



NEMZETGAZDASÁGI
MINISZTERIUM

Közösségi közlekedés

Magas költségek – alacsony hatásfok

Fókusz

A közösségi közlekedés hatékony szervezése kulcsfontosságú eleme az életminőség alakulásának. Magyarország előnye, hogy európai viszonylatban sűrű közlekedési hálózattal rendelkezik, ami jelentős gazdasági előnyöket jelenthet.

Háttér

A közösségi közlekedés a magyar GDP 7-9%-át adja. Magyarország a 2011-es költségvetésben szigorúan közösségi közlekedésre 240.153,0 millió forintot költ, ebből a vasút 181.153,0 millió Ft, a Volán 27.000,0 millió Ft-tal, a BKV 32.000,0 millió Ft-tal részesedik. Ezek az összegek nem tartalmazzák a Közlekedési Operatív Program önrészeit, az egyes társadalmi csoportok utazási kedvezményeit (fogyasztói árkiegészítés 2011. évben 109.000 millió Ft), a 4-es metró építését (27.680,0 millió Ft) és a közösségi közlekedés akadálymentesítését (1.128,4 millió Ft).

A legtöbb OECD tagországban hasonló jellegű gondok merülnek fel. Az ITF (az OECD családkhoz tartozó Nemzetközi Közlekedési Fórum), és a JTRC (ITF és az OECD közösen Közös Közlekedéskutatási Bizottsága) első számú tézise, hogy a közösségi közlekedés a klasszikus mikro-ökonómiai értelemben csak veszteséges lehet. Ez azonban nem jelenti azt, hogy bizonyos ágazatai nem lehetnek nyereségesek.

“Sarokkövek”

A vasútról általában

Magyarországe Európa egyik legsűrűbb, egyben egyik legelavultabb vasúti vonalhálózata. A 7.718 km hosszú vasúthálózat jellemzően Budapest központú, sugaras szerkezetű. A pályák 15%-a kétvágányú, 35%-a villamosított, szemben az EU 41%-os és 48%-os mutatóival. Elavult műszaki technológiai megoldások miatt a vonalak közel 35%-án sebességkorlátozás van érvényben. Ez hosszabb menetidőt, korszerűtlen menetrendet, eredményez. Az elmaradó karbantartások miatt folyamatosan csökken a műszaki, technikai színvonal, mindez kevesebb utast eredményez. Mindemellett rendkívül elavult a járműpark is.

A vasúti jegyrendszer nem teszi lehetővé a konkrét utazási információk gyűjtését, pl. mekkora egyes vonalak, járatok kihasználtsága, milyen az utasok kedvezmények és korcsoportok szerinti összetétele stb. A romló műszaki feltételek, valamint a dráguló jegyárak miatt a vasút pont a saját piacán veszít utasokat, akik vagy személygépkocsira – csoportot alkotva, így osztva meg és minimalizálva a költségeket – vagy buszra térnek át. Hiányoznak a P+R parkolók, közlekedési csomópontok, ahova a Volán és a vasút „átadná” egymásnak az utasokat.

A MÁV csoport

A MÁV csoport részére 2011-ben 173.432,0 millió Ft (személyszállítási költségtérítés és pályahálózat fenntartás) közvetlen állami forrás áll rendelkezésre. Az elmúlt tíz évben több alkalommal részesül plusz juttatásban a költségvetési törvényben tervezetthez képest. A vállalatcsoport lehívott hitelállománya 2010. december 31-ére 291.157,0 millió Ft-ra nőtt.

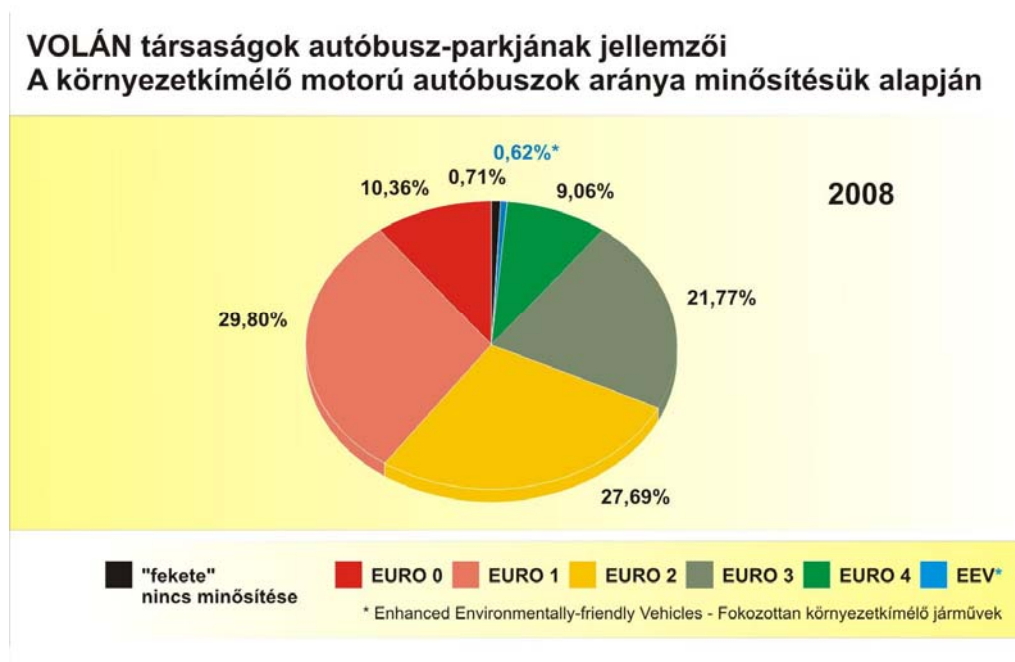
A MÁV csoportot 24 cég alkotja, dolgozói száma valamivel több, mint 40 ezer fő. A MÁV hatékonyságának és költségfelhasználásának összehasonlítása az EU-s és a V-3 országok vasútjaival két mutató szerint történik. Inputok között a foglalkoztatottak számát, az állami támogatás mértékét és a pályahosszat tartják számon. Az outputok közé a megtett utaskm-t és tonnakm-t számítják. Ha egy vasút átlag feletti hatékonyságú, akkor az összes EU-s outputból nagyobb arányban részesedik, mint inputokból. Ha egy vasút átlag alatti hatékonyságú, akkor az inputokból nagyobb a részesedése, mint az outputokból. Ha egy vasút átlagos hatékonyságú, akkor éppen egyenlő az inputokból és az outputokból való részesedése.

Magyarországon a vasút hatékonysága a kapott állami támogatások, mint input tekintetében enyhén átlag feletti. Az összes, az EU-ban vasutaknak adott támogatásból a magyar vasút 1,9%-nyi részt kap,

az az utaskm-ekből 2%-ot, a tonnakm-ből pedig 2,2%-ot teljesít. A vasúti pályahossz, mint input felhasználásához viszonyítva a teljesítményt, megfordul a kép: a magyar vasúthossz részaránya magas az EU-ban, viszont átlag alatti utaskm-t és tonnakm-t teljesít.

A Volán társaságok

A Volán társaságok 59 cége (ebből 24 cég foglalkozik kifejezetten személyszállítással) 2011-ben 27.000 millió Ft költségvetési forráshoz jut. Ebből a menetrend szerinti helyközi és helyi tömegközlekedést 36 társaság bonyolítja le. Naponta 77 ezer járattal több, mint 3,9 millió utast szállítanak (a helyi és helyközi utazások száma összesen). Az emberek kétharmada csak buszokkal érheti el a munkahelyét, a másik települést, az orvost, stb. A cégcsoportnak 12 árufuvarozást, szállítmányozást és logisztikai szolgáltatást végző társasága is van. A társaságok az utas szállításon kívül más szolgáltatásokat is nyújtanak, pl. informatika, pénzügyi és banki szolgáltatások, könyvvizsgálat, építőipari szolgáltatás stb. A Volán társaságok járműparkja jelentősen előregedett, motorparkjuk csak részben felel meg az EU követelményeknek (1. ábra).



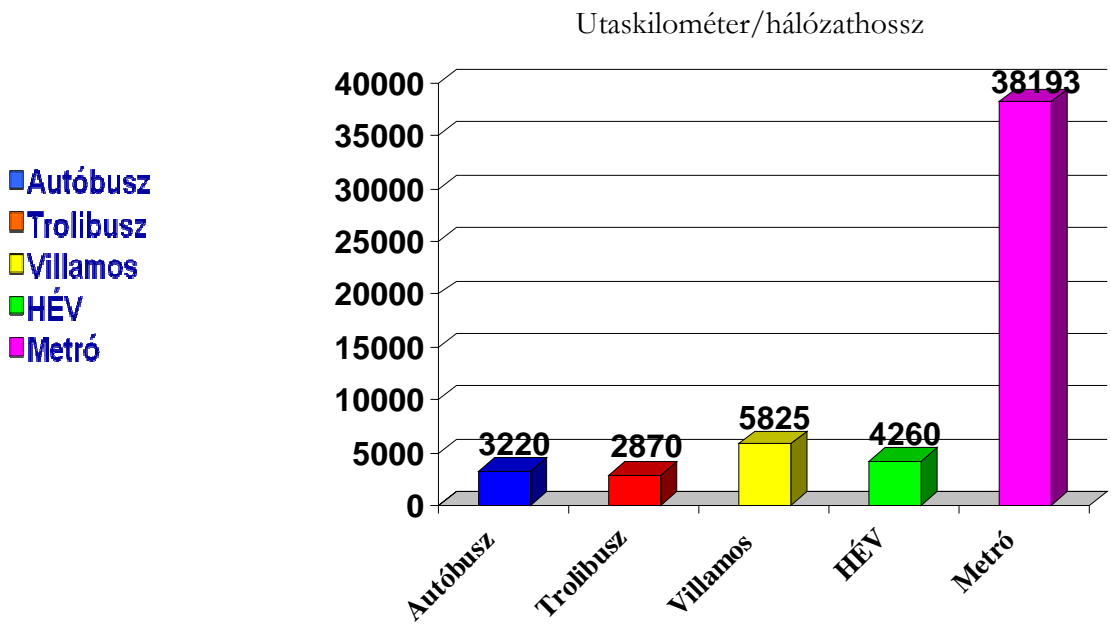
A leromlott infrastruktúra – buszok, közutak állapota - nehezíti a színvonalas és vonzó szolgáltatás nyújtását, egyúttal csökkenti az utas számot. (2. ábra)



A belföldi közúti közösségi közlekedés jegyrendszere korszerűtlen, alkalmatlan konkrét utazási információk gyűjtésére (pl.: egyes vonalak, járatok kihasználtsága, az utasok kedvezmények és korcsoportok szerinti összetétele). Magyarországon megéri személygépkocsival közlekedni, ez pedig amellett, hogy utasokat vesz el a Volánoktól, jelentősen terheli a környezetet is.

A BKV

A BKV 2011-ben 32 milliárd Ft-os „normatív” támogatást kap a költségvetésből, Budapest ezen felül 2011-től további 19 Mrd Ft támogatást kér. A BKV évente 5.361.000 ezer utaskm-t és 21.552.000 ezer fhkm-t teljesít. Vonalainak (metró, busz, villamos) száma összesen 301. Az egyes közlekedési eszközök aránya a szállított utasok alapján az alábbiak szerint alakul (3. ábra).



Tizenkétszer akkora utaskilométer teljesítmény jut a három metróvonalra, mint a várost átszelő behálózó autóbusz hálózatra. Aránytalan a kihasználtság, hiszen a BKV teljes hálózatának 3%-án realizálódik az utas szállítás 22%-a. A bevételek 51 %-a valamilyen állami támogatásból származik. A Főváros 2010-ben 3,7%-ot járult hozzá a BKV költségéhez a jegyár bevételeihez viszonyítva. A működési költségek majdnem felét (46,7%) a bérek adják. A BKV-nak a bankok felé közel 77 milliárd Ft-s hitelállománya van. A folyó fizetési probléma 25-30 milliárd Ft-ra tehető. Mintegy 720 milliárd Ft az amortizáció-pótlás hiányából, elmaradásából származik. 2010-ben a költségvetési törvényben előirányzott 32.000 millió Ft-os „normatív” támogatáson felül 17.500 millió Ft plusz támogatásban részesült (az utolsó 7.500 millió Ft-os részlet decemberben került átutalásra) a zavartalan működés érdekében.

Összegzés

A hazai közösségi közlekedés – jellemzően a MÁV csoport, a Volán társaságok és a BKV – finanszírozása leginkább egy feneketlen kúthoz hasonlít, ami ráadásul meglehetősen rossz hatásfokkal jár együtt.

Budapest, 2011. február 28.

Nemzetgazdasági Minisztérium