

KTI Tudomány a gyakorlatban

A közösségi közlekedés állami támogatása az Európai Unióban 2. rész

NÉMETORSZÁG ÉS ÍRORSZÁG PÉLDÁJA

A közforgalmú személyszállítás általában mindenütt támogatott tevékenység: fejlett országokban az egyéni közlekedés mérséklése, a „kevésbé” fejlett, fejlődő országokban szociális szempontok miatt, de gyakori a kettő kombinációja is. Az állami támogatásokat az Európai Unióban nagyon szigorú szabályozás köti, ezért a legnehezebb feladatok közé tartozik a közösségi közlekedés olyan támogatása, hogy az a működőképességét megőrizze és egyúttal a szigorú szabályoknak is megfeleljen.

Két példa a közösségi közlekedés állami támogatására

Egy Németországban készített tanulmány szerint a közforgalmú (közösségi) közlekedést

nagymértékben támogatja az állam. A támogatási források háromszintűek: helyi, szövetségi állami és szövetségi. A német közösségi közlekedés is finanszírozási gondokkal küzd, mert

a támogatási keretek kimerültek, ezért szükség van a finanszírozási rendszer átalakítására. A legnagyobb gondot az okozza, hogy a közösségi közlekedésre vonatkozó bevételi, jövedelmezőségi adatok nem nyilvánosak, és azokat gyakran még a közösségi közlekedés tulajdonosai, a hatóságok sem ismerik teljes mértékben. A Német Közlekedési Szolgáltatók Szövetségének (VDV) adatai alapján 2000-ben az egy utasra jutó támogatás a volt NSzK területén elérte a 30%-ot, a volt NDK területén pedig meghaladta a 35%-ot. Ez azt jelenti, hogy a keleti tartományokban átlagosan minden utas az általa fizetett 1 euróhoz 55 eurocentet kapott a német költségvetéstől (lásd 1. ábra).

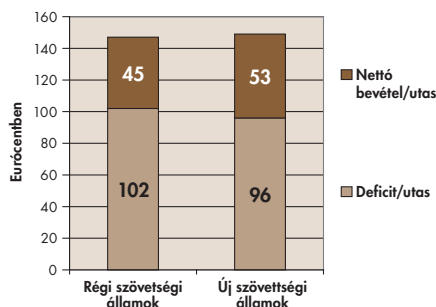
A változásokat az Európai Unió is sürgeti. Számos kérdés azonban mindeddig tisztázatlan, mi legyen a támogatás számításának az alapja: a népesség, a földrajzi egység területe, a közösségi közlekedés aránya? A VDV kérte az ügyvezető pénzügyi erőző megállítást, ennek érdekében emeljék az üzemanyag árát két eurocenttel, amit a helyi és megyei szintű közösségi közlekedés támogatására fordítanak. Ezenfelül szükségesnek tartja az infrastrukturális beruházásoknál az adókedvezmény bevezetését.

Egy 2007-ben megjelent ír tanulmány idősorokkal illusztrálva hasonló helyzetet fest le, mint ami a hazai közösségi közlekedést is jellemzi: miközben a szállított utasok száma csak nagyon szerény mértékben nő, illetve stagnál, addig az üze-

melletési költségek a pénzbevételelt meghaladó ütemben emelkednek, következésképpen egyre nagyobb a hiány, és az üzemeltetés csak egyre nagyobb támogatás mellett folytatható (lásd 1. és 2. táblázat). Tanulságos mind a Dublin Bus, mind pedig a vidéki ír városok közösségi közlekedését lebonyolító társaságok összevont adata. Jól érzékelhető, hogy az 1998–2005 közötti időszakban az utasok száma mindössze 8,4%-kal, illetve 14,2%-kal nőtt, a Dublin Busnál a működési hiány több mit a hatszorosára, a támogatás összege pedig közel ötszörösére emelkedett. A vidéki ír városokban a nagyobb utasszám-emelkedés miatt kisebb volt a hiány nagysága (bár az is közel négy és félszeres!). Az állami támogatás összege a fenti társaságoknál az 1998. évi 18 millió euróról 2005-re 90 millió euróra nőtt, az iskolabuszok támogatásával együtt a szubvenció meghaladja a 100 millió eurót (azaz a 25 milliárd Ft-ot). Mindezt olyan feltételek mellett, hogy a vizsgált időszakban a létszám 17,4%-kal lett nagyobb, a buszhálózat hossza pedig 3,8%-kal, a termelékenység (egy alkalmazottra jutó elszállított utasok száma) 7,7%-kal csökkent!

Érdekes még azt is megtekinteni, hogyan változott a tényleges buszüzemeltetési költség Írországban és az Egyesült Királyság néhány tartományában (lásd 2. ábra és 3. táblázat).

A tanulmány megállapítja, hogy a magasabb ír adatokat az alacsonyabb hatékonyság okozza, és annak javítása a társaságok kiemelt feladata lesz. Alacsony az ügyvezető value for money aránya is. A többféle megoldás közül az egyik javaslat a PSO-k (Public Service Obligation = közszolgáltatási kötelezettség) verseny pályázatásokból kivonását tartja járható útnak, és azokat egy öt éves periódusra rögzítené (a többire a közszolgáltatási szerződések nyolc évre szólnak). Ettől azt remélik, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá nem tartozó járatoknál csökken



Forrás: Graphic by German Institute of Urban Affairs with Data from VDV. VDV Statistik 2001, Köln. p. 17.

1. ábra
A VDV tagjainak kiadása és nettó bevétele (a Deutsche Bahn helyi utasszállítási adatai nélkül)

1. táblázat
A Dublin Bus teljesítményindikátorai

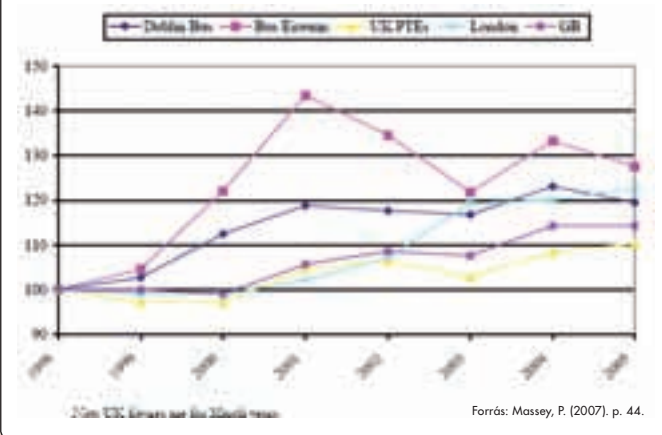
Évek	Utasszám	Bevétel	Üzemeltetési költség	Hiány (deficit)	Támogatás
	millió				
1998	134,4	133,5	142,0	8,8	11,3
1999	139,1	136,4	149,4	13,5	16,8
2000	134,2	143,3	175,4	32,2	41,2
2001	142,9	153,4	204,2	51,2	52,4
2002	146,6	159,3	214,3	52,6	56,1
2003	149,9	172,9	221,2	46,5	53,9
2004	149,9	177,6	239,9	59,7	61,8
2005	145,7	181,5	245,8	62,9	64,9
Változás (%)	+8,8	+35,9	+73,1	+614,8	+474,3

Forrás: CSO Statistical Yearbook és Dublin Bus Annual Reports. Közli: Massey, P. (2007). p. 40.

2. táblázat
A vidéki ír városok közösségi közlekedésének teljesítményindikátorai

Évek	Utasszám	Bevétel	Üzemeltetési költség	Hiány (deficit)
	millió			
1998	18,9	11,7	14,6	2,9
1999	18,7	11,7	15,7	4,0
2000	19,2	15,8	23,5	7,7
2001	20,1	17,3	30,5	13,3
2002	21,0	18,6	30,6	12,0
2003	20,4	20,7	30,3	9,6
2004	21,1	22,7	33,2	10,5
2005	21,6	23,4	33,4	10,5
Változás (%)	+14,2	+100,6	+129,0	+442,0

Forrás: CSO Statistical Yearbook és Bus Eireann Annual Reports. Közli: Massey, P. (2007). p. 40.



Forrás: Massey, P. (2007), p. 44.

Megnevezés	1 járműkilométerre	1 utasra
Dublin Bus	411,7	160,1
Bus Eireann (Vidéki városok szolgáltatása)	413,5	157,5
London	325,6	85,5
English PTE (Public Transport Executive) terület	173,9	92,8
English non-PTE terület	138,5	129,7
Skócia	126,7	100,2
Wales	120,8	123,8
Nagy-Britannia	176,8	100,2

Megjegyzés: Az Egyesült Királyság adatai 2004. májusra, a Dublin Bus és a Bus Eireann adatai a 2004. év átlagértékei. Forrás: Massey, P. (2007), p. 42.

2. ábra

Az egy jármű-km-re jutó tényleges buszüzemeltetési költség (1998 = 100%)

3. táblázat

a viteldíj és növekszik a magasabb szintű szolgáltatások ára. Az eredményeket igen rövid időn, 2-3 éven belül várják. A javaslatok megvalósulásáról egyelőre nincsenek hozzáférhető információk. Az uniós tapasztalatok alapján kijelenthető, hogy a tömegközlekedés mindig támogatásra szorul, és a rá vonatkozó számításoknál figyelembe kell venni a környezeti hatásokat, az utasok mozgási igényét, a közúthálózati beruházásokat és egyéb

infrastruktúra-beruházásokat stb. A támogatás elve a következőkre terjed ki:
 1. A hatóságoknak az utasforgalmon belül meg kell őrizniük egy mennyiségi és minőségi szintet, olyan keretek között, hogy az ajánlatkérésben megfelelő szabadságuk legyen.
 2. A hatóságoknak fenn kell tartaniuk azt a jogot is, hogy – a káros hatásoktól megvédendő – a szolgáltatóknak különleges jogokat (kizárólagosságot) is odaítélhessenek.

3. Legyen egyensúly a verseny elve és a közszolgáltatási kötelezettségek között.
 4. Alkalmazni kell az arányosság és az ellenőrzés elvét. Összefoglalóan a fentiekből a következő megállapítások szűrhetők le: az úgynevezett Altmark ítélet négy ismérvének teljesülése esetén a közszolgáltatással járó ellentételezés nem minősül állami támogatásnak, de a kedvezményezett vállalkozásnak (szolgáltatónak) közszolgáltatási kötelezettséggel

kell rendelkeznie. Ráadásul az Altmark ügyben hozott ítélet kritériumai is pontosítást igényelnek. A versenyjog szabályai alól való felmentés az Európai Unióban még 2008 közepéig sem tisztázott. Amennyiben pedig az állam mint tulajdonos nyújt támogatást egy autóbusz-közlekedési vállalatnak, akkor úgy kell eljárnia, ahogyan azt egy magánbefektető tenné.

Dr. Pálfalvi József



Fülöp Zsolt, a konferencia levezető elnöke

MAGYAR LOGISZTIKAI STRATÉGIA

Déri András
MLBKT ügyvezető alelnök



A világméretű bankválság második hetében sok egyéb mellett a logisztika hazai

jövőjét sem tudjuk pontosan prognosztizálni. Szinte bizonyosan új gazdasági stratégiára lesz szükség. Az állam szerepe megerősödik, és talán eldől végre, hogy a versenyképesség növelése vagy a stabilizáció kerüljön előtérbe. Annyi bizonyos, hogy a befektetőket egyáltalán nem érdekli semmilyen stratégia, őket csak a várható haszon motiválja. Át kell értékelnünk a munkaerő-stratégiát is. Nem biztos, hogy a logisztikának ennyi diplomásra van szüksége, talán inkább a kisebb, de célirányosan képzett ember jobban megfelel majd. De mire irányuljon

KONFERENCIA HOGYAN TOVÁBB?

XXIII. Közlekedéslogisztikai Szakkonferencia

ELŐADÁSOK A HAZAI LEHETŐSÉGEKRŐL

Ma már tudjuk, a logisztika sokkal több, mint a „rakjuk fel – vigyük el – rakjuk le” folyamata. A logisztika az a tudományág, amely a gyártmánytervező asztalától a vevőig kíséri végig az áru sorsát és kezelését. Ennek rengeteg apróbb-nagyobb fázisa van, és mindenki másképp csinálja. Ezért van szükségük a logisztika művelőinek egymás munkájának megismerésére és a kapcsolatok kiépítésére.

A 2008-as évben Balatonvilágoson rendezte meg a XXIII. Közlekedéslogisztikai Szakkonferenciát a KTE, a KTI és a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége. Néhány előadásból idézünk.

a képzés? A nyelvtudás és az informatika elengedhetetlen. Magyarországon nem mobil a munkaerő, tehát egy logisztikai bázisnak a régióban rendelkezésre álló emberanyagból van lehetősége válogatni. Nem egyszerű a jelenlegi helyzetben, hogy milyen időtávra tervezzünk. Mit nevezünk

fenntartható fejlődésnek? A Levegő Munkacsoport eleve ellenez minden beruházást, pedig ők is, a radikális zöldek, vagyis a „mégzöldek” elvárják, hogy legyen kenyér, tej, húsáru az áruházakban, a boltokban, mert ők is vásárolnak, fogyasztanak. Ne legyünk naivak, a bank-