

Válogatott fejezetek a közlekedésgazdaságtanból

4. A személyszállítás gazdasági szabályozása

Levelező tagozat 2015 ősz

Készítette: Prileszky István

<http://www.sze.hu/~prile>

A személyszállítás sajátos tevékenység, amely sajátos szabályozást igényel

Kereslet sajátosságai

- Azonnali kielégítés igénye
- Időbeli ingadozás
- Összetettség, sokféleség, társadalmi fontosság
 - Az utazási motívumok különbözősége
 - Utazási távolság szerinti különbözőség
 - Sokféleség az utazási relációk tekintetében
 - Sokféleség a szolgáltatásokkal szembeni elvárások terén
- Szubjektív jelleg

- Kereslet rugalmasság – direkt rugalmasság és keresztrugalmasság az egyéni közlekedéssel

A direkt rugalmasság (E_{kk}) azt fejezi ki, hogy milyen változás következik be a k közlekedési módban az ugyanezen belül bekövetkező valamilyen változás hatására. A keresztrugalmasság (E_{kr}) azt tükrözi, hogy a k mód volumenében mekkora változás követi az r közlekedési mód színvonalában végbemenő változást

- Árrugalmasság
 - Hasonló formula
- Keresztrugalmasság
 - Kétféle közlekedési módot (k, r) feltételezve kétfajta rugalmasság értelmezhető.

A direkt rugalmasság (E_{kk}) azt fejezi ki, hogy milyen változás következik be a k közlekedési módban az ugyanezen belül bekövetkező valamilyen változás hatására. A keresztrugalmasság (E_{kr}) azt tükrözi, hogy a k mód volumenében mekkora változás követi az r közlekedési mód színvonalában végbemenő változást

. A személyszállítási kínálat jellemzői

- Közjavak
 - nem tiszta közjavak
 - zsúfoltsági költség „Congestion cost”
- Skáláhozadék
- Externáliák
- Tőkeigényesség
- Nem konvertálható kapacitások
- Hosszú termelési-megtérülési ciklus

- Alacsony határkölttség
- A szolgáltatás nem raktározható
- Lassabban növekvő termelékenység
- „By-product” és közös költségek
- . „Önfogyasztás”
- Modális verseny
- Intramodális verseny
- A kínálatot nyújtók egymástól való függősége

Verseny- a verseny szabályozása

- Szabályozás
 - Technikai
 - Gazdasági (gazdasági reguláció)

A gazdasági szabályozás eszközei

- Piaci belépés, és a piacról való kilépés szabályozása
- Árak szabályozás
- Pénzügyi eszközök (adózás, támogatás, veszteség kompenzáció)

Működtetési rendszerek a közforgalmú menetrendszerinti személyszállításban

- Szabad verseny- nincs
- Brit modell (verseny a piacon)
- Pályázati alapú rendszer
- Állami/önkormányzati működtetés

Állami vállalatokra épülő rendszer problémái

- Kisebb hatékonyság, pazarlás, kisebb piaci érzékenység

Szabad verseny

- Anarchia, bizonytalanság, alacsony társadalmi hatékonyság

Brit modell

- 1980-as évek
- 2 ütem (helyközi, helyi)
- Dereguláció és privatizáció
- Regisztrációs kötelezettség
- Kilépési határidő, ezen belül üzemeltetési kötelezettség
- Veszteséges szolgáltatás állami/önkormányzati megrendelése veszteségtérítés mellett pályázat alapján

Következmények, tapasztalatok

- Pozitív és negatív egyaránt, de több a negatív
- Piacérzékenység nőtt, marketing, árpolitika, minőség, új szolgáltatások (intercity, minibusz)
- Szubvenció összege csökkent
- Sok változás, instabil rendszer, nehéz kiismerhetőség
- Árak nőttek
- Utasok száma csökkent
- Forgalomtechnikai problémák
- Felvásárlások, tendencia magánmonopólium kialakulására

Pályázat alapú rendszer

- Közigazgatási felelősség (feladatfelelős)
- Tervezés alapvetően a közigazgatás feladata, üzemeltetők bevonás lehetséges ill. ajánlott
- Üzemeltető kiválasztása pályázaton
- Közzolgáltatási szerződés
- Veszteségkompenzáció
- Szolgáltatás ellenőrzése, elszámoltatás

- Finanszírozás két módja
 - Bruttó költségfedezeti rendszer
 - A bevétel és a költségkockázatot is a közigazgatás viseli
 - Korlátok lehetségesek
 - Nettó költségfedezeti rendszer
 - Bevétel kockázta a közigazgatásé, költségkockázat az üzemeltetőé

EU rendelet

1370/2007 EU Rendelet

- Két modell kombinációja
- Feladatfelelőst kell meghatározni
 - Üzemeltető kiválasztása
 - Tervezés
 - Ármegállapítás
 - veszteségtérítés
- Belső szolgáltató az lehet, amely felett a feladatfelelős meghatározó befolyással rendelkezik
- Ciklusidők vannak (szerződés lehetséges időtartamának korlátozása)

(2) Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság
– függetlenül attól, hogy aki az integrált személyszállítási közszolgáltatásokat nyújtja, az egyedi hatóság vagy hatóságcsoport – határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítélt oda közszolgáltatási szerződéseket olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját főosztályai feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol. Amennyiben az illetékes helyi hatóság így határoz, az alábbi rendelkezéseket kell alkalmazni:

d) illetékes helyi hatóság hiányában, az a), b) és c) pontot kell alkalmazni valamely nemzeti hatóságra, amely egy adott földrajzi terület tekintetében jár el, amely nem nemzeti terület, feltéve hogy a belső szolgáltató nem vesz részt személyszállítási közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló olyan versenytárgyalási eljárásokban, amelyeket azon a területen kívül szerveztek, amelyre a közszolgáltatási szerződést odaítélték;

Hazai szabályok

- 2012. évi XLI törvény a személyszállítási szolgáltatásokról
- Állam-önkormányzat mint feladatfelelős
 - Állam:országos, regionális és elővárosi
 - Önkormányzat önként vállalt feladata, kivéve Bp.
 - Önkormányzat-állam szerződést köthet
- Üzemeltető kiválasztása, közszolgáltatási szerződés (része a menetrend)
- Közszolgáltatási kötelezettség elrendelése
- Közlekedésszervező (BKK)
- Közszolgáltatási szerződések, hosszabbítás
- Veszteségtérítés