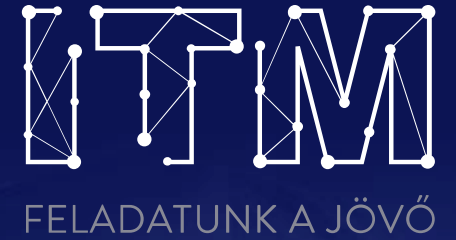


51. Autóbusz Szakértői Tanácskozás
Budapest, 2021. október 14.



Kormányzati stratégia az autóbuszpark megújítására és a magyar buszgyártás fejlesztésére

Prof. Dr. Palkovics László
Miniszter, Innovációs és Technológiai Minisztérium



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

Globális megatrendek alakítják meghatározó mértékben a társadalmak és a gazdaságok mindennapjait



**Súlypontváltás a világgazdaságban
(E7 országok felértékelődése)**



**Új technológiák megjelenése
és a munkaerőpiaci elvárások
átalakulása**



**Városiasodás
(és a vidék belakása)**



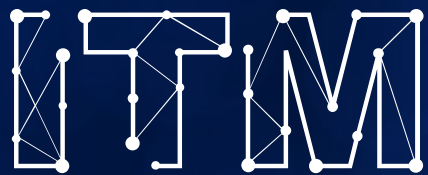
Előregedő társadalmak



Bővülő középosztály



**Erőforrások szűkösebbé válása
(víz, élelmiszer)**



FELADATUNK A JÖVŐ

A magyar ipar- és technológia politikai irányok

Technológiai irányok – a jövő meghatározó technológiái

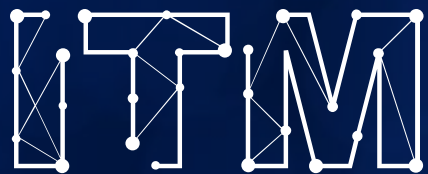
Magyarországon: a KKV-k államilag támogatott beruházásaiban elvárjuk, hogy megjelenjenek



Az elkövetkező 10 év iparpolitikai prioritásai

Az Irinyi-terv meghatározása alapvetően helyes volt





FELADATUNK A JÖVŐ

Iparstratégia eszköz- és intézményrendszere

Az iparstratégiai szempontrendszer meghatározása

Eszközök és szempontok

- ▶ A célzottan fejlesztendő iparágak vállalatainak támogatása
- ▶ A jövő technológiáinak megjelenítése
 - technógiainport az FDI-on (EKD-n) keresztül
 - jövő technológiái beépítésének ösztönzése a hazai vállalkozások beruházásaiban
- ▶ Regionális iparfejlesztés: az ipari felzárkózás támogatása speciális tematikus gazdasági övezetek fejlesztésével
- ▶ Hazai tulajdonú vállalatok hozzáadott értékének növelése

Fő intézmények



KÜLGAZDASÁGI ÉS
KÜLÜGYMINISZTERIUM

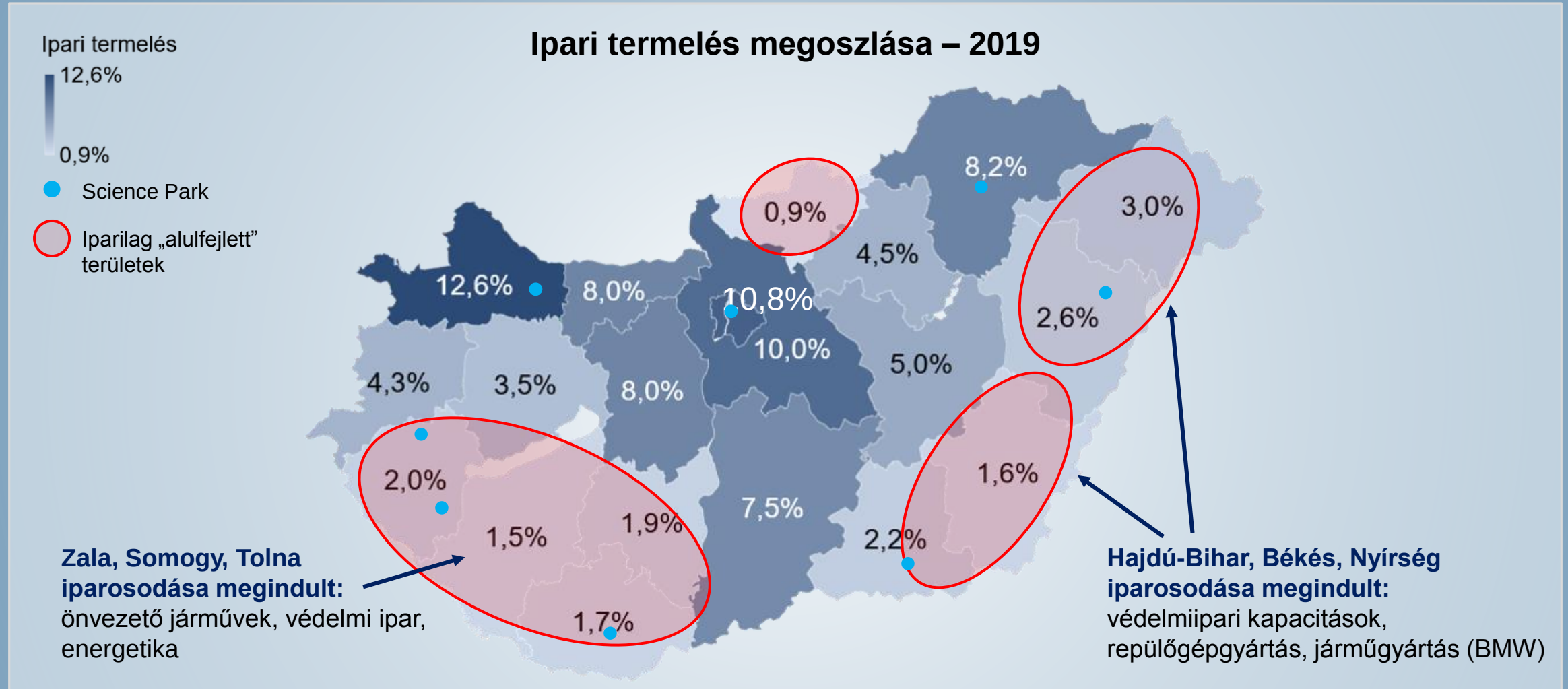


AGRÁRMINISZTERIUM

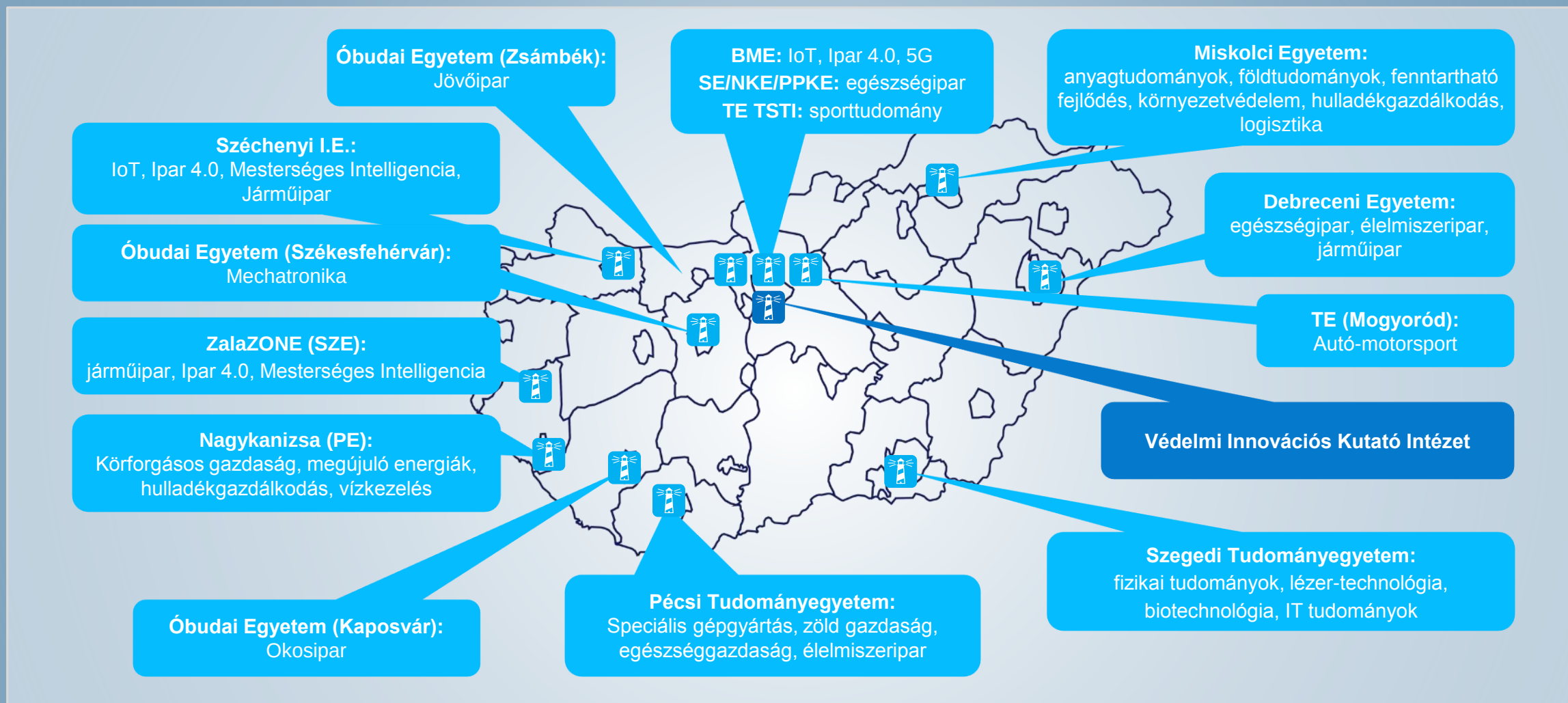


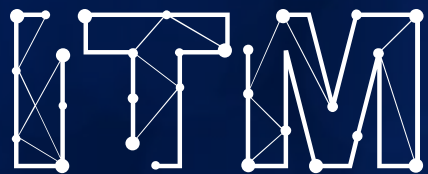
PÉNZÜGYMINISZTERIUM

2020-ban jól meghatározhatók az iparilag „alulfejlett” területek és az egyes régiók iparági tematikája



Tudományos és Innovációs Park hálózat tervezett elemei





FELADATUNK A JÖVŐ

Iparági akciótervek – a „buszstratégia”

Vízió 2030

- ▶ 2030-ra a forgalomba került buszok **70%-át** hazai gyártású járművek fogják adni.
- ▶ Magyarországon gyártjuk az **összes** szükséges iskolabuszt, egészségügyi célú és védelmi célú buszokat.
- ▶ A járműállomány átlagéletkora a jelenlegi **14-ről 10 év alá** csökken.
- ▶ 2022. január 1-től a 25 ezer fő fölötti városokban **kizárólag zéró emissziós buszok** állíthatók forgalomba állami támogatással.



Buszgyártás – A Buszstratégiában meghatározott feladatok

Kereslet

Hazai

~8500 darabos járműflotta folyamatos megújítása, évi ~1000 járművel (hagyományos és bővülő tiszta hajtáslánc igényrel)

Export

A hazai igények kielégítése mellett elsősorban **alternatív hajtáslánccal** rendelkező járművek

Kínálat

Jelenleg évi ~600 darab.
2030-ra évi 1200 darab gyártása, nagyrészt tiszta hajtáslánccal

Hozzáadott érték: 60% ➔ 80%

STRATÉGIAI CÉL	FELADAT	ESZKÖZ	FELELŐS	AKCIÓ TÍPUSA
PIACTEREMTÉS	A hazai beszerzéseken biztosítani a hazai gyártók indulási lehetőségét	- Folyamatos kiszámítható rendelésállomány biztosítása - Nemzeti Autóbusz Beszerzési Bizottság véleményezi a közbeszerzéseket - Közbeszerzések kiírása a hazai gyártók kapacitásának figyelembevételével: 30-40 db-ra részajánlatok adhatók	ITM, NVTNM, PM	 
HELYI KÖZLEKEDÉS DEKARBONIZÁCIÓJA	Technológiaváltás: több tiszta hajtáslánccal rendelkező járműtípus álljon rendelkezésre	- Új környezetbarát hajtáslánccal rendelkező járműtípus fejlesztések támogatása - A beszállítói háttérpar fejlesztése - Technológiai újdonságok fejlesztésének támogatása - Zöld Busz Stratégia végrehajtása 2022-től csak elektromos járműbeszerzés - Töltőpontok kiépítésének támogatása - Pilot projektek és folyamatos beszerzés (NABB részvételével)	ITM, PM	 
TÁRSADALMI MOBILITÁS	Speciális buszok hazai igényeit hazai gyártásból	- Védelmi, egészségügyi célokra alkalmas járművek fejlesztése, gyártása - Iskolabusz projekt kidolgozása - NABB által véleményezett közbeszerzések	ITM, EMMI, BM, HM	  



Koordináció



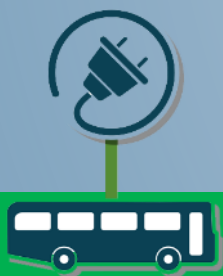
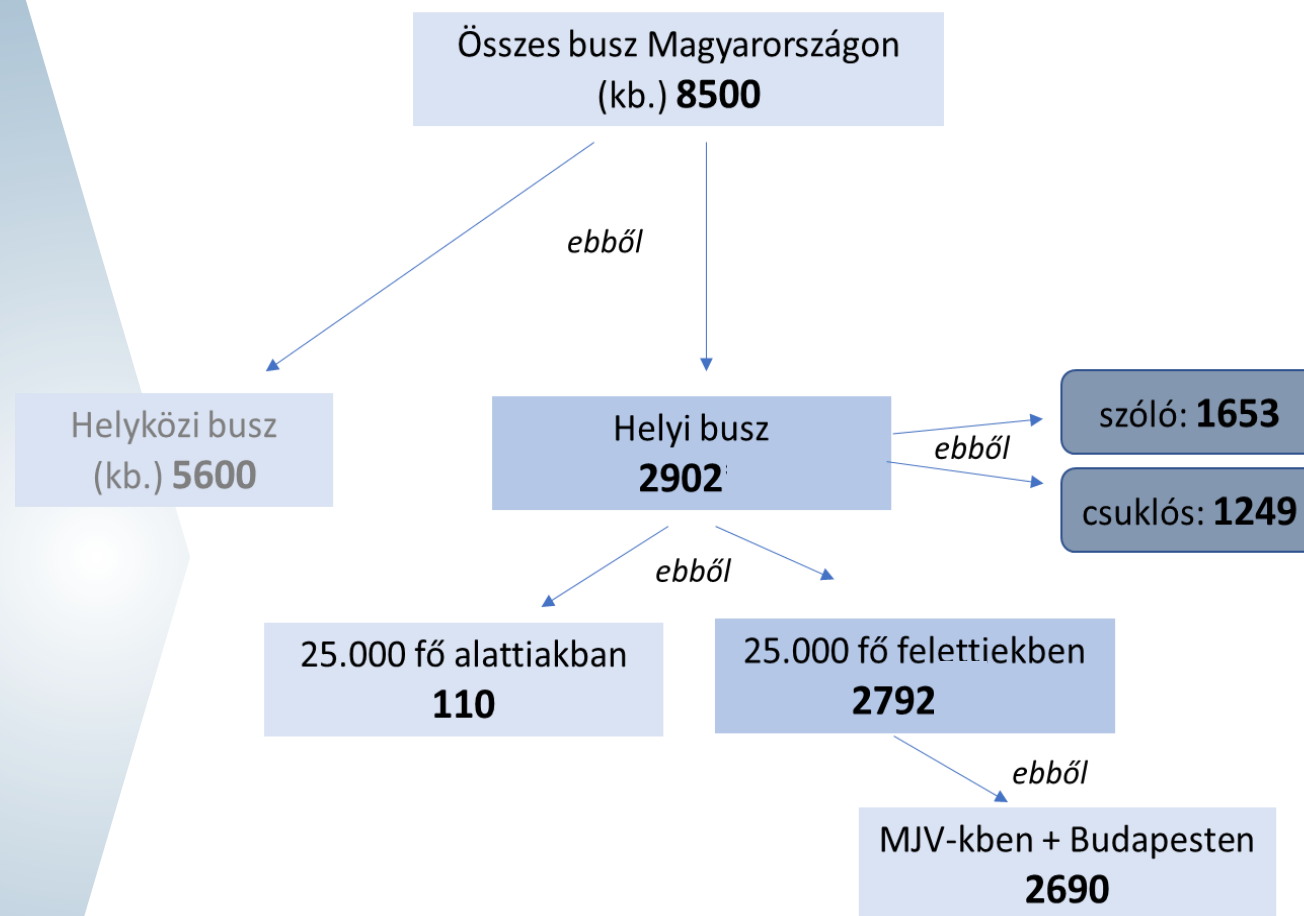
Szabályozás



Finanszírozás

Autóbuszos közlekedés a városokban

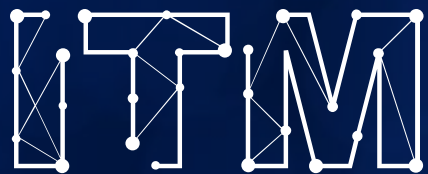
- ▶ A tömegközlekedési utazások kb. 83%-át a buszok teszik ki világszerte*
- ▶ A legtöbb városban (Magyarországon is) a buszok képezik a tömegközlekedési rendszerek gerincét, sok városban az egyetlen tömegközlekedési mód
- ▶ Magyarországon a buszflották jelentős része előregedett, környezetszennyező



Régi, környezetterhelő buszok cseréjének támogatása szükséges!

Buszgyártás – Az egyik stratégiai célunk, mely szerint erősíteni szeretnénk a hazai buszgyártást, megvalósulni látszik





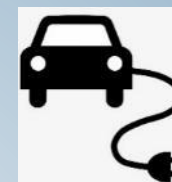
FELADATUNK A JÖVŐ

A „Zöld Busz” program – stratégiai kontextus

Klíma és energetika politikai környezet – a közlekedés zöldítése



Klíma és környezetvédelmi akcióterv



E-autók



E-buszok



Pedelec,
e-robogó



Zöld Busz Program céljai



Minél magasabb hazai hozzáadottérték elérése

Munkahelyteremtés

Iparfejlesztés

Exportképességnövelés



Cél

- tesztelés,
- műszaki, járatszervezési, vezetéstechnikai tapasztalatszerzés,
- szemléletformálás

A városok 56 millió forint vissza nem térítendő támogatás kapnak a teszteléshez.



 Megvalósítási helyszínek

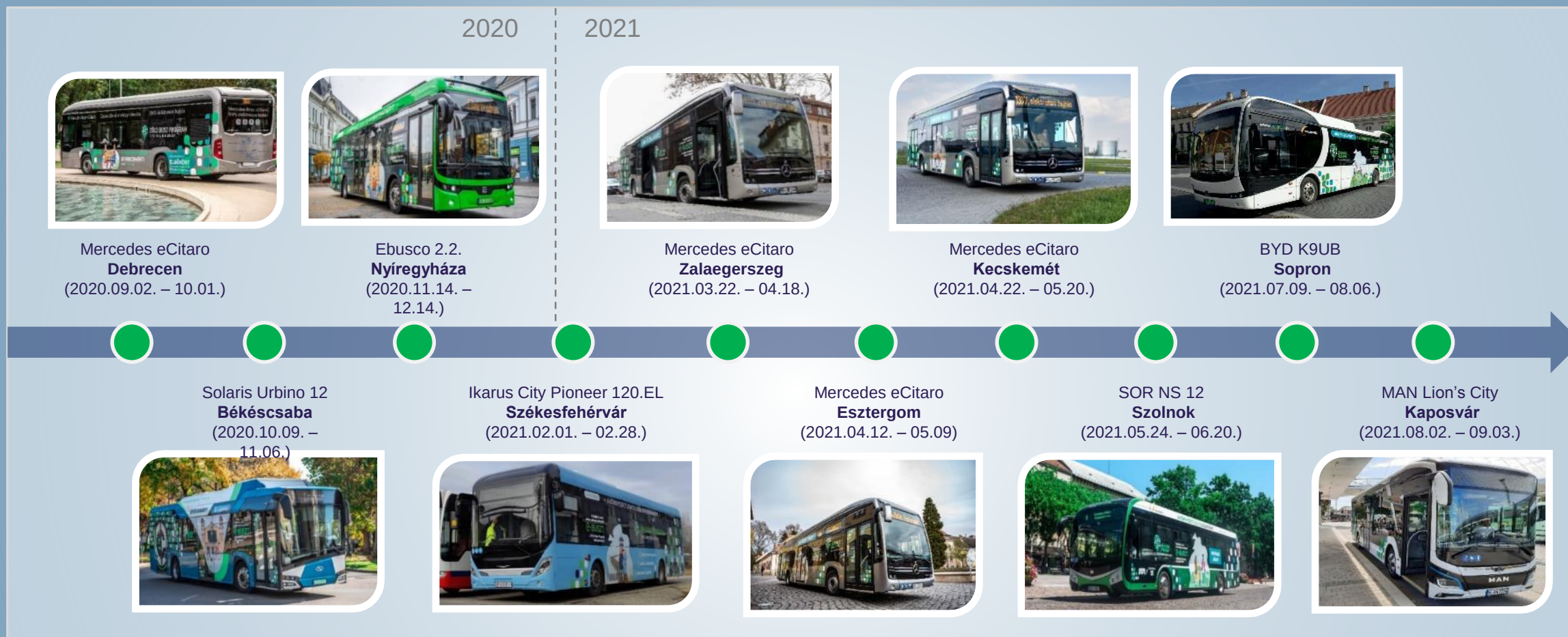
 Üzemeltetési tapasztalatokat nyújtó városok



Helyszínek:

1. Békéscsaba
2. Debrecen
3. Dunakeszi
4. Esztergom
5. Kaposvár
6. Kecskemét
7. Mosonmagyaróvár
8. Nyíregyháza
9. Sopron
10. Székesfehérvár
11. Szolnok
12. Veszprém
13. Zalaegerszeg
14. Mátrai Erőmű és térsége
15. Komárom térsége
- +1. 4x2 hét csuklós busszal

Demonstrációs Mintaprojekt lezajlott helyszínei



Jelenleg Veszprémben zajlik a 4 hetes demonstráció és Sopronban indult meg egy csuklós busz tesztelése.

Az eddigi demonstrációk tapasztalatai

- Az eddigi tapasztalatok összességében kedvezőek; az üzemeltetők, a sofőrök és a lakosság visszajelzései is pozitívak
- A fordák kialakításánál mindenhol szempont volt, hogy a lehető legtöbb városrészbe eljusson az adott jármű
- A 200 km feletti napi fordák több busz esetében kedvezőtlen körülmények mellett már problémát okoztak

Tisztább levegő, alacsonyabb költségek

- Az első 8* demonstráció adatai szerint az autóbuszok **átlagosan 4.310 km-t tettek meg**, ami alatt csaknem 5.000 kg szén-dioxidtól szabadították meg a várost (heti 6 nap közlekedtek)
- A dízelbuszhoz viszonyítva ez **évente majdnem 60.000 kg CO₂ kibocsátáscsökkenést** jelent buszonként (ekkora mennyiséget kb. 900 db 50 éves lombos fa semlegesít)
- Az e-buszok átlagos zajkibocsátása menet közben **69 dB**, míg dízeles társaiké 79 dB
- A 8 hónap során az elektromos buszok a dízelekkel szemben **2 mFt üzemanyagköltség megtakarítást** értek el
- Átlagos **áramköltség 51,5 Ft/km**, gázolaj költség 111,0 Ft/km

A Zöld Busz Program első buszbeszerzési pályázata

A 35,9 Mrd Ft keretösszegű EKMR (hazai) forrás első buszbeszerzési pályázati felhívás eredményhirdetése 2021.07.29-én megtörtént.

Felhívás célja:

A városi autóbusszal végzett személyszállítási közszolgáltatási feladatok ellátása céljából a jelenlegi buszállomány részleges cseréje (cserélendő buszok: EURO-0–EURO-IV).

Támogatást igénylők köre és területi korlátozás:

25 000 főt meghaladó konvergencia régióban fekvő városok önkormányzatai, ezen városok helyi személyszállítási közszolgáltatói, a városok és a közszolgáltatók konzorciumai.

Támogatható tevékenységek:

Elektromos autóbusz és/vagy önjáró trolibusz beszerzése, e-töltő infrastruktúra kiépítése.

Támogatásintenzitás:

Jármű beszerzéséhez maximum 80%, az infrastruktúra fejlesztéshez 60%.

Eredmény:

Mind a 11 pályázó támogatást nyert 123 e-buszra és töltőinfrastruktúrára, valamint 4 önjáró trolibuszra 24,59 Mrd Ft összértékben, melyből 18,37 Mrd Ft az igényelt támogatás mértéke → 74,7%-os támogatási intenzitásnak felel meg.

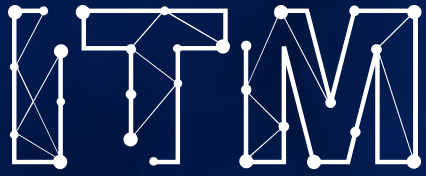


Évente közel 8.000 t CO₂ kibocsátáscsökkenés
(ezt kb. 116 ezer 50 éves lombos fa tudná feldolgozni),
valamint több mint 400 millió Ft / év üzemanyagköltség megtakarítás várható a kiváltott dízelbuszokhoz képest *

Az első leszállított buszok

- 2021.08.31-én átadták a Zöld Busz Program első buszbeszerzési pályázatának első elektromos buszait
- A 40 db jármű a dél-budai térség, Diósd, Budakeszi, Budaörs és Törökbálint települések elővárosi közlekedését javítják majd
- A buszok először az őszi kiemelt rendezvényeken (52. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszus; „Egy a természettel” Nemzetközi Vadászati és Természeti Kiállításnak) teljesített szolgálatot, ezt követően előre láthatóan 2022. elején fognak fordába állni





FELADATUNK A JÖVŐ

A következő kihívás – a hidrogén, mint a közlekedés zöldítésének az eszköze

Közlekedés zöldítése – üzemanyag cellás vagy közvetlen hidrogén hajtású autóbuszok



Cél

A tiszta közlekedési módokra való átállás a hidrogén felhasználás bevezetésével és fokozott elterjesztésével a nehézgépjármű-forgalomra fókuszálva

Intézkedések

1

A helyi közösségi közlekedésben, illetve a kommunális hulladékgyűjtésben a tüzelőanyag-cellás buszok, illetve hulladékszállító járművek megjelenésének ösztönzése elsődlegesen a Zöld Busz Program kiterjesztése, ill. lokális mobilitási programok indítása által.

2

Nehézgépjármű közlekedés dekarbonizációjának elősegítése a korridor folyosók mentén történő töltési infrastruktúra kialakításával.

3

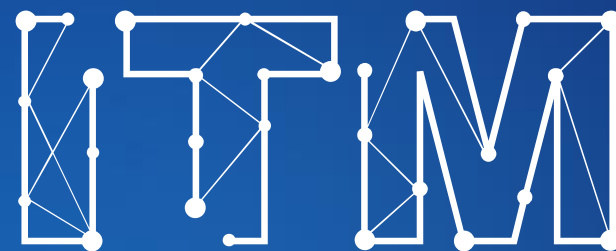
A helyközi közlekedésben a tüzelőanyagcellás hajtású buszok megjelenésének ösztönzése

4

Vasúti közlekedésben a hidrogénhajtás ösztönzése ahol gazdaságosan megvalósítható (nagyobb léptékben 2030 után)

5

Vizeink környezet terhelésének csökkentése érdekében a vízi közlekedésben a hidrogénhajtás ösztönzése (nagyobb léptékben elsősorban 2030 után)



FELADATUNK A JÖVŐ

Köszönöm
a megtisztelő figyelmet!



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLOGIAI
MINISZTERIUM