

A nemzetközi vasúti személyszállítás versenyképessége

A vasúti közlekedés, azon belül a személyszállítás jelentős kihívásokkal találkozik a felgyorsult világban. A versenyképesség megőrzése fontos, nagy költségigényű beruházásokat, fejlesztéseket igényel. A legkörnyezetkímélőbb közlekedési mód szerepének megtartása, egyes viszonylatokban esetleg növelése a fenntartható fejlődés szempontjából meghatározó.

DOI 10.24228/KTSZ.2020.2.4

Molnár Balázs

MÁV-START Zrt.

e-mail: molnar.balazs@mav-start.hu

1. BEVEZETÉS

A versenyképesség legegyszerűbb meghatározása szerint azt jelenti, hogy a vállalat a lényeges piacain a szolgáltatásait nyereséggel tudja értékesíteni. A versenyképességet jellemzően az ár, a korábban végrehajtott fejlesztések bevői megítélése, az adott földrajzi helyszín gazdasági, társadalmi jellemzői és a nyújtott szolgáltatás minősége befolyásolja.

Mivel a versenyképesség egyének döntéseinek összességéből következik, valójában több szubjektív tényező alakítja. Vállalati oldalon az egyes szakmák ezért előszeretettel fordítják le a versenyképesség fogalmát saját nyelvükre és fogalomkészletükre. A gazdasági (vagy pontosabb szóval üzleti) szakmai szemlélet a profitra koncentrálna, a mérnöki szakma pedig a minőség könnyen mérhető dimenzióit (pl. közlekedés esetében az utazási sebesség vagy kapacitás kihasználtság) helyezi előtérbe a gyakorlatban. A potenciális fogyasztók azonban javarészt olyan imázs és vevőérték tényezők alapján döntenek, amelyet a mérnöki

szakma a közlekedésben csak nagyon nehezen tud mérhetővé tenni és a tervezési folyamatok során kezelni (pl. „szép” vonat).

A versenyképesség a közlekedési szolgáltatások (vagy az azt helyettesítő egyéni problémamegoldás) esetében azt jelenti, hogy az adott szolgáltató (vagy az egyén által igénybe vett műszaki megoldás) a legjobb, vagy pontosabb kifejezéssel úgy is fogalmazhatunk, legelőnyösebb üzleti feltételeket kínálja az igénybe vevőknek. Adott esetben a fogyasztó nem a technikailag legtökéletesebb, hanem az ár-érték arányban számára legvonzóbb megoldást választja. Ezért a közlekedési szolgáltatások kialakítása során a vevők számára lényeges versenytényezőket folyamatosan kutatni kell. A versenyképesség esetében komplex fogalomról van szó, amelybe a fogyasztó szemszögéből rengeteg apró szubjektív elem tartozik az ülés színétől más kisebb körülményekig. (Ha pl. egy számára vonzó megjelenésű utastársban gyönyörködhet az adott utas, ezt a közösségi közlekedés előnyeként fogja átélni és kommunikálni. Egy általa rossz megjelenésűnek vélt

utastárs viszont a közlekedési szolgáltatás egészének megítélését rontja.) Az olyan szubjektív versenyképességi tényezők, mint a szolgáltatás többi igénybe vevőjétől függő elemek, nagyrészt csak kvalitatív módszerekkel, nem kutathatók.

A vasúti személyszállítási szolgáltatás tervezése során rendszeresen elvégzett kutatások eredménye azt mutatja, hogy a kényelem fontos tényező az utazást fontolgató leendő fogyasztók számára. A „kényelem” fogalomba azonban olyan sok mindent beleért a megkérdezett egyén, hogy azt lehetetlen egységes módszerrel kutatni és lehetetlen egyféle értékkel mérni. A helyzetet bonyolítja, hogy az üzleti tudományok szabályai szerint a piac sokféle módon szegmentálható, és az így képzett kisebb-nagyobb csoportok nagyjából homogén

a) elvárásait

és az elvárások teljesítése, a vágyott szolgáltatáselem nyújtása esetén az adott szolgáltatás-elemre vonatkozó

b) fizetési hajlandóságát

külön-külön is lehet értékelni.

Előfordulhat ugyanis, hogy egy csoport esetében nagyon határozott igényt mérünk egy szolgáltatási elem iránt, azonban ehhez nem párosul megfelelő fizetési hajlandóság, így hiába nyújtaná a vállalat az elvárt szolgáltatást, azzal nem lehet üzleti értelemben nyereséget elérni. Azaz hiába szeretnék az adott dolgot megvenni a vevők, nem akarják a termék költségeit (és az arra rakódó üzleti hasznot) megfizetni. Előfordulhat ilyen a gyakorlatban az emelt szintű vagy az alapszolgáltatásra épülő szolgáltatások esetében is, de az eljutást, a helyváltoztatást hajlandóak megfizetni, azonban a többletkényelmet vagy a fedélzeti étkezést vágyják, de sokallják az árát. Ez beruházások tervezésénél, pl. a járműbeszerzéseknél lehet szempont.

A közlekedéstudomány és az üzleti tudomány tehát csak folyamatos kölcsönhatásban tudnak sikeresen együttműködni.

2. A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ KIVÁLASZTÁSÁNAK SZEMPONTJAI NEMZETKÖZI UTAZÁS ESETÉN

Nem meglepő módon, amikor a mintába kerülő személyeket megkérdezték, milyen eszközzel utaztak a legutóbb külföldre, többségük a személygépkocsit nevezte meg. Óriási részesséssel bír a repülés is. A nemzetközi utazás esetében fennáll tehát az a paradoxon, hogy a legnagyobb járműenkénti szállítási kapacitású vasútnak nagyon alacsony piaci részesedés mellett kell gazdaságosnak lenni.

Feszítő piaci ellentmondás, hogy miközben a vasúti személyszállítás a többi közlekedési móddal összevetve egy járműegységben nagy utasszám esetén gazdaságos, a piacnak nagyon kis hányada igényli csak ezt a szállítási módot. A sok száz üléssel közlekedő vonatokat tehát úgy kellene megtölteni, hogy a vasút piaci részesedése néhány százalék a teljes utasforgalomból.

A kutatás alapján az eszközválasztás elsődlegesen „puha”, pszichológiai jellegű tényezőktől függ. Ezért a versenyképesség vizsgálata során ezekre koncentrálnunk. A rövid összehasonlítás során azonban a „kemény”, fizikai tényezőket is sorra vesszük.

Elsőként a környezeti tényezőket tekintjük át, amelyek nagyrészt nem könnyen mérhetők, csak társadalomtudományi elemzéssel leírható jellegűek.

3. A NEMZETKÖZI VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS KÖRNYEZETÉNEK VERSENYKÉPESSÉGI SZEMPONTÚ ELEMZÉSE

A stratégiai menedzsment és a marketing menedzsment-eszköztár gyakran használt eszköze az angol betűszó alapján „PEST” elemzésnek nevezett módszer, amely különböző külső ható tényezők számbavételét jelenti. A betűszó a politikai, gazdasági, társadalmi és műszaki környezet feltérképezésére utal. Ezt gyakran egészítik ki még egyéb ható tényezőkkel is. E vizsgálódás keretében az egyszerűség érdekében csak a politikai, gazdasági, társadalmi

és műszaki környezetet tekintjük át. Terjedelmi okok miatt az elemző rész e módszer alkalmazására szorítkozik.

3.1. Kormányzati szándék a nemzetközi vasúti személyszállítás versenyképességének javítására és a tervezett fejlesztések hatása a versenyképességre

A politikai tényezők rendkívül erősen meghatározzák a vasúti személyszállítás jövőjét, így azt nagyobb terjedelemben említjük a következőkben. A hazai közlekedéspolitikai elkötelezett a vasúti személyszállítás versenyképességének javítására. Egy konkrét határozat elemeit áttekintve szemléltetjük, milyen hatással vannak a politikai döntéshozatalba beemelt infrastruktúra fejlesztések a személyszállításra.

Jelenleg az alábbi nemzetközi útvonalat érintő fejlesztéseket foglalta rendeletbe a kormány. A 345/2012. (XII. 6.) Kormányrendelet 1/a. decemberben módosított mellékletből [1] releváns elemek:

- a) Ausztria felé: A Győr – Hegyeshalom útvonal fejlesztése több részletben is előkerül a rendeletben. Lényeges elem, hogy esély adódhat arra is, hogy két óra alá csökkenjen a Kelenföldtől mért Budapest–Bécs menetidő.
- b) Románia felé: A Rákos – Nagykáta – Újszász – Szolnok (a jelenleg használt bukaresti útvonal egyik problémás része) szakasz esetében a fő kérdés, hogy a jövőben a nemzetközi vonatok Cegléd vagy Újszász felé közlekednek-e. Ez jelentős részben gazdasági, finanszírozási kérdés. Összefügg azzal is, hogy ezeket a vonatokat a belföldi alaphálózatba integrálva vagy azon felüli elemként tervezzük. A jövőben mindkét útirány elképzelhető, de rövid távon a vasút versenyképességét észrevehetően javítaná a sebességkorlátozások megszüntetése ezen a szakaszon. (Jelenleg négy köztes megállással is gyorsabbak a vonatok Szolnok és a Nyugati pályaudvar között, mint a Keleti pályaudvarra vezető, e rendeletben szereplő vonalon.)

c) Lengyelország felé: A Budapest – Varsó nagysebességű vasútvonalra jelenleg készül a megvalósíthatósági tanulmány. Feltételezzük, hogy ez a vonal Bécs–München és Pozsony–Prága felé is nagysebességű, a jelenleginél lényegesen gyorsabb kapcsolatot adna. Gyakorlatilag Magyarország fő északi és nyugati vasúti személyszállítási megközelítési tengelyét adná egy új nagysebességű fővonal. Ez azt jelenti, hogy a svájci, német, osztrák, cseh, szlovák, lengyel, fehérorosz, orosz fő útirányokat együttesen tudná becsatornázni Budapestre. Várható forgalma új szintre emelné a vasutat nemzetközi útvonalakon és nagy eséllyel megszorozná a jelenlegi utasforgalmat az északi irányokon. A megvalósíthatósági tanulmány közbeszerzési eljárása során az ajánlatkérő legalább évi 500 ezer utassal számolt. [2]

d) A Budapest – Kolozsvár nagysebességű vasútvonal a gyakorlatban Magyarország keleti fő nemzetközi útiránya lenne. A legnagyobb utasforgalmat (a teljes hazai vasúthálózaton) jelenleg is a Budapestről kiinduló keleti fővonalon, Monor, Cegléd felé mérik. [3] Szerencsés adottság, hogy a főváros repülőtere és az ország 2. és 3. legnépesebb városa is ezen a tengelyen közelíthető meg. E „keleti fővonal” továbbfejlesztése révén, első lépcsőben egy Szolnok felé épülő, a budapesti repülőteret is felfűző nagysebességű vonallal Szeged és Debrecen belföldi gyors kiszolgálása mellett a romániai fő útirányok versenyképessége ugrásszerűen nőhet.

A fentiek alapján úgy tekintjük, hogy alapvetően a kormányzati, politikai támogatás adott a legfontosabb nemzetközi vasúti személyszállítási kapcsolatok fejlesztésére. Reálisan feltételezhető, hogy a nyugati és a keleti nagysebességű vonal első elemeinek építése 2022-2030 között megkezdődik. [3]

3.2. Gazdasági tényezők

Terjedelmi okok miatt részletes elemzésre itt nem kerül sor. A versenyképesség megállapí-

tása kapcsán, konkrétumok részletes bemutatása nélkül három alapvető tény említendő:

- Abból indulunk ki, hogy a nyugat-európai országok vásárlóerő paritáson számolt, egy főre eső bruttó nemzeti összterméke kb. kétszerese a hazainak.
- A gazdasági növekedés folyamatosan nagyobb, mint a nyugat-európai országokban, így fokozatos felzárkózással számolunk.
- Ez a felzárkózás Románia esetében is megfigyelhető, ezért a legfontosabb keleti útirányon is számolunk a hatásaival. Hosszabb távon a román és a magyar fajlagos gazdasági teljesítmény közötti különbség is jelentősen csökken.

A fentiekből az következik, hogy kelet-nyugati irányban egy folyamatos üzleti, munkavállalási és családlátogatási célú utasáramlással számolhatunk, amelyet csak kiegészít a szabadidős utazás. Észak-dél irányban a fő utazási motiváció a szabadidő eltöltése.

3.3. Társadalmi környezet

A legfontosabb tényezők az alábbiak:

- a fokozódó öregedés mellett is növekvő mobilitás az idősebb korosztályban; sok a külföldi rokonlátogatás és a növekvő jövedelem miatt több a szabadidős utazás idősebb korban is,
- a fiatalok szabad lakhelyválasztása és a munkaerő szabad áramlása miatt változatos mobilitási igények,
- a fogyasztói környezettudatosság növekedése a vasút számára előnyös.

3.4. Műszaki fejlődés mint környezeti tényező

Vázlatszerű áttekintés a fontos tényezőkről:

- önvezető és elektromos üzemű közúti járművek jelentette kihívás és a kedvező ráhordási kapcsolatok egyaránt jelentkeznek,
- légi közlekedési szektor törekvései a gazdaságosság további javítására,

- vasúti járművek továbbfejlődése a kényelem és a gazdaságos, rugalmas üzem érdekében.

A PEST elemzést ki szokták terjeszteni még a környezetvédelmi tényezőkre is, amelynek jelentősége a vasút esetében óriási. Abból indulunk ki, hogy a jövőben is minden környezetvédelmi célkitűzés a közlekedésben a vasúti ágazat erősítésére, részarányának jelentős növelésére irányul.

4. A FOGYASZTÓI DÖNTÉSEK SZEMPONTJAI

A versenyképesség szempontjából az a döntő, hogy az egyének, a potenciális vevők mi alapján döntenek arról, hogyan utazzanak külföldre:

- lehet, hogy a közlekedési kapcsolat új igényt gerjeszt,
- lehet, hogy a meglévő igényük kielégítésére veszik igénybe az adott közlekedési kapcsolatot.

A választás tényezőit piackutatással lehet vizsgálni. A hazai gyakorlatban is rendszeresen végeznek piackutatásokat e témában, és az eredmények általában közel azonosak. Az üzleti titok megőrzése miatt a részletes kutatási eredményeket nem közöljük, csak a szakmai általánosságokra hívjuk fel a figyelmet.

Az alábbiakban azok a tényezők következnek, amelyek meghatározóak a vasút versenyképessége szempontjából.

4.1. Kényelem

A nemzetközi forgalomban a vasutat választókat egyik legfontosabb szempontja a kényelem. A kényelem önmagában nehezen meghatározható fogalom. Kvalitatív módszerrel, fókuszcsoportokban zajlott a kutatás, amely a fedélzeti szolgáltatási elemeket célozta.

A mintába került személyek a vasúti kocsik tágasságát, a belső színvilágot, az ülések kialakítását, az ülések elrendezését és a csomagelhelyezést érték elsősorban kényelem alatt. Nagyon sokat számítanak a praktikus aprósá-

gok (pl. asztal, konnektor, a padlón kialakított csomagtartó) és a luxus érzetét adó elemek (étel vagy ital felszolgálása, ülés hátradöntése, szabályozható fény). Ezen tényezőket a konkrét járműbeszerzések előtt kell részletesen kutatni.

A személyszállítási szolgáltatás egészének versenyképessége szempontjából azonban a teljes utazási lánc szerepe is kiemelendő. Az utasok ugyanis ajtótól ajtóig szolgáltatást igényelnek, és a személygépkocsi elsősorban kötetlensége miatt uralkodó eszköz (kb. kétharmados részarány) a külföldi utazásoknál.

4.2. Ár

Fontos tényező a vasutat választók esetében az ár, a kutatás szerint ugyan az kisebb az autózás esetében, és hasonló a repülésnél. Érdemes figyelembe venni, hogy itt megtörtént utazásról van szó. Logikus tehát, hogy ha valaki a vasutat választotta, akkor a kényelem mellett az árat is megfelelőnek és fontosnak tartotta.

4.3. Kiscsoportos (családi) utazás

Hangsúlyos tényező vasúti utazás esetében, hogy baráti körben vagy gyermekekkel történik a járműfedélzeti szolgáltatások szempontjából, mert ez kényelmes eszköz. A nemzetközi távolsági utazások jelentős része társasággal, családdal történik, ezekben az esetekben a jó minőségű, kedvező árú vasúti szolgáltatás igen vonzó, hiszen minőségi együtt töltött időként élik meg az utasok. A gyermekek utaztatása kapcsán a távolsági vasúti közlekedésben sokféle lehetőség adódik. Az IC+ többcélú kocsikban pl. külön családi fülkéket alakítottak ki, az éjszakai vonatokon pedig családi fülkekezelvény és kizárólagos fülkehasználat jár. A vasút e tekintetben behozhatatlan versenyelőnyöket birtokol. Sokféle nehézséggel kell azonban a családi vasúti utazás esetén számolni a teljes utazási lánc kapcsán (ajtótól ajtóig).

A családi utazások esetében az ár könnyen összehasonlítható tényező, de a kényelem egyéb dimeziói, beleértve a vasútállomásra jutást és a vasútállomástól az úti célig történő továbbutazást, nehezen vizsgálhatók – viszont a döntést érdemben befolyásolják.

4.4. Gyorsaság

Kiemelt tényező a gyorsaság. Ez magától értetődően a repülés esetében a leglényegesebb döntési szempont. A közúti személyszállítás és a vasút esetében nem tér el érdemben a fogyasztói döntések során a szerepe. Az utasok eljutási idő szerint egyenletesen oszlanak el az eszközök között. Azaz kevesen választják a feltűnően lassabb eszközöket, így nem is hivatkoznak erre a kikérdezés során.

Mivel a mérnöki szakma a gyorsaságot tekintti a legfontosabb mérőszámnak, fontos ennek valós szerepét helyesen láttatni. Mivel jelenleg Budapestről indulva minden nemzetközi úti célra, amely közvetlen légi járáttal elérhető, a repülés a leggyorsabb, ezért a repülés mellett döntők a gyorsaságot vallják a leglényegesebb versenytenyezőnek. Ha a vasút a repüléssel időben versenyképessé válik, akkor hirtelen megnő majd azok aránya, akik a gyorsaság miatt a vasutat választják, és a kutatásban is ezzel fogják indokolni választásukat. (A Madrid-Sevilla nagysebességű vonal átadása után a vasút részarány a közlekedési módok között 16%-ról 50%-ra nőtt. [4])

A sebesség tehát fontos versenytenyező, és könnyen a legfontosabbá válhat. Ezért fordulhat elő, hogy a nagysebességű vonatok kényelme olykor elmarad más, alacsonyabb sebességű vonat kényelmétől. (Például a Budapest-Prága között közlekedő Metropolitan EC vonatokon több kényelmi szolgáltatás található, mint a Párizs-Zürich TGV vonaton, holott mindkettőn kb. azonos életkorú, felújított járművek közlekednek. A hagyományos vonat többletszolgáltatásai: kerékpárszállító tér, gyermekbarát fülke, étkezőkocsi változatlan kínálattal, USB csatlakozók és 230 V-os konnektorok, vizuális utastájékoztató, wifi.)

Valószínű, hogy térségünkben a jövőben sem lesz jellemző speciális járműveket igénylő 300 km/h-s sebesség, inkább olyan pályák létesülnek, ahol mozdonyvonattal 200 km/h-s sebességgel, motorvonattal ennél kissé nagyobb sebességgel lehet haladni. (Az Ausztriában épült rövid, nagysebességű pályaszakasz ha-

sonló.) Ezt mozdonyos éjszakai és nappali vonatok is használják a railjetek és ICE-k mellett. Mozdonyos vontatással 1 óra 23 perc alatt teszi meg jelenleg a magyar kocsikból álló éjszakai vonat a Bécs főpályaudvar és Linz közötti 192 km-t (két köztes megállással). A jövőbeni versenyképesség megítélésénél kb. hasonló átlagsebességet célszerű számolni a tervezett nagysebességű vonalakra. Ez időben kb. 600-800 km távolságig, 4-6 óra vasúti menetidőig versenyképes a repüléssel.

5. A KÉNYELEM SZEREPE A VERSENYKÉPESSÉG MEGTARTÁSÁNAK ÉS ERŐSÍTÉSÉNEK SORÁN

A vállalatok üzleti célja az, hogy a változó környezetben is megőrizzék és erősítsék üzletképességüket, növeljék hasznukat. A következőkben a vasútra jellemző, konkrét, fizikai környezetet fejlesztő lépéseket mutatunk be a versenyképesség erősítésére – elsődlegesen az utazás „kényelmének” javítása révén.

5.1. A kényelem szerepe a szárazföldi közlekedésben zajló versenyben

A légi közlekedéssel ellentétben a szárazföldi közlekedési eszközök tervezői és üzemeltetői a kényelem folyamatos javításában látták a versenyképesség növelésének lehetőségét. Mindez azonban egy rendkívül erős árversenyben, a vasút esetében folyamatosan csökkenő árak (menetdíjak) mellett valósult meg, amely komoly feszültséget keltett.

A szárazföldi személyszállításban a kényelem szempontjából az autóbusz folyamatossá és megújuló kihívásokat jelent a vasút számára. Jelenleg a Regiojet márkanévű, morvaországi székhelyű cég és az alvállalkozó partnerekkel dolgozó Flixbus a fő versenytársa Közép-Európa együttműködő államvasút társaságainak. Térségünkben a jellemző nemzetközi vasúti üzemeltetési modell szerint a határon átadják egymásnak a vonatok az állami társaságok, a szállító országonként változik. Az értékesítés és ügyfélszolgálat szempontjából kölcsönösen helytállnak egymás vevői felé. Ezt a szolgáltatástípust egységesen „vasút” elnevezés illeti, hiszen a Magyarországot

érintő nemzetközi forgalomban nincs a vasútvállalatok között verseny, az ágazat egésze versenyez.

5.2. A Magyarországot érintő vasúti járművek kényelmi fejlesztése

A Flixbusra jellemző, hogy törekszik arra, hogy korszerű buszokkal, nagy lábtérrel, konnektorokkal kedvezzen az utasoknak. Ez kihívás a vasút számára. A közép-európai vasútvállalatok a piaci elvárásokra reagálva korszerűsítik a nemzetközi forgalmú személykocsikat. Az évtizedekkel ezelőtt beszerzett járművek általában 20 év után kapnak átfogó felújítást. Ennyi idő alatt a minőségi és műszaki szempontból is tarthatatlanná válik az állapotuk, a belső dizájn is elavul. A MÁV-START 2018-tól közlekedtetni nagyobb mennyiségben nemzetközi forgalomban átépített, korszerűsített CAF kocsijait, amelyek már megfelelnek a jelenlegi alapvető minőségi igényeknek és műszaki elvárásoknak. Elsőként a Budapest – Pozsony – Prága – Berlin – Hamburg útvonalra álltak be a megújult kocsik. Megkezdődött a fekvőhelyes és a hálókocsik felújítása is, és további ülőhelyes kocsik is megújulnak. Ezek a főjavítások és emelt szintű fővizsgák azonban mind „hozott anyagból” dolgoznak, és az eredeti járműkialakítás miatt sok kompromisszumot kell kötni, főleg a mára elavultnak tekintett fülkés utastér kialakítás esetén. A felújítások és új beszerzések során azonban vagy az alapanyagul szolgáló régi kocsik adottságaiból származó műszaki kényszer, vagy a piaci ismeret hiánya miatt teljesen újszerű megoldásokkal nem tudtak szolgálni.

Hasonló elvek mentén és hasonló kompromisszumokra kényszerülve újította meg Magyarországot kiszolgáló járműparkját a közelmúltban a cseh és a lengyel állami vasúttársaság. A magyar helyzet tehát nem egyedülálló.

Rövid esettanulmányként a ČD Budapest és Prága között közlekedő „Metropolitan” márkanévű cseh vonatainak példája mutatható be. Látszik, milyen kényszerű kompromisszumokat kell a vasútvállalatoknak kötni. A ČD számára e stratégiai fontosságú útvonalon közlekedő vonatok kocsijai főjavított, régi járművek.

A termes másodosztályok belső elrendezése emiatt teljesen kötött volt: csak az eredeti ülés-kiosztás maradhatott, amibe a tervezők csak nagyon nehezen tudták a bőröndtartó állványokat illeszteni. Az eredeti üléselrendezés kényszerű megtartása miatt sem sikerült olyan üléseket beszerezni, amelyek a nagy távolságú utazás ergonomiai követelményeit kielégítik. Sok műszaki, járműfenntartási nehézséggel kell megküzdeni az üzemeltető ČD vasúttársaságnak a használtan beszerezett osztrák fülkés kocsik kapcsán is. A vonatok első osztályú kocsijainak elavult megjelenése miatt a ČD új üléseket szerelt be a járművekbe, de a 90-es években (Dunakeszin) tervezett, máig közepszürke színű belső burkolati elemek hangulatát ezzel csak részben tudták orvosolni.

A főjavítások során mindig gondot jelent a vasútvállalatoknak, hogy a kb. 20-30 évvel korábbi dizájn elemeket mennyiben kell megőrizni vagy cserélni. A vasúti járművek kb. 40-50 éves életciklusának második felében rendre elavult formavilágba próbálnak pl. új színeket vinni a tervezők – közepes hatékonysággal. A ČD egyébként igyekszik gyorsan meghaladni a jelenlegi helyzetet: az egységes és korszerű megjelenés érdekében a vonalra új járműveket fog beszerezni.

A legtöbb üzemeltető az idősebb, főjavított járműveket már csak másodlagos vonalakon, kevésbé versenyző piacokon tudja használni. A versenyképesség szempontjából tehát kulcsfontosságú az új jármű és a hozzá kapcsolódó marketingkommunikáció és márkáépítés vonzereje. Erre kiváló példa az ÖBB és a ČD „railjet” brandje és járműegysége, amely még 10 évvel a bevezetése után is frissnek hat. Az ÖBB a fedélzeti ügyfélfélményt folyamatosan kutatja, és a szolgáltatásokat frissíti (pl. étkezőkocsi részt alakított ki a büfé helyett; kerékpárszállítást vezettek be és felfrissítették a családi kocsiszakaszt: „Familienzone”).

A fenti rövid esettanulmány és kitekintés mutatja, hogy még a jelentős piaci igény mellett, kiemelt nemzetközi útirányokon is akár 10 év is eltelik olyan „ideiglenes” járműállomány alkalmazásával, amely épp csak képes a mindenkori piaci igényeket kielégíteni. Eközben

egy jól kidolgozott, új járműkonceptió 10 évvel a bevezetés után is kedvező imázsú és versenyképeségű.

5.3. A ma elvárt kényelem

A ma Közép-Európában általánosan elvárt kényelmi szint minimális műszaki elemei:

- a) megfelelő fizikai környezet: jó közérzetet biztosító (és nem nagyon „fújó”) fűtés és hűtés; kellemes, differenciált világítás (olvasólámpa és általános megvilágítás), fényáteresztő és részben átlátszó napellenző; a többi útítárs zaját kellően is tompító, általános alapzajjal elfedő, de kívülről (a zakatolástól, menetzajtól) hangszigetelt utastér,
- b) zárt rendszerű vécé, folyékony szappan,
- c) laptop töltésére alkalmas konnektor, de divatos USB csatlakozókat is be kell szerelni,
- d) laptop használatára és főétkezésre is alkalmas méretű asztal,
- e) kilöttyenést gátló pohártartó,
- f) helyzetérzékeny utastájékoztató képernyőtartalom megjelenítése (várható érkezésekkel),
- g) többféle pozíciót lehetővé tevő ülések, megfelelő lábtér és nyújtózási lehetőség; alváshoz szükséges táмок (lábtartó, arctám, fejtám) és állítható nyakpárna.

Mindezt azonban a termék valódi sikere érdekében olyan kortárs formatervnek kell egybetartania, amely az utasok számára a jelen formakincsét, anyagait és színvilágát mutatja. A „kortárság” különösen fontos ott, ahol a vasútra az átlagos jövedelműek nem tekintenek korszerű közlekedési eszközként. Budapest térségében az elővárosi járműpark cseréje jelentősen megváltoztatta a vasútról kialakult képet, ehhez a távolsági járműparkot fel kell zárkóztatni.

A jelen követelményeinek a MÁV-START főjavított kocsijai sem tudnak maradéktalanul megfelelni. A főjavított CAF kocsik egyik legkomolyabb problémája a már említett, „örökölt” ülés kialakítás és elrendezés. A vasútvállalatok ma már jelentősen csökkentették a

pályos, tehát egymással szembe elrendezett ülések arányát. Mert ugyan ez az elrendezés az együtt utazó társaságok számára nagyon kelleme, de idegeneknek már nem ideális. Kutatások is igazolták, hogy sokan szeretnének olyan intim teret, amelyet az egymásnak háttal álló ülések biztosítanak („buszos elrendezés”). Az IC+ fejlesztése során sikerült ezt a szempontot érvényesíteni, így ott nagyon változatos üléselrendezést alakítottak ki a 2. osztályon.

Az IC+ széria első, többcélú járműveinek kialakítása mutatja, hogy csak új járművek gondos tervezésével lehet azt a belső világot megteremteni, amely a kényelem érzetét hordozza, és megfelelő márkaépítés esetén már a vásárlói döntéskor is hat, azaz a versenyképességet tartósan növeli.

6. AZ ÁR ALAKÍTÁSA A VERSENYKÉPESSÉG ÉRDEKÉBEN

A közép-európai állami vasúttársaságok történelmi örökségként kapott, nagyon magas nyugati és egy hirtelen magasra emelt keleti árszintet kezdtek el a fapados repülés, majd a fejlett értékesítési háttérű busztársaságok megjelenése után korrigálni. A vasúton is megjelent a dinamikus árazás, amely az utazás idejétől függő árakkal dolgozik. Ezt fejlett formában alkalmazza a jelentős magyarországi forgalmat lebonyolító osztrák ÖBB és a német DB, kezdetleges formában pedig szinte az összes Magyarországgal közvetlen összeköttetésben álló ország vasúttársasága.

A vasutak külső szemlélő számára lomhának tűnnek, hiszen csak vonakodva hajlandók olyan jelentős árcsökkenéseket végrehajtani, amelyet a piac a légi forgalom és az autóbusszal végzett személyszállítás esetében észlel. E lomhaság mögött azonban nagyon sokszor taktikai lassúság is meghúzódik, hiszen épp a történelmi örökség miatt a vasútnak nagyon sok olyan minőségérzékeny utasa van, akik speciális termékélőnyökért magasabb összeget is örömmel kifizetnek, és ezt a bevételt a társaságok nem akarják elengedni.

A felső vezetés számára minden országban kérdés, hogy az alacsony árakkal támadó ver-

senytársakkal mennyire bocsátkozzon a vasút árversenybe. Erre sokféle konkrét példa adható, és a folyamatok iránya egyértelmű. A vasutak őrzik jól fizető törzsutasait, de ésszerű határok között igyekeznek a dinamikus árazású versenytársakkal árban összehasonlíthatóak maradni.

6.1. Az alacsony árakra adott szolgáltatási válaszok

Egy másik versenyképesség-javító taktika is egyértelműen tetten érhető a Magyarországot érintő vasúti közlekedésben: az ár-érték arány érték oldalának javítása. Évtizedes távlatban egyre több a magas fizetési hajlandóságú utasokat elérő, erősen versenyző részpiacokon a fedélzeti többlétszolgálat.

Ugyanezen logikát alkalmazva fejlesztette ki az ezredfordulót követően az ÖBB és a Siemens a railjet koncepciót, amely korrekciókkal a mai napig sikeres termék. Hasonló elvek formálják az új, cseh felségjelű járművek koncepcióját is.

A kutatások azt mutatják, hogy a hasznosnak ítélt értékeket a piac részben hajlandó megfizetni. A vasútnak arra kell törekedni, hogy azokat a szolgáltatási elemeket fejlessze, amelyeket a közút vagy a repülés nem vagy nehezebben tud biztosítani sajátos adottságai miatt.

6.2. A piac fizetési hajlandósága

Súlyos problémát jelent, hogy Magyarországon a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők többsége csak alapszolgáltatást igényel vagy nem hajlandó többet fizetni az alapszolgáltatáson felüli szolgáltatási elemért. Ennek egy még nehezebb esete a szolgáltató szempontjából, hogy egyes piaci szegmensek kevesebbet akarnak fizetni, de komoly minőségi elvárásaik vannak. Mivel a repülésben és az autóbusszal személyszállításban pusztító versenyben maradtak talpon azok a cégek, amelyek a piac zöme által elvárt minőség és ár legelőnyösebb kombinációját kínálják, az ilyen „edzett” versenytársakkal szemben a vasúti rendszer kénytelen egyre gyorsabban reagálni, és többnyire az infrastruktúra és a járművek kialakításának módosítása árán.

Egyik lehetőség a piac alacsony fizetési hajlandóságára reagálva azon szolgáltatási elemek kivonása, amelyeket a piac nem fizet meg, és kutatás is igazolja az alacsony keresletet egy szolgáltatás típusra. Ennek tipikus példája az éttermi szolgáltatást nyújtó étkezőkocsi.

Az európai vasúthálózaton folyamatos szorulnak vissza a hagyományos étkezőkocsik. Országtól függetlenül a tapasztalatok ugyanis azt mutatták, hogy az étkeztetési szolgáltatások áttervezése szükséges. A főzőkonyhával rendelkező, sok évtizedes étkezőkocsi szolgáltatáskonceptió egész Európában megszűnt, és helyét az alacsonyabb költséggel üzemeltethető melegítő konyhák és büfék veszik át. Ugyanígy a hagyományos első osztály szerepét, szolgáltatásait és az első osztályra vonatkozó keresletet szükségessé időnként teljesen, az alapoktól újratervezni. Ezt a legtöbb üzemeltető rendszeresen megteszi, és a fedélzeti vendéglátás, továbbá az emelt szintű utastér többféle belső kialakítása egy kocsiba kerül – így alacsonyabb volumenű és/vagy fizetőképességű kereslet esetén is hatékonyabban biztosítható a szolgáltatás.

7. UTAZÁS GYERMEKEKKEL, CSALÁDI UTAZÁST SEGÍTŐ TERMÉKEK

A vasút a távolsági forgalomban kiváló családi utazási mód – az előnyöket tudatosan fejlesztve minden más közlekedési eszköznél jobb környezetet biztosít. A sok szolgáltatási elemből összeálló, gyerekekkel sokszor nehézkes repüléssel, a hosszú autózással vagy buszozással szemben a vasúti kocsik tágassága és a külön családi kocsiszakaszok kellemes időtöltést biztosítanak a gyerekeknek. Tudnak játszani, mozogni, mászni, aludni; könnyedén megoldható menet közben a szoptatás és a pelenkázás. A vasúttársaságok a családoknak a hosszú távú utazáshoz a nagy kapacitású vonatokon külön területet biztosítanak (a railjeteken és a Metropolitan EC vonatokon is van kijelölt családi szakasz). A MÁV-START többcélú IC+ kocsijában családi fülkét alakítottak ki, külön helyel, ahol babakocsi tárolható.

A gyerekekkel történő távolsági utazás éjszaka is történhet, ilyenkor célszerű egy teljes fek-

vőhelyes fülkét a családnak lefoglalni. A gyerekek a vonaton alvást általában jó mókának tartják, és szeretnek az emeletes ágyakra föl- és lemászkálni. Ami tehát a felnőttek számára kényelmetlennek és kompromisszumosnak tűnhet, az a gyerekeknek hatalmas kaland és csodás szórakozás. Mivel a szülők döntéseit nagyon sokszor a gyermekek befolyásolják, ezért a vasúttársaságoknak érdemes a gyermekek megnyerésére külön programokat kidolgozni.

Mivel a vasút, a játékvonat gyakorlatilag minden családban jelen van, ezért az igazi vonat értékesítésénél építeni szoktak a társaságok a játék és a valós szolgáltatás közötti gondolati kapcsolatra. A keskeny nyomközű és közúti lassú jármű formájában megjelenő városnéző vonat mellett a nagyvasútra, különösen távolsági utazásra sokszor nehezebb rávenni az autóhasználatot természetesnek tartó szülőket. Ezért sok vasúttársaságnak speciális „gyermekbarát” programjai, kommunikációs akciói segítenek áthidalni ezt a kezdeti nehézséget a szülők számára. A családi utazás olyan terület, ahol a vasút versenylőnye egyértelmű a többi személyszállítási móddal szemben, de az autó háztól házig eljutását csak a nagy sebesség vagy az éjszakai utazás kompenzálhatja.

8. GYORSASÁG: CSAK A TELJES UTAZÁSI LÁNCBAN ÉRTELMEZHETŐ

A szakmai és sajtóbani viták során ez a témakijelmező talán túlzottan is előtérbe kerül, a kutatások azonban kevésbé fontosnak mutatják. Kétségtelen azonban, hogy a nem használók meggyőzésének ez az egyik fontos szempontja. Mivel azonban az ilyen típusú utazás csak a teljes utazási láncra értendő, így a távolsági forgalomban, az autópályán elérhető közúti menetidővel a vasúti utazást tartalmazó eljutás időben csak akkor versenyképes, ha nagysebességű vasúton történik az utazás jelentős része.

8.1. Hagyományos szerelvényel is használt nagysebességű pályák szerepe a versenyben

A 200 km/h-s mozdonnyal vontatott szerelvényekkel is igénybe vehető pályák sokféle vonat

közlekedtetését lehetővé teszik. Ezekon a pályákon hagyományos kocsikból álló vonatok és motorvonatok vegyesen közlekednek. Így kisebb beruházással valósítható meg a fejlesztés, de az ilyen pályák csak korlátozottan, a fővonal közelében kiinduló utazások esetén versenyképesek az autópályán elérhető menet-idővel. A repüléssel szemben az ilyen pályák csak mérsékelt versenyképességet biztosítanak.

Magyar szempontból az osztrák Westbahn jó példa erre: a Budapestről Salzburgon át Németország és Svájc felé közlekedő vonatok Bécs és Linz között használják a nagysebességű pályát. Bécs és München között azonban az üzleti forgalomban továbbra is inkább a repülés a jellemző közlekedési mód. A vasút közel hét órás eljutási időt kínál: ennél a repülés a városközponttól városközpontig számolva is órákkal rövidebb.

8.2. Versenyben a közúttal (Erdély példáján)

Keleti irányba, Erdély felé a vasút és a hagyományos közút versenyez, és az eljutási időt a határátlépés is nyújtja. A vasút esetében jelenleg nagyon szigorú határátlépési időket határoz meg a rendőrség: még kilépésnél is 30 percet áll a vonat a magyar ellenőrzés miatt Biharkeresztesen. A román beléptetés ennél rövidebb a következő állomáson (Biharpüspöki). A közúti határátlépés ideje ennél jellemzően rövidebb. A pihenőidők miatt azonban az autózás is hosszadalmas, így a vasút reális alternatívává válhat.

A hagyományos, 2x1 sávú közúttal szemben már a 100 km/h-s sebességre kiépített, egyvágányú vasúti pályán haladó vonat is versenyképes távolsági forgalomban.

Éppen a romániai példa kapcsán fontos azonban, hogy a rá- és elhordás, a vasútállomásokon kialakuló minőségérzet és a vasút általános imázsa. A kulturálisan meghatározott utazási hagyományok befolyásolják a fogyasztói döntéseket. Románia esetében a kutatások szerint feltűnően sokan utaznak busszal. Mivel ebbe a kisbuszos személyszállítás is beleértendő, amely kis településeken házhoz viszi az

utasokat, ezért a vasút versenyhátránya egyértelmű. Ez az időbeli versenyképességet ugrás-szerűen növeli.

8.3. Fejlesztési lépcsők az időbeli versenyképesség javítására – ellentmondások, példákkal

Nem alkotható általános szabály arról, mi befolyásolja az eljutási idő kapcsán a fogyasztó érzéseit. Bécsbe például nem gyorsabb vonattal menni, mint autóval, mégis viszonylag sok autóval is rendelkező utas választja a vasutat. Ennek oka összetett, a kutatások szerint

- a fedélzeti minőség, a „railjet” brand imázsa, a hasznos fedélzeti időtöltés lehetősége,
- a bécsi városi forgalom és parkolás nehézségei,
- a jó bécsi tömegközlekedés

együttesen hatnak. Bécs esetében tehát számos vasúton kívüli tényező erősíti a vasút versenyképességét.

Ennek az ellenkezője figyelhető meg Zágráb esetében. A vasút versenyhátrányát az alábbi tényezőkre vezethetjük vissza:

- az utóbbi idők jelentős pályafejlesztései a budapesti elővárosi utazások és a balatoni üdülőhelyek elérésére fókuszáltak,
- a speciális földrajzi jellemzők miatt, a balatoni szakaszon csak 100 km/h a felújítást követően is az elérhető legnagyobb sebesség,
- a határátlépés hosszú ideje komoly hátrány a vasúton,
- a napi egy járatpár az időfekvés szempontjából mért időbeli versenyképességet rontja jelentősen,
- a pályák fejlesztése folyamatosan zajlik, hosszú éveken át, folyamatos vágányzarak mellett, ez a menetidőt növeli és olykor pótlóbuszra átszállással is jár.

9. KONKLÚZIÓ

A nemzetközi, távolsági forgalomban a vasút mint közlekedési rendszer számos jelentős

versenyelőnyvel rendelkezik. A fogyasztói döntéseknél az ár és a sebesség mellett számos más kényelmi és esztétikai tényezőt is figyelembe kell venni, amelyeknek mérése nehézkes. A térségünkben nemzetközi vonatokat közösen közlekedtető állami vasúttársaságok e versenyelőnyökre építve fejlesztenek, de a jelentős beruházási igény miatt e fejlesztésekkel a közúti személyszállítás sok útirányon lépést tart. Tartós versenyelőnyt akkor tud a vasút felmutatni, ha a kellően nagy és kellően magas fizetési hajlandóságú piacon a pályák és a korszerű járművek, illetve az úti cél helyi közlekedése együttesen segíti a vasút mint közlekedési rendszer optimális működését. A vasút versenyképességére jelentős hatással van a párhuzamos közutak minősége és az úti cél forgalmi torlódásai és parkolási lehetőségei. Ezen tényezők együttesen eredményezik azt, hogy a Budapestről kiinduló vagy oda érkező nemzetközi vasúti forgalomban Bécs messze kiemelkedő szerepet játszik.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] A Kormány 289/2018. (XII. 21.) Korm. rendelete a közlekedési tárgyú kormányrendeletek módosításáról, Magyar Közlöny 2018. évi 209. szám
- [2] http://www.kozbeszerzes.hu/adatbazis/megtekint/hirdetmeny/portal_17833_2018/ (2018. 12. 27.) Ferencz Edina: Országos vasúti koncepció. XV. Közlekedésfejlesztési és Beruházási Konferencia, Bükkfürdő, 2014. március
- [3] Győri Balázs: Korszerűsítési projektek és az üzemeltetés kapcsolata. Magyar Vasút 2018 Konferencia, Budapest, 2018. szeptember 13.
- [4] Vörös Attila: Kellenek-e Magyarországon nagysebességű vasutak? Közlekedésfejlesztés konferencia, Balatonföldvár, 2015. május 15.



Competitiveness of International Rail Passenger Transport

Regular research during the design of rail passenger services shows that comfort is an important factor for prospective consumers planning travel. However, so much is included in the concept of "comfort" for each individual that has been asked that it is impossible to research this subject using a uniform method and to make measurements with one single value. The situation is even more complicated by the fact that the rules of business science allow the market to be segmented in many ways. This results that the approximately homogenous expectations (a) and willingness to pay (b) – concerning the fulfilment of expectations and, in the case of providing the desired service element, for the service element in question – of the smaller or larger groups thus formed can be evaluated individually.



Die Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Regelmäßige Untersuchungen zur Planung der Dienstleistungen des Schienenpersonenverkehrs zeigen, dass Komfort einen wichtigen Faktor für die potenziellen Verbraucher die über eine Reise nachdenken, darstellt. Die individuelle Interpretierung des Begriffs "Komfort" seitens des abgefragten Verbrauchers enthält jedoch so viele Faktoren, dass es unmöglich ist, nach einer einheitlichen Methode zu suchen und den Komfort mit einem Wert zu messen. Die Situation wird durch die Tatsache noch komplizierter, dass die Regeln der Wirtschaftswissenschaften eine Segmentierung des Marktes auf viele Arten ermöglichen und die annähernd homogenen Erwartungen (a) und die Zahlungsbereitschaft (b) der dabei gebildeten kleineren oder größeren Gruppen für das gegebene Dienstleistungselement bei der Erfüllung der Erwartungen bei der Bereitstellung des gewünschten Dienstleistungselements einzeln ausgewertet werden können.