalataikat ún. Stadtwerke³⁶ formába tömörítik, ezáltal biztosítva a cégek közötti forrásátcsoportosítás lehetőségét. A nyereséget termelő ágazatok így kereszt-finanszírozzák a veszteséges tömegközlekedést. A közlekedési vállalatok így meglehetősen sokba kerülnek: Egyrészt torz árrendszerhez vezetnek, másrészt nem ösztönzi őket semmi a hatékony működésre³⁷. Tovább növeli a költségeket, hogy a Stadtwerke dolgozói általában nagyobb alkuerővel rendelkeznek, mint ami a versenyszférában jellemző, így magasabb béreket képesek kiharcolni maguknak.

A szolgáltatók általában örökös monopoljoggal rendelkeznek. Itt tehát nem beszélhetünk a verseny semmilyen megjelenéséről, ami ismét felveti a hatékonyság-vesztés problémáját. A hatékonyságra való törekvés egyetlen megnyilvánulási formája, hogy néha előfordul, hogy egy-egy járat kiszervezéséről (outsourcing) döntenek.³⁸

Az 1996-os közlekedési törvény ugyan lehetővé tette az örökös monopoljogok megszüntetését, hiszen ott is érvényes az 1191/69/EGK rendelet és az alapján kötelező tendereztetés. A német szabályok szerint azonban a vállalat önfinanszírozó, ha a vállalat jegybevételének, árkompenzációs bevételeinek és egyéb tevékenységből származó bevételeinek összege fedezi a kiadásokat. Az egyéb tevékenységek közé tartoznak ezúttal a közmű szolgáltatások is, így a tömegközlekedési vállalat önfinanszírozónak tekinthető, ekkor pedig már nem kötelező a tender kiírása.

A német piacon tehát verseny nincs, viszont a szolgáltatás színvonala és a közlekedési rendszerek összehangoltságának magas szintje példaértékű Európában. Azért felmerül a kérdés, hogy ez a rendszer meddig tartható; megoldható-e a finanszírozása

³⁵ P+R = Park and Ride. A rendszer lényege, hogy a személyautókat igyekeznek a város szélén lévő nagy parkolóházakban elhelyezni, ahonnan buszok szállítják az utasokat a belvárosba.

³⁶ Integrált közüzemi társaság

³⁷ Éppen ezen okok miatt tiltja elvileg az EU a keresztfinanszírozást. Ezt azonban nem csak a németek nem veszik figyelembe. Debrecenben például egy hasonló rendszert hoztak létre azért, hogy a városi vállalatokat holding formájában egyesítették.

A kormányzati cégek keresztfinanszírozása mellett szólhat azonban, hogy hatalmas összegek takaríthatók meg azáltal, hogy a nyereség után nem kell adót fizetni, a veszteséget pedig például hitelből finanszírozni. A kérdés tehát egyáltalán nem egyszerű, további elemzése távol vezetne dolgozatom témájától.

³⁸ Érdekeség, hogy a vasúti közlekedés deregulációja teljesen megtörtént az EU-s normáknak megfelelően.

hosszú távon, és megmaradhat-e a Stadtwerke intézménye, amely szemben áll az EU szabályozási alapelveivel, és a transzparencia elvével is.³⁹

4.5 *Hollandia*

A hollandok 1987-ben elnyerték a „Világ legjobb tömegközlekedési rendszere” címet, ezért úgy gondolom, ezt is be kell mutatnom röviden.

1980-ban bevezették az egységes „nemzeti jegyrendszer”-t, így az egész országban ugyanazzal a jeggyel lehet utazni, ugyannyiért. Az utasok szempontjából tekintve ez igen kedvező változás volt, mivel nagyban csökkentette tranzakciós költségeiket, hiszen lehetővé vált, hogy akár többszöri átszállással, akár több vállalat szolgáltatásait igénybe véve ne kelljen újabb jegyet váltaniuk.⁴⁰

Finanszírozási oldalról a kép már nem ilyen egyértelműen szép. Az egységes jegyrendszer egyenes következménye, hogy a jegybevételek társaságok közötti felosztása komoly nehézségekbe ütközik. A bevezetése óta eltelt több, mint 20 évben, a felosztás számos módszerét próbálták már ki, de egyik sem vált általánosan elfogadottá. A '90-es években kialakított rendszer alapja az volt, hogy a közlekedési minisztérium összegyűjtötte a különböző jegy-eladóhelyek forgalmát, valamint reprezentatív felméréseket végzett, és ezek alapján állapította meg a bevételek felosztásának arányát.

A '70-es évek eleje óta ráadásul egyfajta költségrobbanás következett be. A folyamatosan növekvő hiányt az önkormányzatoknak kellett fedezniük. A költségnövekedés egyik forrása is valószínűleg abban keresendő, hogy a cégek visszaéltek ezzel.

Dr. Jászberényi Melinda a következőt írja cikkében:

„... közlekedési vállalatoknál tett látogatásaim alapján arra a megállapításra jutottam, hogy a vállalatoknak igen kényelmes ez a támogatási rendszer és

³⁹ A problémát súlyosbítja az a tény, hogy az energiaszektor deregulációja előrehaladott stádiumban van, egyre több közmű esetében növekszik a monopoljogok leépítésének elvárása, így a Stadtwerke egyre több oldalról válik támadhatóvá.

⁴⁰ Az országot zónákra osztották, hogy azonos távolságot közel azonos díj fejében lehessen megtenni. Az utasoknak egyszerűen a zónák számának megfelelő mennyiségű mezőt kell érvényesíteniük jegyükön. Az éjszakai járatokra azonban emelt tarifát alkalmaznak. Emellett természetesen van lehetőség különböző típusú bérletek váltására is.

nem törekszenek túlzottan arra, hogy bebizonyítsák, képesek nyereséget termelni.”

A szabályozás pedig elvileg megteremti a verseny lehetőségét. Egy város közlekedésének lebonyolítása ugyanis sehol sem egyetlen vállalat privilégiuma, a szolgáltatási jogot pályázat útján lehet elnyerni, az így létrejövő szerződésben pedig az önkormányzat előírja a szolgáltatás elvárt paramétereit.

A szabályozási környezet tehát megteremtené a lehetőséget egy hatékonyabb rendszer működtetésének, ahol nem lenne szükség a vállalatok támogatására. Ez már csak azért is lehetséges lenne, mert a jegyárak sincsenek mesterségesen túl alacsony szinten tartva, azok megvásárlásához – változó, de jelentős mértékben – a helyi vállalatok támogatást kötelesek nyújtani alkalmazottaik részére.

Elmondható tehát, hogy a közlekedési rendszer és annak megszervezése is igen fejlett, a hatékonyságra való ösztönzés azonban teljes kimaradt a rendszerből, így ez is továbbfejlesztésre szorul, nem csak a bevételfelosztás módja.

4.6 Tanulság

Ahogy láthattuk, a kép igen vegyes, pedig csak néhány példát vázoltam fel.⁴¹ Ami általánosan megfigyelhető, az a decentralizáció és a dereguláció terjedése. Ez a folyamat nyilvánvalóan az EU harmonizációs törekvései miatt kezdődött el a '80-as, '90-es években. A koncessziós jog megszerzésének módja azonban már igen nagy változatosságot mutat; a két végletet Nagy-Britannia és Németország képviseli.

A finanszírozás módja és a verseny szerepének ilyen eltérő volta miatt, nehézségekbe ütközik az egységes piac kialakítása, ráadásul mindegyik gyakorlatban eddig megvalósított megoldásnak vannak előnyei és hátrányai. Egyértelműen látszik, hogy a szabályozatlan verseny következménye az oligopolisztikus piac, nem a tökéletes versenyt

⁴¹ Természetesen számos más országban is nagyszámú további érdekes próbálkozás figyelhető meg a helyzet kezelésére.

Ezek közül kiemelném azt a finanszírozási áramlatot, ami Svájcban indult, és ott is érvényesül a legintenzívebben. A módszer alapjául azok az empirikus kutatások szolgálnak, melyek megállapították, hogy azon munkahelyekre, ahol van parkoló, az alkalmazottak minimum 90%-a autóval jár, oda ahol pedig nincs – vagy nincs elegendő parkolóhely – ott ez a szám maximum 40% körül mozog. Ezért egyre több helyen korlátozzák az alkalmazottakra jutó parkolók arányát. A meglévő parkolókat pedig bérbe adják, és az így befolyó pénzből finanszírozzák a többi alkalmazott bérletének támogatását.

közelítő áhított állapot. (Bár egyelőre a verseny legtöbbször együtt járt a költségek és a támogatási igények csökkenésével.)

A szektor jövője tehát még kérdéses. Nem lehet tudni, hogy egy esetleg jól működő módszer alkalmazható-e egyáltalán európai szinten. Jelenlegi is zajlik a vita az Európai Parlamentben a személyszállítást szabályozó COM(2005)319 számú rendelettervezetről. Valószínűleg a jó út jelentősen különbözhet az utazási tradíciók, a piaci szereplők tulajdonságai, a városok kiterjedtsége és struktúrája, ... stb. miatt. Így ha külföldön keresünk megoldást a magyar helyzetre, akkor előfordulhat, hogy nem megoldjuk, hanem inkább súlyosbítjuk a problémát. Ezen állításomat az a tény is alátámasztja, hogy a szektor szabályozása szerves fejlődéssel alakult ki, s változik folyamatosan. Sehol nincs egyértelműen jó megoldás! Az európai megegyezés várhatóan a szubszidiaritás jegyében a helyi illetve regionális közlekedési hatóságok döntési jogkörét és szabadságát fogja kimondani.⁴²

Ezért úgy gondolom, hogy Magyarországon nekünk kell kialakítanunk egy olyan rendszert, amely adekvát a piaci viszonyokhoz, a helyiek vásárlóerejéhez, a területi viszonyokhoz, a városi struktúrákhoz és egy hosszú távú fejlesztési stratégiához.⁴³

⁴²Részletesebben lásd: Brigitte Ollier, Director, EuroTeam, UITP: New common European legislative framework; In: Public Transport International - 2 / 2006

valamint: COM(2005) 319 final: Revised proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on public passenger transport services by rail and by road

⁴³ Nem tartom valószínűnek ugyanis rövid távon, hogy a skandináv területeken kialakult verseny nálunk is létrejöhet, mert még nem is körvonalazódott a piac szabályozása. Ilyen bizonytalan környezetben pedig nem várható el a szolgáltatótól, hogy bármilyen kockázatot vállaljon.

5. Miért van szükség szabályozásra?

A szabályozás célja a versenypiac imitálása ott, ahol az egyébként nem működne.

A nyugat-európai területeken arra alapozzák a tömegközlekedési rendszer működtetésének módját, hogy az *nem* természetes monopólium, ezért valamilyen típusú versenyt kívánnak teremteni. Ez alapvetően kétféleképpen képzelhető el⁴⁴:

- verseny a piacon
- verseny a piacért

A piacon folyó verseny következménye a piaci koncentráció növekedése, a rendszer fegmentálódása és a tömegközlekedés vonzerejének csökkenése volt ott, ahol ezt kipróbálták. Ezért - amint azt a Bizottság is megfogalmazta ide vonatkozó ajánlásában⁴⁵ – a piacért folyó verseny kialakítása tűnik a helyes megoldásnak.

Nem lenne azonban helyes Magyarországra alkalmazni mindezt, mielőtt nem bizonyosodtunk meg arról, hogy vajon

5.1 Természetes monopólium-e Magyarországon az autóbusszal végzett menetrendszerinti autóbuszközlekedési-szolgáltatás?

Amennyiben a kérdésre igen lenne a válasz, az azt jelentené, hogy a jelenlegi iparági struktúra megfelelő lenne. Ekkor ugyanis egy vállalat hatékonyabban tudná ellátni a piacot, mint több (a költségfüggvények szubadditivitása miatt).

„Ha egy vállalat minden outputszinten méretgazdaságos⁴⁶, akkor hatékony megoldás, ha egyetlen vállalat termeli meg a teljes piaci mennyiséget.”⁴⁷ Azaz egy iparág természetes monopólium (egytermékes esetben), amennyiben növekvő mérethozadék feltétele teljesül rá.

⁴⁴Részletesebben lásd: David Bayliss: Urban public transport competition; in: Public Transport International - 3 / 2002

⁴⁵ The Citizens' Network: Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe – European Commission Green Paper

⁴⁶ Mérethozadék vagy növekvő mérethozadék (economies of scale) érvényesül, ha a kibocsátás növekedésével az átlagköltség csökken.

⁴⁷ Dennis W. Carlton – Jeffery M. Perloff: Modern piacelmélet (Panem 2003.) 64. oldal

A mérethozadék mértéke (többek között) Cobb-Douglas termelési függvény segítségével állapítható meg, mely a következő alakban írható fel:

$$Y = aL^{\alpha} K^{\beta}$$

ahol: Y a termelés

L a termeléshez felhasznált munka mennyisége

K a termeléshez felhasznált tőke mennyisége

és $\alpha + \beta$ a mérethozadék mértéke; amennyiben ezen összeg értéke meghaladja az egyet, a mérethozadék növekvő és az iparág természetes monopóliumnak tekinthető.

Ha a termelési függvény fenti alakját logaritmizáljuk, akkor már egy lineáris regresszió segítségével megbecsülhető formát kapunk:

$$\ln Y = b + \alpha * \ln L + \beta * \ln K$$

A fenti függvény megbecsléséhez szükséges adataim a 27 - menetrendszerinti helyijáratú autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatást nyújtó - vállalatról alapvetően két forrásból származnak:

- 1) Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt., Vagyonkezelő és Privatizációt Előkészítő Igazgatósága II. (Kelemen Tamás)
- 2) Volán Egyesülés (Élő Elemér, gazdasági igazgató)

Természetesen az elméleti modell változóinak gyakorlati előállításához is becslésre van szükség. A termelés becsülhető a *futott kilométerrel*, az *utaskilométerrel*, a *nettó árbevétellel* és a hozzáadott értékkel, ami pedig a *nettó árbevétel (TR)* és az *anyagjellegű ráfordítás* különbségeként számítható ki. A munka becsülhető a *statisztikai létszámmal* és a *bérléssel*. Végül a tőke becsléséhez az *autóbuszok száma (busz)* és az *értékcsökkenési leírás* szolgálhat. Így összesen 12 különböző regresszió lenne becsülhető.

Mivel azonban a fent felsorolt lehetséges magyarázó változók közötti korrelációs együtthatók rendkívül magasak, erős multikollinearitás jelentkezik minden lehetséges megoldásnál. Ezért a paraméterek nem értelmezhetőek ceteris paribus módon, az R^2 mesterségesen nagy lesz, a t-értékek pedig kicsik.⁴⁸

⁴⁸ A témáról bővebben lásd például: Jeffrey M. Wooldridge: Introductory Econometrics – A Modern Approach (Second edition) - South-Western, Thomson Learning Inc. (2003)

A multikollinearitás általában megszüntethető valamilyen típusú transzformációval. Ebben az esetben a függvényforma elméletileg adott, ezért megoldást jelenthet, ha végigosztunk a buszok számával.

Így három különböző regressziót becsültem a legkisebb négyzetek módszerével (OLS):

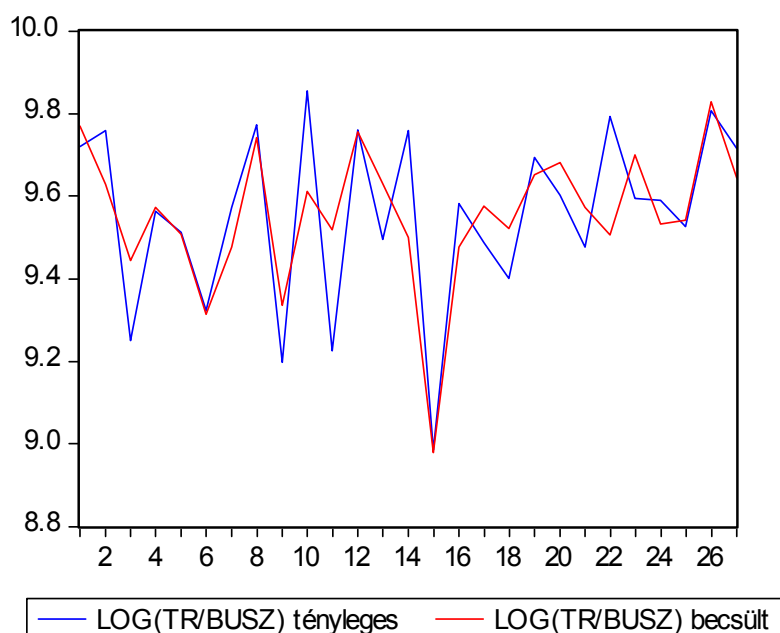
Függő változó	Magyarázó változók	
Y	L	K
árbevétel	becsült létszám	é.cs.
férőhelykm		
hozzáadott érték		

⁴⁹

(A becsléseket az SPSS illetve az EViews nevű programok segítségével hajtottam végre.)

Tekintettel arra, hogy a második és a harmadik regresszió egyértelműen heteroszkedasztikus,⁵⁰ csak az elsőt érdemes tovább elemezni és értelmezni.

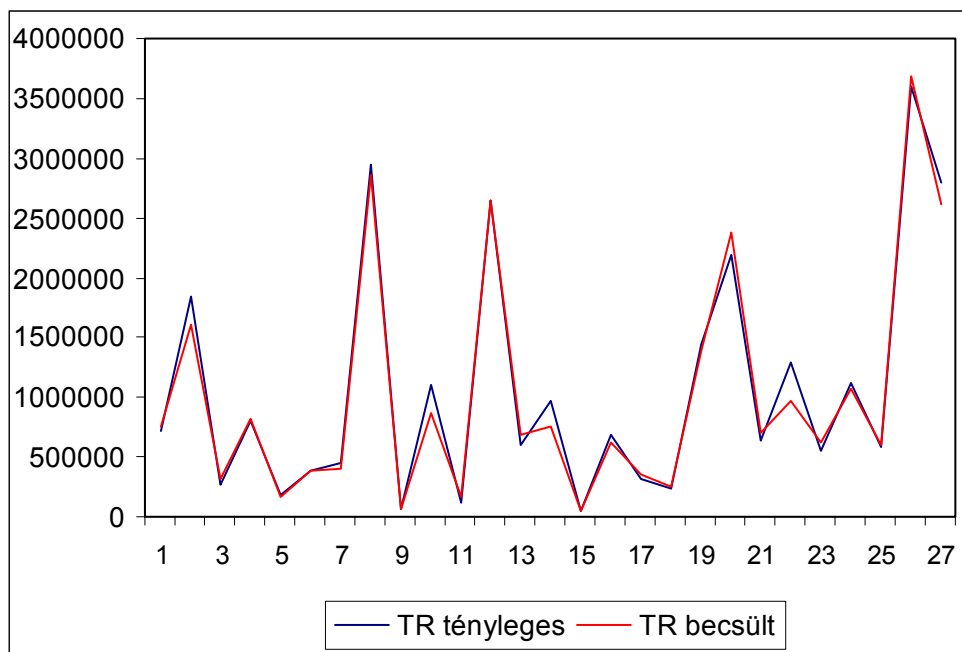
Az R^2 értéke 0,612 – a regresszió tehát a függő változó szóródásából 61,2%-ot magyaráz meg, ami keresztmetszeti adatok esetében kifejezetten jónak mondható. A regresszió illeszkedését a következő ábra mutatja:



⁴⁹ ahol: becsült létszám = éves bérköltség / (12 * havi átlagbér)

⁵⁰ Ennek az a következménye, hogy a pontbecslések ugyan konzisztensek és torzítatlanok, de nem hatásosak, a becsült sztenderd hibák pedig inkonzisztensek és torzítottak. Mindez OLS becsléssel nem javítható ki. Megoldást jelenthetne a White-féle heteroszkedaszticitás-konzisztens sztenderd hibák becslése, vagy a modell átsúlyozása. Azonban nem érdemes ezzel próbálkozni, ha van egy homoszkedasztikus becsülőfüggvényünk, ami konzisztens, torzítatlan és hatásos.

Amennyiben a regressziós modell alapján előállítjuk a becsült árbevétel értékeket minden egyes társaságra, és azokat összehasonlítjuk a tényleges adatokkal, akkor meggyőződhetünk arról, hogy a modell valóban jól használható a termelési függvény megbecslésére. Az alábbi ábrán látható, hogy milyen jól illeszkedik a becsült adatsor a tényleges értékekre:



A többi – általánosan alkalmazott - lényeges teszt eredmény és statisztika is amellet szól, hogy a modell jól becsüli a valós értékeket:⁵¹

Az F-teszt alapján látható, hogy a modell egésze szignifikáns, a p-értékek szerint pedig a szokásos 5%-os szignifikancia szinten a változók egyenként is szignifikánsak.

A Tolerancia értéke és a VIF mutató (varianciát infláló faktor) is 1-hez közeli; ami azt jelenti, hogy a multikollinearitás mértékét valóban sikerült elfogadható szintre csökkenteni.

⁵¹ Ezen tesztek többségének feltétele a változók normalitása, ezért ezt is teszteltem:

Tests of Normality			
	Kolmogorov-Smirnov		
	Statistic	df	Sig.
LN(TR/Busz)	0,13407	27	0,2000
LN(L/BUSZ)	0,15319	27	0,1041
LN(ÉCS/Busz)	0,14775	27	0,1353

Látható, hogy a szokásos szignifikancia szinteken nem vethető el, hogy mindhárom változó normális eloszlású.

A sztenderd reziduálisok normális eloszlást követnek és a [-3;3] intervallumon belül szóródnak, ezzel szintén a modell megbízhatóságát támasztják alá.⁵² Az így becsült modell tehát tökéletesen alkalmas a hazai mérethozadék kiszámítására.

A becslés eredménye a következő:

Dependent Variable: LOG(TR/BUSZ)

Method: Least Squares

Sample: 1 27

Included observations: 27

LOG(TR/BUSZ)=C(1)+C(2)*LOG(LHAT/BUSZ)+C(3)*LOG(ECS/BUSZ)

	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C(1)	7.824417	0.308555	25.35829	0.0000
C(2)	0.206114	0.099063	2.080633	0.0483
C(3)	0.209626	0.047195	4.441683	0.0002
R-squared	0.611597	F-statistic	18.89571	
		Prob(F-statistic)	0.000012	

$$\ln(\text{TR}/\text{busz}) = 7,824417331 + 0,2061139508 * \ln(\hat{L}/\text{busz}) + 0,2096257412 * \ln(\text{écs}/\text{busz})$$

$$(\text{TR}/\text{busz}) = 7,824417331 + 0,2061139508 * \ln(\hat{L}/\text{busz}) + 0,2096257412 * \ln(\text{écs}/\text{busz})$$

mérethozadék pontbecslése a második és a harmadik koefficiens összege, azaz 0,41574. A mérethozadék pontbecslése a második és a harmadik koefficiens összege, azaz 0,41574. Ez minden szokásos szignifikancia szint mellett kisebb, mint egy,⁵³ az iparágban tehát csökkenő a mérethozadék.

eredeti kérdésre tehát a válasz az, hogy: nem. Önmagában az a hipotézis, hogy a tömegközlekedés természetes monopólium, nem indokolná a regulációt. Mégis ajánlott azonban bizonyos mértékű szabályozás, mert vannak

5.2 ~~Értéktőlátörzsiótlés és egyéjébzdaágünyefgftótlólok~~

Bizottság Bizottság lapjára szabályoztatásban jelentse legelőt megdőlés megdőlés problémáira. Amellett ugyanis, hogy az empirikus bizonyítékok is emellett szólnak – amint

⁵² A részleteket lásd a 8.7-es számú mellékletben.

⁵³ Ezen eredmény megállapításához a következő tesztet hajtottam végre a fenti egyenlet felhasználásával:

Wald Test:

Equation: Y

Null Hypothesis: C(2)+C(3)=1

F-statistic	41.40474	Probability	0.000001
Chi-square	41.40474	Probability	0.000000

Látható, hogy a teszt egyértelműen elutasítja azt a lehetőséget, hogy a mérethozadék állandó vagy növekvő.

ólnak – amint azt fent bemutattam – ez megfelelő biztosítékot nyújthat minden stratégiai megfontolás érvényesítésére is.

A jó közlekedés nyilvánvalóan alapvető szerepet játszik az emberek életminőségének javításában, a munkahely (iskola) elérésében és a társadalmi kohézió biztosításában. A második nemzeti fejlesztési terv (Az Új Magyarország programja) is prioritásként nevezi meg a városi közlekedés fejlesztését, mint a gazdasági versenyképesség javításának elengedhetetlen feltételét.⁵⁴

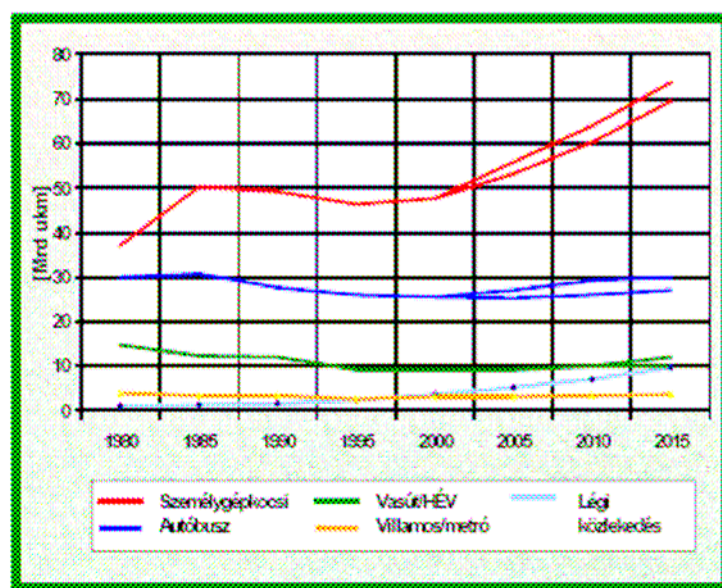
A növekvő közlekedési kereslet azonban együtt jár a növekvő autó használattal, ami pedig növekvő szennyezéshez, balesetekhez és torlódásokhoz vezet. Következésképpen a növekvő mobilitás helyett a városokban egyre korlátozottabb a mozgás szabadsága. Az OECD becslései alapján a járművek átlagos sebessége 10 százalékkal csökkent az elmúlt 20 évben. A torlódás által okozott externális költségek a GDP 2%-át teszik ki, ami négyszer akkora összeg, mint amennyit az európai államok a tömegközlekedésre költenek. Ehhez kapcsolódik még a balesetek által okozott 1,5%⁵⁵ és a szennyezés által okozott 0,6%.

A magyar Közlekedéstudományi Intézet 3 forgatókönyvet dolgozott ki a közlekedési ágazatra 2015-ig.⁵⁶ Ez alapján az autóhasználat növekedése fokozódni fog, míg a tömegközlekedés és az autóbusz szerepe a legoptimistább becslés szerint is csak a '80-as évekbeli szintet közelítheti meg (lásd az alábbi ábrán). Így hazánkban is a közlekedés negatív externális költségeinek növekedése várható.

54 Az Új Magyarország programja (1. olvasat) - Partnerségi egyeztetési változat: A stratégia meghatározása (2006. március 9-én frissítve) Változat: UMP 1.10v3; 3.2.3.1. 1. fejlesztési tengely: A gazdaság versenyképességének javítása (32. oldal)

55 Itt érdemes megjegyezni, hogy az Unióban a 40 éven alattiak körében a közúti balesetek jelentik a fő halálozási okot.

56 Részleteket lásd: Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015.



A közúti közlekedés környezeti hatásai is különösen fontosak. Európában a közlekedésnek tudható be a teljes szénmonoxid-kibocsátás (CO) 62%-a, a nitrogénoxidok (NO_x) kibocsátásának fele, a szénhidrogén- 33%-a és a széndioxid-kibocsátás (CO₂) 17%-a. Az európai polgárok 20 százaléka szenved elfogadhatatlan mértékű zajtól, ami szintén a közúti közlekedés következménye.⁵⁷ A magyar adatok is hallatlanul hasonló képet mutatnak; a teljes kibocsátásból a közlekedés részaránya itt 55% a NO_x, 61% a CO és 14% a CO₂ esetében.⁵⁸

A tömegközlekedés kiváló alternatívát jelent a csúcsforgalmi időszakok közlekedési igényeinek kielégítésére, amellet, hogy fenntartható megoldást is nyújt. A légszennyezésre vonatkozó adatok azt mutatják, hogy az egy utaskilométerre jutó szennyezőanyag-kibocsátás és az egy utasra jutó energiafelhasználás maximum ötöde annak, amit az autók okoznak, ezenfelül alacsonyabb zajjal is jár. Területhasználat tekintetében is a tömegközlekedés előnyösebb, hiszen egy busz például – egy főre számítva – mindössze 5%-át foglalja el annak a helynek, mint az autó. További érv a tömegközlekedés mellett, hogy biztonságosabb is.

Az európai személyközlekedés kulcs-célja a gazdasági, társadalmi és környezeti kihívásoknak megfelelő kereslet-kielégítés. Ehhez egy integrált rendszer szükséges, amely

⁵⁷ Forrás: European Commission Green Paper: The Citizens' Network: Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe

⁵⁸ Forrás: OECD & European Conference of Ministers of Transport: Implementing sustainable urban travel policies – National Peer Review: Hungary (2004.) 27. oldal

minden módozat komparatív előnyeit hasznosítja és megfelelő ár-mechanismusok alkalmazásával is segíti a hatékonyabb működést. Ezt a célt - a Bizottság ajánlása alapján - ideális esetben egy olyan tömegközlekedési rendszer szolgálja, amely minden polgár számára elérhető, mind az infrastruktúra, mind a járművek, mind a megfizethetőség értelmében.

Ezen – tág értelemben használt – elérhetőség biztosítását a mesterségesen alacsonyan tartott tarifák is szolgálják, természetesen támogatások mellett. A legtöbb európai felszíni tömegközlekedési rendszer így erősen függ a támogatásoktól. A problémát elsősorban az okozza, hogy a szolgáltatást nyújtó társaságok nem érdekeltek hatékonyságuk növelésében, így folyamatosan csökkenő fedezeti rátával működnek.

A Bizottság ezért kidolgozott egy ajánlást, melyben arra hívja fel a figyelmet, hogy szükséges lenne egy olyan ár-struktúra kidolgozása és fokozatos alkalmazása, mely a valós és teljes társadalmi költségeket tükrözi minden közlekedési módozat esetében. Egy ilyen árrendszer szignifikánsan növelné Európa versenyképességét, hatékony és torzításmentes döntéseket implicálna, valamint magántőkét vonzana a szektorba. Jelenleg ugyanis az egyes tarifák nem tükrözik megfelelően a költségeket és szükségességeket. Így az ezen ár-jelzések alapján hozott döntések torzítottak.

6. Az árszabályozási elméletek és alkalmazhatóságuk

A fentiek értelmében mindenképpen szükségesnek tartom a szektor (valamilyen típusú) újrászabályozását. A szabályozás célja természetesen a társadalmi jólét maximalizálása kell, hogy legyen. A tömegközlekedésben Magyarországon elsősorban olyan szociális érvek határozzák meg az árakat, mint az elmaradott térségek felzárkóztatása, az esélyegyenlőség megteremtése, ... stb. Ezért jött létre hagyományosan az a rendszer, mely a szegényebb rétegek számára is megfizethető tarifákat alkalmaz, és a Volán-társaságokat arra kényszeríti, hogy a helyközi ill. távolsági járatok eredményéből keresztfinanszírozzák a helyi közlekedést.

A helyi forgalomban tehát a hatóság határkölség alatti árakat és kilépési korlátot szab meg. Ez az Európai Unióban csak akkor tartható fenn, ha a szolgáltató ebből adódó kárát a megrendelő megtéríti. A kérdés tehát az, hogy milyen árszabályozási rendszert alkalmazzunk, hogy az elérhető közjő maximális legyen?⁵⁹ Szabályozásra elsősorban azért van szükség, mert a közlekedés externáliái miatt a piac nem képes a társadalmilag hatékony egyensúly megteremtésére. (Valószínűleg kevesebb és drágább szolgáltatást hozna létre a versenypiac a kívánatosnál.) Az önkormányzat célja pedig többek között az, hogy ne merüljön fel támogatási igény a működéssel kapcsolatban⁶⁰, ezért elsősorban a következő lehetőségek jöhetnek szóba:

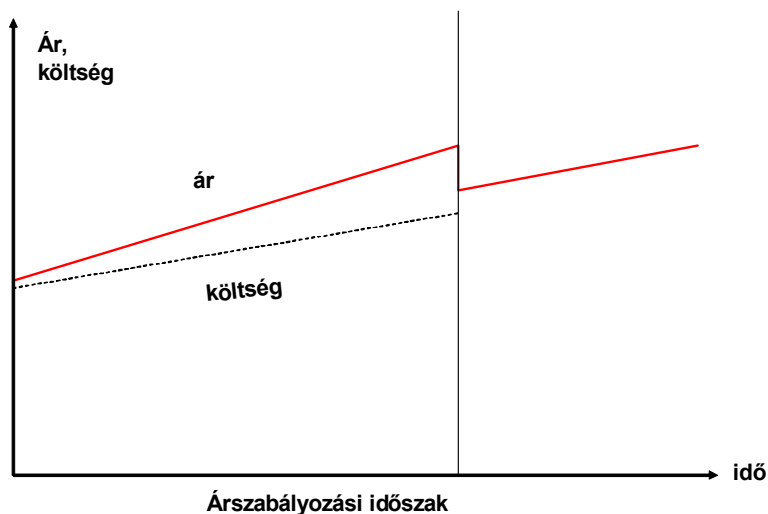
⁵⁹ Természetesen fenntartva azt a gyakorlatot, hogy a tanuló/nyugdíjas bérletek fogyasztói árát a központi költségvetés kiegészíti – azaz az árazás szociális szempontból diszkriminatív.

⁶⁰ Ezzel feltétellel kizárom a határkölség alapú árazás lehetőségét, ami ugyan hatékony abban az értelemben, hogy elméletileg ez maximalizálja a társadalmi többletet, azonban a társaság veszteségesé válik, és támogatási igény merül fel (Hiszen a fix költségeket nem fedezi a bevétel.). A támogatás pedig számos újabb problémát vet fel: nem ösztönöz költség-hatékonyságra, terheket ró azokra, akik nem is veszik igénybe a szolgáltatást.

6.1 Ársapka szabályozás és minőségi szabályozás kombinálása

Ha a szolgáltatótól megköveteljük a jelenlegi minőség fenntartását/javítását és ezzel egyidejűleg bevezetünk egy ársapka szabályozást, akkor elérhetjük a kívánt eredményt, hiszen a szolgáltató érdekelt lesz abban, hogy növelje működésének hatékonyságát adott színvonal mellett.

Az ársapka szabályozás és hatása:



Az ársapka szabályozás lényege és célja ugyanis a következő: Az áremelés éves szintjének maximalizálásával a monopolerő korlátozása és a költségminimalizálásra való ösztönzés együttes elérése. Először a becsült költségek alapján a szabályozó hatóság megállapítja a szolgáltatás kezdeti árát, majd

meghatározza az éves árnövekedés maximális szintjét, általában az inflációhoz viszonyítva. Amennyiben az áremelés megengedett szintje az inflációs szint alatt marad, a vállalat kénytelen hatékonyságának növelésével biztosítani jövedelmezőségét. Erre az a megoldás ösztönzi, hogy a szabályozási időszak alatt keletkező nyereséget természetesen megtarthatja.

Véleményem szerint ez alkalmas lehet a szerződéses alkalmazásra. A határozott idejű szerződés lejártával pedig az önkormányzatnak több információja lesz, lejjebb viheti az árat, így folyamatos ösztönzést biztosítva a hatékonyság további növelésére.⁶¹ A minőség pedig viszonylag könnyen definiálható a menetrenddel, a biztonsággal és a

⁶¹ A megfelelő szabályozási rendszer kialakításához elengedhetetlen, hogy a szabályozó hatóság megfelelő információkkal rendelkezzen a piaci szereplőkről. Külföldön bevett gyakorlat, hogy a cégek gazdálkodására vonatkozó minden elképzelhető információt bárki megtekinthet a vállalatok honlapján. (Lásd, például: <http://www.arriva.co.uk/>)

járművek átlagéletkorával. A járműpark fejlesztése közös finanszírozással is megoldható. A legfontosabb, hogy a költség alapú árazási megoldásokkal ellentétben ez a szabályozási megoldás nem ösztönöz működési hiány kimutatására.

6.2 Monopol szolgáltatási jog árverés Ebben az esetben – úgy gondolom – nagyobb problémát jelent a szolgáltató és az önkormányzat közti információs aszimmetria. Mivel az esetleges pályázók tisztában vannak azzal, hogy az önkormányzat nem ismeri a teljes költséget, könnyen előfordulhat, hogy a jog tényleges értékénél alacsonyabb árat kaphat az önkormányzat. Az is elképzelhető, hogy ez az ár negatív lesz. Így valószínűleg nem ez a megoldás eredményezi a legnagyobb elérhető társadalmi jólétet. Ezért a szektor jelenlegi törvényi szabályozását nem tartom optimálisnak.

6.3 Megtérülési ráta szabályozás⁶²

Ez a módszer ugyan ösztönözné a fejlesztéseket, amire a szektorban nagy szükség lenne, a hatékonyságot viszont nem jutalmazza, így ebben az esetben nem lenne kifizetődő ez a választás.

6.4 Konklúzió

Összességében tehát elmondható, hogy a szabályozói célt a fentiek közül leginkább a minőségi korláttal kombinált ársapka szabályozás szolgálná. Ez garantálná a hatékonyság javulását, a szociális és környezeti célok elérését - a központi árkiegészítés által -, és nem róna olyan többlet terhet az önkormányzatra, amihez nem rendelkezik megfelelő forrásokkal.

⁶² A szabályozás lényege az alábbi képlet alkalmazása: $\frac{R(K, L) - wL}{K} = s$, ahol s a tőke megtérülési rátája, R az árbevétel, wL a munkaköltség (átlagbér*foglalkoztatottak száma) és K a befektetett tőkeállomány nagysága.

7. Összefoglalás és konklúzió

Adott egy hagyományokon alapuló piaci struktúra, azaz regionális monopóliumok látják el az önkormányzati feladatot. Adott egy új törvény, aminek az az alap gondolata, hogy pályázni kell a szolgáltatási jogra, ezáltal időszakonként versenyezniük kell a szolgáltatóknak, ami várhatóan hatékonyság-javuláshoz vezet. A törvényben megfogalmazott kötelező elemeket tartalmazó határozott idejű közszolgáltatási szerződést kell kötni, ami tartalmazhat olyan részeket, melyek szintén a hatékonyabb működésre ösztönöznek, és amelyekből néhány tényezőt a törvény is említ. A törvény azonban lehetőséget ad arra, hogy a Volán társaságokkal az önkormányzatok egyszer, pályázat és ajánlatkérési eljárás nélkül kössenek szerződést. (8 évre!)

Adott egy önkormányzati feladat, melyet egy kiválasztott szolgáltató végez. Az önkormányzat joga az ár meghatározása, melyet azonban a Pénzügyminiszter maximál(t). Az önkormányzat így kiszolgáltatott helyzetben van, hiszen van egy feladata, aminek az árát nem határozhatja meg szabadon, és a túl alacsony árból fakadó veszteséget köteles megtéríteni a szolgáltatónak, amihez viszont alig kap központi forrást. Az állam szociális okokból támogatandónak tartja a szolgáltatás igénybevevőit, ugyanakkor megemeli a szolgáltatás áfáját, befagyasztja az árkiegészítést és a normatív támogatás legalább felét az önkormányzattal kívánja megfizettetni, amihez szintén nem rendel forrást.

A tulajdonos ÁPV Rt. szerepvállalása is súlyosbítja a helyzetet. Az állam, mint tulajdonos, itt minden elképzelhető rossz tulajdonságát megtestesíti magában, például:

- ⊗ nincsenek konkrét elvárásai, nem fogalmaz meg célokat a társaság irányítói felé,
- ⊗ nem rendelkezik információkkal a tulajdonában lévő társaságok távolsági és helyi személyszállítási tevékenységének költség, bevételi és eredményességi adatairól (csak aggregált mutatókat kísér figyelemmel)
- ⊗ bérfejlesztési megállapodásokat köt az alkalmazottakkal a menedzsment és a veszteséget részben finanszírozni köteles önkormányzat háta mögött, miközben
- ⊗ a Pénzügyminiszter korlátozza az önkormányzat árhatósági jogkörét; nem engedélyezi az áremelést egy bizonyos szint felett, valamint
- ⊗ állandó bizonytalanságban tartja az érintetteket a privatizáció időpontjának állandó változtatásával.

Az önkormányzatnak ilyen környezetben kell szerződést kötnie a szolgáltatóval, ehhez azonban nem rendelkezik megfelelő szakértelemmel.

Egy olyan szerződés megalkotásához ugyanis, ami hatékonyabb működésre ösztönzi a szolgáltatókat, szakemberekre lenne szükség. Ilyen szaktudású emberek még egy megyei jogú város önkormányzatánál sem dolgoznak, nemhogy egyéb városok hivatalaiban. Ezért úgy gondolom, hogy például az illetékes minisztérium - esetleg külső szakértők bevonásával, a Bizottság ajánlásainak figyelembe vételével és nyugat-európai példák tanulmányozásával – kiadhatna egy ágazati ajánlást. Ez ismertethetné az alkalmazható árszabályozási módszereket is.

Jelenleg azonban a helyi tömegközlekedés fejlesztésére *nincs országos stratégia*⁶³. A szektor egésze alulfinanszírozott, ezáltal a járműpark elöregedett. A szabályozás egy torz rendszert hozott létre, mely nem törekszik az információs aszimmetria csökkentésére és a hatékonyság növelésére. A veszteség kötelező kiegyenlítésével gyakorlatilag működési hiányt generál, helyett, hogy a hatékonyság javítására ösztönözne.

Mivel a szabályozási környezet folyamatosan változik, a támogatási rendszer pedig teljesen kiszámíthatatlan, nehezen tudom elképzelni, hogy a Volán-társaságok privatizálása megfelelően lebonyolítható lenne.

Az önkormányzatok közbeszerzési tapasztalatai azt mutatják, hogy árlépcső figyelhető meg a határozott idejű szerződések lejártakor. Ez leginkább annak tudható be, hogy a pályázók könnyen kihasználhatják a fennálló információs aszimmetriát. (Illetve nincsenek valós választási lehetőségek!) Olyan szabályozási innovációra lenne szükség a közszolgáltatási területeken, ami egy egzakt kritériumrendszert adhatna az önkormányzatok kezébe. E nélkül ugyanis, a tömegközlekedési szolgáltatás megpályáztatása sem hozhatja meg a várt eredményt.

A fentiek értelmében tehát biztosan állíthatom, hogy a helyi tömegközlekedés területén mindenképpen szükség van (újra)szabályozásra. A szabályozás célja a piaci mechanizmus (verseny) „utánozása” kell, hogy legyen, oly módon, hogy az:

⁶³ A 19/2004. OGY határozattal elfogadott Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015 című dokumentum ugyanis a Bizottság ajánlásainak egyszerű összefoglalása, így nem tartalmaz ország-specifikus elképzeléseket és konkrét megvalósítási módokat sem.

- ✓ megakadályozza a monopol árazást,
- ✓ a termelési hatékonyság növelésére ösztönözzön,
- ✓ hosszú távú befektetéseket vonzzon a szektorba.

A minőségi kontrollal kombinált ársapka szabályozásról már fent bebizonyosodott, hogy teljesíti az első két követelményt. Könnyen belátható az is, hogy a harmadiknak is eleget tesz. Ez a szabályozási módszer ugyanis nyereséget biztosít a hatékony vállalatok számára, valamint megalapozza a hosszú távú kiszámíthatóságot is. Mindez biztosan megteremtené az áhított befektetési bizalmat, főleg abban az esetben, ha még egy független közlekedésfelügyeleti hatóság létrehozatalával (ehhez a kompetenciák átgondolása szükséges) valamint egy hosszú távú átfogó közlekedési stratégiával párosulna⁶⁴.

A jelenlegi körülmények között, amikor többször napirendre került már a Volántársaságok privatizálásának gondolata, amikor rendelkezésre áll a megfelelő szabályozási megoldás, a következő forgatókönyvet tartanám elképzelhetőnek: Először meg kell valósítani az ár- és minőség-szabályozást - lehetőleg egy független hatóság által -, majd ezek alapján megfelelően mély és alapos szerződést kell kötni a szolgáltatókkal. Ezáltal biztosíthatónak látom a költség-hatékonyság javulását és a befektetői bizalom megteremtését, mivel a szabályozási környezet kiszámíthatóvá válna, a vállalatok pedig felértékelődnének, mivel bebizonyosodhatna az a sejtés, hogy egy korrekt fogyasztói árkiegészítés mellett képesek nyereség elérésére⁶⁵. Ekkor már jó áron történhetne meg a privatizáció, mérséklődne az információs aszimmetria, és kialakulhatna egy hatékonyan és hatásosan működő tömegközlekedési rendszer.

⁶⁴ A nyugat-európai gyakorlat bizonyosan eltanulandó pozitívuma, hogy a települések és régiók átfogó hosszú távú – akár 20 éves - stratégiával rendelkeznek, melyben megteremtik az összhangot a közlekedésfejlesztés (térségi is) és az egyéb várospolitikai célok között.

⁶⁵ A társaságok többsége ugyanis októberben még nyereséges szokott lenni.

8. Melléklet

8.1 Kiemelt városok 2003. évi díjtételei

Forrás: Az Agria Volán Rt. 2004. évi tarifaemelési kérelmének indoklása

	Városok	Vonaljegy		Bérlet			Árbevétel egri volumennel és árkiegészítéssel (eFt)
		elővétel	buszon	egyvonalas	összvonalas	tanuló	
1.	Győr	120	160	2 320	3 160	910	909 523
2.	Sopron	120	145		2 790	870	889 658
3.	Szombathely	93	140		2 790	907	881 481
4.	Nyíregyháza	100	130	2 052	2 892	940	858 003
5.	Pécs	105	135	2 000	2 875	930	857 272
6.	Debrecen	110	130		2 670	867	857 045
7.	Veszprém	100	125	2 300	2 800	910	850 330
8.	Tatabánya	100	120	1 990	2 868	935	843 839
9.	Miskolc	96	125	2 000	2 846	924	838 724
10.	Békéscsaba	100	130	2 100	2 800	890	833 399
11.	Salgótarján	88	120		2 668	864	830 616
12.	Zalaegerszeg	90	120		2 580	825	805 165
13.	Kecskemét	90	115	2 075	2 706	877	802 777
14.	Eger	84	120	1 986	2 710	880	798 107
15.	Kaposvár	96	133	1 985	2 610	835	791 667
16.	Székesfehérvár	92	120		2 500	810	791 598
17.	Dunaújváros	90	110		2 520	815	787 138
18.	Szeged	96	130		2 346	762	764 023
19.	Szolnok	92	115	1 510	2 545	827	741 832
	Átlag	98	128	2 029	2 720	873	828 010

8.2 Költségek és eredmény alakulása 2000 - 2003

Megnevezés	2000.	2001.	2002.	2003.*
gázolaj éves átlagár-változása	+30,0%	-1,5%	-5,5%	+4,3%
tényleges tarifaemelés mértéke	5,8%	7,1%	5,0%	7,7%
infláció	9,8%	9,2%	5,3%	4,8%
km teljesítmény növekedése	1,50%	+0,4%	+1,2%	+2,2%
a tevékenység eredménye	-24M Ft	-23M Ft	-51,4M Ft	-65,2M Ft

* várható 2003. november 13-án

Forrás: Az Agria Volán Rt. 2004. évi tarifaemelési kérelmének indoklása

8.3 Járműállomány jellemzői

Sor- szám	FRSZ	Gyárt- mány	típu s	pontos típus	beszerzés dátuma	Autóbusz kialakítása sz: szóló cs: csuklós	Feladat	Szállítható személyek száma (fő)	futás- telítetts ég(km)	kor (év)
1	AEU-225	Ikarus	260	260.06	1990.11.22	sz		97	620720	14,0
2	AVC-934	Ikarus	280	280.06	1991.03.08	cs		147	617062	13,7
3	AVE-987	Ikarus	280	280.06	1989.01.03	cs		150	664467	15,8
4	AVE-989	Ikarus	280	280.06	1989.01.03	cs		150	689787	15,8
5	AVE-990	Ikarus	280	280.06	1989.01.03	cs		150	692538	15,8
6	AVE-992	Ikarus	280	280.06	1989.01.03	cs		150	685642	15,8
7	AVE-993	Ikarus	280	280.06	1989.01.03	cs		150	696939	15,8
8	BPC-777	Ikarus	280	280.02	1988.01.01	cs		142	419361	16,8
9	BPC-778	Ikarus	280	280.02	1988.01.01	cs		142	484910	16,8
10	BPG-949	Ikarus	280	280.02	1988.01.01	cs		142	26352	16,8
11	BRF-187	Ikarus	280	280.06	1987.01.01	cs	tartalé	143	453294	17,8
12	BRF-827	Ikarus	260	260.06	1988.01.27	sz	tartalé	97	631524	16,8
13	BRF-828	Ikarus	260	260.06	1988.01.27	sz		97	741924	16,8
14	BRF-829	Ikarus	260	260.06	1988.01.27	sz		97	685983	16,8
15	BRF-909	Ikarus	280	280.06	1987.12.14	cs	tartalé	150	810665	16,9
16	BRF-911	Ikarus	280	280.06	1987.12.14	cs		150	816223	16,9
17	BRF-912	Ikarus	280	280.06	1987.12.14	cs		150	846934	16,9
18	BRF-913	Ikarus	280	280.06	1987.11.21	cs		150	812919	17,0
19	BRF-914	Ikarus	280	280.06	1988.06.06	cs		147	719758	16,4
20	BRF-915	Ikarus	280	280.06	1988.06.06	cs		150	774068	16,4
21	BRF-916	Ikarus	280	280.06	1988.06.06	cs		150	785686	16,4
22	CTG-972	Ikarus	260	260.02	1988.01.01	sz		98	407356	16,8
23	CTG-990	Ikarus	280	280.06	1988.01.01	cs		143	459958	16,8
24	CTG-991	Ikarus	280	280.02	1988.01.01	cs		143	442417	16,8
25	CTG-992	Ikarus	280	280.02	1988.01.01	cs		143	442127	16,8
26	DUD-770	Ikarus	280	280.40A	1997.07.01	cs		141	308139	7,3
27	DUD-771	Ikarus	280	280.40A	1997.07.01	cs		141	302186	7,3
28	DZA-825	Ikarus	260	260.02	1989.01.01	sz		97	307176	15,8
29	DZA-826	Ikarus	280	280.02	1990.01.01	cs		143	190147	14,8
30	DZC-235	Ikarus	280	280.02	1990.01.01	cs		143	393324	14,8
31	DZC-236	Ikarus	280	280.02	1990.01.01	cs		143	403477	14,8
32	DZC-267	Ikarus	280	280.06	1989.01.01	cs		142	376656	15,8
33	GDK-567	Ikarus	E94	E94.60	1997.01.17	sz		100	300248	7,8
34	HAE-194	Ikarus	C80	C80.40A	1999.08.24	cs		141	216092	5,2
35	HAE-195	Ikarus	260	260.30	1999.08.24	sz		92	205493	5,2
36	HCA-775	Ikarus	C80	C80.40A	1999.12.06	cs		141	203584	4,9
37	HCA-776	Ikarus	C80	C80.40A	1999.12.06	cs		141	194198	4,9
38	HIJ-097	Ikarus	C80	C80.40	2001.02.15	cs		147	146182	3,7
39	HKH-817	Ikarus	280	280.06	1989.01.03	cs		150	694870	15,8
40	HNF-499	Ikarus	C80	C80.40	2001.02.15	cs		147	117744	3,7
41	HPR-794	Ikarus	412	412.30 A2	2001.07.31	sz		100	92836	3,3
42	IKP-867	MAN	SG	SG 263	2003.01.21	cs		150	43117	1,8
43	JIW-657	Mercedes	O345	O 345 G	2004.09.30	cs		150	1732	0,1
átlag								135,7	163391	12,9

8.4 Példák az Agria Volán Rt. Által benyújtott előterjesztésekről

„A szolgáltatás tényleges ára 1,1 milliárd Ft lenne, de mi csak 850 milliót kérünk.”⁶⁶

„Sajnos más Volán társaságokhoz viszonyítva állandó problémánk, hogy a január 1-jei tarifaemelési javaslatot jóval korábban kell a helyi Önkormányzat képviselőtestületéhez benyújtanunk, mivel annak jóváhagyásához két fordulóra van szükség.”⁶⁷

„A társaság helyi tevékenységéből származó eredménye 1996. óta negatív és évről-évre romlik, a tarifaemelések és a különböző, minden lehetséges módon szigorított belső gazdálkodási intézkedések ellenére.”⁶⁸

Az azonban nem derül ki, hogy mennyi volt pontosan az előző évek eredménye. A 2005. évi tarifákról szóló előterjesztés például nem tartalmazza a 2003. évi eredményt, csak azt, hogy idén mennyi várható. Így a képviselő, akinek döntenie kell, gyakorlatilag nem tud semmi biztosat. A közgyűlési anyagban az sem szerepelt még soha, hogy mi az a minden lehetséges mód és szigorító intézkedés, amivel a társaság igyekezett javítani eredményén.

Mivel a társaság soha nem közöl tényadatokat csak százalékos változásokat, így a képviselőknek nyilván fel sem tűnhet, hogy ezek néhol hibásak, vagy erősen felkerekítettek. (Például nem tudja, hogy az árkiegészítés teljes áthárítása nem 30%-os, hanem csak 23,5%-os emeléssel járna, mivel nem ismeri a 2003-as adatokat.)

Szintén furcsa, hogy az átlagos áremelés indexe nem egy volumennel súlyozott átlag; mind a jegyek, mind a bérletek indexének a súlya egy. A 2004-es előterjesztésben szereplő átlagos 9,3%-os emelés így valójában 11,28%-os!

A társaság vezérigazgatója a közgyűlésen arra hivatkozott, hogy külföldön bezzeg a bevétel 45%-a támogatás, ami ugyan nem teljesen igaz, hiszen elég nagy a szóródás (lásd

⁶⁶ Kelemen Imre: az Agria Volán Rt. vezérigazgatójának felszólalása a 2004. november 25-ei közgyűlésen.

⁶⁷ Forrás: Az Agria Volán Rt. 2005. évi tarifaemelési kérelmének indoklása

⁶⁸ ugyanonnan

később), de az biztos, hogy Egerben így van!⁶⁹ Az alacsony támogatottsági hányad tehát nem indokolhatja a veszteséget.

A beruházási döntések magyarázata is érdekes lehetne, mivel a három legújabb busz 3 különböző márkájú. (Ikarus, MAN, Mercedes) Mindez természetesen azt jelenti, hogy rengeteg különböző alkatrészt kell raktáron tartani, ami bizony költséges. Az is valószínű, hogy ha egy cégtől vásárolták volna a 3 buszt, akkor kedvezőbb árat érhetek volna el. A harmadik probléma ezen beszerzésekkel kapcsolatban, hogy nehezen látható be, hogy miért volt szükség 3 ekkora csuklós buszra, miközben az utas szám folyamatosan csökken. Ugyanennyi pénzből valószínűleg több kis buszt lehetett volna vásárolni, azonos típus esetén olcsóbban (a flotta-kedvezmény miatt), melyek üzemeltetése is olcsóbb lett volna, és megkönnyíthette volna a műemlék-belváros szűk utcáin való közlekedést.⁷⁰ A több busz ráadásul lehetővé tette volna a legrégebbi járművek lecserélését, és ezáltal javítható lett volna az átlagos minőség, ami jelenleg a következőképpen jellemezhető:

 futott átlagos km: 463391
 átlagos kor: 12,9 év⁷¹

⁶⁹ Az Agria Volán Rt. 2005. évi tarifaemelési kérelmének indoklásának 1.sz. mellélete alapján egyszerűen kiszámolható, konkrétan: 345079 (a különféle támogatások teljes összege eFt-ban) / 771409 (a tevékenység árbevétele eFt-ban) = 44,73%

⁷⁰ A MAN márkájú autóbusz miatt például parkolóhelyeket kellett megszüntetni a főposta előtt, mert nem tudott bekanyarodni.

⁷¹ Forrás: Közszolgáltatási szerződés Eger város közigazgatási határain belül menetrendszerinti-, helyi-, közforgalmú autóbusz-közlekedési hálózat működtetésére, a szerződés 4. sz. mellélete: A szolgáltatást nyújtó járműállomány (Részleteket lásd: 8.3-as számú melléklet)

8.5 Tendenciák néhány európai város tömegközlekedésében a 90-es években

Város	Vizsgált időszak	Utasok számának változása (millió fő)		Fedezeti ráta (jegyár/ működési költség változása (%))	
A szolgáltatást nem tendereztető városok					
Amszterdam	1993-1997	253	237	23	25
Rotterdam	1991-1997	171	174	20	32
Brüsszel	1991-1996	196	213	32	33
Bécs	1991-1997	611	699	52	40
Berlin	1993-1998	1021	771	33	40
Hamburg	1991-1997	375	399	57	51
Köln	1992-1998	175	225	65	58
München	1993-1998	431	428	59	51
Frankfurt	1991-1998	160	150	48	45
Stuttgart	1992-1998	155	170	43	51
Lisszabon	1991-1996	598	489	52	58
Porto	1990-1997	293	246	75	54
Barcelona	1991-1997	481	467	49	72
Madrid	1991-1995	899	927	52	64
Párizs	1991-1998	2928	2941	39	41
Dublin	1991-1997	193	207	80	96
Genova	1990-1997	210	157	29	33
Torino	1991-1995	252	194	28	25
Velence	1991-1996	193	182	37	43
A szolgáltatást tendereztető városok					
Koppenhága	1992-1996	284	349	56	59
Helsinki	1991-1997	185	198	40	48
London	1991-1998	1900	2133	87	122
Lyon	1990-1997	217	208	51	49
Stockholm	1991-1997	547	600	30	43

8.7 A termelési függvény becslésének eredményei

Variables Entered/Removed^f

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	LNÉCS_B	,	Stepwise (Criteria: Probability-of-F-to-enter <= ,050, Probability-of-F-to-remove >= ,100).
2	LNL_BUSZ	,	Stepwise (Criteria: Probability-of-F-to-enter <= ,050, Probability-of-F-to-remove >= ,100).

a. Dependent Variable: LNTR_B

Model Summary^f

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,736 ^a	,542	,523	,14898
2	,782 ^b	,612	,579	,13995

a. Predictors: (Constant), LNÉCS_B

b. Predictors: (Constant), LNÉCS_B, LNL_BUSZ

c. Dependent Variable: LNTR_B

ANOVA^f

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	,655	1	,655	29,530	,000 ^a
	Residual	,555	25	,022		
	Total	1,210	26			
2	Regression	,740	2	,370	18,895	,000 ^b
	Residual	,470	24	,020		
	Total	1,210	26			

a. Predictors: (Constant), LNÉCS_B

b. Predictors: (Constant), LNÉCS_B, LNL_BUSZ

c. Dependent Variable: LNTR_B

Coefficients

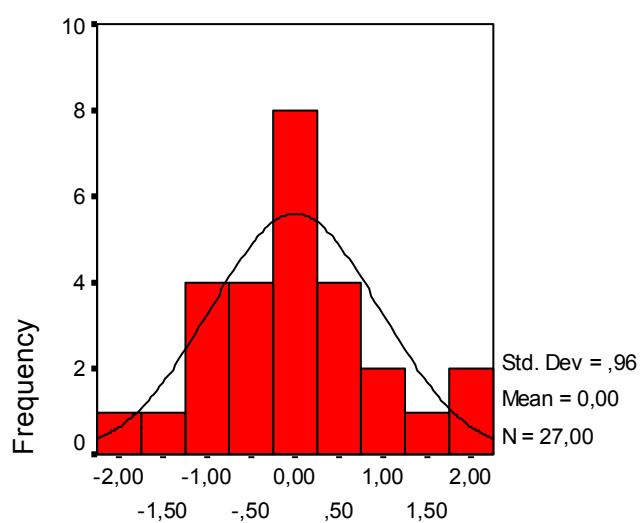
Model		Unstandardized Coefficients		t	Sig.	95% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error			Lower Bound	Upper Bound
1	(Constant)	7,782	0,328	23,745	0,000	7,107	8,457
	LNÉCS_B	0,249	0,046	5,434	0,000	0,155	0,344
2	(Constant)	7,824	0,309	25,358	0,000	7,188	8,461
	LNÉCS_B	0,210	0,047	4,442	0,000	0,112	0,307
	LNL_BUSZ	0,206	0,099	2,081	0,048	0,002	0,411
a	Dependent Variable: LNTR_B						

Collinearity Statistics		
Model	Tolerance	VIF
(Constant)		
LNL_BUSZ	0,8352	1,1973
LNÉCS_B	0,8352	1,1973

a Dependent Variable: LNTR_B

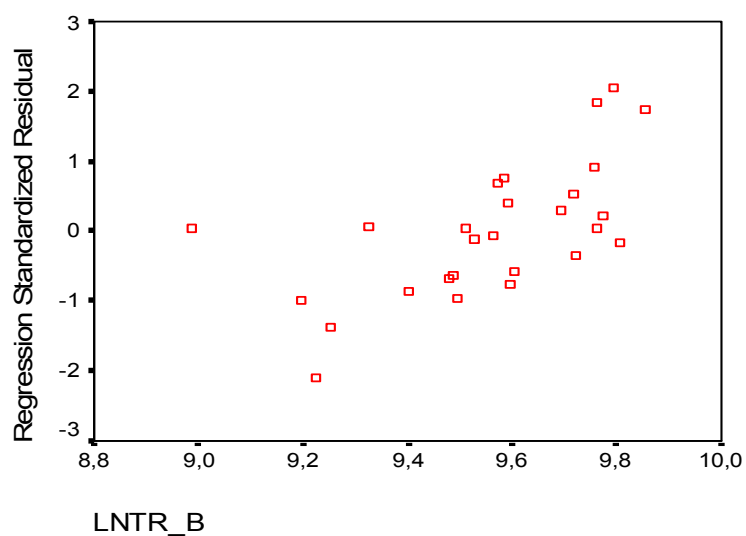
Histogram

Dependent Variable: LNTR_B



Scatterplot

Dependent Variable: LNTR_B



9. Irodalomjegyzék

- 1) Viscusi, W.K., J.M. Vernon and J.E. Harrington, Jr. (2000): Economics of Regulation and Antitrust, Cambridge, MA, MIT Press – 1., 2., 5-8,10-12., 20. fejezetek
- 2) Rent Extraction and Incentives for Efficiency in Recent Regulatory Proposals in: Journal of Regulatory Economics, 6: 151 – 176 (1994)
- 3) J.J. Laffont and J. Tirole: The theory of regulation and procurement, MIT, 1993.
- 4) Stiglitz, Joseph E. (2000): A kormányzati szektor gazdaságtana KJK-Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest
- 5) John Cullis, Philip Jones: Közpénzügyek és közösségi döntések, Aula Kiadó (2004)
- 6) www.agriavolan.hu
- 7) 2004. évi XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról
- 8) 1990. évi LXXXVII. törvény az árak megállapításáról
- 9) 2004. évi XXXIII. Tv. 11§ (2) d)
- 10) Belügyminisztérium, Települési és Kommunális Főosztály: A helyi tömegközlekedés tarifaszervezetének és tarifaszintjének megállapítását segítő tájékoztató (1992.)
- 11) Közszolgáltatási szerződés Eger város közigazgatási határain belül menetrendszerinti-, helyi-, közforgalmú autóbusz-közlekedési hálózat működtetésére (Tervezet 1-4)
- 12) Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének rendelet-tervezete a menetrendszerinti autóbusz közlekedés díjáról, valamint az iskolák és tanintézetek által rendelt autóbusz különjáratok díjáról (2002. december 5.)
- 13) Előterjesztés a menetrend szerinti helyijáratú autóbusz közlekedés 2004. évi díjtételéről
- 14) Az Agria Volán Rt. 2004. évi tarifaemelési kérelmének indoklása

- 15) Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének rendelet-tervezete a menetrendszerinti autóbusz közlekedés díjáról, valamint az iskolák és tanintézetek által rendelt autóbusz különjáratok díjáról szóló 33/2002. (XII. 13.) sz. rendelet módosítására (2003. december 11.)
- 16) Előterjesztés a menetrend szerinti helyijáratú autóbusz közlekedés 2005. évi díjtételéről
- 17) Az Agria Volán Rt. 2005. évi tarifaemelési kérelmének indoklása
- 18) Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének rendelettervezete a menetrend szerinti helyijáratú autóbusz közlekedés 2005. évi díjtételéről
- 19) Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének ülése 2004. november 25.
- 20) Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének rendelet-tervezete a menetrend szerinti helyi járatú autóbusz közlekedés 2005. évi díjtételéről (II. forduló) 1. számú napirend
- 21) 570/2004. (XII. 16.) számú Közgyűlési határozat (Eger MJV Önkormányzata)
- 22) 571/2004. (XII. 16.) számú Közgyűlési határozat (Eger MJV Önkormányzata)
- 23) 572/2004. (XII. 16) számú Közgyűlési határozat (Eger MJV Önkormányzata)
- 24) ELŐTERJESZTÉS Az Agria Volán Rt és Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata által megkötendő közszolgáltatási szerződésről 1/b napirendhez
- 25) Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata 37 /2004. (XII. 17.) sz. rendelete a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés díjáról
- 26) Eger Megyei Jogú Város Közgyűlésének rendelet-tervezete a menetrend szerinti helyijáratú autóbusz közlekedés díjáról szóló 37/2004. (XII. 17.) számú rendelet módosításáról (I. forduló)
- 27) <http://www.birmingham.gov.uk/transport.bcc>
- 28) <http://www.arriva.co.uk/>
- 29) <http://www.first.co.uk/>

- 30) Somai Miklós (2001.): A tömegközlekedés szervezése és finanszírozása Nyugat-Európában
- 31) Dr. Jászberényi Melinda: Holland Városok közlekedése
in: Városi Közlekedés, 94/3.
- 32) COM(2002) 107 final: Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on action by Member States concerning public service requirements and the award of public service contracts in passenger transport by rail, road and inland waterway
- 33) Brigitte Ollier, Director, EuroTeam, UITP: New common European legislative framework
In: Public Transport International - 2 / 2006
- 34) COM(2005) 319 final: Revised proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on public passenger transport services by rail and by road
- 35) David Bayliss: Urban public transport competition
In: Public Transport International - 3 / 2002
- 36) European Commission Green Paper: The Citizens' Network: Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe
- 37) Dennis W. Carlton – Jeffery M. Perloff: Modern piacelmélet (Panem 2003.)
- 38) OECD & European Conference of Ministers of Transport: Implementing sustainable urban travel policies – National Peer Review: Hungary (2004.)
- 39) Jeffrey M. Wooldridge: Introductory Econometrics – A Modern Approach
(Second edition)
South-Western, Thomson Learning Inc. (2003)
- 40) Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015
in: 19/2004. (III. 26.) OGY határozat a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról

- 41) Kormányzati Városi Közlekedéspolitikai Konceptió - Társadalmi és szakmai vitaanyag (2005)
- 42) 96/2005. (XII.25) OGY határozat az Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról
- 43) 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat az Országos Területfejlesztési Konceptióról
- 44) Az Új Magyarország programja *(1. olvasat)* - Partnerségi egyeztetési változat: A stratégia meghatározása (2006. március 9-én frissítve) Változat: UMP 1.10v3
www.nfh.hu