

Aktuális szakmai kérdések és feladatok a debreceni közösségi közlekedésben

**Hernádi Zoltán, DKV Debreceni Közlekedési Zrt.
értékesítési igazgató**

1. Múltunk és jelenünk
2. A múltra épülő jelen (bevételek, támogatás, kompenzáció)
3. Nem minden a finanszírozás
4. Versenytársak a túlélésben
5. A jövő már kopogtat

Múltunk és jelenünk

1884.10.02. óta...



Trolibusz járműrekonstrukció (2005-2007)

5 db normál üzemmódú Ganz Solaris Trollino 12 típusú trolibusz (2005.)

5 db „önjáró” Ganz Solaris Trollino 12D típusú trolibusz (2005.)

11 db „önjáró” Ganz Skoda Trollino 12-D-2 (2007.)

1 db Ganz MAZ 103T-2 típusú trolibusz (2007.)

A beruházás összege 1.800 m Ft

Finanszírozás: 20% saját forrás, 80% beruházási hitel



Valós idejű utastájékoztatás a villamos – és trolibusz járműveken, valamint a villamos megállóhelyeken. (2006)

Projekt összege: 160 mFt.

EU támogatás: 36 %



Az autóbusz közlekedés korszerűsítése (2009)

Intertanker 

A fejlesztés nagysága 11.000 mFt





GPS alapú akusztikus és vizuális utastájékoztató rendszer a járműveken és több megállóhelyen.

Intertanker 



2-es villamos (telephely)

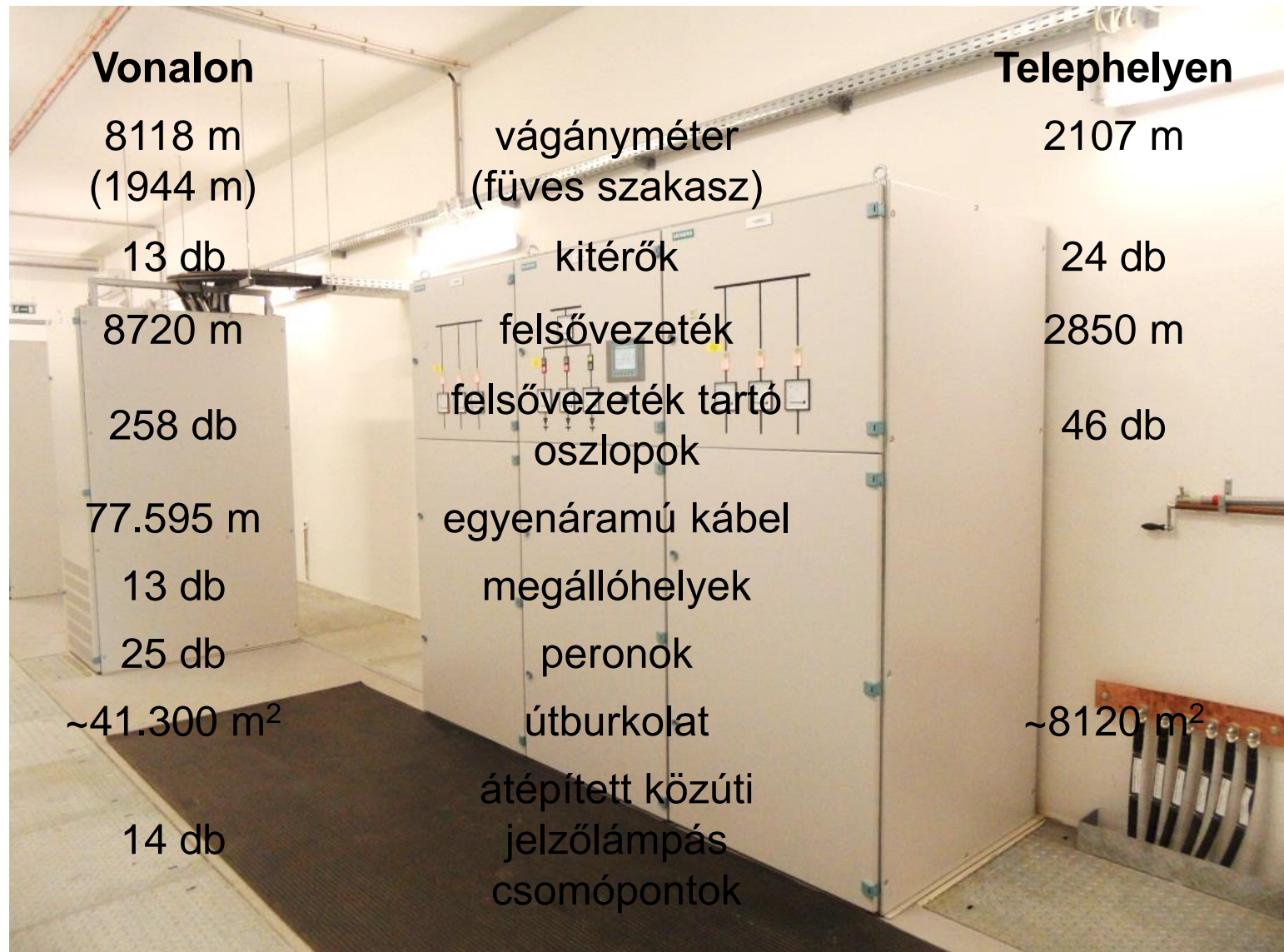


2-es villamos (remíz)



2-es villamos (pálya)





2-es villamos (18 jármű)



A múltra épülő jelen

Helyi közösségi közlekedés finanszírozásának jelenlegi helyzete

A helyi közösségi közlekedés **bevételeit** befolyásoló néhány fontosabb tényező:

Demográfiai változások, munkaképes korú és iskolás korú lakosság folyamatos csökkenése

Fizető képes kereslet folyamatos csökkenése – fizető utasszám csökkenés, tarifa érzékenység

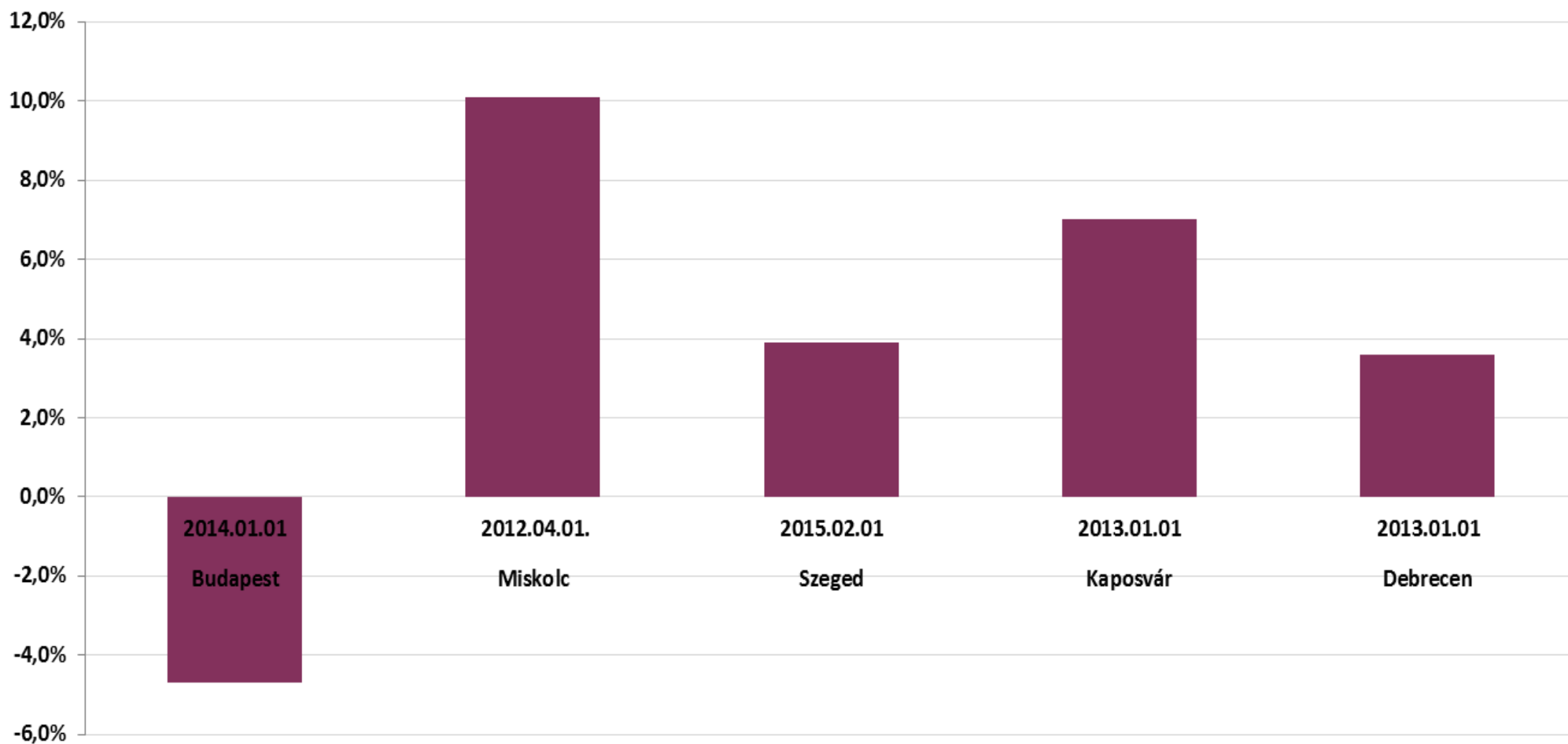
Utas számára költséghatékonyabb alternatív közlekedési mód választása a kerékpárutak kiépítésével (kerékpározás)

Kormányzati intézkedések (szociálpolitikai menetdíj támogatás nagysága, nyugdíjas kedvezmény jogosultságának felülvizsgálata, MÁK-os kártya, normatív támogatás nagysága)

Megrendelő és szolgáltató általi kínálat csökkentés stb...

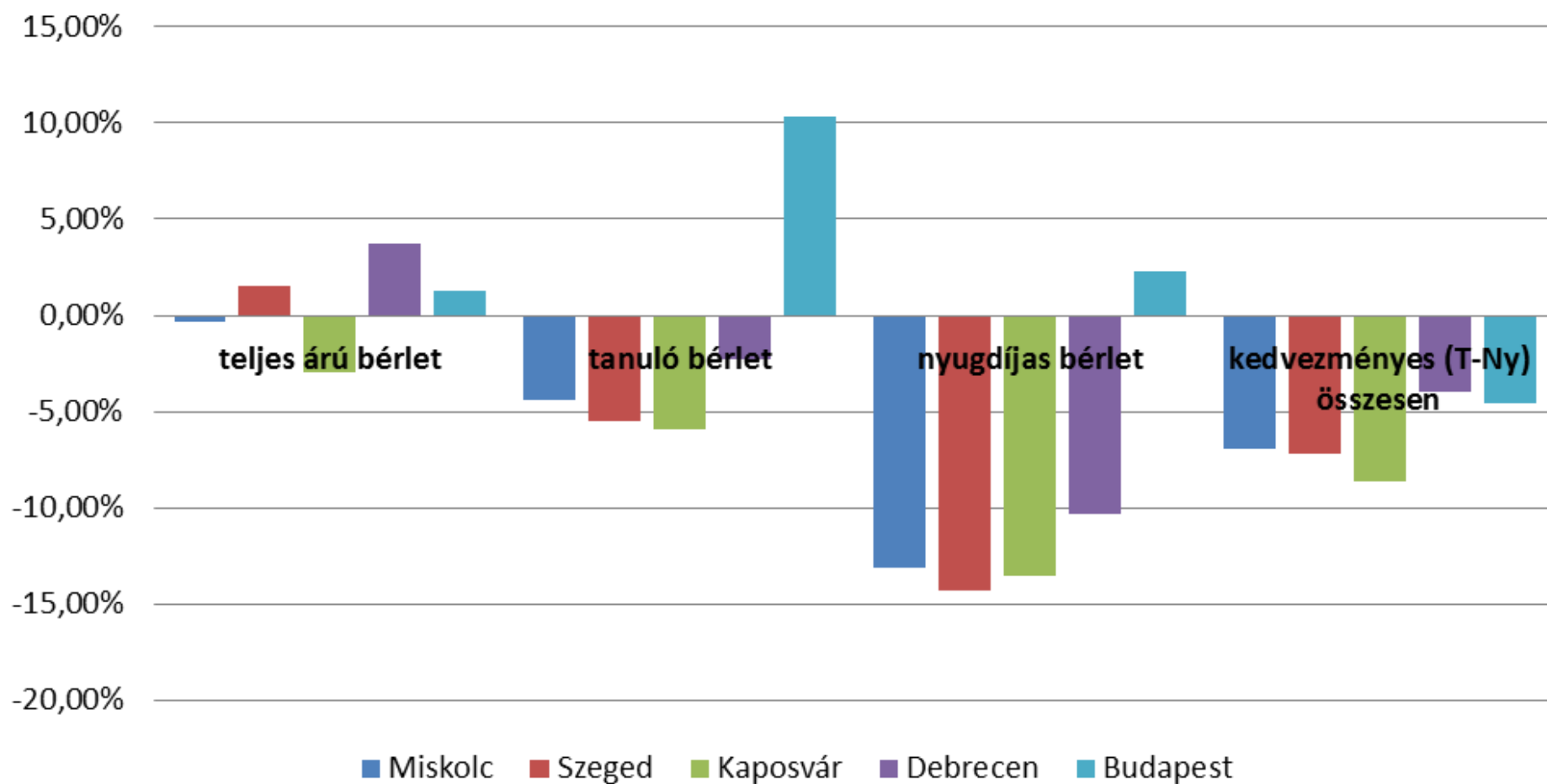
Tarifa érzékenység

viteldíjváltozás mértéke

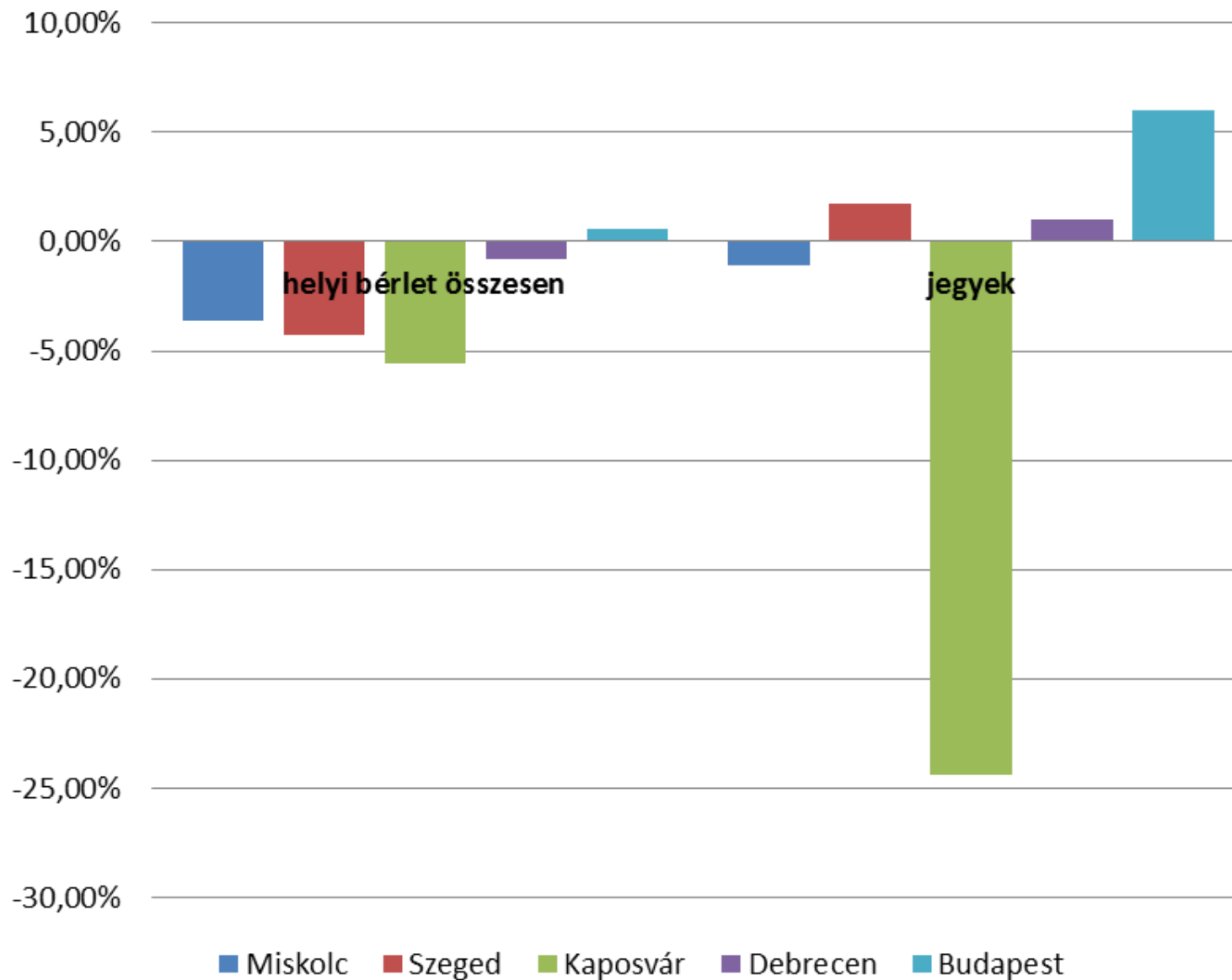


Tarifa érzékenység

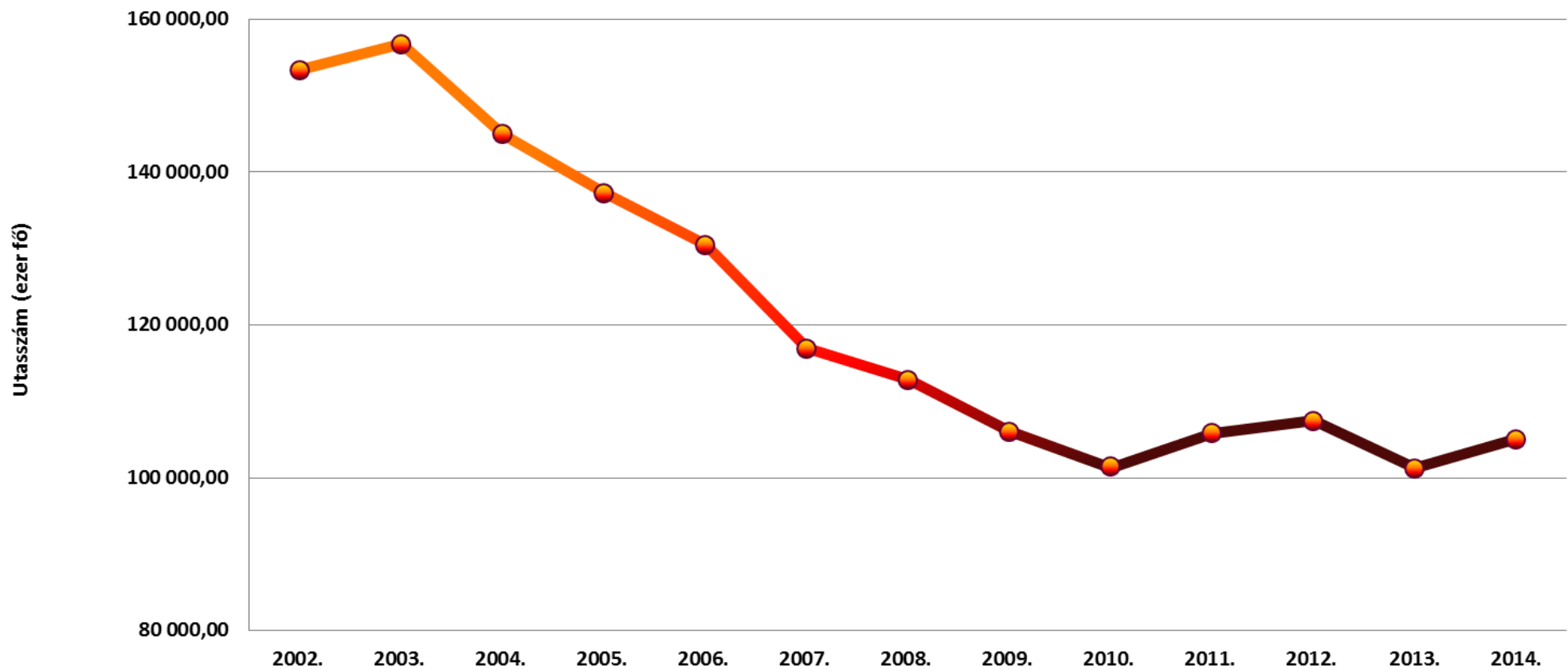
Értékesítési adatok
2014. I. félév és 2015. I. félév vonatkozásában



Értékesítési adatok
2014. I. félév és 2015. I. félév vonatkozásában



Utasszám alakulása



Szociálpolitikai menetdíj-támogatás

A kedvezményes bérletek után igénybe vehető szociálpolitikai menetdíj-támogatás

A szociálpolitikai menetdíj-támogatásról szóló 121/2012. évi kormányrendelet alapján a helyi személyszállítási közszolgáltatási tevékenység kapcsán a kedvezményes (tanuló és nyugdíjas) kombinált bérletek után a megyei jogú városok esetében **bruttó 2.520,-Ft/hó/db** vehető igénybe. (Budapest esetében 3.580.-Ft/hó/db)

Ezen támogatás összege 2006.01.01. óta változatlan mértékű!

A fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvény módosításáról 2011.10.24-én benyújtott törvényjavaslat alapján a kedvezményes kombinált bérletek után járó 2.520,- Ft/hó/db támogatás valorizált értéke **3.528,- Ft/hó/db**, amely nem került elfogadásra.

Szociálpolitikai menetdíj-támogatás

A díjmentes utazások után igénybe vehető szociálpolitikai menetdíj-támogatás

A 121/2012. (VI.26.) Kormányrendeletben meghatározottak alapján a szociálpolitikai menetdíj-támogatás mértéke:

Budapest	368 Ft/fő/hó
Villamos és autóbusz közlekedéssel rendelkező megyei jogú város	236 Ft/fő/hó
Kizárólag autóbusz közlekedéssel rendelkező megyei jogú város	120 Ft/fő/hó

A támogatást a KSH által közzétett lakosság száma alapján lehet igénybe venni...

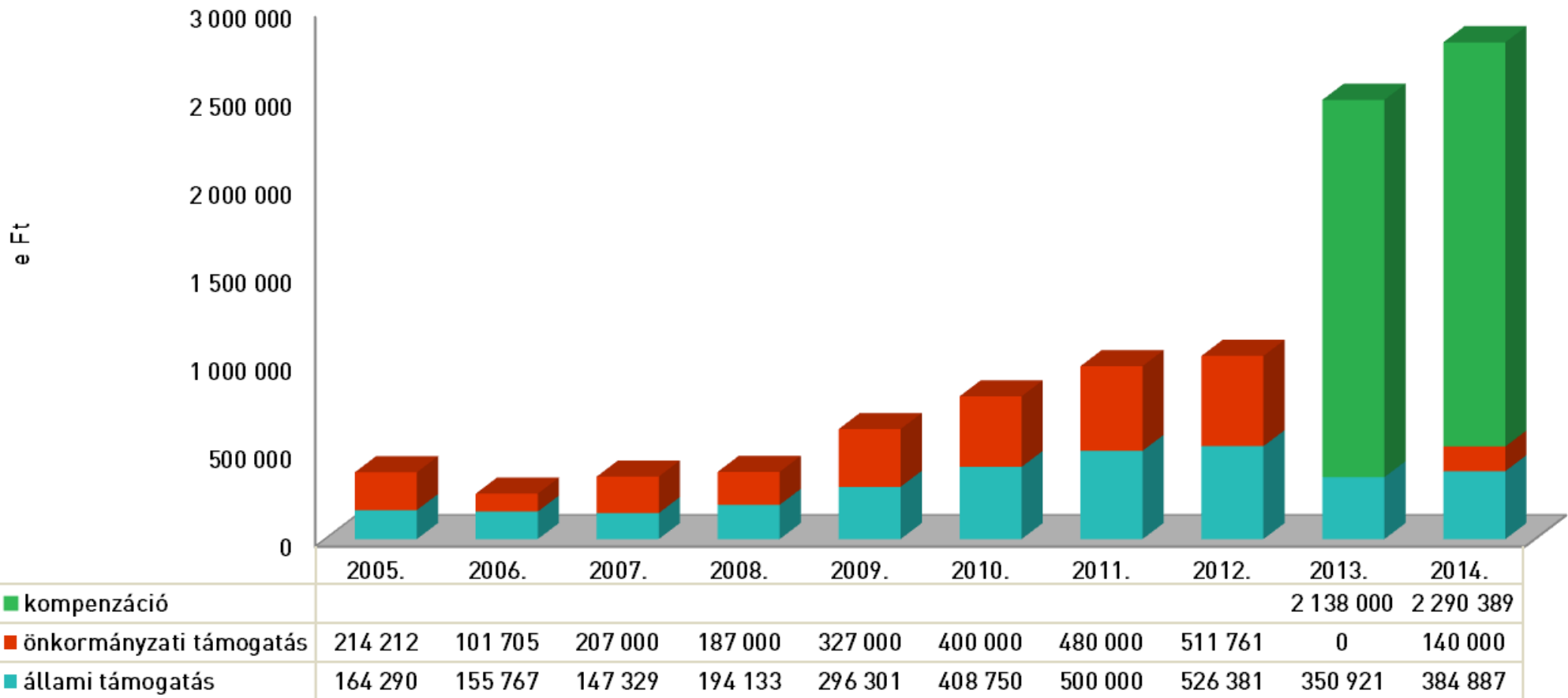
Az ingyenes utazások aránya méréseink szerint meghaladja a 30%-ot...

Állami normatív támogatások

A megyei jogú és vidéki városok helyi közlekedésére szerepükhöz képest aránytalanul kevesebb állami finanszírozás jut:

- A Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény 3. melléklete alapján 2016. évben a **települési önkormányzatok helyi közösségi közlekedésének támogatására 2.050 millió Ft** előirányzat szerepel,
- Ugyan ezen összeg **Budapest esetén 18.000 millió Ft.**
- Az **5/2015. (II.9.) NFM** rendelet alapján az **autóbusszal szolgáltatást végző társaságok helyközi személyszállítási közszolgáltatásaihoz összesen 33.504,5 millió Ft** támogatást igényelhettek, míg korábbi költségtérítési igényeik megtérítésére további **4.527,6 millió Ft-ra** jogosultak.
- 2015 évben a **MÁV összességében 224.000 millió Ft** a **GYESEV pedig 15.409 millió Ft** állami költségvetési költségtérítésben részesül.

Normatív támogatás alakulása 2005-2014.



Jelenlegi helyzet összegzése

- A **helyi városi közösségi közlekedési rendszer jelenlegi finanszírozása** az „alkalmazott” szabályozók alapján már **rövid távon sem megoldott.**
- A finanszírozási problémák sürgős megoldása a döntéshozók, ellátásért felelősök és a szolgáltatók közös felelőssége, melyben **a fizető utas** - a nem kívánt modalsplit csökkenést elkerülendő - **tovább már nem terhelhető.**
- Nagy beruházások tanulsága:
Nem elég a közösségi közlekedés infrastruktúráját, legyen az létesítmény vagy bármilyen gördülőállomány „csak” megújítani vagy megépíteni, azt hosszútávon fenn kell tudni tartani és működését meg kell tudni finanszírozni.

Jelenlegi szociálpolitikai kedvezményrendszer újragondolása:

65 éven felüliek ingyenes utazása helyett annak 90%-os támogatása. (Pontosan mérhetővé válna az igénybevevők létszáma a helyi közlekedésben is.)

MÁK-os és egyéb szociálpolitikai kedvezmények újragondolása. Finanszírozásuk biztosítása esetlegesen a kedvezményeket kiadó szaktárcák által. Jelenleg ezen kedvezmények biztosítására a szolgáltatók nem kapnak ellentételezést.

vagy az elektronikus jegy és bérletrendszer országos szintű mielőbbi bevezetése a kedvezmények pontos mérhetősége és a korrekt elszámolás érdekében (NEJP).

Szociálpolitikai támogatások mértékének valorizálása.

Lehetőségek, javaslatok:

A közösségi közlekedés ÁFA-jának kedvezményes kulcsba sorolása. (Következmény: megfizethetőbb tarifák, lehetséges több utas?)

Állami finanszírozási aránytalanságok feloldása.

Közös (megrendelő és szolgáltató általi), az utaskiszolgálást javító IT és a kiszolgáló infrastruktúrát (gördülő állomány, épített infrastruktúra) fejlesztő projektek megvalósítása.

Cél:

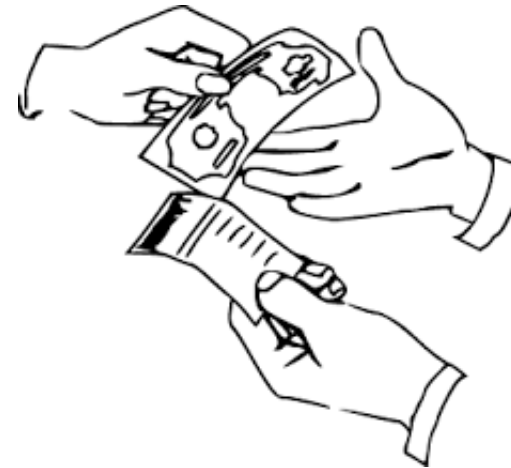
Minőségi és utasbarát, fenntartható és finanszírozható de egyben költséghatékony közösségi közlekedés üzemeltetése.

Nem minden a finanszírozás

Jegyellenőrzés

Szolgáltatás-ellenszolgáltatás:

- Vásárlási pontok,
- Gyors, pontos, biztonságos eljutási,
- Jogosultsággal rendelkező utas.



Kihívások az ellenőrzésben:

- Ellenőrök jogállása,
- Személyszállítási pótdíjtörvény.



Mire van még szükség?

Utazóközönségünk igen ár érzékeny. Ma már mégsem elég az árak csökkentése, szinten tartása. Egyéb szempontok is előtérbe helyeződtek:

- bárhol és bármikor megvásárolható szolgáltatás,
- teljes útvonal tervezés,
- gyors, rövid eljutási idő,
- valós idejű információ a közlekedésről, járatokról,
- többlet szolgáltatások (pl. free wifi), stb...

Debrecenben 10 db jegy- és bérlet automata lett telepítve (jelenleg):

- teljes értékszelvény palettával rendelkeznek,
- 7/24 rendelkezésre állás
- on-line értékesítési információk
- fém- és papírpénz, bankkártya elfogadás



Smart fejlesztések a DKV-nál

A DKV Zrt-nél nemrég befejezetett fejlesztések:

- On-line ellenőrzési rendszer (2D, NFC, Bluetooth)
- Utastájékoztatósi applikáció On-line járműkövetéssel



Előkészítés alatti Smart fejlesztések:

- Elektronikus ügyfélszolgálat
- On-line Google tájékoztatás
- Webes és mobiltelefonos vásárlás automatás kiszolgálással



CRM rendszer kialakítása, és lehetőségeinek kiaknázása:

- Ügyfél nyilvántartás;
- Otthonról történő ügyintézés;
- Hűségpont a közlekedési információkért;
- Közlekedési költség optimalizálása;
- Direkt marketing eszközök használata;

A rendszer előnye:

- Ismerem a vevőm szokásait, igényeit;
- Valós igényekhez tudom optimalizálni az eljutási útvonalakat, követési időket;
- A közösségi közlekedéshez kötöm, valódi alternatívát nyújtok az egyéni közlekedéssel szemben.

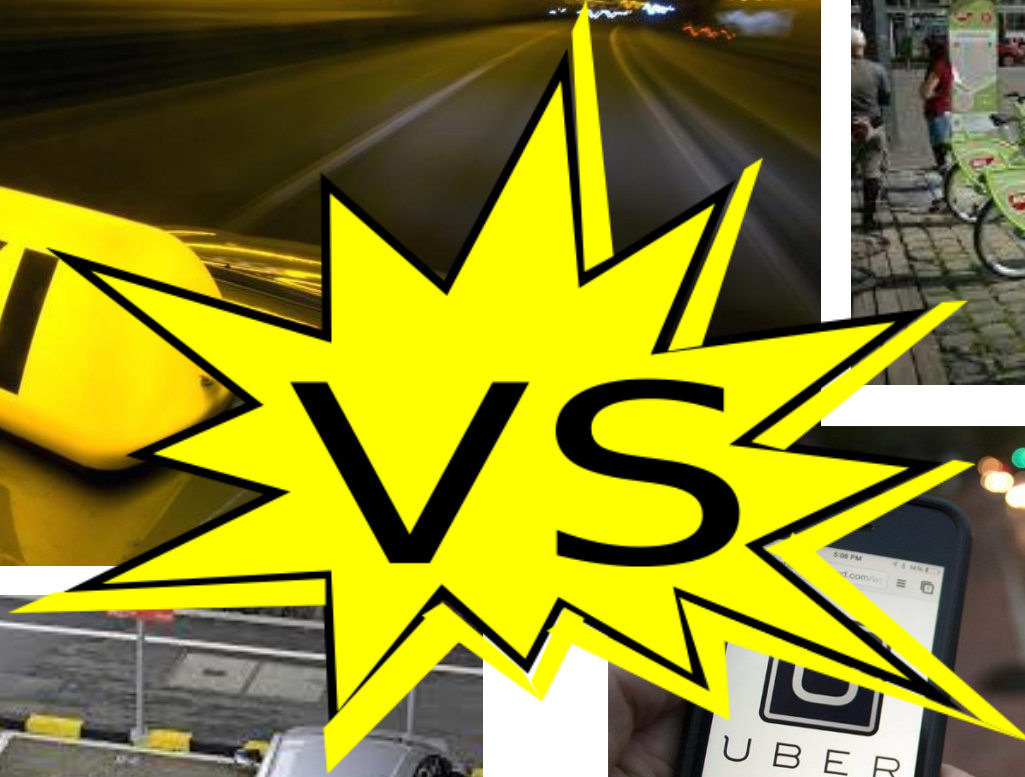


Versenytársak a túlélésben

Városon belüli kerékpárút hálózat fejlesztés



**A kerékpár út hálózat az elmúlt években megduplázódott.
2015 év végére meghaladta a 80 km-t**



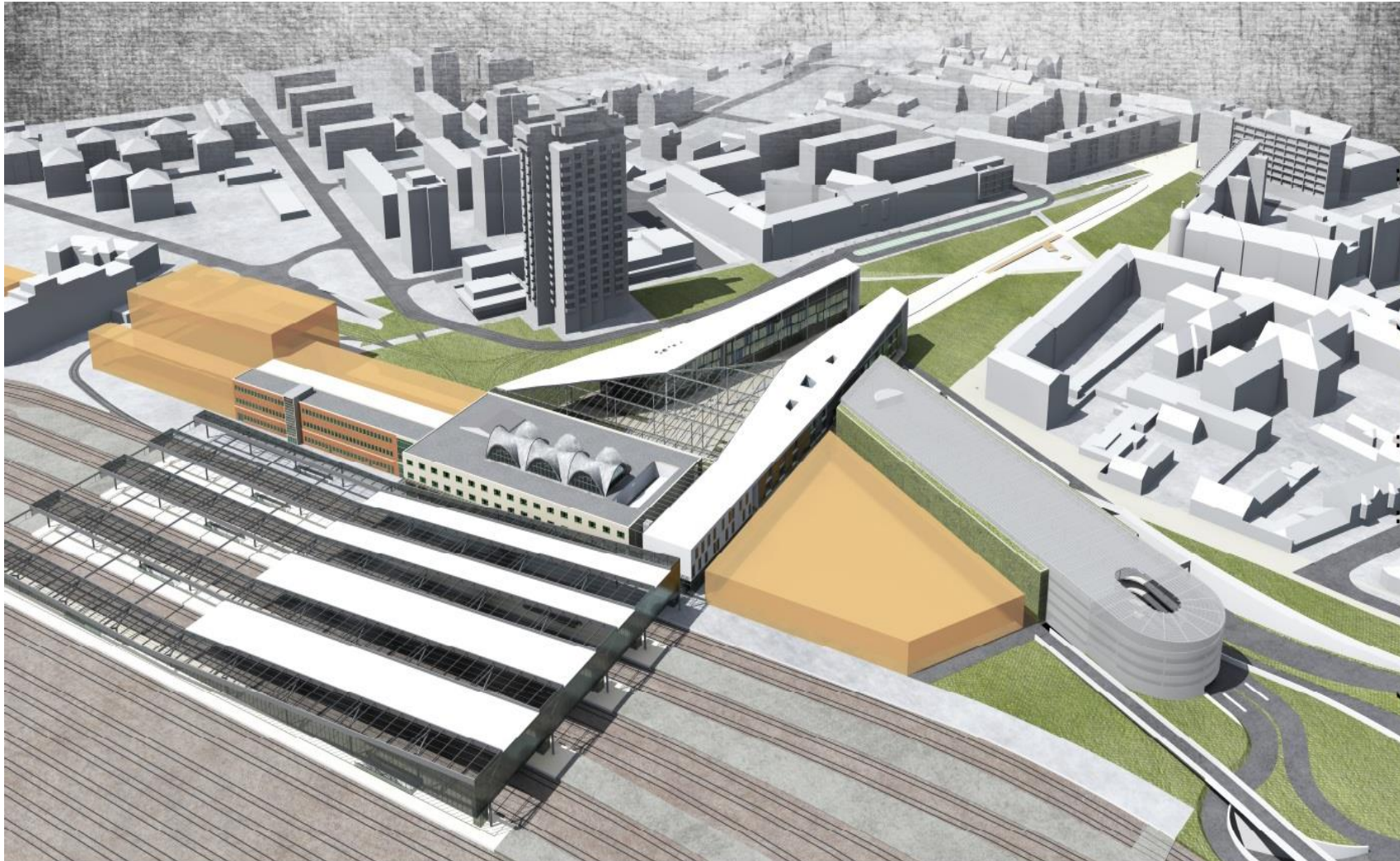
A jövő már kopogtat

Intermodális Közlekedési Központ

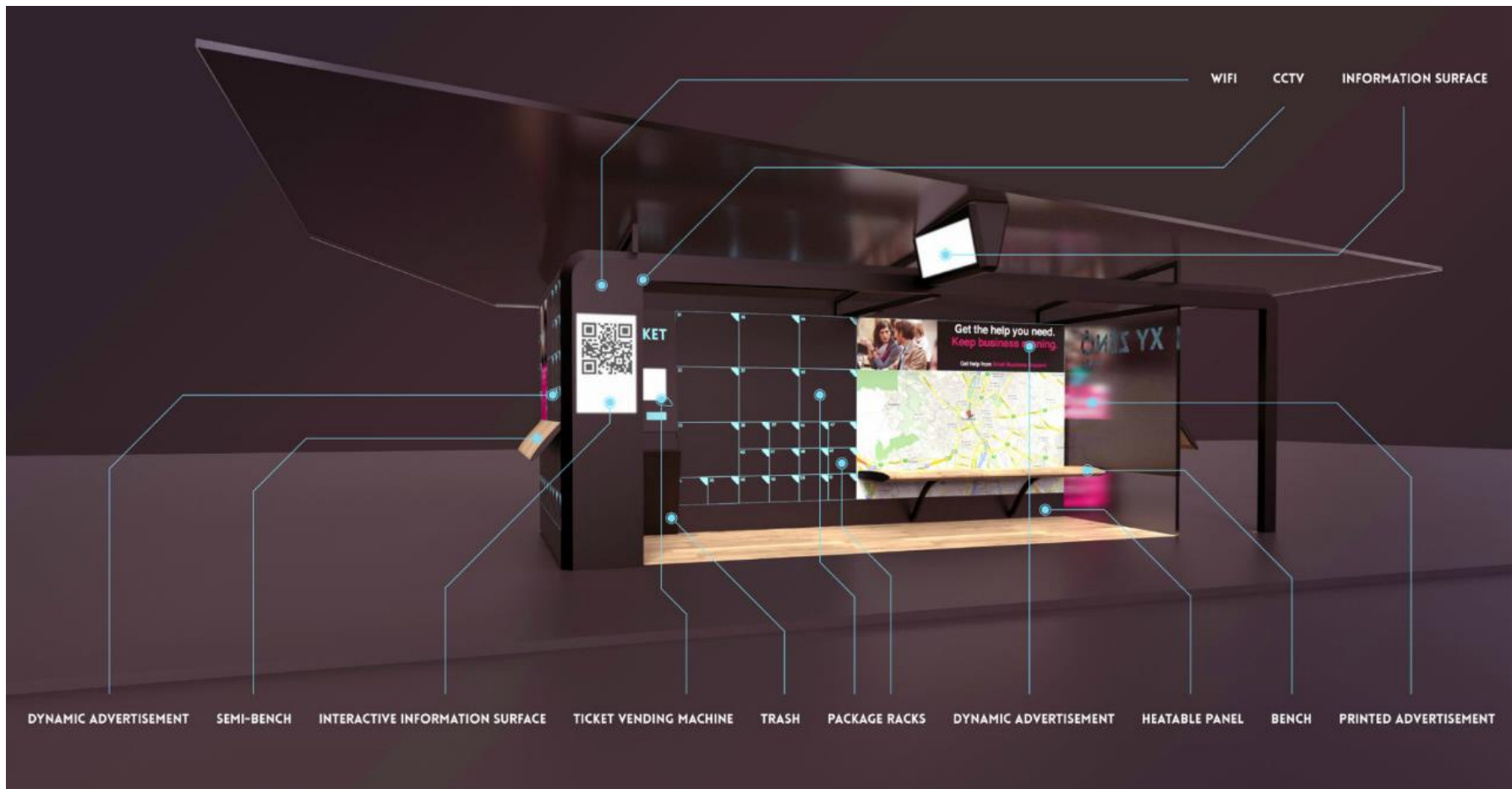
A nyertes pályaműben a tervezési terület építészeti adottságai és értékei, valamint a várható közlekedés felhasználás figyelembe vételével a következő koncepcionális feltételek kerültek meghatározásra:

- **a helyi és helyközi autóbusz pályaudvar elhelyezése a térszín alatt,**
- **a MÁV központi épület megtartásra, míg a többi ütemezett elbontása,**
- **a 4-es főút Petőfi téri szakaszának átvezetése a térszín alatt,**
- **villamos közlekedés a térszínen, fejállomás elrendezésű vágányhálózattal,**
- **az intermodális központ az elképzelések szerint három év alatt épül fel.**

Intermodális Közlekedési Központ



Okos buszmegálló:



Folyamatban lévő Smart fejlesztés

Nemzeti Mobilfizetési Zrt.

Mobiltelefonon elérhető elektronikus jegyrendszer a közösségi közlekedésben.



Smart kiszolgálás

Javítani kell az utazási élményt és az eljutási időt!

- Utazással töltött idő figyelése
- Megtett távolsággal arányos díjszabás
- Optimalizált közlekedési irány
- Kedvezmény- és nyilvántartórendszer kialakítása
- ***Kapcsolódó szolgáltatások létrehozása***



Jövőbeli koncepció

A jövő lehetősége az elszámolóházak egymáshoz kapcsolódása, a rendszerek egymás közötti adatcseréje és kommunikációja.



Átjárható közlekedési rendszerek

Közösségi közlekedésben:

- Helyi közlekedés
- Elővárosi közlekedés
- Távolsági közlekedés
- Nemzetközi közlekedés



Egyéb rendszerekkel:

- Bike sharing
- Carsharing
- Google car





Köszönöm a figyelmet!

hernadi.zoltan@dkv.hu

Debrecen, Salétrom u. 3. * www.dkv.hu