

A városi közösségi közlekedés fenntartása Sustainment of local public transport

TÓTH SZ.¹

Debreceni Egyetem, Ihrig Károly Doktori Iskola, toth.szabolcs@dkv.hu

Absztrakt

A napjainkra egyre zsúfoltabbá váló városainkban a közösségi közlekedési eszközöket használók részarányának növelése elengedhetetlen az élhető környezet megtartása és a levegő minőségének javítása érdekében. Ehhez a szolgáltatás minél utasbarátabbá tétele, a lakosság számára minél könnyebben és rugalmasabban elérhető hozzáférés szükséges a közösségi eszközökhöz úgy, hogy az megfelelő alternatívát jelentsen az egyéni eszközökkel szemben. Önmagában a közösségi járműveket igénybe vevő utasok által megfizetett díjakból a szolgáltatás azonban nem tartható fenn, mivel az utazáshoz szükséges értékszelvények árai a lakosság árérzékenysége és a különféle közlekedési alternatívák miatt nem emelhetők jelentősebb mértékben. Ahogy az a világ legtöbb pontján, úgy hazánkban is a helyi közösségi közlekedés fenntartása, annak jellege miatt különböző mértékű támogatásra szorul. A szolgáltatás folyamatos fenntartásához az ellátásért felelős önkormányzatok és az állam hozzájárulása szükséges, melyek mértéke a hazai városokat vizsgálva eltérő arányt mutat.

kulcsszavak: helyi közösségi közlekedés; közlekedési alternatívák; menetdíj bevétel; támogatás; fenntarthatóság

Abstract

Nowadays with cities becoming more crowded the growing ratio of public transport users is a highly important measure in the protection of our environment and the reduction of air pollution. This generates the approach that the service should become more and more user friendly, which assumes the aim of providing easy and flexible access to public transport, as an alternative in comparison with other individual travel options. The transport service fees paid by the public transport passengers by itself does not enable the service to be sustainable, because prices cannot be raised above a certain level due to the price sensitivity factor of consumers and alternative transportation solutions. In Hungary, just as in other countries of the world, the sustainability of public transportation requires a variable ratio of financial support. In order to keep the service maintainable, the support of the local governments and national governments are both essential, although the ratio can significantly differ in the Hungarian cities.

JEL codes: R00, R28, R48, R49

keywords: local public transport; transportation alternatives; fare revenue; subsidy; sustainability

Bevezetés

Napjainkban hazánkban a városi közösségi közlekedés működtetésének és fenntartható finanszírozásának megoldása továbbra is a közlekedési szakma fókuszpontjában van (Nagy-Tóth, 2019). A hazai városokat vizsgálva többféle megoldás létezik a közösségi közlekedés működtetésére. Európa több városában elterjedt megrendelői modellek megjelenése már hazánkban is megfigyelhető, ahol a

¹ ORCID azonosító: 0000-0001-6041-9418



közszolgáltatási feladatot az ellátásért felelős önkormányzatok egy erre létrehozott megrendelői szervezetnek átadják, mellyel a finanszírozási kockázat jelentős részét ezen szervezetek viselik a közlekedési szolgáltatók helyett (Wright, 2015). Az ellátási feladat és a kockázati tényezők kiszervezésétől függetlenül azonban kijelenthető, hogy az önkormányzatoknak a közösségi közlekedés színvonalas működtetésére évről-évre jelentős mértékű támogatást kell rendelkezésre bocsájtania, hiszen az utasoktól származó bevétel azt nem képes teljes mértékben fedezni (Tóth, 2019).

1. Anyag és módszer

Az utasok által megfizetett menetdíjakból származó bevételek és a felmerülő, bevételekkel nem fedezett ráfordítások fedezetére szolgáló támogatások mértékének vizsgálatához a városokban működő, a helyi közösségi közlekedést ellátó megrendelői szervezeteknek, illetve ezek hiányában az ott működő tényleges közszolgáltatók éves beszámolóiból, kapcsolódó kiegészítő mellékleteiből származó gazdasági adatok kerültek megvizsgálásra és összehasonlításra. Ezen bevételi és támogatási adatok nem csak területileg, de az előző évhez viszonyítottan is értékelésre kerültek, mellyel az esetleges időszaki, egy adott évben jelentkező kiugró gazdasági hatások kerültek kizárásra.

2. Eredmények

2.1. Az utasoktól származó menetdíjbevételek és a kapcsolódó támogatások

A lehetséges közlekedési alternatívák közül a közösségi eszközök választását befolyásolja annak elérhetősége és költsége. A szolgáltatók bevételeinek napjainkban is meghatározó részét képviselik a szolgáltatást igénybe vevők által megfizetett díjak, illetve a kedvezményes és ingyenes utazásokhoz tartozó támogatások. A menetdíjbevételek mértéke az elmúlt éveket tekintve jelentős mértékben nem változott, a legtöbb városban inkább stagnált. Ennek elsődleges oka az, hogy az utasszámok hazánkban viszonylag állandóak, a közösségi közlekedési eszközöket megközelítőleg azonos arányban használták az elmúlt években a lakosok (Eurostat, 2020). Az utasok arányának, így az ebből a csatornából származó bevételek növeléséhez a közösségi közlekedés vonzóbbá tétele szükséges. Ehhez a szolgáltatás elérhetőségének javítása, az eljutási idők csökkentése és az utazás kiszámíthatósága, valamint az elengedhetetlen jármű és vonalhálózati fejlesztések végrehajtása szükséges.

2.2. Értékszelvények árszínvonalának alakulása

A helyi közösségi közlekedés bevételeit jelentős mértékben befolyásolja az utazáshoz szükséges értékszelvények díjszabása. A legnagyobb volumenben vásárolt értékszelvények tekintetében kijelenthető, hogy a hazai nagyvárosok jelenleg alkalmazott árainak alakulásában a 2018 évi adatok alapján (1. táblázat) jelentős eltérés nem tapasztalható (Saját adatgyűjtés, 2018).

1. táblázat: Magyarországi városok jegy- és bérlet árai 2018. évben

Table 1: Transportation fares in Hungary in 2018.

	Miskolc	Szeged	Budapest	Debrecen
vonaljegy elővételben	300	320	350	330
vonaljegy járművezetőnél	400	450	450	400
tanuló	3 900	4 000	3 450	3 800
nyugdíjas	3 900	4 000	3 330	3 800
dolgozó	7 000	7 000	9 500	6 600

Forrás: Közlekedési szolgáltatók 2018. évi díjszabásai, 2020

Az értékszelvények árának változtatása jellemzően kisebb mértékű, általában az infláció mértékét követő, hiszen egy jelentősebb díjemelés kihathat a közszolgáltatást igénybevevő utasok számára, ezzel az ebből származó bevételekre is. Az értékszelvények árszínvonalát befolyásolja a szolgáltatás kibocsátásának volumene, valamint az, hogy milyen közlekedési eszközökkel, menetrenddel és járatsűrűséggel vehető igénybe a közszolgáltatás. Jellemzően más az árazás egy olyan településen, ahol kizárólag autóbusszal történik az ellátás és más, ahol kötöttpályás közlekedés is elérhető. A

kedvezményes tanuló és nyugdíjas bérletek árát továbbá még befolyásolják az árkiegészítésként jelentkező szociálpolitikai menetdíj-támogatások nagysága is.

2.3. Szociálpolitikai menetdíj-támogatás

A jegy- és bérletértékesítésből származó menetdíjbevételek mellett, jelentős arányt képviselnek a kedvezményes személyszállítási tevékenységhez kapcsolódó bérletek után járó, szociálpolitikai menetdíj-támogatások. A 121/2012. (VI.26.) kormányrendelet alapján ezen támogatás Budapest esetében bruttó 3 580 Ft/hó/db, az autóbusz/trolibusz/villamos közlekedést fenntartó vidéki városok esetében 2 520 Ft/hó/db, a kizárólag autóbuszos közlekedést biztosító városok tekintetében 2 030 Ft/hó/db (121/2012 korm.r.). A szolgáltatók jogosultak a 85/2007. (IV.25.) kormányrendelet 1. sz. mellékletében meghatározottak alapján különböző okokból (többek között 6 éves kor alattiak, 65 éves kor felettiak, illetve a fogyatékossgal élők esetében) ingyenesen utazók után további támogatásra is, melynek mértéke a lakosság számára vetítetten a fővárosban 368 Ft/fő/hó, a villamos és autóbusz közlekedéssel rendelkező megyei jogú városok tekintetében 236 Ft/fő/hó, míg az autóbuszos közlekedést biztosító városok esetében 120 Ft/fő/hó (85/2007 korm.r.). Ezen támogatás összege nem függ a ténylegesen díjmentes utazások számától, havi szinten a lakosság száma alapján állandó mértékben igényelhető.

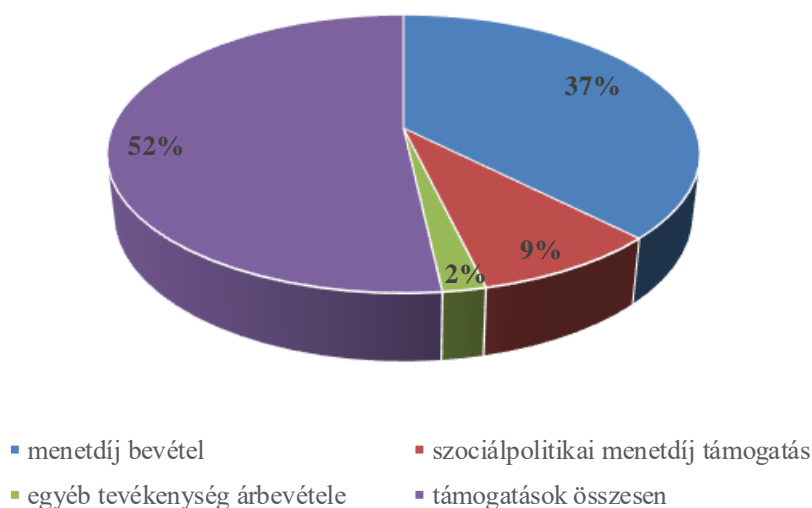
2.4. Magyarországi városok bevételeinek alakulása

A magyarországi városok közösségi közlekedés finanszírozásának összetételét vizsgálva megállapítható, hogy a szolgáltatást igénybe vevő utasok, valamint az állam és az önkormányzatok, más-más arányban, eltérő módon biztosítják azon bevételeket, amelyek a működtetéshez és a fenntartáshoz szükséges ráfordítások fedezeteként szolgálnak. A helyi közösségi közlekedés működtetésére irányuló, állam által önkormányzatoknak nyújtott támogatás évek óta változatlan mértékű, illetve a kedvezményes és ingyenes utazások után járó szociál-politikai menetdíj támogatás sem került felülvizsgálatra az elmúlt időszakban (2017. évi C tv.). Ezen tényezők hatása miatt a közszolgáltatás elsősorban a menetdíjbevételekből és az ellátásért felelősök által nyújtott támogatásokból és a bevételekkel nem fedezett indokolt költségek kompenzációjából tartható fenn.

2.4.1. Bevételek alakulása a főváros esetében

A főváros tekintetében 2011. január 01.-től a helyi és elővárosi közlekedés összehangolását, az erre a célra létrehozott közlekedésszervező, a Budapesti Közlekedési Központ Zrt (BKK) végzi. A BKK feladat-ellátási szerződés alapján az illetékes hatóság feladatait ellátó közlekedésszervezőként került meghatározásra, mintegy a közszolgáltatást megrendelő és annak teljesülését kontrolláló szervezetként. A BKK a Főváros Önkormányzatának alárendelve működik és annak 100%-os tulajdonában áll, az Önkormányzat és a közlekedési szolgáltatók között helyezkedik el az intézményrendszeri struktúrában. A BKK alapvető feladatai közé tartozik, hogy megszervezi a helyi közlekedést, meghatározza a menetrendet, megkötöti a közszolgáltatási szerződéseket, definiálja és ellenőrzi a minőségi elvárásokat. Lényeges funkciója továbbá, hogy meghatározza a szolgáltatási tarifát, végzi a jegy- és bérletértékesítést, finanszírozza a közlekedési közszolgáltatást a befolyó felhasználói forrásokból, illetve támogatásokból. Ezzel a szereppel átvállalja a szolgáltatói szinttől mind a menetdíj bevételekből, mind a működés finanszírozásához elengedhetetlenül szükséges állami és önkormányzati támogatások biztosításából adódó kockázatokat (BKK, 2018).

Elemezve a BKK bevételi adatait kijelenthető, hogy Budapest vonatkozásában az utasok által megfizetett menetdíj mintegy 37%-a teljes bevételnek (1. ábra). A szociálpolitikai menetdíj-támogatások 9%, míg az egyéb közlekedéshez kapcsolható bevételek 2%-ot képviseltek 2018 évben. A helyi közlekedés fenntartásához szükséges források mintegy 52%-a támogatásból származott, amely összességében 90,6 milliárd Ft-ot jelentett az adott évben, melyből 12 milliárd Ft állami normatív támogatás volt. A közlekedésszervező adózott eredménye 1,306 milliárd Ft volt (BKK, 2018).



1. ábra: A BKK 2018. évi bevételeinek megoszlása
Figure 1: The distribution of revenues of BKK in 2018

Forrás: Közlekedésszervező számviteli törvény szerinti éves beszámolója (2018) szerinti kiegészítő melléklete alapján, 2020

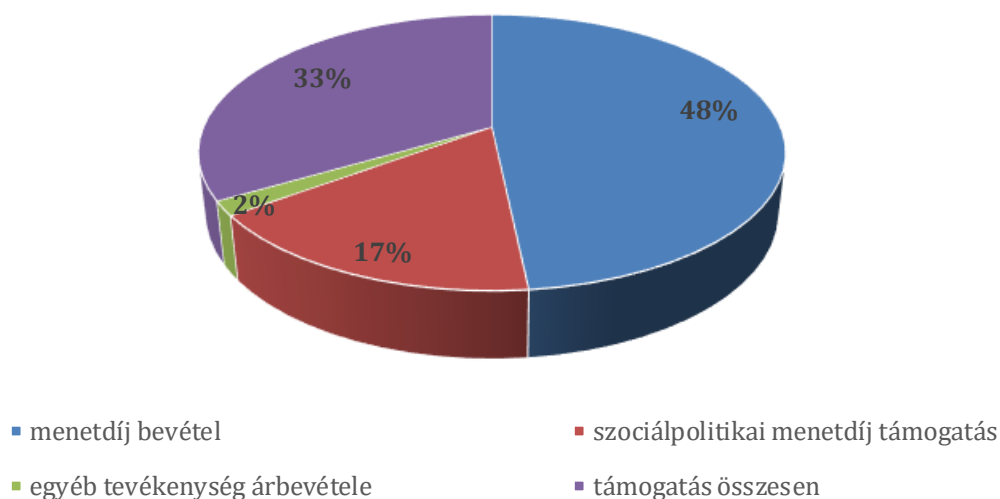
A megelőző évhez képest a bevételek aránya kis mértékben változott. A menetdíjbevételek 40%-os, a szociálpolitikai menetdíj-támogatások 10%-os, a támogatások 50%-os arányt mutattak a 2017-es évben (BKK, 2017).

2.4.2. Debrecen városának bevételei

A második legnagyobb magyarországi város helyi közösségi közlekedésének ellátását két közszolgáltatási szerződés keretében, két operátorral biztosítja Debrecen város önkormányzata. A kötöttpályás közlekedést a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. 100%-os tulajdonában álló, a több, mint 135 éves múltra visszatekintő DKV Debreceni Közlekedési Zrt (DKV) látja el az érvényben lévő közszolgáltatási szerződés alapján 2021. december 31.-ig. Az autóbuszos személyszállításra kiírt pályázatot 2008. évben a Cívibusz Konzorcium nyerte meg, mely alapján 2021. június 30.-ig felel az ellátásért a vonatkozó szerződés alapján. Az autóbuszok műszakilag történő biztosítása, karbantartása az Inter-Tan-Ker Zrt. (ITK) feladata, akitől a járműveket a Cívibusz Kft veszi át és üzemanyaggal történő feltöltés után bocsátja a DKV rendelkezésére. Napi szinten a járművezetők biztosítása, a forgalomszervezési és irányítási teendők ellátása a DKV feladata (DKV, 2018).

Az ellátásért felelős önkormányzat külön megrendelő szervezetet nem működtet, mind a tarifális, mind a menetrendi javaslatok, előterjesztések jellemzően a szolgáltatói oldalról érkeznek. A menetdíjbevételeket a szolgáltatók együttesen szedik, a költségek fedezésére az állami támogatást az önkormányzat igényli meg, a fennmaradó, bevételekkel nem fedezett indokolt költségek kompenzációját 2013. évtől kezdődően – a vonatkozó 1370/2007/EK rendelet és a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényben foglaltakkal összhangban – az ellátásért felelős nyújtja a közszolgáltatási szerződésekben rögzítettek szerint (DKV, 2018).

A megyeszékhely közlekedési bevételeinek mintegy 48%-a származott menetdíjából, míg 17%-os arányt mutatnak a kapcsolódó menetdíj-támogatások (2. ábra). A szolgáltatás ellátása arányaiban 33%-os támogatást igényelt, mely 404,9 millió Ft állami, 2,285 milliárd Ft önkormányzati támogatást és 23,1 millió Ft ésszerű nyereség megfizetését jelentette, ez a nyereség megfelel a Társaság 2018 évi adózott eredményének (DKV, 2018).



2. ábra: A DKV 2018. évi bevételeinek megoszlása
Figure 2: The distribution of revenues of DKV in 2018

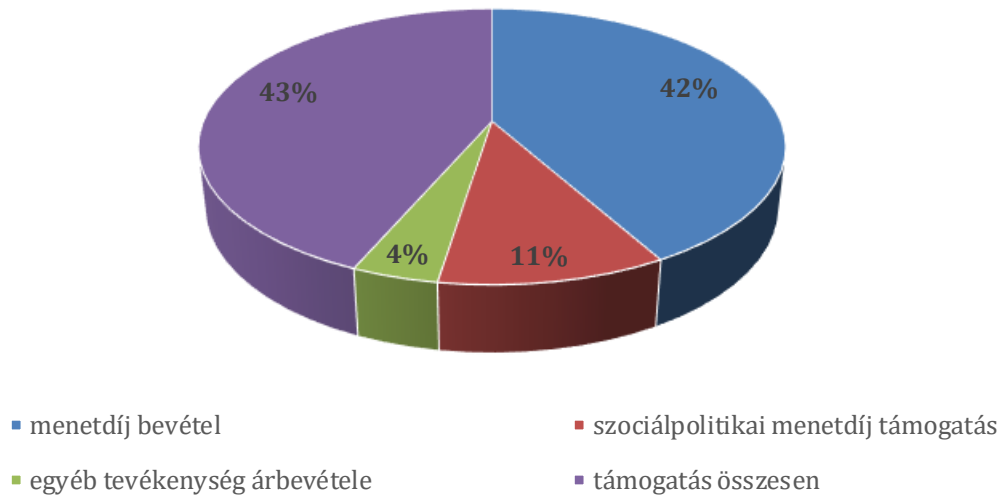
Forrás: Közlekedési szolgáltató éves számviteli törvény szerinti beszámolója (2018) és kiegészítő melléklete alapján, 2020

A 2017 év bevételeit elemezve az arányok elhanyagolható mértékben változtak 2018 évre, a menetdíjbevétel 49%, a szociálpolitikai támogatás 18%, a támogatások mértéke összességében a 33% volt (DKV, 2017).

2.4.3. Miskolc város bevételeinek alakulása

Miskolc városának esetében a helyi közösségi közlekedést – egyetlen belső szolgáltatóként – a Miskolc Városi Közlekedési Zrt. (MVK) látja el, mely a Miskolc Holding Önkormányzati Vagyonkezelő Zrt 100%-os tulajdonában áll. Az MVK alaptevékenysége Miskolc Megyei Jogú Város személyszállítási közszolgáltatási feladatainak ellátása autóbuszos és városi vasúti ágazatokban. A BKK-hoz hasonlóan működő közlekedésszervező Miskolc városában szintén nem került kialakításra, így a városi közlekedés szervezéséhez és ellátásához kapcsolódó feladatokat kizárólag a szolgáltató látja el. A menetdíjbevételeket – ahogy Debrecen városában is – a szolgáltató szedi, a kompenzációt a közszolgáltatást megrendelő önkormányzat biztosítja.

Az MVK bevételeit elemezve megállapítható, hogy 2018 évben a bevételek mintegy 42%-a menetdíj bevételekből, 11%-a szociálpolitikai menetdíj-támogatásokról származott. A támogatások aránya 43% volt (3. ábra). Az állami költségvetésből származó támogatás értéke 500,1 millió Ft volt, míg az Önkormányzat 2.983,1 millió Ft támogatást nyújtott, amelyből előző éveket érintő elmaradt kompenzáció is került számvitelileg elszámolásra. Az adózott eredményt vizsgálva kijelenthető, hogy évekre visszamenőleg negatív eredménnyel zár a közlekedési szolgáltató, mely a 2018-as évben -985,2 millió Ft volt. Ezzel a Miskolcon alkalmazott támogatási struktúra jelentős mértékben eltér a többi, magyarországi városokban megfigyelhető eljárástól (MVK, 2018).



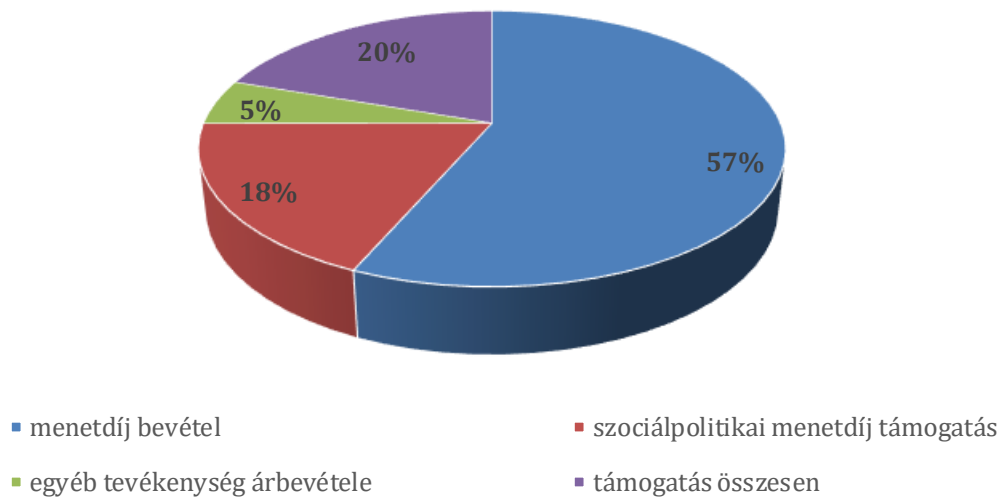
3. ábra: Az MVK 2018. évi bevételeinek megoszlása
Figure 3: The distribution of revenues of MVK in 2018

Forrás: Közlekedési szolgáltató éves számviteli törvény szerinti beszámolója (2018) és kiegészítő melléklete alapján, 2020

Miskolc város előző évi közlekedési bevételeinek aránya lényegesen eltérő volt, amikor a menetdíjbevételek 48%-os, az árkiegészítés 13%-os, míg a támogatások 39%-os arányt képviseltek. Az eltérés elsődlegesen az előző évi támogatások 2018 évi rendezéséből ered, az adózott eredmény szintén nagymértékű veszteség, -675,4 millió Ft volt 2017 évben (MVK, 2017).

2.4.4. Kaposvár közlekedési bevételei

Kaposváron közszolgáltatási szerződés alapján a Kaposvári Közlekedési Zrt. látja el a közösségi közlekedési feladatokat. A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata nyújt pénzügyi ellentételezést. A szolgáltató által az utasoktól beszedett menetdíj bevételek és az önkormányzati ellentételezés együttesen nyújt fedezetet a működési költségekre, a felújítások és pótló beruházások ráfordításaira, valamint az ésszerű mértékű nyereség elérésére. Kaposváron az előző városoktól eltérően kizárólag autóbuszos közösségi közlekedés érhető el. Az utasok által megfizetett bevétel kiugróan magas arányt, mintegy 57%-ot mutat (4. ábra), mely a 18%-os kiegészítéssel összességében 75%-os mértékű, így az összességében 20%-os támogatási arány a legalacsonyabb az elemzésre került városok tekintetében (Kaposbusz, 2018).



4. ábra: A Kaposvári Közlekedési Zrt 2018. évi bevételeinek megoszlása

Figure 4: The distribution of revenues of Kaposvár Transportation Company in 2018

Forrás: Közlekedési szolgáltató éves számviteli törvény szerinti beszámolója (2018) és kiegészítő melléklete alapján, 2020

A szolgáltató kimutatható bevételi arányai változtak a vizsgált évre, a menetdíjbevételek 60%, a szociálpolitikai támogatás 21%, illetve a támogatások 15% arányt képviseltek az előző évben (Kaposbusz, 2017).

Az alacsonyabb támogatási igény okait vizsgálva megállapítható, hogy annak háttérben az alacsonyabb kapacitás kibocsájtás, a magasabb ráfordítást igénylő kötöttpályás közlekedés hiánya, illetve a megvalósult beruházások mögött álló magasabb arányú külső támogatás áll.

2.4.5. Európai példák

Kitekintve határainkon túlra és megvizsgálva néhány európai nagyváros közlekedésének finanszírozási adatait, hasonló megállapításokat tehetünk.

London városának esetében - a közszolgáltatási feladat ellátásáért felelős Greater London Authority-tól és a Közlekedési Minisztériumtól - 2018/2019 üzleti évben összességében 3,016 millió £ támogatás folyt be a közösségi közlekedés támogatására (2017/2018 évben 2,477 millió £). Összességében az üzemeltetéssel kapcsolatos bevételek 5,656 millió £-ot értek el a vizsgált évben (2017/2018 évben 5,382 millió £). A támogatás mértéke mintegy 35%-os 2018/2019 évben, míg az előző üzleti évben ezen érték 31,5% volt (TfL, 2019).

Stockholm város menetdíjbevétele 2018 évben 8,473 millió SEK volt, amely a teljes 22,991 millió SEK működési bevétel 36,9%-a volt. 2017 évet vizsgálva a teljes bevétel 22,467 millió SEK volt, melyből 8,144 millió SEK a menetdíjbevétel, amely 36,3%-ot képviselt. A támogatások jelentős részét a bevételekkel nem fedezett költségekre nyújtott kompenzáció és a kormányzat által nyújtott támogatások teszik ki (SLL, 2018).

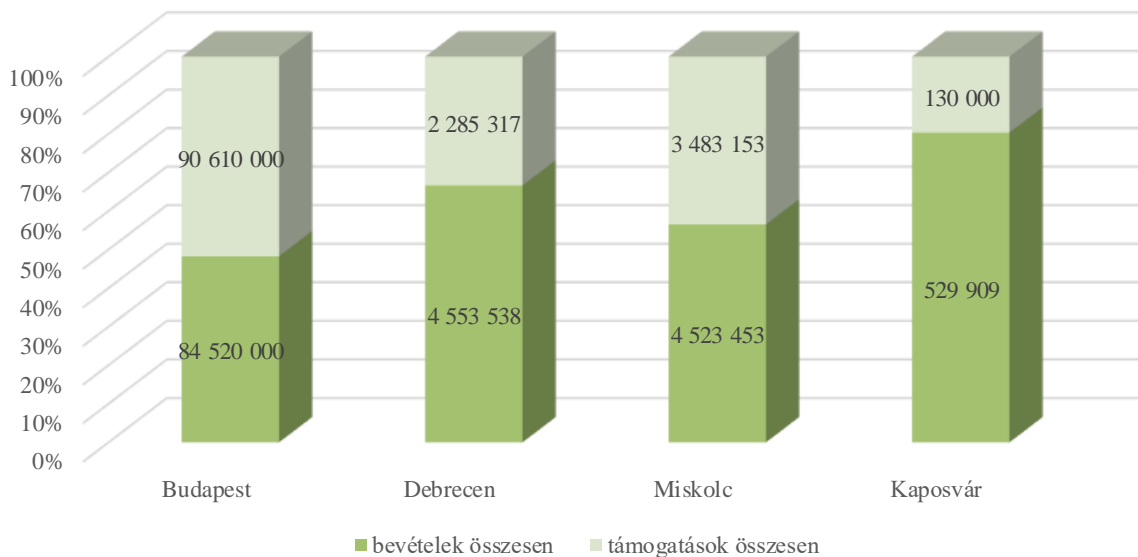
Prága esetében a közlekedési szolgáltatással kapcsolatos összes bevétel 19,369 millió CZK, melyből a menetdíj értékesítésből származó bevételek 4,405 millió CZK volt, míg Prága önkormányzatától a működtetéshez kapott kompenzációs támogatás 14,308 millió CZK volt. A menetdíjbevételek aránya így 2018-ban 22,7%-os volt, míg 2017-ben 23,5% volt, az összes bevétel 18,594 millió CZK, melyből a menetdíj bevétel 4,365 millió CZK volt (DPP, 2018).

3. Következtetések, javaslatok

A vizsgált magyarországi és európai városok közösségi közlekedési bevételeinek elemzésekor megállapítható az, hogy minden város közösségi közlekedésének működtetéséhez ugyan eltérő arányú,

de jelentős mértékű támogatás szükséges. A hazai városok tekintetében is meglehetősen eltérő arányokat mutatnak az utasok által megfizetett menetdíj bevételek és a fenntartáshoz szükséges támogatások (5. ábra). Az okok elsődlegesen a települések adottságaiban keresendők. Nagyobb város esetében ahhoz, hogy megfelelő alternatívát jelentsen a közösségi közlekedés a lakosoknak nagyobb és összetettebb hálózat, sűrűbb követési idő és menetrend szükséges. Mind amellet, hogy a nagyobb lakosság több szolgáltatás kibocsátást igényel, a jelentősebb mértékű, turizmus által támasztott utazási igényeket is szükséges kielégíteni. A kötöttpályás közlekedés utasbarát és hatékony megoldás a zsúfolt városi közlekedésben, de emellett az infrastruktúra kiépítése jelentős beruházást és nagy mértékű fenntartási költséget jelent évről-évre a szolgáltatóknak. Ezen módozat értékelésekor nem elegendő önmagában a gazdaságossági oldal elemzése, a társadalmi és környezetvédelmi hozzájárulás figyelembevétele is szükséges, hiszen ezen eszközök 100%-ban elektromos meghajtással rendelkeznek, így a lokális környezetszennyezés és zajterhelés szempontjából is előnyösebb közlekedési formát jelentenek a hagyományos meghajtású járművekkel szemben. Autóbuszos ágazat üzemeltetése nem kívánja meg pálya és vezetékhálózat kiépítését, valamint a napi és időszakos karbantartáshoz sem szükséges különleges technológiai kialakítású járműüzem sem. A kizárólag autóbusz közlekedési szolgáltatással rendelkező városok közösségi közlekedésének éves fenntartása így nem igényel olyan mértékű ráfordítást, mint a kötöttpályás üzemeltetést is működtető városok (*Kaposbusz, 2018*).

Az elmúlt években a vizsgált városok más-más forrásból és különböző arányban tudták mind jármű, mind infrastrukturális beruházásaikat végrehajtani. Az üzemeltetés költségeinek mértékét a jármű- és pályainfrastruktúra életkora és elavultsága jelentős mértékben befolyásolja (*MVK, 2018*). A régebbi járműállomány fenntartása magasabb karbantartási költséget eredményez egy új járműflottához képest. A pálya és felsővezeték hálózat fenntartása is jelentős kiadást képvisel az éves karbantartási költségek között egy megfelelő forrás esetén teljes körűen felújított infrastruktúrával szemben (*DKV, 2018*).



5. ábra: A városok 2018. évi közlekedési bevételeinek és támogatásainak összehasonlítása (eFt)

Figure 5: The comparison of revenues and subsidies of cities in 2018 (in thousand Forints)

Forrás: Közlekedési szolgáltatók éves számviteli törvény szerinti beszámolója (2018) és kiegészítő melléklete alapján, 2020

Budapest esetében az utasszám kisebb mértékű növekedéséből adódó bevétel nem volt képes a fenntartás emelkedő költségeit fedezni, így a 2018-as évben mintegy 11,8 milliárd Ft többlet támogatásra volt szükség (*BKK, 2018*). Debrecen városában a támogatásokat tekintve jelentősebb, mintegy 286 millió Ft-os csökkenés figyelhető meg, amelynek fő oka az autóbuszberleti díjak csökkenése volt az előző évekhez viszonyítottn. A menetdíjbevételek az előző évhez képest mintegy 3,8%-kal nőttek (*DKV, 2018*). Miskolc esetében - kismértékű menetdíjbevétel növekedés mellett - az

önkormányzat által nyújtott kompenzáció eltérő, előző éveket is érintő számviteli elszámolása, illetve az adózott negatív eredmény eltérő mértéke jelent különbséget (MVK, 2018). Megállapítható Kaposvár esetében, hogy stagnáló díjbevételek mellett az önkormányzati támogatás növekedett 90 millió Ft-ról 130 millió Ft-ra (Kaposbusz, 2018).

Fontos megemlíteni, hogy az önkormányzati támogatások, illetve a kompenzáció mértéke nagy mértékben függ a szolgáltatók költséghatékonyságától. A ráfordítások nagyságát befolyásolja az infrastruktúra fejlesztésének külső támogatási aránya, illetve a környezetkímélőbb és olcsóbb fenntartású járművek üzemeltetése. Kaposvár és Miskolc városok esetében a jelentős támogatásból üzembehelyezett CNG hajtású járművek alacsonyabb üzemeltetési költséget jelentenek, ugyanakkor a többi hazai város esetében az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló fejlesztéseket saját forrásokból kell finanszírozniuk (Popp et al, 2013).

Összefoglalás

Összességében kijelenthető, hogy a helyi közösségi közlekedés működtetéséhez a vizsgált városokban mindenütt jelentős mértékű támogatásra van szükség. Kiterjedt közlekedési hálózatának és a legnagyobb szolgáltatási kibocsátásának köszönhetően hazánkban a főváros igényli mind arányaiban, mind természetesen összecszerúságában a legnagyobb mértékű támogatást. Miskolc és Debrecen esetében hasonló autóbusszos és kötöttpályás szolgáltatási struktúra mellett alapjaiban eltérő támogatás elszámolási metódus működik az önkormányzatok nagymértékű hozzájárulására támaszkodva. A vizsgált, legkisebb város példája esetében találkozunk a legalacsonyabb támogatási aránnyal a kizárólagosan autóbusszos divízió üzemeltetésnek köszönhetően.

Ahhoz, hogy a városok a közösségi közlekedés részarányát meg tudják tartani megfelelő mértékű üzemeltetési támogatás szükséges. A közösségi eszközök használatára ösztönözni a lakosságot a szolgáltatás kiszámítható és utasbarát működtetése mellett lehetséges, amelyet a szolgáltatóknak a lehetőségekhez képest gazdaságilag fenntartható módon szükséges üzemeltetniük. A részarány növelésének és ezzel a város közlekedési leterheltségének és légszennyezettségének csökkentése érdekében azonban jelentős és folyamatos fejlesztések szükségesek mind a járműállomány, mind a kapcsolódó infrastruktúra területén. Ezen fejlesztések során figyelembe kell venni azon, a napjainkban már elengedhetetlen „smartcity” megoldások alkalmazását, melyek felhasználóbarát módon segítik az utazás rugalmas megszervezését a legoptimálisabb útvonalon, módon és árszinten.

Irodalomjegyzék

- 121/2012. (VI.26.) kormányrendelet 1. számú melléklete 2020.10.01.
2017. évi C. törvény Magyarország 2018. évi központi költségvetéséről 2020.10.01.
85/2007. (IV.25.) kormányrendelet 2020.10.01.
Annual report 2018. Region Stockholm (2018): <https://www.sll.se/globalassets/6.-om-landstinget/ekonomi/investor-relations/annual-report-2018-region-stockholm.pdf> Letöltés: 2020.10.18.
BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt 2018. évi díjszabása (2018): <https://bkk.hu/> Letöltés: 2018.10.05.
BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2017; 2018): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap> Letöltés: 2020.10.10.
DKV Debreceni Közlekedési Zrt 2018. évi díjszabása (2018): <https://www.dkv.hu/> Letöltés: 2018.10.05.
DKV Debreceni Közlekedési Zrt éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2017; 2018): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap> Letöltés: 2020.10.10.
DPP Annual report 2018.: https://www.dpp.cz/cs/data/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD%20zpr%C3%A1vy/Annual%20report/DPP_ANNUAL_REPORT_2018.pdf Letöltés: 2020.10.18.
Eurostat (2020): *Modal split of passenger transport* https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020_rk310/default/table?lang=en Letöltés: 2020.10.10.

- Kaposvári Közlekedési Zrt 2018. évi díjszabása (2018): <http://kaposbusz.hu/> Letöltés: 2018.10.05.
- Kaposvári Közlekedési Zrt éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2017; 2018): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap> Letöltés: 2020.10.10.
- Miskolc Városi Közlekedési Zrt 2018. évi díjszabása (2018): <http://mykzrt.hu/> Letöltés: 2018.10.05.
- Miskolc Városi Közlekedési Zrt éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2017; 2018): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap> Letöltés: 2020.10.10.
- Nagy A., Tóth Sz. (2019): *A helyi közösségi közlekedés finanszírozási modelljei*. TAYLOR 11 (3), pp. 90-99.
- Popp J., Harangi-Rákos M., Pető K., Nagy A. (2013): *Bioenergy: Risks to food-, energy- and environmental Security*, APSTRACT – Applied Studies in Agribusiness and Commerce 7 : 4-5 pp. 121-130. 10 p., Agroinform Publishing House, Budapest
- Tóth Sz. (2019): *A helyi közösségi közlekedés finanszírozásának környezete*. International Journal of Engineering and Management Sciences (IJEMS) Vol. 4. (2019). No. 3, pp.190-192.
- Transport for London annual report and statement of accounts 2018-19 (2019): <http://content.tfl.gov.uk/tfl-annual-report-and-statement-of-accounts-2018-19.pdf> Letöltés: 2020.10.18.
- Wright S. (2015): *European Model for Public Transport Authorities in Small and Medium Urban Areas*. Journal of Public Transportation, Vol. 18, No. 2, pp. 54-56