

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

Régi célok – új szabályok.

**Hogyan növeljük Magyarország közlekedési
rendszerének versenyképességét?**

Holnapy László főosztályvezető, titkárságvezető
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Parlamenti Államtitkárság
Balatonfenyves, 2016. szeptember 8.



A közlekedéspolitika klasszikus céljai a közösségi közlekedés területén

- **Hatékonyság, takarékoság**
- **Fenntarthatóság**
- **Összehangolt, integrált működés**
- **Magas szolgáltatási színvonal**
- **Emberközeli szolgáltatások**
- **Hozáférhetőség**
- **Életpálya**



A közösségi közlekedés jövőképeinek kulcsa az egyéni közlekedéssel szembeni versenyképesség feltételeinek megteremtése, fenntartása



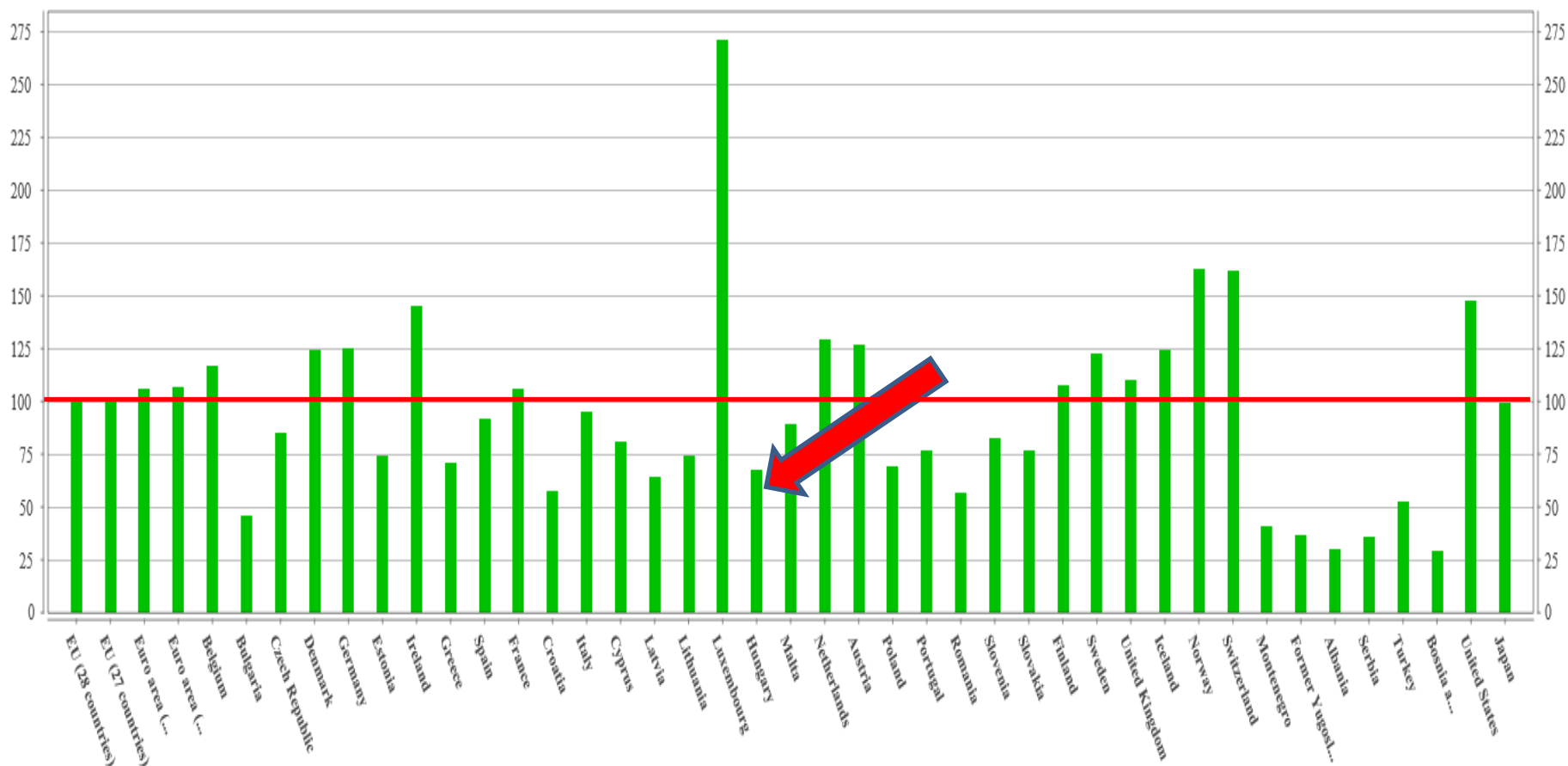
A versenyképességet meghatározó körülmények

- **Makrogazdasági környezet**
- **Egységes szabályozási környezet**
- **Fenntartható állami vagyonkezelés**
- **A helyi és helyközi rendszerek működésének összehangolása**
- **A hálózatok integrációja**
- **Összehangolt tarifarendszer**
- **Emberközeli szolgáltatások**
- **Fejlesztési jövőképek meghatározása**
- **Az eltérő érdekek megfelelő kezelése**





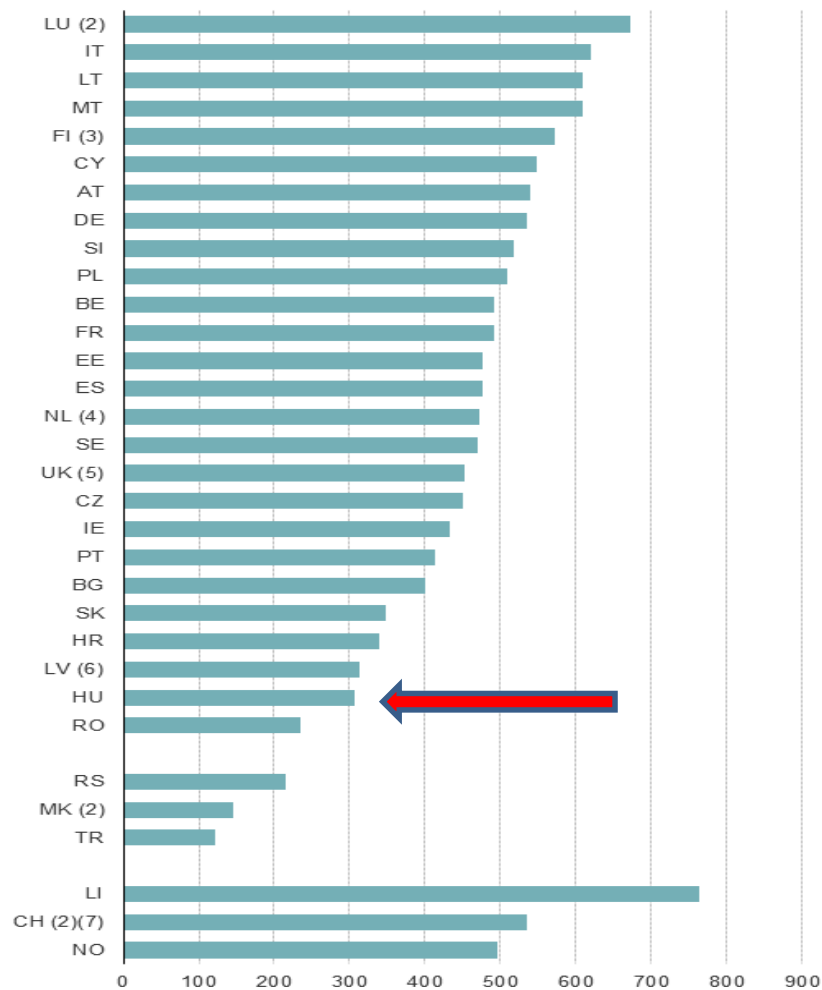
Makrogazdasági környezet I. Egy főre jutó GDP az EU-ban (2015)





Makrogazdasági környezet II.

Ezer főre jutó személygépkocsik Száma az EU-ban (2013)



(1) Denmark, Greece, Iceland, Montenegro: Data not available

(2) 2012 data

(3) Including Åland

(4) 2011 data

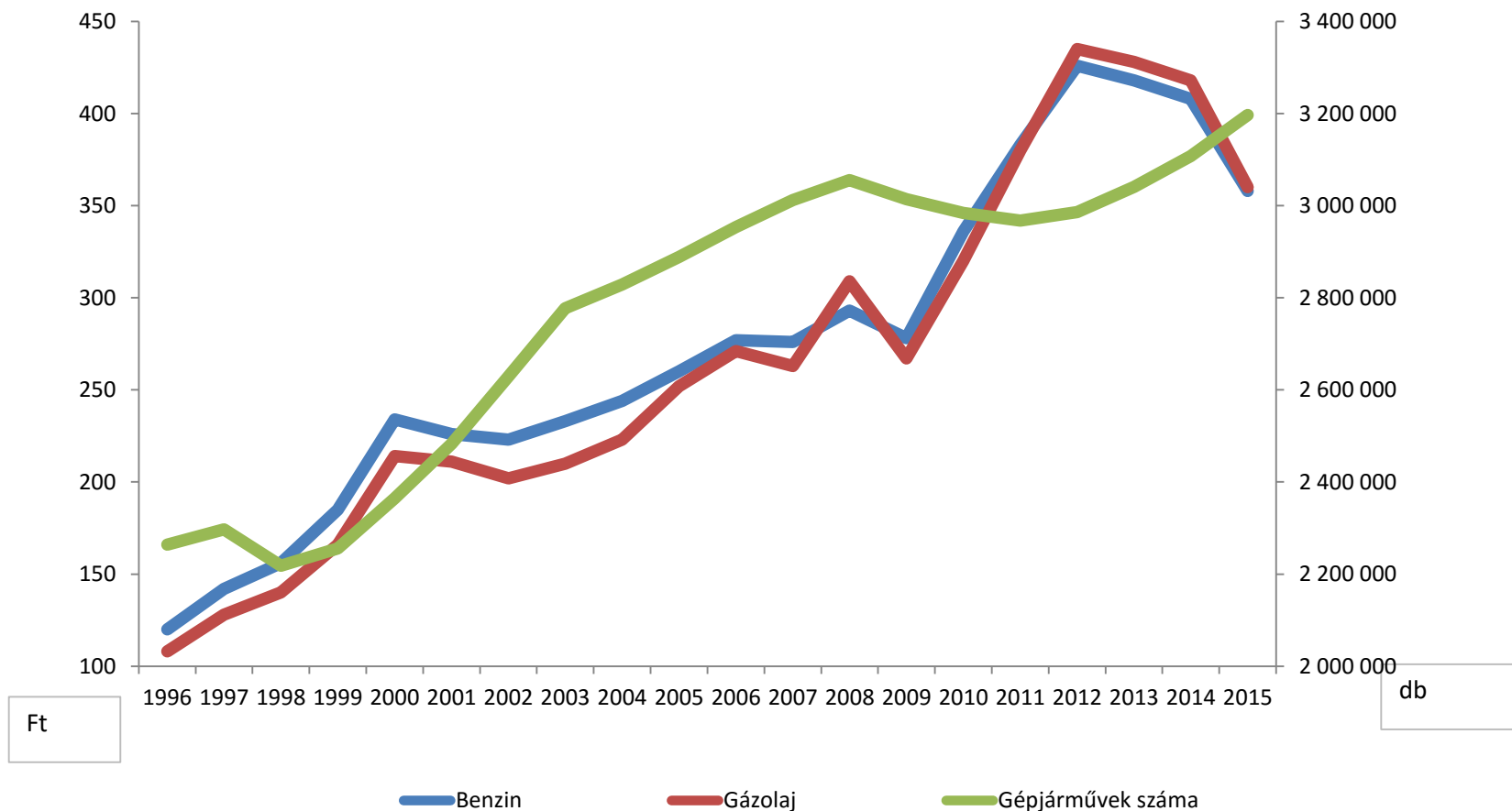
(5) Great Britain only

(6) Vehicles with no technical inspection for 5 years are excluded

(7) Estimated values



Makrogazdasági környezet III.: Az üzemanyag árának és a járművek darabszámának változása 1996 – 2015.

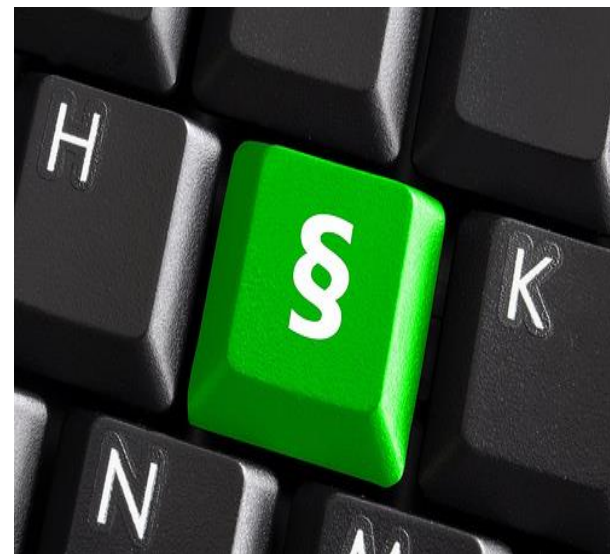




Egységes szabályozási környezet

Mérföldkő a közösségi közlekedésben: **Új, egységes személyszállítási törvény – 2012. július 1-től**

- Széles körű szakmai előkészítés
- Komplex jogszabály, szakmai, finanszírozási és versenyképességi szabályokat foglal magába
- Egységes, konzisztens és kiszámítható szabályozási környezet a közösségi közlekedés valamennyi alágazata számára
- Egységes tulajdonosi és megrendelői szabályrendszer

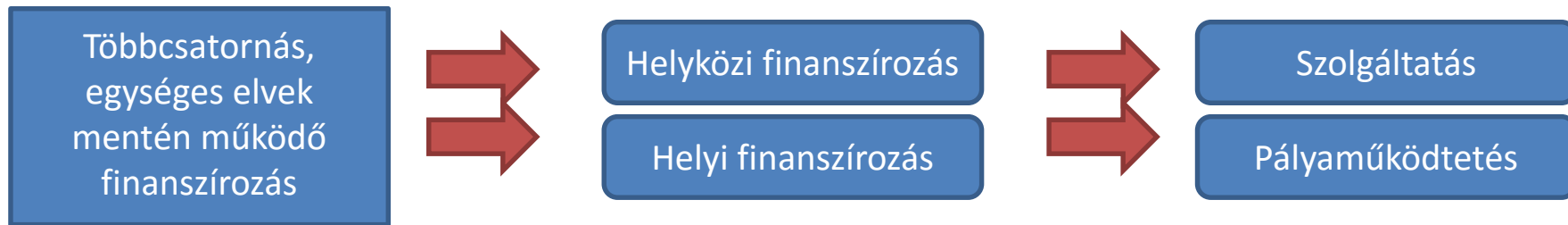


Újragondolt, átfogó, egységes, 4 éve megfelelően működő, új szabályozási környezet



Egységes szabályozási és finanszírozási környezet

/dr. Kerékgyártó János úrtól kapott dia/



Legalább 3 éves
pénzügyi
kötelezettségvállalás

tervezhetőség

✓ Középtávú fejlesztési lehetőségek,
✓ szolgáltatói likviditás,
✓ pénzügyi költségek mérséklése

A működési
finanszírozás és a
szociális funkciók
szétválasztása



Költségtérítési rendszer
Szociális és üzletpolitikai
kedvezménye

Közszolgáltatási szerződéses keretrendszer



Az állami vagyon működtetése

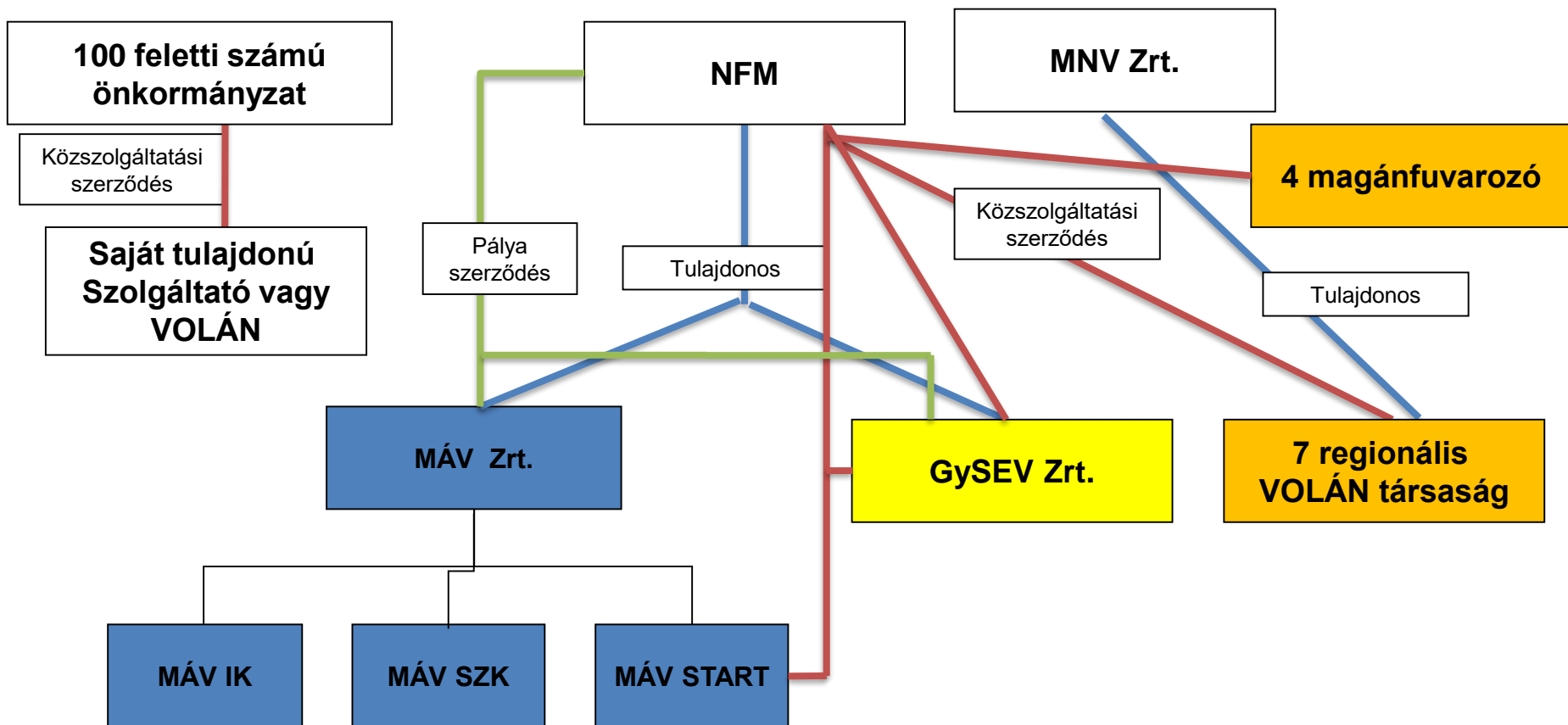
Kulcs: a fenntarthatóság

- **Az állam és az önkormányzatok a közlekedési hálózatok és szolgáltatások működésének és (hazai és uniós forrású) fejlesztésére fordított közforrások megfelelő hasznosulása kulcskérdés**
- **Megalapozatlanok azok a korábbi állítások, hogy az „állam rossz gazda”, felelős vagyongazdálkodással magas szintű tulajdonosi kontroll biztosítható**
- **A személyszállítási törvény és az NFM szervezeti keretei biztosítják az egységes megrendelői és tulajdonosi működés feltételeit**
- **A szolgáltatásokban és a vagyonkezelésben egységes elveket kell érvényesíteni a helyi és helyközi közlekedésben**

Cél az, hogy a közforrásból megvalósuló fejlesztések, infrastruktúrák és szolgáltatások hosszú távon hatékonyan szolgálják ki a közlekedési igényeket



Szakmai irányítás, tulajdonosi joggyakorlás





A helyi és helyközi szolgáltatások integrált működése

- **Eltérő önkormányzati – állami felelősségi szint, de azonos működési elvek**
- **A helyi-helyközi közlekedés közötti együttműködés törvényi keretei adottak**
- **Önkormányzati szinten korlátozott források**
- **A helyi közlekedésben megjelenő koncentrált utazási igények fokozott figyelmet igényelnek**
- **A helyi közlekedési rendszerek jellemzően a helyközi utazási lánc kiinduló/érkezési pontja**



A helyi és helyközi közlekedés merev szétválasztása indokolatlan, integrált gondolkodás kell



Az állam szerepvállalása a városi közlekedésben

A Kormányzat célja, hogy első sorban a fejlesztések oldaláról, illetve az általános önkormányzati finanszírozás oldaláról vegyen részt a városi közlekedés finanszírozásában, ennek csatornáit:

- Modern Városok Program
- IKOP városi- elővárosi fejlesztések
- TOP fejlesztések.

A helyi közlekedési rendszerek fenntartható finanszírozása elsősorban önkormányzati feladat, amelyet azonban az önkormányzatok saját forrásainak korlátozottsága befolyásol.



A városi-elővárosi közlekedés pénzügyi fenntarthatósága érdekében fenntartható fejlesztési projektek szükségesek



Hálózatok integrációja

Kulcs: az egyes közlekedési módok helyének, szerepének és hierarchiájának meghatározása

Vasúti közlekedés:

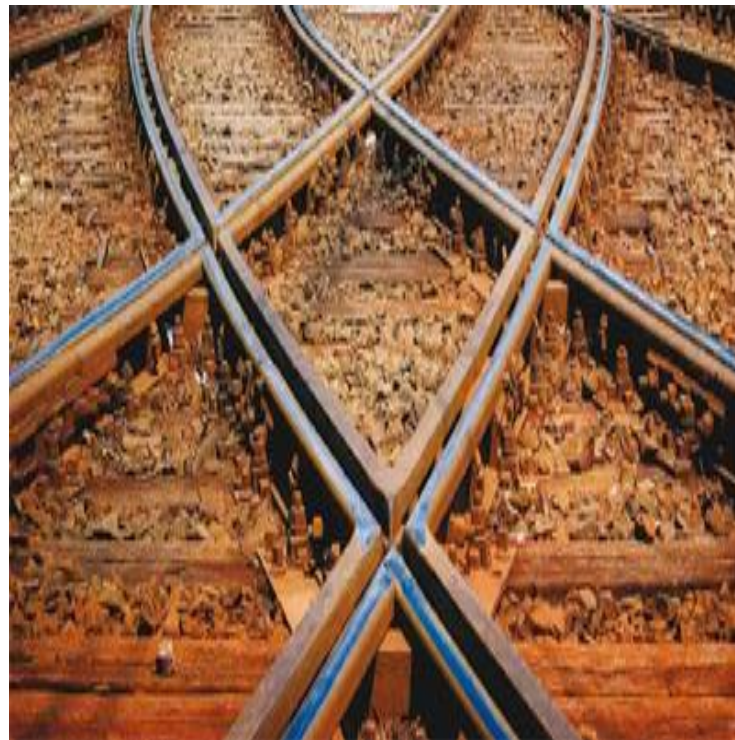
- jelenlegi hálózatok fenntartása, fejlesztése
- prioritás az elővárosi és távolsági közlekedésben

Közúti személyszállítás:

- ráhordó/elhordó funkciók, kapacitás-kiegészítés,
- meghatározó szerep a regionális közlekedésben, alapellátás

Városi elővárosi közlekedés:

- integrált közlekedési rendszerek
- hálózatok, menetrendek összehangolása



A hálózatok integrációja és összehangolt működése a versenyképesség kulcseleme



Tarifa-rendszer

- szakmai alapú, **de** politikailag vállalható
- átjárható (integrált), **de** az elszámolást biztosító
- átlátható, **de** a szolgáltatási szintekhez és az igényekhez igazodó
- versenyképes, **de** a részleges önfinanszírozást biztosító
- szociális, **de** bevételtermelő
- kiszámítható, **de** rugalmas



A megfelelő tarifa- és kedvezményrendszer a finanszírozás és a közlekedési munkamegosztás és a szolgáltatások integrációjának kulcsa.



Emberközpontú közösségi közlekedés

- **Értékelvű működés**
- **Az eredmények megfelelő kommunikációja**
- **Életpályamodell – hivatástudat,**
- **Reális szektor jövőkép**
- **Szakképzési rendszer, jövőkép a fiataloknak**
- **Emberarcú - személyes kapcsolódási pontok (humaninterface) fenntartása**



A személyszállítási szolgáltatások főszereplői az utasok, illetve az utasokkal kapcsolatban álló szakemberek!



Fejlesztési jövőkép, feladatok

- **Uniós fejlesztések megvalósítása a városi-elővárosi közlekedésben (pl. tramtrain, IMCS-k, stb.)**
- **A helyi személyszállítási közszolgáltatások jövője (pályáztatás, vagy helyi társaság alapítása)**
- **Még kiérleletlen területek továbbgondolása (pl. dunai hajózás)**
- **Elektromobilitás előmozdítása**
- **A hazai iparpolitikai szempontok érvényre juttatása**
- **IT megoldások kiaknázása**





Az eltérő érdekek egyeztetése, megfelelő kezelése

- Az eltérő közpolitikai identitásoknak és gazdasági szereplőknek eltérő érdekeik de közös céljaik vannak
- Folyamatos szakmai-iparági-politikai párbeszéd szükséges a közös célok megvalósítása érdekében
- Az eltérő érdekek fenntartható kezelése kompromisszumos úton biztosítható
- A kötelező játékszabályokat azonban mindenkinek meg kell tartania



Megfelelő szakmai-politikai párbeszéd mentén az egyes érdekek megfelelő módon becsatornázzhatóak a közös célok mentén megvalósuló folyamatokba!



Köszönöm a megtisztelő figyelmet!

laszlo.holnapy@nfm.gov.hu