

# LOGISZTIKAI

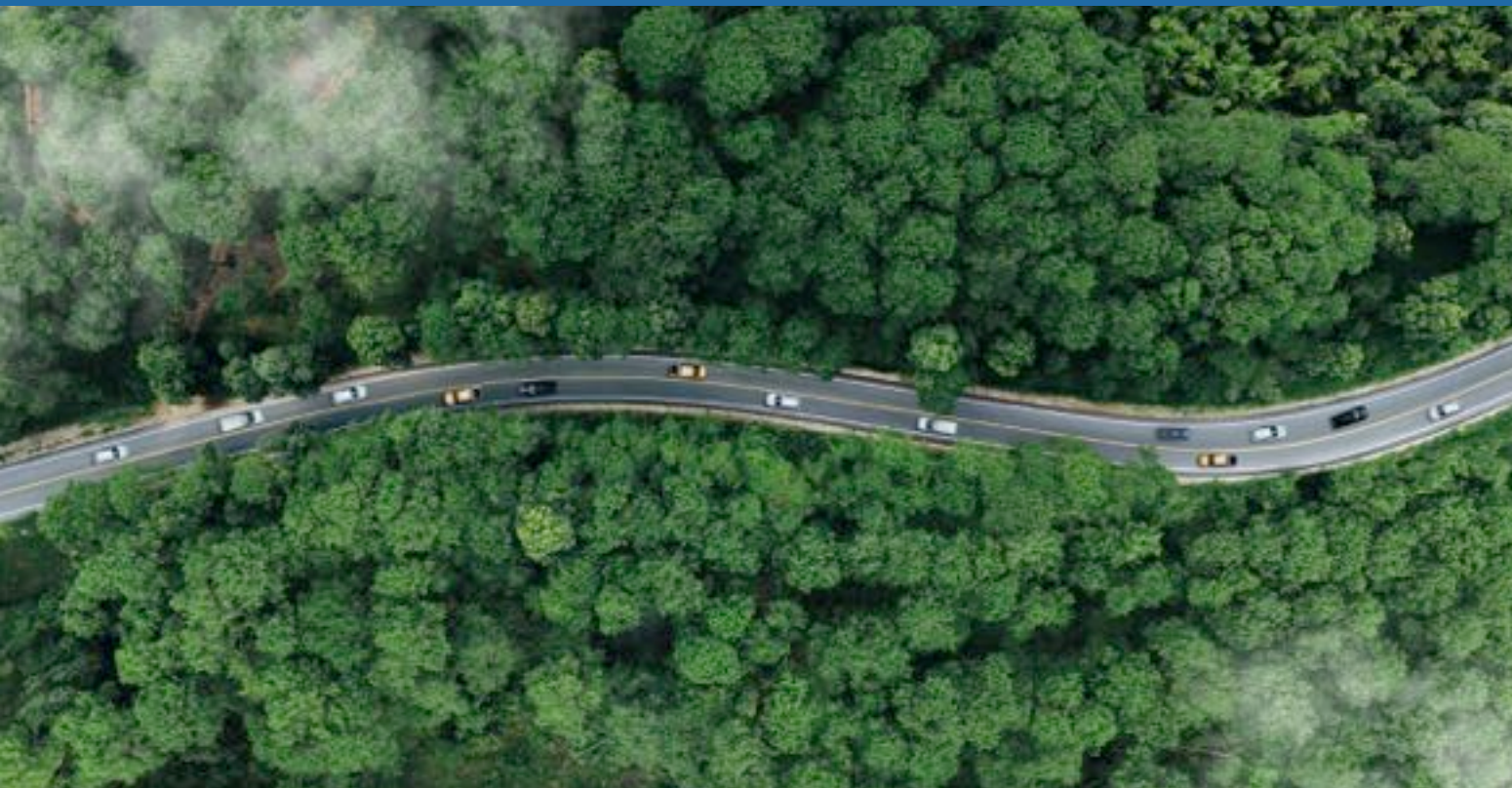
TRENDEK ÉS LEGJOBB GYAKORLATOK

X. évfolyam 2. szám 2024. december



## Erőforrások nyomában

Pénzügyi dilemmák és innovációs válaszok



# Tartalom

Szerkesztőbizottság elnöke:  
**Prof. Dr. Popp József**  
MTA levelező tag

Szerkesztőbizottság elnök helyettese:  
Kossa György  
Gróf Tisza István Debreceni Egyetemért  
Alapítvány kuratórium elnöke

Megjelenésért felelős igazgató:  
**Dr. Szentesi Ibolya**

Megjelenésért felelős igazgató helyettese:  
**Dr. Tóth Róbert**

Főszerkesztő:  
**Prof. Dr. Oláh Judit**

Főszerkesztő helyettese:  
**Dr. habil Kozma Tímea**

A tudományos folyóirat szerkesztőbizottsága:

Prof. Dr. Benkő János –  
egyetemi tanár, MATE  
Prof. Dr. Fenyves Veronika –  
egyetemi tanár, DE  
Prof. Dr. Heidrich Balázs –  
rektor, egyetemi tanár, BGE  
Prof. Dr. Illés Béla – egyetemi tanár, ME  
Prof. Dr. Koltai Tamás –  
egyetemi tanár, BME  
Prof. Dr. Szegedi Zoltán –  
egyetemi tanár, SZE  
Prof. Dr. Zéman Zoltán –  
egyetemi tanár, NJE  
Dr. Egri Imre – főiskolai tanár, NYE  
Dr. Gubán Miklós – professor emeritus, BGE  
Dr. Gyenge Balázs – egyetemi docens,  
szakvezető, MATE  
Dr. habil Hágen István –  
egyetemi docens, MATE  
Dr. habil Kása Richárd –  
tudományos főmunkatárs, BGE  
Dr. habil Kozma Tímea –  
egyetemi docens, BGE  
Dr. Kurucz Attila – egyetemi docens, SZE  
Dr. Lakatos Péter – egyetemi docens, Edutus  
Dr. habil Pataki László –  
egyetemi docens, NJE  
Dr. habil Pónusz Mónika –  
egyetemi docens, KRE  
Dr. Sisa Krisztina – főiskolai docens, BGE  
Dr. Szentesi Ibolya – egyetemi adjunktus, DE  
Dr. Szijártó Boglárka – adjunktus, BGE  
Dr. Tóth Róbert – egyetemi adjunktus, KRE  
Dr. Túróczi Imre – főiskolai tanár, DE  
Vajna Istvánné Dr. habil Tangl Anita –  
egyetemi docens, NJE

## Előszó

**Dr. Kozma Tímea** ..... 2

## Finanszírozási kihívások és gazdasági hatások

**Dr. Szentesi Ibolya – Dr. Posta László – Dr. Túróczi Imre – Dr. Tóth Róbert:**

Kitermelhető-e a járműpark megújításához szükséges forrás a mai magyar gazdaságban az áru fuvarozás területén? ..... 3

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.3

**Varga Alexandra Ildikó:** A budapesti közösségi közlekedés finanszírozási kérdései napjainkban ..... 10

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.10

**Dr. Kozák Tamás – Dr. Fenyvesi Éva:** A platformgazdaság hatása a kiskereskedelemre. .... 16

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.16

## Környezettudatosság és logisztikai innovációk

**Dr. habil Pónusz Mónika – Dr. Kővágó Györgyi – Dr. Vig Zoltán – Dr. Tóth Róbert:**

A környezettudatos csomagolás fogyasztói percepciói ..... 25

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.25

**Póka Viktor – † Dr. Réger Béla – Dr. Vigh László:** A kontrolling fontossága az e-kereskedelem logisztikai folyamataiban ..... 36

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.36

**Molnár Éva – Freund Anna:** Készletezési kérdések vizsgálata válsághelyzetekben – elemzés az élelmiszeripari kiskereskedelem példáján keresztül ..... 44

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.44

**Gombkötő Judit – Dr. Kozma Tímea:** A logisztika jelentősége a hétköznapi ingázás optimalizálásában ..... 53

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.53

## LOGISZTIKAI

TRENDEK ÉS LEGJOBB GYAKORLATOK

Alapító:  
**Dr. Karmazin György †**

BI-KA Logisztika Kft.  
alapító tulajdonosa

A Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok kereskedelmi forgalomban nem kapható, zárt terjesztésű szaklap. Megjelenik évente 2 alkalommal.

ISSN 2416-0555 (Nyomtatott) · ISSN 2560-0362 (Online)

Főszerkesztő: Prof. Dr. Oláh Judit · Főszerkesztő helyettese: Dr. habil Kozma Tímea.

A szerkesztőség címe és elérhetőségei:

5000 Szolnok Városmajor u. 23.

Telefon: +36 30 4224 117; +36 20 480 4177 · E-mail: logisztikaitrendek@gmail.com

Felelős kiadó: BI-KA Logisztika Kft.

Az aktuális lapszámban szereplő szakkikkek a kiadvány hivatalos online-felületén érhetők el.

# A budapesti közösségi közlekedés finanszírozási kérdései napjainkban

Varga Alexandra Ildikó

PhD hallgató

Debreceni Egyetem

E-mail: alexandra.ildiko@gmail.com

## Absztrakt

A növekvő lakosság szám közlekedési igényeinek kiszolgálása – figyelemmel a gazdasági és klímavédelmi szempontokra – napról napra egyre nagyobb feladat az országok, régiók, városok számára. Az európai tömegközlekedés kulcsfontosságú tényező a megoldás szempontjából, azonban az napjainkban még nem eléggé versenyképes. A probléma felismerése már megtörtént és az országok jelentős erőforrásokat fordítanak ezen célok elérésére. Magyarországon a közösségi közlekedés működtetése a helyi önkormányzatok feladata, azonban a közösségi közlekedés rendszere a napjainkban mutatkozó gazdasági nehézségek és az utasok által megfizetett menetdíjbevételek alacsony mértéke mellett nem képes az önfenntartó működésre. A tanulmányban be kívánom mutatni a fővárosban működő közösségi közlekedés szerkezetét, felépítését, valamint finanszírozási körülményeit és az elmúlt évek legfőbb gazdasági adatait.

## Abstract

Serving the transport needs of the growing population - taking into account the economic and climate protection aspects - is an ever-increasing task for countries, regions and cities. European public transport is a key factor in terms of the solution, but nowadays it is not yet competitive enough. The problem has already been recognized and countries are devoting significant resources to achieving these goals. In Hungary, the operation of public transport is the responsibility of local governments, however, the public transport system is not capable of self-sustaining operation in view of the current economic difficulties and the low rate of fares paid by passengers. In this study, I would like to present the structure and structure of public transport in the capital, as well as its financing conditions and the main economic data of recent years.

### Kulcsszavak:

tömegközlekedés, közpénzügyek, finanszírozás, önkormányzatok

### Keywords:

public transport, public finances, financing, local governments

DOI: 10.21405/logtrend.2024.11.2.10

## 1. Bevezetés, témafelvetés

A Föld lakosságának növekedése, valamint az urbanizáció jelentős hatással van a városi közlekedésre, amelynek következtében a városokban élő emberek közlekedési igényeinek megfelelő színvonalú kiszolgálása napról napra egyre nehezebb feladat. A tömegközlekedés biztosítása jelentős szervezési erőfeszítéseket, gondos tervezést, pénzügyi forrásokat, valamint több millió utas és a személyzet tagjai közötti koordinációt igényel nagy rendszerekben (Hörcher–Tirachini, 2021). A gazdasági, jóléti aspektusokon túl kiemelkedően fontosak a klímavédelmi szempontok, így elengedhetetlen a tömegközlekedés versenyképességének fenntartása, az utasszám növelése és az infrastruktúra fejlesztése. A közlekedési ágazat azon kevés ágazatok egyike, ahol a kibocsátás tovább növekszik és 26%-kal járul hozzá a globális CO<sub>2</sub>-kibocsátáshoz (Zhang–Witlox, 2019). Az Európai Unió egységes közlekedési stratégiájának célja a közösségi közlekedés kőolajtól, mint nyersanyagtól való függőségének csökkentése, valamint a városi levegő minőségének javítása, amely a

csökkenő üzemanyag-kibocsátáson keresztül valósítható meg (Konečný et al., 2016). A tömegközlekedés Közép- és Kelet-Európában még napjainkban sem eléggé versenyképes – különös tekintettel az autóbussz közlekedésre, amely már hosszabb ideje veszít piaci részesedéséből és amelytől a lakosság egyre inkább az egyéni gépjármű-közlekedés felé irányul (Poliak et al., 2017).

A közlekedés az európai gazdaság alapvető eleme, ugyanis az Európai Unióban a GDP 7%-át, a teljes foglalkoztatottság több, mint 5%-át adja (Hocevar–Novak, 2013). A közszolgáltatási feladat működtetésére és finanszírozására különböző megoldások léteznek. A finanszírozás egy része a viteldíjak bevételeitől függ, azonban a legtöbb tömegközlekedési rendszer jelentős mértékben támogatott (Veeneman et al., 2015). A közlekedési szolgáltatásokat a legtöbb országban állami költségvetésből finanszírozzák, azonban annak működtetése jelentős terhet ró az államokra, így a minél magasabb színvonalú szolgáltatás nyújtása érdekében néhány országban a hagyományostól eltérő finanszírozási formákat működtetnek, amelyek közül egyes esetekben

az adók vagy illetékek bizonyos hányadát közvetlenül a közlekedési szolgáltatások finanszírozására fordítják (Chromjaková, 2016). Az országok részéről gyakran felmerül a kérdés, hogy a városi közlekedési költségeket milyen arányban szükséges az állam részéről támogatni, illetve szükséges-e ezeket a támogatásokat növelni (Tscharaktschiew–Hirte, 2011). Magyarországon a közösségi közlekedés fenntartása és működtetése a helyi önkormányzatok feladata, azonban a napjainkban mutatkozó gazdasági nehézségek és az utasok által megfizetett menetdíjbevételek alacsony mértéke mellett az nem képes az önfenntartó működésre. A napjainkban hatályos jogszabályi környezet szintén nem teszi lehetővé azt, hogy ezen közfeladatokat ellátó szervezetek, szolgáltatók a felmerülő költségeiket saját bevételeikből maradéktalanul fedezni tudják. Mindezen túlmenően a szolgáltató szervezetek versenypiaci körülmények közötti működése és a viteldíj-orientáltsága csökkentené a tömegközlekedés népszerűségét és az utasszámot, amely alapjaiban akadályozná meg a klímavédelmi célok elérésének sikerét (Hodge et al., 1994). Mindezek mellett az ál-

lamháztartás helyzete is egyre nehezebb, mert úgy kell ellátnia a feladatait – és biztosítani azok számára a szükséges forrást – hogy közben csökkenti a szükséges forrást – hogy közben csökkenti a szükséges forrást – hogy közben csökkenti a szükséges forrást (Túróczy et al., 2023). Az önellátásra nem alkalmas, nem versenypiaci körülmények között működő, közösségi közlekedést szolgáltató szervezetek finanszírozása jelentős terhet ró a már egyébként is szűkös költségvetésből gazdálkodó önkormányzatokra, így esetenként előfordulhat, hogy a tömegközlekedés finanszírozása likviditási gondokat okoz az önkormányzatok számára (Nagy–Tóth, 2019).

A tanulmány célja a budapesti közösségi közlekedési rendszer működésének, finanszírozásának áttekintése, valamint kitekintés az Európai Unió területén leggyakrabban alkalmazott közösségi közlekedési modellekre. A terület vizsgálata érdekében a szekunder adatgyűjtés módszerét alkalmaztam, amelynek során a témához kapcsolódó hazai és nemzetközi szakirodalmi források, aktuális publikációk és a kapcsolódó jogszabályi környezet áttekintésére került sor. A budapesti közösségi közlekedéshez kapcsolódó, elmúlt évek gazdasági adatai a Fővárosi Önkormányzat, valamint a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. éves terveinek és beszámolóinak elemzésén keresztül kerülnek bemutatásra.

## 2. Községi közlekedés finanszírozási modellek Európában

Az európai nagyvárosok komoly erőforrásokat mozgósítanak a közösségi közlekedés vonzerejének és kiszolgálás színvonalának növelése érdekében. Az Európa Unió területén a 2011-2012. években a közösségi közlekedés mindössze 16-17%-os részarányt képviselt a teljes közlekedési számadatokon belül (Minelgaité et al., 2020). A fejlesztési igények sikeres megvalósításához egyre nagyobb igény volt a közösségi szövetségek létrehozására, amelyek elsődleges feladata a hatáskörébe tartozó területen a tarifák, jegyrendszer és menetrendek meghatározása, az információ és tájékoztatási rendszer kialakítása, valamint a szervezetek versenyképességének növelése (Csák, 2010). A közlekedési szövetségek, intézmények rendszerre a világban lezajló változásokhoz alkalmazkodva az elmúlt években jelentősen átalakult, napjainkban főként szervezési feladatokat látnak el. A közlekedési közlekedés működésében azonban országonként/régióként jelentős eltérések mutatkoznak (IFUA et al., 2012).

A közlekedési szövetségek köre Európa területére szűkítve alapvetően két egymástól jól elkülöníthető modellbe kategorizálható, ahol az alapvető különbség abban rejlik, hogy a döntéshozatali és koordinációs feladatokat, valamint a tényleges megrendelői szerepeket egy vagy több szervezet látja-e el.

- A német „Verkehrsverbund” modell, amelyben a közlekedési szövetségeket az ellátásért felelősök és a helyi szolgáltatók együttesen hozták létre. A szövetségben belül a menedzsment szervezet feladata a koordináció és a döntéshozatal, azonban nem rendelkezik megrendelői funkciókkal. A megrendelések lebonyolításáért és a közlekedés biztosításáért az illetékes városok és tartományok felelősek. A rendszer felépítéséből adódóan a szerződéskötések nem egységesen, hanem elkülönülten történnek. (IFUA et al., 2012). Európában ezt a modellt alkalmazza többek között Németország, Ausztria, illetve Svájc. Ezen országokban a rendszer sikerét bizonyítják az autós közlekedés aránya az 1990-es évektől 2011-re Bécsben 40%-ról 27%-ra, Zürichben 39%-ról 30%-ra, míg Berlinben 35%-ról 30%-ra csökkent (Buehler et al., 2017).
- Az angolszász „Metropolitan Transport Authority” modell, ahol egy közigazgatási egységet képez a város és a tartomány, a megye, illetve a régió, ahol egy megrendelő szervezet a felelős a városi és a regionális közösségi közlekedés együttes megszervezéséért. Ez a modell abban különbözik a klasszikus közlekedési szövetségektől, hogy itt nem egy város, elővárosok és azokhoz kapcsolódó tartományok által létrehozott és azok együttműködésén alapuló közlekedési szövetség került megalapításra, hanem egy regionális hatáskörrel bíró és egységes szervezet felelős a közlekedési szolgáltatások megrendeléséért és annak megszervezéséért. Ebben a modellben a közlekedés szervezők feladatai jellemzően a döntéshozatali és koordinációs tevékenységen túl kibővülnek a szolgáltatás megrendelésével is, valamint ezen felül gyakran egyéb közútkezelési, forgalomirányítási tevékenységekért is felelhetnek (Nagy–Tóth, 2019).

A modellek közötti legjelentősebb különbség, hogy a feladatok ellátásáért az angolszász modellben egy egységes szervezet felel, míg a német modellben az egyes közigazgatási egységek egymástól függetlenül, külön-külön látják el a megrendelői feladatokat. Tágra értelmezett formában a fővárosi közösségi közlekedés rendszere a német modellhez hasonlít azzal a kitételrel, hogy itt mind a szervezési, mint

a megrendelési feladatokat az állam/önkormányzat tulajdonában és irányításában lévő vállalkozások végzik.

Az egységes európai szabályozás lehetőséget biztosít az állam, az önkormányzatok, és tartományok számára, hogy a közösségi közlekedés feladatainak ellátására külső szolgáltatót bízzon meg (Kos et al., 2023). A szolgáltató szervezetek részére nyújtott juttatások részletes szabályai az 1370/2007/EK rendeletben kerültek kialakításra. A rendelet tartalmazza a részükre nyújtandó kompenzáció szabályait, továbbá a verseny indokolatlan eltorzulásának érdekében a 1370/2007/EK rendelet 34. bekezdésben meghatározásra került az „ésszerű haszon” elve, amelynek értelmében a szolgáltatók részére a térségben általánosan elfogadott nyereségrátát biztosítani szükséges.

Csehországban a városi közlekedési társaság(ok) 100%-a állami tulajdonban van, működésüket 40-60%-ban állami forrásokból biztosítják, a szolgáltató szervezetek veszteségeit a fenntartó önkormányzatok támogatás formájában megtérítik (Matulová–Fitzová, 2018). A cseh modelltől némileg eltérően Szlovákiában állami és magán szolgáltatók vegyesen biztosítják az ország közösségi közlekedését (Fitzová–Matulová, 2020). Ugyanakkor az Európai Unión belüli különbségeket jól szemlélteti, hogy Spanyolországban két nagyváros, Madrid és Barcelona sajátos jogállást kapott és a teljes közösségi közlekedésre fordított összeg 89%-át kapta meg, míg a többi 89 város csak 17,3%-ban részesült (Ruiz-Montañez, 2017). Hollandiában a választókerületek kormányai felelősek a tömegközlekedésért, azonban az elmúlt években jelentős lépéseket tesznek annak érdekében, hogy a kis választókerületek széttagoltságát csökkentsék (Veeman–Velde, 2014).

## 3. A közösségi közlekedés Budapesten

A közlekedésben felhalmozódott problémák kezelése érdekében Budapest Főváros Önkormányzata a „Budapesti közlekedési intézményrendszerének átalakítására” vonatkozó koncepció megvalósításának érdekében 2010. október 27-én létrehozta a Budapesti Közlekedési Központ Zrt.-t (továbbiakban: BKK), amely közvetlenül a Fővárosi Önkormányzat 100%-os tulajdonában áll. A BKK megalakulását követően a feladatokat korábban ellátó Budapesti Közlekedési Zrt. (továbbiakban: BKV) tisztán szolgáltató-üzemeltető társasággá vált, kizárólagos feladata a BKK által megrendelt szolgáltatások szerződés szerinti nyújtása és az infrastruktúra fenntartása

lett. A BKK megalakulását követően feladataik jól elkülöníthetőek: a BKK alapvetően stratégiai, fejlesztési, irányítási, megrendelői, ellenőrzési feladatokat lát el, míg a BKV üzemelteti a Budapest közlekedésében részt vevő járműveket. A közlekedési közszolgáltatás új rendszerében a BKK látja el az üzemeltető (a fővárosi tulajdonú közlekedési és közútkezelő szolgáltató) cégek felett mindazon megrendelői-tulajdonosi feladatokat, amelyek korábban a Fővárosi Önkormányzat kompetenciájába tartoztak. A BKK koordinálja továbbá a közúti és a közösségi közlekedést érintő kerületi önkormányzati, közmű és egyéb beruházásokat, illetve aktív szerepet vállal a regionális közlekedési együttműködés terén (ÁSZ, 2016).

A BKK létrehozása egy egységes közlekedési kassa létrehozását is célozta, amely többek között a parkolási bevételeket és az esetleges behajtási díjakat a közösségi közlekedésbe és a közösségi rendszer fenntartásába visszaforgatja.

Budapest közösségi közlekedési rendszerének működtetése óriási feladat, ami rengeteg forrást igényel. A jelenlegi budapesti közlekedési hálózat működtetéséhez évente 200 milliárd forintba van szükség, amelynek sajnos csak töredékét fedezi a jegyek és bérletek eladásából származó bevétel, amely 2022-ben kb. 28%-os arányt jelentett (BKK, 2024a).

#### 4. A BKK feladatai

A BKK a Fővárosi Önkormányzat komplex szemléletű, integrált közlekedésszervező és közlekedésszakmai kompetenciaközpontjaként került létrehozásra 2010-ben. A főváros közlekedésszervezőjeként kiemelt feladata a budapesti közlekedés működtetése és folyamatos fejlesztése. Emellett olyan jelentős fővárosi beruházásokat valósít meg, mint a Lánchíd vagy a Blaha Lujza tér felújítása, valamint biztosítja a budapesti taxiszolgáltatás felügyeletét, illetve a közútkezelői feladatokat stratégiai felügyeletét.

A BKK legfőbb feladatai:

- előkészíti és végrehajtja a város közlekedési stratégiáját,
- integráltan felügyeli és irányítja a városi közlekedési alágazatokat, különös tekintettel a közösségi és közúti közlekedésre
- megrendeli és finanszírozza a közlekedési közszolgáltatásokat a közös közlekedési kasszába befolyó felhasználói és állami forrásokból
- fejleszti a város közlekedését
- a gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjait érvényesíti

- a közlekedési rendszer működése és fejlesztése közötti egyensúlyt megteremti
- működteti az egységes finanszírozási rendszert
- a városi tulajdonú közútkezelő és közlekedési szolgáltató cégek tulajdonosi felügyeletének ellátása
- koordinálja a kerületi és önkormányzati közúti, közmű és közösségi közlekedést érintő beruházásokat
- a regionális és nemzetközi közlekedési együttműködés terén aktív szerepet vállal (Tóth, 2023).

A Fővárosi Önkormányzat és a BKK között hosszú távra (2012. május 1-jétől 2027. április 30-áig) szóló, feladat-ellátására és közszolgáltatásra vonatkozó keretmegállapodás van érvényben. A keretmegállapodás aláírását követően létrejött egy, a BKK és a BKV között 2012. május 1-jétől 2024. április 30-áig szóló, a fővárosi tömegközlekedési, helyi személyszállítási közfeladatok ellátására közszolgáltatási szerződés. A közszolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatások biztosítása érdekében és az ellátandó feladatok ellentételezéseként a BKK kompenzációt biztosít a BKV részére, a kompenzáció alapját az indokolt költségek és ráfordítások képezik. A budapesti közösségi közlekedéssel egy átlagos napon több mint hárommillió utazás történik a mintegy 3738 kilométer hosszúságú úthálózaton. Az utasforgalmat egy nap alatt megközelítőleg 1600 jármű, illetve a budapesti közösségi közlekedést irányító és szervező 13000 dolgozó szolgálja ki. A Budapesti tömegközlekedésben résztvevő járművek számszaki adatait az 1. számú táblázat tartalmazza.

#### 5. A BKK gazdálkodása

A hazai közösségi közlekedés jogszabályi kereteit a 2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról tartalmazza. A törvény tartalmazza a célkitűzéseket és a közösségi közlekedés szolgáltatókkal, működés-

sel, működtetéssel szembeni elvárásokat úgy mint – hogy a versenypiaci követelményekhez hasonlóan a hatékonyságra és a folyamatosan fejlődő, „javuló” szolgáltatásra kell törekedni, azonban nem tartalmaz egyértelmű elvárást arra vonatkozóan, hogy ezen vállalkozásoknak piaci alapon kellene működni. A 2012. évi XLI. törvény 25. § (1) bekezdése rendelkezik ugyanakkor arról, hogy az iparág közszolgáltatást végző szereplőit a piacnak megfelelő szintű szolgáltatási díjon felül további kompenzáció illeti meg abban az esetben, ha a szolgáltató és a megrendelő közötti „közszolgáltatási szerződés a közlekedési szolgáltatónál gazdasági hátrányt okozó kötelezettséget tartalmaz”. A 2012. évi XLI. tv. 29. § (1) egyértelműen rögzíti, hogy az ellátásért felelős közszolgáltatási kötelezettséget csak abban az esetben tarthat fenn vagy rendelhet el, ha a szolgáltatónak kiegyenlíti a közszolgáltatási kötelezettségéből eredő bevételekkel nem fedezett indokolt költségeit.

A jogszabályi kereteknek megfelelő működés a gyakorlatban azt jelenti, hogy Budapest esetében a BKK részéről törekedni kell a versenypiaci alapú működésre, azonban amennyiben a saját bevételeik nem fedezik a felmerült ráfordításaikat, akkor azt a Főváros kompenzáció formájában megtéríti, amely alapjaiban kérdőjelezi meg a hatékony és eredményes működéssel kapcsolatos elvek érvényesülését. A BKK és a BKV között 2012. május 1-jétől 2024. április 30-áig szóló közszolgáltatási szerződés alapján a szerződésben meghatározott közszolgáltatások biztosítása érdekében és az ellátandó feladatok ellentételezéseként a BKK kompenzációt biztosít a BKV részére. A BKK 2036. március 31-ig – a projektmenedzsment közszolgáltatás esetén 2026. március 31-ig – hatályos feladat-ellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás értelmében alulf finanszírozottság esetén a feladatok ellátásával összefüggésben felmerült, de forrással nem fedezett indokolt és az önkormányzat által elismert költségek megtérítésére jogosult Fővárosi Önkormányzattal szemben.

Jármű típusa	Járművek száma
Autóbusz	1 200
Trolibusz	110
Villamos	320
Metroszerelvény	75
MOL Bubi kerékpár	2 260

**1. táblázat: Budapesten közlekedő tömegközlekedésben résztvevő járművek száma (2024)**

**Forrás: BKK, 2024a alapján saját szerkesztés**

Tevékenység	Forrás összege (2023. évi terv)
Közlekedésszervezői forrásigény (nettó)	150 384
Stratégiai közútkezelői forrásigény (bruttó)	809
Taxiellenőrzési feladatok forrásigénye (bruttó)	212
Projektmenedzsment forrásigény (bruttó)	1
<b>BKK működési forrás összesen</b>	<b>151 406</b>

## 2. táblázat: A BKK 2023. évi pénzügyi terve (adatok millió forintban)

Forrás: A BKK Zrt. 2023. évi beszámolója

A közösségi közlekedésben az összes költség egy részének fedezetét az utasok által fizetett összegek biztosítják. A közlekedési rendszerben utas által fizetett bevételnek tekinthető minden olyan befizetés, melyet a közlekedési szolgáltatók, vagy a közlekedésszervező valamilyen értékesítési csatornán keresztül az utasoktól közvetlenül beszed, függetlenül attól, hogy az utas számára ezt a kiadást a vásárlás előtt vagy után egy harmadik fél (például a munkáltatója) finanszírozza. Ez a hazai gyakorlatban kulcskérdés, mivel a több mint fél évszázada érvényes szabályozás szerint a munkáltatók a munkába járás szolgáló helyközi dolgozói bérletek árának 86%-át kötelesek megtéríteni a munkavállalók számára, továbbá a jellemzően hétvégi „hazautazás” költségeit is bizonyos feltételek mellett kötelesek téríteni. Jelenleg a BKK-nál az utasok által fedezett bevételek aránya 26,4% (Ács–Kövesdi, 2024). A finanszírozás egyik speciális esete a szociálpolitikai menetdíjtámogatás (továbbiakban: SZMT) kérdésköre. Bizonyos társadalmi csoportoknak (diákok, nyugdíjasok, betegek, közszférában foglalkoztatottak stb.) a magyar állam kedvezményes jegy- és/vagy bérletváltási lehetőséget biztosít, melynek jellemző mértéke 50%, 90%, vagy 100%. Az így megváltott díjtermékekhez kapcsolódó, a teljes árú jegyekhez, bérletekhez mért „bevételekieszt” az állam (a Pénzügyminisztériumon keresztül) SZMT formájában megtéríti. Az SZMT tu-

lajdonképpen egy ártámogatás, alkalmazása a tarifa alacsonyan tartásának egy módszere, melynek révén a szolgáltatás iránti kereslet növelhető (Szeri–Dancz, 2023).

A BKK gazdálkodásáról a Fővárosi Közgyűlés évente dönt. A 2023. évre vonatkozóan a Fővárosi Közgyűlés 218/2023. (III.29.) számú határozatának (valamint annak többszöri módosítása) értelmében az alábbi struktúrában biztosította a BKK részére a működéshez szükséges forrást. A BKK 2023. évre tervezett pénzügyi adatait a 2. számú táblázat tartalmazza.

A Fővárosi Közgyűlés 218/2023. (III.29.) határozatával elfogadta a BKK és a BKV 2023. évi üzleti tervét, amely terv szerint a BKV 34,7 milliárd forint tervezett veszteséget tartalmazott. A BKK a BKV részére a megrendelt szolgáltatások ellenértékéért 162,2 milliárd forint kifizetését tervezték, amely azonban nem fedezi a BKV működésének költségeit, így a BKV tekintetében újabb fedezet biztosítása szükséges.

A BKK a fővárosi közösségi közlekedés számos részterületén végzi tevékenységét, azonban jelen tanulmány célja a legjelentősebb feladatának ellátásához, a közlekedésszervezői tevékenységhez kapcsolódó finanszírozás vizsgálata, így a továbbiakban csak az ezzel kapcsolatban nyújtott forrásokat, valamint az elszámolt ráfordításokat értékeljük

A 2023. évi közlekedésszervező tevékenységével összefüggésben felmerülő térítésről szóló

beszámolóját Budapest Főváros Önkormányzata 2024.03.27-ei Közgyűlése jóváhagyta, a 2023. évi Éves beszámoló elfogadásáról a Közgyűlés 474/2024. (04.24.) számú határozatával döntött. A BKK Zrt. a 2023. évi éves beszámolójában a közlekedésszervezői forrásokat a keretmegállapodással összhangban a 3. számú táblázatban részletezett kompenzációs egyenlegeket szerepelteti.

2023. évben a BKK közlekedésszervezői tevékenységével kapcsolatban felmerült költségeinek 41,6%-át tudta saját bevételeiből finanszírozni, míg 58,4%-át a Fővárosi Önkormányzat részéről nyújtott közlekedésszervezői forrás biztosította. A 2024. évi tervadatokban a költségek mintegy 25,0%-os növekedése várható, melyhez a saját bevételek mértéke a tervek szerint 36,6%-kal emelkedne. Abban az esetben, ha a kitűzött célok elérése megvalósulna, úgy a BKK közlekedésszervezői tevékenységének önfinanszírozása javuló tendenciát mutatna.

A közösségi közlekedés finanszírozása jelentős terhet jelent a Fővárosi Önkormányzat számára, ugyanis a közösségi közlekedés fenntartása és a BKK járműveinek üzemeltetése egymaga kiteszi a főváros havi kiadásainak a felét. A 2024. évi éves költségvetési terv alapján Budapest tervezett kiadási főösszegének 39,6%-át a közösségi közlekedés, 21,4%-át a kormány-  
nak fizetendő szolidaritási hozzájárulás 21,4 százalékat adja (BFÖ, 2023).

Tevékenység	Forrás összege (2023. évi tény)	Forrás összege (2024. évi terv)	Változás mértéke (%)
Indokolt költségek	242 224	302 893	25,0%
Közlekedésszervező saját bevételek	100 709	137 530	36,6%
Bevételekkel nem fedezett indokolt költségek/ Elszámolt kompenzáció / Költségtérítési igény	141 515	165 363	16,9%
Közlekedésszervezői forrásigény (nettó)/ Egyéb bevételként elszámolt közlekedésszervezői szolgáltatói díj	150 384	151 500	n.a.
Tényleges alul/felülfinanszírozottság	-8 869	n.a.	n.a.

## 3. táblázat: A BKK 2023. évi tény és 2024. tervezett kompenzációs egyenlege (adatok millió forintban)

Forrás: BKK, 2024b és BFÖ, 2023 alapján saját szerkesztés

## 5.1. Bevételek

A BKK 2023. évi beszámolója alapján megállapítható, hogy a közlekedésszervezői tevékenységgel kapcsolatos költségek 58,4%-ára a Fővárosi Önkormányzattól különböző jogcímenek kapott támogatások, míg az SZMT az indokolt költségek 5,3%-ára (13,0 Mrd forint) nyújtott fedezetet. A támogatásokon túl, a BKK részéről minden egyéb, saját jogon elért bevétel részesedése 36,2% fedezetére volt elegendő.

A 2023. évi pénzügyi terv szerint a BKK az értékesítés nettó árbevételének legjelentősebb tételére, a jegy-, és bérletértékesítésből származó bevételre 8%-os emelkedést várt, amely így a tervek szerint akár a 61 milliárd forintot is elérhette volna. A 2023. évi tényadatok ismeretében az emelkedés a várakozásokat felülmúlta, ugyanis 24% volt, amely így majdnem elérte a 70 milliárd forintot. Az államtól szociális alapon a nyugdíjasok és diákok kedvezményes utazásainak kompenzálására. Ugyanakkor a főváros döntése értelmében 2021. szeptemberétől a 14 év alatti fiatalok számára díjmentes a budapesti közlekedés. Ez a kedvezmény a bevezetésekor évi 1 és 7 milliárd közötti veszteséget jelentett, ami mára már a 10 milliárdot is meghaladhatja. Mindezek mellett jelentős hiányt eredményez a BKK költségvetésében, hogy a 14 év fölötti diákok számára biztosított bérletek ára évek óta változatlanul alacsony szinten van a hazai nagyvárosok diákberleteihez viszonyítva. A tanuló bérletek ára Szegeden 5800 forint, Debrecenben 4800 forint (papír alapú 4990 forint), Miskolcon pedig 4950 forint., addig a fővárosban évek óta mindösszesen 3450 forint.

## 5.2. Kiadások

A BKK üzemeltetése jelentős anyagi terhet ró a Fővárosra. Budapest éves közkiadásainak felét a „villanyzámla” teszi ki. Ezt három nagyfogyasztó rakja össze, a közösségi közlekedésért felelős BKV, a közvilágítást biztosító Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft. és az ivóvizet szolgáltató Fővárosi Vízművek. A közlekedési cég teljes energiaigénye 43 milliárd forintot emészt fel, ehhez jön hozzá a bérköltség, amely nagyságrendileg 78 milliárd. Idén a két cég működése 15 milliárdos többletfinanszírozást igényel, a kötelezően előírt beruházások pedig további 66 milliárdot. A Főváros energiafogyasztásából – a közösségi közlekedés, a közvilágítás és az ivóvízhálózat üzemeltetése miatt - az áramfelhasználás teszi ki messze a legnagyobb tételt, és itt a legkisebb a lehetőség a fogyasztás csökkentésére rövid távon. Márpedig 2022 őszén, épp, ami-

kor időszzerű lett volna a 2023-ra vonatkozó éves villamosenergia-beszerzési szerződések megkötése, soha korábban nem látott szintekre emelkedett a villamosenergia ára. Így a BDK Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft. bruttó 460 forint/kilowattóra (kWh) egységáron kapott ajánlatot az éves, fix áras szerződés keretében villamos-energiára és a BKV is ehhez hasonlóan magas áron tudott volna csak leszerződni. Ezek az árak Budapest számára kizigazálkodhatatlanok voltak. Energia terén jelentős takarékoskodás kezdődött, amely

- villamosenergia-felhasználás terén 13%-os megtakarítást (65 millió kWh);
- földgáz felhasználása kapcsán 32%-os megtakarítást (5,5 millió m<sup>3</sup>);
- távhő esetében 26%-os megtakarítást jelentett (69 ezer GJ) (BFÖ, 2023).

A BKK kiadásainak legjelentősebb hányadát a BKV részére a szolgáltatások ellentételezésére fizetett közvetett szolgáltatások értéke képezi, amely a 2023. évben mintegy 167 197 millió forint volt. A költségek 2022-ről 2023-ra 7,6%-kal emelkedtek. A BKK 2023. évi beszámolójában rögzítettek szerint a közvetített szolgáltatások jelentős növekedésének hátterében a 2023. évet is meghatározó anyag- és energiaár emelkedés áll, melynek hatására a BKV és ArrivaBus költségei is jelentősen meghaladták a bázis évi értékeket. A BKV szolgáltatói díjának emelkedését azonban legnagyobb mértékben a 2023. évi bérpolitikai megállapodás szerinti bérfejlesztés hatása okozta.

A BKK és a BKV által nyújtott feladatok ellátása törvényben meghatározott kötelező feladat. A bevételek és kiadások összevetéséből jól látható, hogy a BKK versenypiaci alapon nem lenne képes működni, amely szükségszerűen azt eredményezi, hogy a fővárosi közösségi közlekedés működtetése a Fővárosi Önkormányzat számára minden évben jelentős terhet ró.

## 6. Gazdasági nehézségek a fővárosi közösségi közlekedés finanszírozásában

Meglehetősen ellentmondásos üzleti tervet készített a 2024. évre a BKK. A kiindulópont a gazdaságilag nehéz 2023-as év volt, amikor a likviditási problémákkal küzdő fővárosi önkormányzat nem tudta biztosítani a közlekedésszervezéshez szükséges önkormányzati támogatást, így a többi között a BKV működésére átmeneti hitel felvételére kényszerült a cég. A 24 milliárd forintos kölcsönt azóta visszafizették és a 673 millió forint kamatot

is állta a főváros.

Tavaly összesen 150,3 milliárd forint támogatást kapott a BKK a fővárostól közlekedésszervezésre, így a közlekedési vállalat működtetésére, ezen túl külön tétel volt a közútkezelés, a taxik ellenőrzése és a projektek menedzselése, amiket úgyszintén támogatott az önkormányzat. Azonban a BKV a tevékenysége alulkompenzálása miatt pluszban kért 32 milliárdot, de ebből csupán 2,7 milliárdot kapott meg, tekintettel a nehéz finanszírozási helyzetre. Így a BKV 29,7 milliárd forint adózás előtti veszteséggel zárta az előző évet.

## 6.1. Változások az országbérlet és a vármegye bérletek bevezetését követően

A 2024. évben jelentős változás állt be a közösségi közlekedés működését illetően. 2023.05.01-től bevezetésre került az ország-, és vármegyebérlet. A vármegye-, és országbérletek 2024.01.01-től érvényesek Budapest közigazgatási határán belül és Pest vármegyében szinte minden BKK járatra, a környéki és helyközi buszokra, a HÉV-ekre, valamint a meghatározott vonatokra is. A miniszter és a főpolgármester egyetértett abban is, hogy az eddig a Fővárosi Önkormányzatot illető évi 12 milliárd forint normatív költségvetési támogatás helyett 2024-től a felek egy olyan rendszert alakítanak ki, amely egyaránt szolgálja a budapesti és az agglomerációs közösségi közlekedés bevételével nem fedezett költségeinek megtérülését.

## 7. Összefoglalás

A növekvő lakosság szám közlekedésének megfelelő színvonalú kiszolgálása napról napra egyre nehezebb feladat. A gazdasági, jóléti aspektusokon túl, klímavédelmi szempontokból is kiemelten fontos a városi tömegközlekedés versenyképességének növelése, amely még nem megfelelő mértékű, azonban a probléma felismerése már megtörtént és az országok jelentős erőforrásokat fordítanak ezen célok elérésére.

Magyarországon a közösségi közlekedés fenntartása és működtetése a helyi önkormányzatok feladata, amely a napjainkban mutatkozó gazdasági nehézségek és az utasok által megfizetett menetdíjbevételek alacsony mértéke mellett nem képes az önfenn tartó működtetésre. A jogszabályi környezet szintén nem teszi lehetővé azt, hogy ezen közfeladatokat ellátó szervezetek, szolgáltatók a felmerülő költségeiket saját bevételeikből maradéktalanul fedez-

ni tudják. A fővárosban működő, önellátásra nem alkalmas, nem versenypiaci körülmények között működő, közösségi közlekedést szolgáltató szervezetek finanszírozása jelentős terhet ró a már egyébként is szűkös költségvetésből gazdálkodó Fővárosi Önkormányzatra. A tanulmányban feldolgozott források alapján egyértelműen megállapítható, hogy a BKK (és a hozzá kapcsolódó BKV) finanszírozása a jelenleg alkalmazott támogatási rendszerben nem képes arra, hogy a tevékenység ellátásával kapcsolatban felmerült költségeit külső forrás bevonása nélkül finanszírozzon. Tekintettel arra, hogy ma Magyarországon a legszélesebb körben közösségi közlekedés a fővárosban elérhető, amelynek finanszírozása jelentős terhet ró a Fővárosi Önkormányzatra.

## Felhasznált irodalom

- Ács B. – Kövesdi I. (2024): A menetrend szerinti személyszállítás bevételi-kiadási struktúrájának, utasfedezeti arányának alakulása 2007-2022 között, Pénzügyi Szemle, 70 évf. 1. szám, pp. 29-49. [https://doi.org/10.35551/PFQ\\_2024\\_1\\_2](https://doi.org/10.35551/PFQ_2024_1_2)
- Állami Számvevőszék (2016): Jelentés - A fővárosi közösségi közlekedés ellenőrzése – A fővárosi közösségi közlekedés intézményi átalakításának, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK Zrt.) létrehozásának, működése szabályszerűségének ellenőrzése, Budapest, 104 p.
- BFÖ (2023): Budapesti Fővárosi Önkormányzat – Közgyűlés előterjesztés - Javaslat Budapest Főváros Önkormányzata 2024. évi összevont költségvetésére, 153 p. <https://service-einfoszab.budapest.hu/api/dvd/193648>
- BKK (2024a): Budapesti Közlekedési Zrt. honlapja <https://bkk.hu/rolunk/bemutakozas/a-bkk-szamokban/>
- BKK (2024b): A Budapesti Közlekedési Zrt. 2023. évi beszámolója.
- Buehler, R. – Pucher, J. – Gerike, R. – Götschi, T. (2017): Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland, *Transport reviews*, 37(1), pp. 4-28. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1177799>
- Chromjakova, F. (2016): The Key Principles of Process Manager Motivation in Production and Administration Processes in an Industrial Enterprise, *Journal of Competitiveness*, 8(1), pp. 95-110. <https://doi.org/10.7441/joc.2016.01.07>
- Csák Sz. (2010): Közlekedés-fejlesztési ter-

- vek, *Városi Mobilitás*, 1. évf. 1.sz., pp. 8-9.
- Fitzová, H. – Matulová, M. (2020): Comparison of urban public transport systems in the Czech Republic and Slovakia: Factors underpinning efficiency, *Research in Transportation Economics*, 81, 100824. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100824>
- Hocevar, M. – Novak, A. (2013): The Development of Integrated Public Passenger Transport in Slovenia with Special Emphasis on Pricing. *Lex Localis*, 11 (3), 213. <https://doi.org/10.4335/11.3.213-235>
- Hodge, D. C. – Orrell, J. D. – Strauss, T. R. (1994): Fare-free policy: cost, impacts on transit service, and attainment of transit system goals – final report WA-RD 277.1, Washington State Transportation Center (TRAC), Washington, 47 p. <http://www.wsdot.wa.gov/research/reports/fullreports/277.1.pdf>
- Hörcher, D. – Tirachini, A. (2021): A review of public transport economics. *Economics of transportation*, 2021, 25, 100196 <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2021.100196>
- IFUA – Horváth & Partners Kft. – Városkutatás Kft. – Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. – Közlekedéstudományi Intézet NKft. (2012): A Debreceni Agglomeráció integrált városkörnyéki közösségi közlekedés 2020-ig tartó fejlesztési tervét; valamint közlekedési szövetség létrehozásának előkészítését, és hosszú távú működési modelljének meghatározását megalapozó tanulmány
- Konečný, V. – Gnap, J. – Šimková, I. (2016): Impact of fiscal decentralization on motor vehicle taxation in the Slovak Republic, *Transport and telecommunication*, 17(1), pp. 28-39. <https://doi.org/10.1515/ttj-2016-0004>
- Kos, B. – Krawczyk, G. – Mercik, A. – Tomanek, R. (2023): Odporna Mobilność Miejska, Katowice, 173 p. <https://doi.org/10.22367/uekat.9788378758808>
- Kröhnung-Szekely K. M. (2021): A fővárosi közösségi közlekedés finanszírozási modellváltásának potenciális környezeti hatásai - A díjmentes közösségi közlekedés lehetséges hatásai Budapesten, Szakdolgozat, Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest, 67 p. [http://publikaciok.lib.uni-corvinus.hu/publikus/szd/Krohnung\\_Szekely\\_Karoly\\_Mate.pdf](http://publikaciok.lib.uni-corvinus.hu/publikus/szd/Krohnung_Szekely_Karoly_Mate.pdf)
- Matulová, M. – Fitzová, H. (2018): Transformation of urban public transport financing and its effect on operators' efficiency: evidence from the Czech Republic. *Central European Journal of Operations Research*, 26, pp. 967–983 <https://doi.org/10.1007/s10100-018-0565-4>

- Minelgaité, A. – Dagiliūtė, R. – Liobikienė, G. (2020): The usage of public transport and impact of satisfaction in the European Union, *Sustainability*, 12(21), 9154. <https://doi.org/10.3390/su12219154>
- Nagy A. – Tóth Sz. (2019): A helyi közösségi közlekedés finanszírozási modelljei, Taylor, 11 évf. 3. szám, pp. 90-99. <https://ojs.bibl.u-szeged.hu/index.php/taylor/article/download/31779/32559>
- Poliak, M. – Poliaková, A. – Mrníková, M. – Šimurková, P. – Jaskiewicz, M. – Jurecki, R. (2017): The competitiveness of public transport, *Journal of Competitiveness*, 9(3), pp. 81-97. <https://doi.org/10.7441/joc.2017.03.06>
- Szeri I. – Dancz Á. Gy. (2023): A hazai személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó kedvezményrendszer modernizációs lehetőségei, *Közlekedéstudományi szemle*, 73. évf., 4. szám, pp. 14-27. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.4.2>
- Tscharaktschiew, S. – Hirte, G. (2011): Should subsidies to urban passenger transport be increased? A spatial CGE analysis for a German metropolitan area, *Transport Research*, 46(2), pp. 285-309 <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.09.006>
- Tóth Sz. (2023): A városi közösségi közlekedés fenntarthatósági és gazdasági kérdései, PhD értekezés, Debrecen, 155 p. <https://dea.lib.unideb.hu/server/api/core/bitstreams/ae45b943-2eca-42ef-98cb-c0963e4d7ffc/content>
- Türóczy I. – Fenyves V. – Tóth R. – Szentesi I. (2023): A kontrolling szerepe az államháztartás gazdálkodásában, *Polgári Szemle*, 14 évf. 4-6. szám, pp. 133-146. <https://doi.org/10.24307/psz.2023.1209>
- Ruiz-Montañez, M. (2017): Financing public transport: a spatial model based on city size. *European Journal of Management and Business Economics*, 26(1), pp. 112-122. <https://doi.org/10.1108/EJMBE-07-2017-007>
- Veeneman, W. – Augustin, K. – Enoch, M. – d'Arcier d, B. F. – Malpezzi, S. – Wijmen-ga, N. (2015): Austerity in public transport in Europe: The influence of governance. *Research in Transportation Economics*, 51, pp. 31-39. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2015.07.005>
- Zhang, S. – Witlox, F. (2019): Analyzing the impact of different transport governance strategies on climate change. *Sustainability*, 12(1) pp. 200-220. <https://doi.org/10.3390/su12010200>