

Ács Balázs

**SZABÁLYOZÁS ÉS VERSENY A HELYKÖZI
TÖMEGKÖZLEKEDÉS PIACÁN**

Doktori értekezés tézisei

Szeged, 2025

Szegedi Tudományegyetem

Gazdaságtudományi Kar

Közgazdaságtani Doktori Iskola

**SZABÁLYOZÁS ÉS VERSENY A HELYKÖZI
TÖMEGKÖZLEKEDÉS PIACÁN**

Doktori értekezés tézisei

Témavezető:

Prof. Dr. Voszka Éva

Egyetemi tanár

Szegedi Tudományegyetem

Gazdaságtudományi Kar

Szeged, 2025

Tartalom

1. A témamegjelölés, a témaválasztás indoklása és a kutatás jelentősége	4
2. A dolgozat céljai, hipotézisei és felépítése	5
2.1. A dolgozat célja	5
2.2. Hipotézisek.....	6
2.3. A disszertáció szerkezete	7
3. A kutatás módszertana és forrásai.....	8
4. Az értekezés tudományos eredményei, hasznosíthatóság lehetőségei	9
4.1. A piac struktúrája, szereplői	10
4.2. A piaci szereplők viselkedése	12
4.3. A piaci szereplők teljesítményei.....	18
4.4. Tézisek	19
5. Jövőbeli kutatási irányok	21
6. Közpolitikai ajánlás	22
7. A téziszűzetben felhasznált irodalom	23
8. Az értekezés témakörében megjelent saját publikációk	25
8.1. Folyóirat cikkek	25
8.2. Könyvek, könyvfejezetek	26
8.3. Konferencia előadások	27

1. A témamegjelölés, a témaválasztás indoklása és a kutatás jelentősége

A disszertációban a tömegközlekedés általános közgazdasági sajátosságait, a szabályozás és a verseny lehetőségeit, valamint a hazai helyközi menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatási piac struktúráját, szereplőinek viselkedését és teljesítményeiket vizsgáltam. A tömegközlekedés éves szinten mintegy 800 milliárd forintnyi közpénzt használ fel, melyben ha csak néhány százalék hatékonysági tartalék van, az is jelentős összeg. A szektor évtizedek folyamatosan „megreformálás” alatt áll. 2023-ban és 2024-ben jelentős tarifális változások is történtek, és jelentős szervezeti átalakulás is van folyamatban, a MÁV-VOLÁN integráció jegyében, és 2024-ben a vasút helyzete markánsan a közfigyelem középpontjába került. A piac liberalizációjának időpontja is közeleg. A témakörrel foglalkozó kutatások fókuszában elsősorban a vasút áll, a disszertációmban azonban a vasúti és autóbusz közlekedést egyaránt vizsgáltam, mely újszerű megközelítés.

2. A dolgozat céljai, hipotézisei és felépítése

2.1. A dolgozat célja

A dolgozat célja, hogy a szabályozásméleti jelenségek vizsgálatán át feltárja, hogy a hazai helyközi személyszállítási piacon milyen érdekei vannak a piac szereplőinek, mennyire tudták ezeket érvényesíteni az elmúlt években, és milyen hatást gyakorol ez a piaci helyzet alakulására, a finanszírozási helyzetre és a szolgáltatás színvonalára.

A kutatás az alábbi kérdések mentén zajlott:

1. Milyen sajátosságai vannak a helyközi közlekedésnek és ezek hogyan befolyásolják a szereplők magatartását?
2. A menetrendi kínálat változása hogyan hat a keresletre és a szolgáltatás gazdaságosságára?
3. Hogyan hatott a közúti szolgáltatók struktúrájának változása (összevonása, centralizációja) a viselkedésükre és a hatékonyságukra?
4. Hogyan lehet javítani a rendszer működési hatékonyságán?

2.2. Hipotézisek

A kutatás során az alábbi hipotéziseket fogalmaztam meg:

1. A hazai helyközi személyszállítási piac szereplőinek a szolgáltatás jövőképét illető hozzáállása és viselkedése elhelyezhető egy háromosztatú skálán, takarékos (minimalista), előre menekülő (maximalista) és reneszánsz-hívő (ultra-maximalista) szektorokban.
2. A MÁV-csoport monopol helyzetben van, és akként is viselkedik.
3. A tömegközlekedési szolgáltatások volumenét meghatározó mindenkori megrendelő, akinek a feladata az, hogy egy adott finanszírozási keretből a lehető legjobb szolgáltatást biztosítsa, hajlamos arra, hogy átvegye, felkarolja a piac többi szereplője felől, kvázi „alulról jövő” előre menekülő, szemléletet.
4. A hazai helyközi személyszállítási piacon erősek a szabályozott piacokra jellemző olyan jelenségek, mint az információs aszimmetria és a regulatory capture.

5. A hazai helyközi tömegközlekedésben az utasforgalom alakulását elsősorban a menetrendi kínálat volumene határozza meg.

2.3. A disszertáció szerkezete

Az 1. fejezet a kutatási terület pontos lehatárolását, a téma indokoltságát, az újszerűségét és a kutatási kérdéseket hipotéziseket tartalmazza. A 2. fejezet a helyközi tömegközlekedés piacának elméleti és gyakorlati működési, szabályozási sajátosságainak általános jellegű tárgyalása, fókuszálva azokra a területekre, melyek a későbbi fejezetekben a gyakorlatban is megjelennek.

A disszertáció második szekciójában (3-4-5. fejezetek) elemzem a hazai piac *struktúráját*, a piaci szereplők viselkedését és ennek hatását a *teljesítményükre*, ez utóbbi gyakorlatilag a közfinanszírozási igényüket jelenti. Ebben a három fejezetben a fókusz a megrendelő és a szolgáltató kapcsolatán, viselkedésén és ennek következményein van.

Végül, a 6., összefoglaló fejezet a következtetések levonását, a hipotézisek elfogadását/elvetését, és ezek alapján hatékonyságjavítási lehetőségeket, közpolitikai javaslatokat, és további kutatási irányokat is tartalmaz.

3. A kutatás módszertana és forrásai

A helyközi menetrendi kínálat gyakorlati tervezésében, ellenőrzésében, a szolgáltatók és a megrendelő közötti egyeztetéseken mediátorként részt vevő kutató, gyakorlati oldalról vizsgáltam, hogy ezen a piacon mennyire érvényesülnek a gazdasági szabályozásban (Kiss 2007) ismert olyan általános jelenségek, mint a Stiglerhez (1971) köthető regulatory capture (a szabályozó fogságba ejtése), a monopol helyzetben (Carlton-Perloff 2003) lévő nagyvállalatokra jellemző viselkedési formák (Voszka 1988), mint például a túlzott bátorságot adó „too big to fail” megközelítés, vagy éppen az alkuk rendszere. Szintén vizsgáltam a tömegközlekedés közjószág-jellegéből (Hardin 1968) fakadó sajátosságait, a puha költségvetési korlátok megjelenését (Kornai 1993), valamint a Say-dogma érvényességét, azaz hogy a kínálat bővítése mennyire teremti meg a saját keresletét, valamint azt a jelenséget, miszerint az ágazati minisztériumok nem csak szabályzói, hanem érdekképviselői is a hozzájuk tartozó iparágaknak. Érintem a tömegközlekedés marketing mixét

(Kotler 1988) és a megbízó-ügynök elméletet is (Jensen-Meckling 1976).

A piacvizsgálatot a verseny-szabályozásban széles körben alkalmazott Struktúra-Viselkedés-Teljesítmény (SVT) modell alapján végeztem. A harvardi iskola által kidolgozott modell lényege, hogy logikus vizsgálati keretrendszer jelent, azonban hátránya, hogy a modell túlságosan statikus, és nem bizonyítja az oksági viszonyokat, különösen a teljesítmények visszahatását a viselkedésre és a struktúrára. A szolgáltatók viselkedésének vizsgálatánál alapul vettem és továbbfejlesztettem Erdősi (2009) hármas felosztását, melyet eredetileg a vasút jövőjét illetően készített, de kiterjesztettem a teljes tömegközlekedésre és az elmúlt 15 év eseményei alapján vizsgáltam a gyakorlatban való megjelenését.

4. Az értekezés tudományos eredményei, hasznosíthatóság lehetőségei

Az értekezés fő újdonsága, hogy a helyközi vasúti és autóbuszközlekedést egyszerre, egységes szempontok szerint vizsgálja.

Kutatásom fókuszában a közlekedési **szolgáltatók** és a **megrendelő viselkedése** állt, abból a szempontból, hogy a piacon mindegyikük számára jelentkező strukturális kihívásokra, legfőképpen a lecsökkent keresletre milyen viselkedéssel reagálnak, és ennek nyomán hogyan alakul a teljesítményük.

4.1. A piac struktúrája, szereplői

Az elmúlt másfél évtizedben Magyarországon a **piac struktúrája** ugyanabban az irányban változik: folyamatos a **szolgáltatók integrációja**, összeolvadása, amit a vasúti kínálat bővítése, a tarifák csökkenése kísér, már nem is csak reálértéken, hanem nominálisan is. A GYSEV-et és a négy kis autóbusz magántársaságot kivéve 2025-ben már minden korábbi közszolgáltató társaság (MÁV-START, VOLÁNBUSZ, MÁV-HÉV) a MÁV-csoport tagja, és a MÁV Személyszállítási Zrt-be integrálódott, tehát egyre inkább egyetlen szolgáltatóról beszélhetünk. Az egész piac egyre inkább a monopolizáció felé halad, a verseny egyre kisebb, a fő szolgáltató MÁV-csoport dominanciája egyre jelentősebb, és kiterjed a kapcsolódó szolgáltatásokra is, az értékesítési rendszertől a menetrendi keresőn át az utasellátásig. A szolgáltatók

alapvetően fejlődni és piacon maradni akarnak, különösen a korábbi nagyobb forgalomra méretezett saját infrastruktúrát üzemeltető vasúttársaságok.

A piac másik fontos szereplője a megrendelő, amely a hazai helyközi személyszállítás esetén a mindenkori közlekedésért felelős minisztérium, jelenleg az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), amely egyben a MÁV-csoport tulajdonosi joggyakorlója is. Mint politikai közhatalmi szervezet szintén a minél jobb szolgáltatási színvonalban érdekelt, de hangsúlyosabban jelenik meg, hogy ezt minél alacsonyabb költségtérítés mellett kell elérnie, a mindenkori Pénzügyminisztérium által szabott kereteken belül.

A piac fontos szereplője még az utas, aki jegy és bérletvásárlással még külön is fizet a szolgáltatásért, amit adófizetőként eleve támogat, a vannak egyéb érdekhordozók, mint az önkormányzatok, munkáltatók, közlekedési civil- és zöld szervezetek, stb., aki szinten a jobb színvonalú tömegközlekedésben érdekeltek, de ellátási/gazdálkodási felelősséget ezért nem viselnek.

4.2. A piaci szereplők viselkedése

A piac szereplőinek **viselkedését** egy háromosztatú skálán helyeztem el, aszerint, hogy a piaci kudarcra hogyan reagálnak: inkább takarékossgal (minimalista), vagy előre meneküléssel (maximalista), vagy ennek szélsőséges esetével, a folyamatok megfordításába vetett hittel (ultra-maximalista).

Az egyes közlekedési társaságokat illetően az alábbi viselkedés megközelítéseket azonosítottam:

- A MÁV-START alapvetően maximalista, fejlesztés-orientált viselkedése összességében, évtizedes távlatokban hozzájárult a rendszerváltozás idején erősen lecsökkent piaci pozíciók megőrzéséhez. A társaság jellemzően évi 1 százalékkal bővítette menetrendi kínálatát az elmúlt évtizedekben, és ezzel, valamint egyéb fejlesztésekkel hosszú távon sikerült megfékeznie az utasszámcsökkenést. Ugyanakkor rövidebb távon, évről-évre nem mutatható ki közvetlen logikai kapcsolat a hálózati szintű menetrendi kínálat mértéke és a bevételek, utasszámok, utaskilométerek között. Az is látható, hogy a MÁV-START 2023-ra túlvállalta magát, nincs elegendő erőforrása (elsősorban járműve) megnövelt menetrendi

kínálatának fenntartásához. A társaság azonban továbbra is előre menekülésben gondolkodik, nem pedig a kínálat racionalizálásában, így 2024-ben a teljes menedzsment és a megrendelő is használt járműveket keres Nyugat-Európában. Az előre menekülés másik jól látható következménye egyfelől a MÁV-START finanszírozási igényének megugrása azokban az években, amikor jelentős menetrendi fejlesztéseket vezetett be, másfelől az üzemeltetési költségek stagnálása a fejlesztési stop-pal jellemezhető években (2015-2018).

- A helyközi autóbuszközlekedést szinte kizárólagosan végző VOLÁNBUSZ esetében az látható, hogy az ezredfordulóig érezhető növekedés és stabilitás lendülete az új évezredben már nem tartott ki. A menetrendi hatékonyságjavítások stratégiája a kétezres évekre már kevés volt a „pozitív nulla”, azaz a pénzügyileg eredményes működés fenntartásához. 2015-től, a megyei szintű Volán társaságok Közlekedési Központokba való összevonásától pedig azonnal csökkenni kezdett az utasszám és a bevétel. 2019-től, amikor a hat Közlekedési Központ is beolvadt a VOLÁNBUSZ-ba, megkezdődött egy innovatív

racionalizáló folyamat, mely a menetrendi kínálat volumenét megtartva az eszközigény csökkentésére fókuszált. Ennek az utasszámról, bevételekre való hatását a koronavírus járvány miatt, valamint a MÁV-csoportba való integráció és az integrált tarifatermékek elszámolási nehézségei miatt egyelőre nehéz kimutatni, azonban a járműállomány redukálásának hatása jól látható a költségek növekedési ütemének lassulásán.

- A MÁV-HÉV az egyetlen nagy szolgáltató, amelynek a rendszerváltozástól csökkent a vonatkilométerben mérhető kibocsájtott teljesítménye, noha jelentős az utasforgalma. A társaság a Volánokhoz hasonlóan jellemzően csendben teszi a dolgát, alig 100 kilométer hosszú hálózatán és 97 motorvonatával közel feleannyi utast elszállít, mint a MÁV-START hatezer kilométeren, sokszoros méretű járműparkkal. Az elmúlt 40 évben járműbeszerzés sem történt a HÉV-nél, így a műszaki állapotok egyre kritikusabbak. Utasszámok tekintetében a HÉV-ek forgalma stabil, a statisztikai utasszámcsökkenést inkább módszertani és értékesítési változások okozták.

A részletes, szolgáltatónkénti, illetve alágazatonkénti elemzésből az látszik, hogy a vasúti és autóbuszos szolgáltatók sok tekintetben eltérően, akár ellentétesen viselkednek. A piac pénzügyi kudarcát nagyrészt az okozza, hogy éppen a fajlagosan drágább szolgáltató, a MÁV-START a példa a fejlesztés-orientált maximalista viselkedésre, és a sokkal alacsonyabb költségekkel, és magasabb fedezeti szinten üzemelő VOLÁNBUSZ-ra és MÁV-HÉV-re jellemzőbb a takarékos, önleépítő minimalista viselkedés. Ha ez fordítva lenne, az pénzügyi szempontból takarékosabb lenne, a társadalmi hasznok tekintetében pedig ez attól függ, hogy a vasút és autóbusz között van-e e téren érdemi eltérés.

Noha a MÁV-csoport a közszolgáltatásban a piacszerkezet alapján monopolhelyzetben van, az egyéni közlekedés erős versenytárs. Az elemzés azt mutatta, hogy a MÁV-csoport esetében teljesülnek a monopóliumokról szóló alapvető közgazdasági tételek, miszerint ez – a tökéletes, de akár a tökéletlen versenyhez képest is – egy kevésbé hatékony piaci struktúra, ahol holt teher veszteség keletkezik, bizonyos mennyiséget meg sem termelnek. A

szolgáltatók több erőforrást fordítanak monopolhelyzetük megőrzésére és az állami támogatások bevonzására, mint a piacon beszédhető bevételekre vagy belső hatékonyságuk javítására. Fontos törekvésük, hogy a számukra kedvező döntések meghozatalára készítsék a tulajdonos-megrendelőt, amire gyakran lehetőségük is van.

Mivel erősen szabályozott piacról és állami szolgáltatókról van szó, a piaci struktúra a **tulajdonosi-megrendelői** döntések mentén változik, azonban ezek jelentős részét a szabályozottak készítik elő vagy javasolják. A minisztériumnak ugyanis nincs állandó hozzáférése a szolgáltatóknál keletkező utasforgalmi és műszaki adatokhoz, üzemeltetési körülményekhez, és nem áll rendelkezésre megfelelő apparátus sem ezek kezeléséhez, vagyis **információs aszimmetria** van. A megrendelő így kénytelen a szolgáltatók véleményére, adatszolgáltatásaira hagyatkozni, ez pedig az egyenes út a regulatory capture jelenséghez, azaz hogy a szolgáltató foglyul ejti a megrendelőjét, saját törekvéseinek érvényesítése érdekében. A megrendelő nem is feltétlenül áll ellen a foglyul ejtésnek, mivel nem csak szabályozója, hanem sokszor érdekképviselője is az ágazatnak, és

alkalmanként szívesebben vállal versenyt más „spending” minisztériumokkal a többletforrásokért, semmint konfliktusba kerüljön a hozzá tartozó iparágak, piacok szereplőivel. Ezek általános jelenségek a gazdasági szabályozásban, és a kutatásom bizonyítja, hogy léteznek a hazai helyközi tömegközlekedésben is.

A megrendelő-tulajdonos képes a piaci struktúra olyan irányú módosítására, mely a szolgáltatók működési környezetének, így viselkedésének és teljesítményének megváltoztatásához vezet. Az egyik irány a verseny erősítése lehetne, amihez szükséges az információs aszimmetria kiegyenlítése és egy erős, a vállalatok ellenőrzésére képes megrendelői szervezet létrehozása. Az elmúlt másfél évtizedben azonban hazánkban a másik irány dominált, amely a helyközi közlekedési rendszer hatékonyságának javítását egy szervezetiileg monopol helyzetbe hozott, több alágazatot is összefogó szolgáltató belső működési ügyének tekinti mind megrendelői, mind tulajdonosi oldalról. Ez a folyamat illeszkedik a kormányzat általános centralizáló törekvéseihez, melynek egyik feltételezése az, hogy így jobban kontrollálni tudja a folyamatokat. A tapasztalat azonban az, hogy a monopol

helyzet erősítése a regulatory capture melegágya, és végső soron éppen a szolgáltató érdekérvényesítő képességét növeli. Egy olyan piacon, ahol a verseny a kritikusan alacsony fedezeti szint miatt végső soron nem is a fogyasztóktól (utasoktól), hanem a központi költségvetéstől származó bevételekért zajlik, az integráció a szolgáltatók részéről racionális (egyben monopolista) viselkedésnek tekinthető.

4.3. A piaci szereplők teljesítményei

A szolgáltatók **teljesítményeinek** elemzésére a **pénzügyi** megközelítést alkalmaztam, mely szigorúan a szolgáltatás önköltségét és az utasok befizetéseit veszi tekintetbe. A tömegközlekedést és a kapcsolódó projekteket jellemzően nem csak a pénzügyi, hanem a **társadalmi megtérülés** alapján szokás vizsgálni. Ennek módszertana azonban folyamatosan változik, és alapvetően társadalom- és környezet-politikai kérdés, hogy egy állam, régió vagy város mennyit akar és tud áldozni erre a közszolgáltatásra. A szektorban annyira alacsony (8-35% közötti) az utas oldali fedezeti szint, hogy az utasbevételek mértéke jelképes, így pénzügyi szempontból a menetrendi fejlesztések szinte biztosan

nem térülnek meg, ellenben társadalmi hasznuk jelentős lehet.

A teljesítmények vizsgálata azt mutatta, hogy a vasúti közlekedésben a maximalista megközelítés alapján megnövelt járatkínálat nem feltétlenül növeli meg az utas oldali keresletet, ellenben a költségek növekedéséhez nagy mértékben hozzájárul. Ugyanakkor az is látható, hogy a fejlesztések elmaradása utas- és bevételvesztéshez vezet.

4.4. Tézisek

A kutatás eredményeként az alábbi téziseket fogalmaztam meg:

Az 1. tétel: A hazai helyközi személyszállítási piac szereplőinek a szolgáltatás jövőképét illető hozzáállása és viselkedése egyértelműen elhelyezhető egy háromszatú skálán, takarékos (minimalista), előre menekülő (maximalista) és reneszánsz-hívő (ultra-maximalista) szektorokban.

A 2. tétel: A MÁV-csoport a hazai személyszállítás tágran értelmezett piacán nem, de a helyközi személyszállítási közszolgáltatások piacán monopol helyzetű, monopolistaként is viselkedik, és monopol helyzetének megőrzésére, megerősítésére törekszik.

A 3. tézis: A helyközi személyszállítási közszolgáltatások piacán is jellemző, hogy az ágazati minisztérium az alá tartozó szakmai területnek nem csak szabályozója, hanem érdekképviselője is, és ezzel hozzájárul az alágazat finanszírozási hátterének megteremtéséhez és az utasszámcsökkenés megfékezéséhez.

A 4. tézis: A helyközi személyszállítási közszolgáltatások piacán a MÁV-csoport az információs aszimmetriát megerősítve és kihasználva igyekezett szabályozási értelemben rabul ejteni a megrendelőt, és érvényesíteni a maximalista, monopolista szemléletmódját, amelynek a megrendelő nem feltétlenül áll ellen, hiszen így tud a szakterületre többlet forrásokat szerezni.

Az 5. tézis: A hazai helyközi személyszállítási közszolgáltatások piacán a hálózati szintű keresletet (utasszámot, utaskilométert, bevételeket) elsősorban *nem* a menetrendi kínálat volumene határozza meg, mert jelentősen befolyásolja azt a tarifarendszer, a szolgáltatás minősége, valamint a versenytársak, a tágabban

értelmezett személyszállítási piac szereplőinek viselkedése is.

Az 5 hipotézis közül tehát az első 4-et elfogadtam, az ötödiket azonban nem találtam bizonyíthatónak.

5. Jövőbeli kutatási irányok

Az 5. hipotézis elvetéséből adódik a következő kutatási kérdés, hogy a menetrendi kínálaton kívüli tényezők számszerűen milyen mértékben befolyásolják az utazási keresletet? Ehhez hosszabb idősorra, és azon belül viszonylagos változatlanságra lenne szükség, de 2020-tól a koronavírus járvány, majd 2022-től az orosz-ukrán háborúhoz kapcsolódó gazdasági és energiaválság, a 2023-as és 2024-es rendkívül jelentős tarifarendszer változás és az abból adódó utasforgalmi adatvesztés, valamint a szolgáltatók szervezeti integrációja számos nehezen kiszűrhető külső körülmény változást hozott. Ezért a 2019 utáni adatsorok nem minden esetben hasonlíthatóak össze a korábbiakkal, és az adatok szakmai beltartalma, a társaságok közötti elszámolás is eltérő, módszertanilag sem mindig konzekvens. A következő

években az adatok tisztázásával, a gazdasági helyzet és az energiaárak, valamint a tarifarendszer-változás torzító hatásának esetén lehet az adatokat érdemben vizsgálni, összevetni, és a folyamatokat, trendeket vázolni.

A kutatás pénzügyi szempontú volt, de a tömegközlekedés létét, méretét a társadalmi haszna indokolja. Ennek számszerűsítése azonban komplex szociológiai, környezeti műszaki és politikai kérdés, melyet érdemes lenne kutatni.

Az utasok eszközválasztását, preferenciáját illető kutatások is hiányosak, az optimális üzemméretre vonatkozóan szintén kevés a Magyarországon is alkalmazható kutatási eredmény. Az ezekben való elmélyülés alapján lehet a – pénzügyin túl – társadalmi hasznok alapján is tudományosan megalapozott javaslatot összeállítani az optimális közlekedési munkamegosztásra, preferált szolgáltatói üzemméretre és belső struktúrára, valamint pályáztatható szolgáltatási csomagokra.

6. Közpolitikai ajánlás

A piac nemzetgazdasági szintű működési hatékonyságának javítása érdekében a szabályozott monopol helyzetének csökkentése és az információs

aszimmetria kiegyenlítése célszerű, melyhez a megrendelői oldal szervezeti és informatikai erősítése indokolt, akár közlekedésszervező létrehozásával.

Javasolt a piac monopolizáltságának oldása annak érdekében is, hogy a piacért való verseny többszereplős legyen, és létezzen kontroll csoport, ezzel is csökkentve az információs aszimmetriát.

Indokolt a helyközi közlekedés megrendelői oldalán is a decentralizáció, a helyi érintettek fokozottabb, pénzügyi felelősségű bevonása, a nagyforgalmú, piaci alapon is működőképes szegmensekben (például nemzetközi közlekedés) indokolt a piac megnyitása, a kisforgalmú vonalakon az igényvezérelt, kisebb kapacitású, akár járművek bevonása a (köz-)szolgáltatásba.

7. A tézisfüzetben felhasznált irodalom

Carlton, D. W. – Perloff. J.M. (2003): *Modern piacelmélet.*

Panem Könyvkiadó, Budapest

Erdősi F. (2009): Összeomlás vagy reneszánsz? (A hagyományos vasúti közlekedés állapota és kilátásai Kelet-Európában). *Tér és Társadalom*, 23. 2009/2. 1–23. o.

- Hardin, G. (1968): The Tragedy of the Commons. *Science* 162(3859), 1243–1248. o.
- Jensen, M. C. – Meckling, W. H. (1976): Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure. *Journal of Financial Economics*. 3. 305–360. o.
- Kiss F. L. (2007): Bevezetés a szabályozás gazdaságtanába. *Verseny és Szabályozás* 2007/1.
- Kotler, Ph. (1998): *Marketing Menedzsment* Műszaki Könyvkiadó, Budapest
- Kornai J. (1993): *A szocialista rendszer. Kritikai politikai gazdaságtan.* HVG Kiadó,
- Stigler, G. J. (1971): The Theory of Economic Regulation *The Bell Journal of Economics and Management Science*. 2/1. 3–21. o.
- Voszka É. (1988): *Reform és átszervezés a nyolcvanas években* Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest

8. Az értekezés témakörében megjelent saját publikációk

8.1. Folyóirat cikkek

- Ács B. – Kövesdi I. (2024): A menetrend szerinti személyszállítás bevételi-kiadási struktúrájának, utasfedezeti arányának alakulása 2007-2022 között *Pénzügyi Szemle* 70/1. pp. 29-49. o.
- Ács B. – Kövesdi I. (2022): Lehet-e ingyenes a tömegközlekedés? *Közlekedés és Mobilitás* 1/1 73-80.o.
- Lieszkovszky J. P. – Hardi T. – Ács B. (2021): A vidéki térségek közforgalmú közlekedési hálózatának fejlődése Magyarországon a kezdetektől a XXI. század elejéig *Tér és Társadalom* 35/2 89-109. o.
- Ács B. (2019): Versenyhelyzet a Budapest-Zalaegerszeg vasúti és autóbusz-közlekedésben *Acta Periodica (Edutus)* 17, 118-142.o.
- Szeri I. – Ács B. (2019): Közösségi közlekedés intézményes piacra lépési szabályainak hazai lehetőségei. *Közlekedéstudományi Szemle* 69/4. 4-16. o.
- Ács B. (2018): 30 éves a japán vasútreform: előzmények,

tanulságok és jövőkép *Közlekedéstudományi Szemle* 68/1 47-62.o.

Ács B. (2010): Upgrading Seishun18 kippu to Japan Rail Pass: Another Perspective *Japan Railway and Transport Review* 56 pp. 47-49. o.

8.2. Könyvek, könyvfejezetek

Ács B. (2012): Az eszközigenyt is figyelembe vevő háromtényezős (3KT) költség számítási modell a közlekedési szolgáltatások terén, In: Füredi, Mihály (szerk.) *KTI Évkönyv 2010-2011*, Budapest, Közlekedéstudományi Intézet 95-102. o.

Ács B. – Tóth G. (2010): Ütemes menetrendi rendszer kialakítása az országos hálózati elemeken 2004-2010. In: Füredi M. (szerk.) *KTI Évkönyv 2009*. Budapest, Közlekedéstudományi Intézet 191-197.

Ács B. (2009): Integrált ütemes menetrend bevezetésének lehetősége az autóbusz-közlekedésben. In: Füredi M. (szerk.) *KTI Évkönyv 2008*. Budapest, Közlekedéstudományi Intézet. 11-15. o.

Ács B. (2008): A távolsági autóbusz-hálózat múltja, jelene,

jövője. In: Füredi M. (szerk.) *KTI Évkönyv 2007*.
Budapest, Közlekedéstudományi Intézet. 20-27.o.

8.3. Konferencia előadások

- Ács B. (2024): Budapest és a megyeszékhelyek
közforgalmú közlekedési kapcsolatainak alakulása.
In: Döbrentei B.; Horváth G.; Horváth B. (szerk.)
*XIV. Nemzetközi Közlekedéstudományi
Konferencia - A jövő útján navigálva* Győr,
Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) 813-824.
- Ács B. (2023): Az integrált közlekedésszervezés pillanatai.
In: Horváth B.; Horváth G. (szerk.) *XIII.
Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia,
Győr: Multimodalitás és fenntarthatóság* Győr,
Magyarország: Közlekedéstudományi Egyesület
(KTE) 395-406. o.
- Ács B. – Oszter V. (2022): Balatoni nyár – valamint egyéb
turisztikai menetrendi és tarifális fejlesztések
hatása In: Horváth G.; Horváth B. (szerk.) *XX
European Transport Congress / XII International
Conference on Transport Sciences, Győr: After*

pandemic - before autonomous transport Győr, Magyarország: Közlekedéstudományi Egyesület (KTE). 456-467.o.

Oszter V. – Ács B. (2021): Versenyhelyzet a helyközi közszolgáltatásban – Trendforduló Közép-Európában? In: Horváth B.; Horváth G. (szerk.) *XI. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia: „Közlekedés a Járvány után: folytatás vagy újrakezdés”* Győr, Magyarország: Széchenyi István Egyetem 519-535. o.

Oszter V. – Ács B. (2021): When market opening reverses – Comparative analysis of public transport policy of multiple Central and Eastern European countries In: *ETC Conference Papers 2021* Association for European Transport, 1-14. o.

Ács B. (2020): New business models on the deregulated coach market in Central Europe In: Beáta, Udvari (szerk.) *Proceedings of the 4th Central European PhD Workshop on Technological Change and Development*, Szeged, Magyarország: University of Szeged, Doctoral School of Economics 23-44. o.

Ács B. (2019): The Hungarian railway reform process and

the implementation of periodic timetable (Taktfahrplan) In: *12th World Congress on Railway Research – Proceedings* Paper: PB027784, 6 o.

Szeri I. – Ács B. (2019): Közösségi közlekedés intézményes piacra lépési szabályainak hazai lehetőségei In: Horváth G; Gaál B.; Horváth B. (szerk.) *Közlekedéstudományi Konferencia Győr, Alternatív-Autonóm-Kooperatív-Komparatív Mobilitás (Tanulmánykötet)* Győr, Magyarország: Széchenyi István Egyetem 701-711. o.

Ács B. – Szeri I. (2019): Közszolgáltatás és/vagy liberalizáció. In: Munkácsy András és Jászberényi Melinda (szerk.): *Utazás a tudományban konferencia. 2019. február 22. Konferenciakötet.* Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest, 77-80.o.

Szeri I. – Ács B. (2018): A közforgalmú közlekedés integrált ellátási felelőssége. In: Munkácsy András és Jászberényi Melinda (szerk.): *Utazás a tudományban. Konferencia a 70 éves Pálfalvi József tiszteletére. 2018. február 23.*

Konferenciakötet. Budapesti Corvinus Egyetem,
Budapest, 78-81. o.

Ács B. (2018): Ki fizeti a révészt? - avagy a helyközi
személyszállítás finanszírozási pályái. In: Horváth
B.; Horváth G.; Gaál B. (szerk.) *Technika és
technológia a fenntartható közlekedés
szolgáltatában* Győr, Magyarország: Universitas-
Győr Nonprofit Kft. 1-12.o.

Ács B. (2017): 30 éves a japán vasútreform: előzmények,
tanulságok és jövőkép In: Horváth, Balázs;
Horváth, Gábor; Gaál, Bertalan (szerk.)
*Közlekedéstudományi Konferencia 2017: Térség
és mobilitás* Győr, Magyarország: Universitas-
Győr Nonprofit Kft. 190-207. o.

Ács B. (2016): A személyszállítási piacnyitás tapasztalatai
és lehetőségei. In: Horváth B.; Horváth G.; Gaál B.
(szerk.) *Közlekedéstervezés és irányítás a 21.
században.* Győr, Magyarország: Széchenyi István
Egyetem 162-175. o.