

A vasúti tarifa- és kedvezménypolitika öröksége és a jövő kihívásai

dr. Tóth-Maros Dániel

Közlekedéstudományi Egyesület, 2017. október 17.

A vasúti tarifa- és kedvezménypolitika öröksége és a jövő kihívásai

- A vasúti személyszállítás díjrendszerének közelmúltja
- Felárak közelmúltja
- Kedvezményrendszer közelmúltja
- A tarifarendszer pénzügyi kihívásai
- A tarifarendszer társadalmi kihívásai
- A tarifarendszer technológiai kihívásai
- Elvárások egy modern tarifarendszerrel szemben

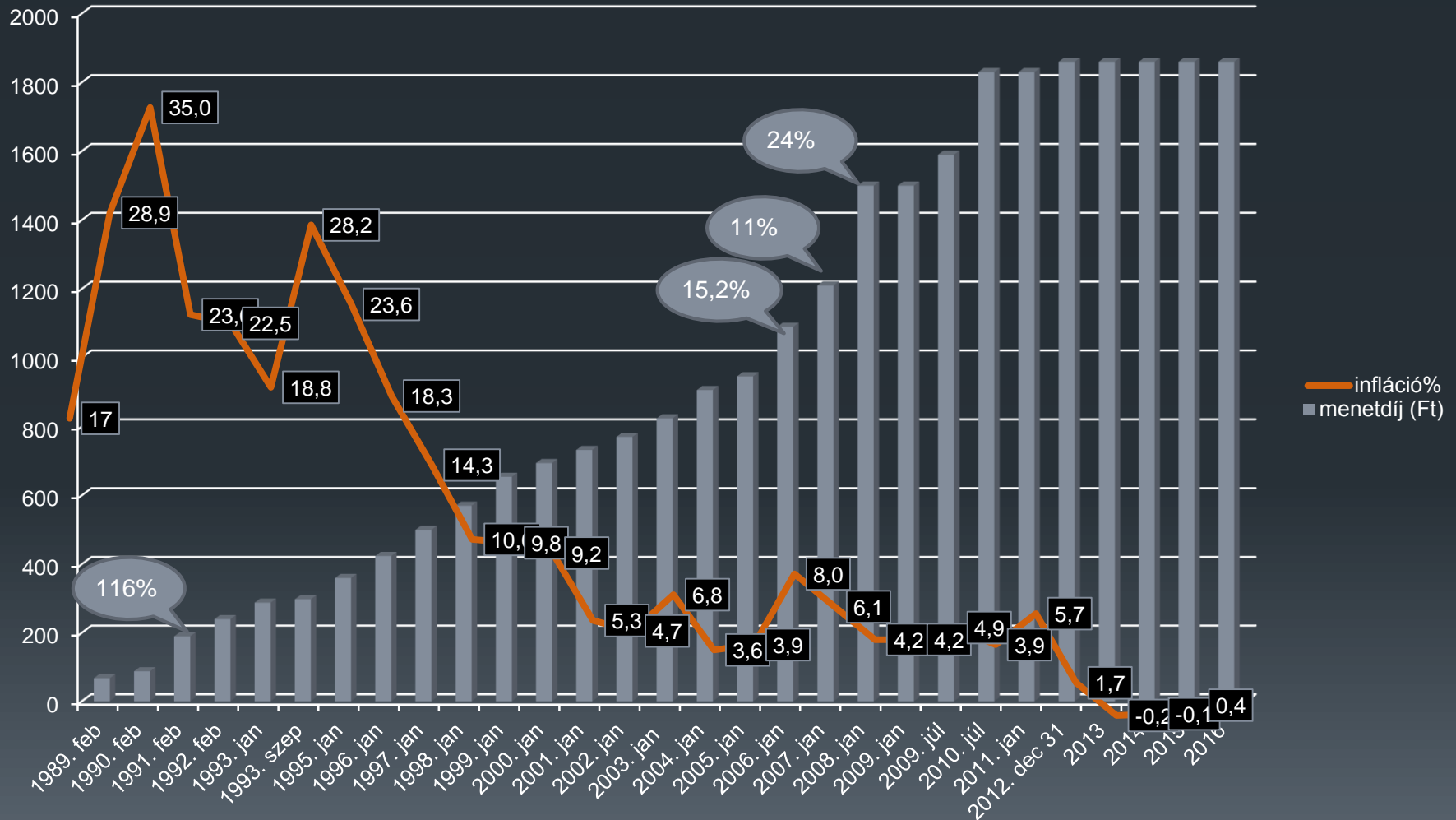


A díjrendszer közelmúltja – 1.

- Távolságalapú és zónaalapú előzmények keverednek
 - „Baross Gábor öröksége”
 - Jelenleg változó ütemben degresszív, távolságalapú díjtáblák
 - Változó szakpolitikai szándék a díjrendszer mögött
 - A díjszint és a kedvezményrendszer két külön szakpolitikai kérdés
-
- Az erővel alacsonyan tartott tarifaszint tarthatatlanná válása: 1989-1991
 - Gyorsvonati tarifa megszűnése (1991)

A díjrendszer közelmúltja – 2.

100 km-es egyúti menetdíj és az infláció alakulása 1989-2016.





A díjrendszer közelmúltja – 3.

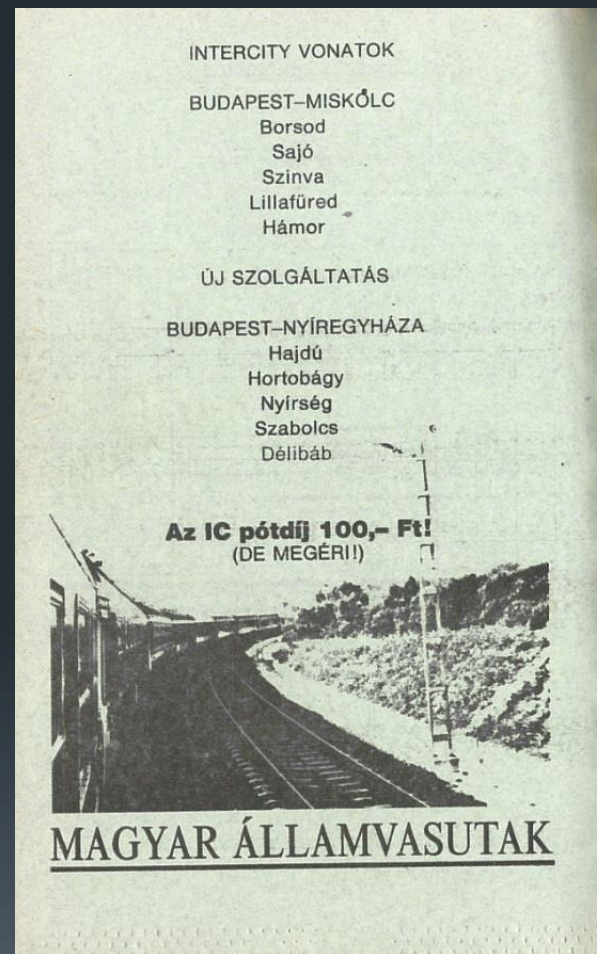


- Első kocsiosztályon kedvezményes tarifák megszűnése (2007)
- Vasúti és buszos tarifaszint kiegyenlítése (2007), övezetek átalakítása 50 km alatt
- Regionális tarifa (2013)
- A kiegészítő szolgáltatások felértékelődése:
 - gyorsvonati pótbjegy (2013)
 - csúcsidei helyjegy (2014)
 - fizetős kerékpár-helyjegy (2017)
- A degresszív díjrendszer csökkenő jelentősége a versenytársak díjszerkezete miatt
- Szolgáltatónkénti díjmegállapítás problematikája
- Budapesti Közlekedési Szövetség



A felárak közelmúltja – 1.

- Legrégebbi felár: kocsiosztály-különbözet
- Gyorsvonatok, majd sebesvonatok: pótdíj
- Helybiztosítás: modern expresszvonatok az 1970-es évektől
- InterCity (1991): pótdíj, magában foglalja a helybiztosítást
- Az IC-hálózat kiterjesztésével párhuzamosan ekkor még járműfejlesztés zajlik
- Modern expressz-korszak lezárul





A felárak közelmúltja – 2.

- InterCityRapid
 - kísérlet az üzleti utasok megtalálására, később csúcsidei „drága-IC” – a modell egy évtizedre feledésbe merült
- InterCity „túlérett korszaka” (2000-es évek közepétől)
 - Alapja döntően a nemzetközi vonatok belföldi szolgáltatások közé illesztése: EC, EN, railjet
 - A helybiztosítás sem garantált
- Hibrid-IC (2006)
 - Szolgáltatási szintek útkeresése
 - Nem zajlik párhuzamos járműfejlesztés
 - Menetrendi kényszerűségek kezelése díjszabási eszközökkel



A felárak közelmúltja – 3.

- Gyorsvonati pótjegy (2013)
 - Nem tisztázott minőségi elvárások, nem egyértelmű rendszertani elhelyezés
- Belföldi és nemzetközi helybiztosítási rendszer összekapcsolása (2013)
 - Nemzetközi vonatok helyeinek gazdaságosabb értékesítése
- Csúcsidei helyjegy (2014)
 - Első modern kísérlet a díjszabás mint kapacitásmenedzsment alkalmazására
- Posztmodern expressz (2015)
 - Vidéki előzmények után: Balaton-expressz, nyári átlós vonatok
 - Nyílt célja a kapacitásmenedzsment
- Fizetős kerékpár-helyjegy (2017)

A kedvezményrendszer közelmúltja

- A mai szociálpolitikai kedvezményrendszer alapja az 1980-as évekre kialakult
- Utolsó, ellentmondásos előjelű reform: 2007.
- Szociálpolitikai rendszer szerkezete:
 - Szolidaritási kedvezmények túlsúlya
 - Munkaerőpiacon kívüliek kedvezményei
 - Munkába járással kapcsolatos kedvezmények – és hiányuk
 - Közszolgálat kedvezményei
- Utazási lánc versenyképességét ösztönző kedvezmények – és hiányuk
- Jövedelempótló kedvezmények erős politikai beágyazottsággal
- Kedvezménymaximalizálásban érintett tömegek

A tarifarendszer jogi-pénzügyi kihívásai – 1.

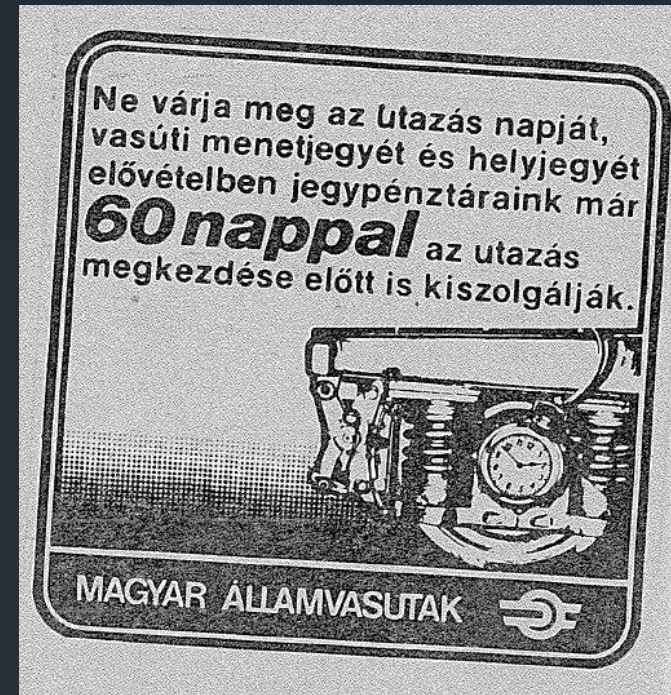
- Rögzített „játékszabályok”:
 - a tarifa a közszolgáltatási szerződésben
 - a szociálpolitikai kedvezmények jogszabályban
- Felülről korlátos közszolgáltatási költségtérítés
- Felülről korlátos szociálpolitikai menetdíj-támogatás

- Jogszabályba öntött kényszer a felárrendszer fenntartására
- DE jogszabályi kényszerítés az átjárható tarifarendszerekre is!
- Kerékpár, állat szállítása: „csöndes közszolgáltatási kényszer”



A tarifarendszer jogi-pénzügyi kihívásai – 2.

- Nehezen fenntartható szociálpolitikai modell
 - Senkitől sem vehető el a kedvezmény
 - Adminisztráció, bürokrácia, hibázási lehetőség
- Korlátozott növekedésű üzletpolitikai szegmens
 - A megfelelő nagyságú homogén utastömegeknek már van valamilyen kedvezménye
- Különbféle kedvezmények célközönségének közös halmaza: „kannibalizáció”
- Egyik kedvezmény csak a másik rovására tud sikert elérni
 - Üzletpolitika térnyerése a szociálpolitika kárára: különösen veszélyes
- Nem olcsó, nem rugalmas, önmagát felemésztő rendszer



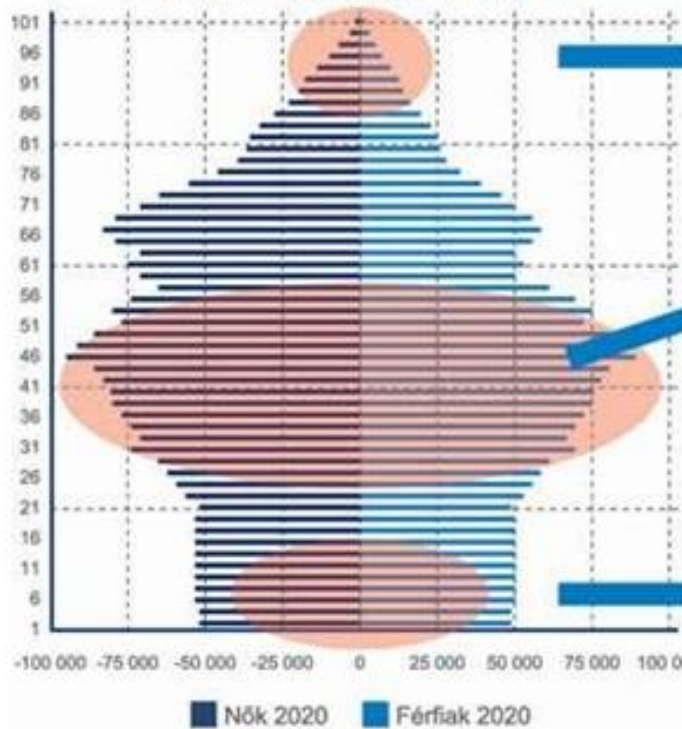
A tarifarendszer társadalmi kihívásai

- Csökkenő gyerekszám
- Elöregedő társadalom
- Emelkedő nyugdíjkorhatár

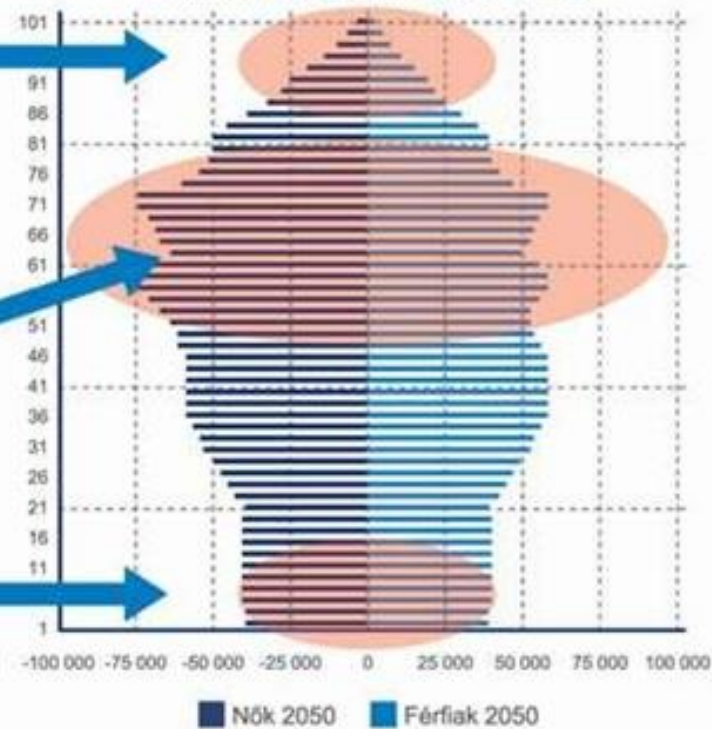
- Aktív korosztályt elsősorban az elővárosban sikerül megszólítani
 - Hol vannak a távolsági üzleti utasok?
- Generációk igényei egyre különbözőbbek
 - Más termékeket keresnek, más értékesítési csatornákat használnak

- Kedvezménymaximalizálásban érdekelt utasok
 - Mit ér az utasnak az utazása, és mit ér valójában?
 - Az utasok nagy hányada csekély részben vagy egyáltalán nem járul hozzá az utazásával keletkezett költségekhez
- Versenyképesség a teljes utazási láncban vizsgálandó
 - A módváltások, a városon belüli közlekedés költségei
 - DE az egyéni közlekedésben: változó üzemanyagárak és a napközbeni parkolás költségnövekedése (főleg Budapesten)
- Telekocsi-probléma

Népesség életkor és nemek szerinti várható megoszlása 2020-ban



Népesség életkor és nemek szerinti várható megoszlása 2050-ben



Korfa prognózis 2020-ra és 2050-re, adatorrás: KSH

A tarifarendszer technológiai kihívásai – 1.

- JÉ
 - A cél egységes logikájú rendszer az összes értékesítési csatornán
 - Fedélzeten és a pénztárban megvalósult
 - Mobilapplikáció folyamatban
 - Automata és az internetes csatorna megújítása a közeljövőben
- Automata
 - Néhány vasút átugorja ezt a fejlődési lépcsőt (ZSSK, CD)
 - A MÁV-START-nál több feladatra is bevált:
 - területi lefedettség javítása
 - pénztári foglalkoztatási problémák kezelése
 - a kapacitáscsúcsok kisimítása
 - Részesedés a jegydarabszámból: 13%
 - A tarifa- és kedvezményrendszer bonyolultsága a kezelőfelületen bosszulja meg magát



A tarifarendszer technológiai kihívásai – 2.

- E-vonatjegy
 - Ebben a szegmensben idehaza a MÁV-START kifejezetten innovatívnak számít
 - Részesedés a jegydarabszámból: 8%
 - Internetes jegyvásárlás 2008-tól, otthoni jegynyomtatás 2011-től
 - 3% üzletpolitikai kedvezmény 2013-tól, e-vonatjegy 2016-tól
 - e-Balaton, e-Velence 2017. nyarán
- E-SZIG, NEJP, NEMOFI, HKIR
 - Óriási projektek kezdeti fázisban, EU-s támogatással
 - Díjszabási átjárhatóságra irányul
 - Kikényszerítheti a kedvezményrendszer egyszerűsítését
 - Hathat a díjszabás egyszerűsítése irányába is
- Multimodális jegyrendszerekben rejlő lehetőségek
 - BKK
 - Tramtrain, vidéki kombinált bérletek
 - közlekedési szövetségek
 - légitársaságok

Elvárások egy modern tarifarendszerrel szemben

- Világos társadalompolitikai elvárások
- Kapcsolat a társadalom finanszírozási hajlandóságával
- Díjrendszer és kedvezményrendszer koherenciája
- Szociálpolitika és üzletpolitika viszonyának tisztázása
- Kapcsolódási pontok az elővárosi, regionális és nemzetközi integrációhoz

VÁLASSZON!

Jegy belföldre
célválasztással

Szállás Akción

Einfach-Raus-Ticket
Einfach-Raus-Radticket

Kerékp./kutya

Jegy elhozása

Int. EURegio Ticket
CZ / SK / HU

Magö. Bécs (100)

VOR heti-/
havi jegyek

VOR
Szelv. jegyek

VOR-egyéni jegy
övezet-választással

Közl. Szövetk. VVNB

VOR



Egyéni út
teljes ár

24 / 48 / 72
óra Bécs



Egyéni út
Félár

8-nap-Bécs

Heti jegy

Vásárlási jegy Bécs

Havi jegy

2 trips reduced



Vienna AirportLines
+ Bratislava Bus

Bratislava Ticket

Business Conditions
and cancellation



English



Italiano



Français



Elvárások egy modern tarifarendszerrel szemben

- A tarifa üzleti eszköz:
 - egyenrangú a menetrenddel és a járművel
- A tarifa nem csodaszer:
 - szolgáltatási hiányosságokat csak korlátozottan képes elfedni.



- Köszönöm szépen megtisztelő figyelmüket!

- Képek és illusztrációk: Müller Péter, dr. Sinka Péter, saját gyűjtemény