

# Mobilitás, mint szolgáltatás: helyzetkép és fejlődési tendenciák

**Dr. Timár András**

professor emeritus

Pécsi Tudományegyetem, Műszaki és Informatikai Kar

e-mail: timara@hu.inter.net

Az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságának a „Mobilitás, mint szolgáltatás” koncepcióval foglalkozó ülésén elhangzottakkal a szerző kísérletet tesz a fogalom és tartalmának meghatározására. A kialakulásához vezető műszaki fejlődésre utalva áttekinti a koncepció gyakorlati megvalósításával elérni kívánt célokat, az érintett célcsoportokat, rámutatva a várható nehézségekre is. Ismerteti a stratégiai prioritásokat és a már létrejött kísérleti rendszereket. Végül felvázolja a jövőben várható fejlődési lehetőségeket.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.1.1

## 1. A „MOBILITÁS MINT SZOLGÁLTATÁS” KONCEPCIÓ

A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedés- és Járműtudományi Bizottsága a Magyar Tudomány Ünnepe 2018. évi rendezvénysorozatának keretében megtartott idei 4. ülése témájául a „Mobilitás, mint szolgáltatás” (angolul: *Mobility as a Service - MaaS*) koncepciót választotta. A *MaaS* koncepció szerint a közlekedést integrált szolgáltatásnak tekintjük, amelyben az együttműködő szolgáltatók több közlekedési mód/eszköz kombinált igénybevétele lehetőségeinek választékát kínálják, s ebből a reménybeli utazó (a fogyasztó) egyetlen, az internetre kapcsolódó eszköz (pl. mobiltelefon, tablet, laptop, vagy számítógép) használatával kiválaszthatja és kifizetheti az igényeinek legmegfelelőbbet.

Szűkebb értelmezésben a fogalom a magántulajdonú járműveken alapuló ún. egyéni közlekedési módokról a szolgáltatásként igénybe vehető utazási megoldásokra való *áttérés folyamatát* jelenti, elsősorban a városi és a városkörnyéki közlekedésben. Ez az egyéni közlekedés és a közösségi közlekedési szolgáltatók által nyújtott közlekedési szolgáltatások *kombinációjával* valósítható meg, egy olyan közös internetes hozzáférési pont (számítógépes „kiszolgáló pult”) segítségével, ahol megtervezhető és szervezhető az utazás egész folyamata, amelyért az utazó egyetlen számla kiegyenlítésével fizethet [4]. Az utazó meghatározott időkereten vagy meghatározott távolságon belüli utazásaiért akár utazásonként, akár havi előfizetőként átalányösszegben is fizethet. A *MaaS* alapkövetelménye, hogy a szolgáltatóknak a közlekedők utazási igényeire szabott utazási megoldásokat kell kínálniuk, azaz hasonlattal élve: a fogyasztókat „készruhák” helyett „mértre szabott” (elegánsabb, divatosabb – tehát vonzóbb) ruhák viselésére kell ösztönözniük.

Egy utazás tervezése általában az útvonaltervezéssel kezdődik. Az útvonaltervező pl. azt jelezheti, hogy a használó egyik rendeltetési helyről a másikra több közlekedési mód eszközeinek (pl. vonat és autóbusz, vagy személygépkocsi és metró) kombinációjával juthat el. A reménybeli közlekedő (fogyasztó) ekkor a várható költségek, az utazás várható időpontja és időtartama, valamint kényelmi szempontok alapján kiválaszthatja a neki legmegfelelőbb kombinációt. Ennek előfeltétele, hogy egyazon szolgáltatóponton minden szükséges foglalás (pl. taxi rendelése, menetjegy vásárlása és ülőhely biztosítása a távolsági vonaton, stb.) egyetlen lépésben, előre elvégezhető legyen. Elvárható, hogy ennek a szolgáltatásnak képesnek kell lennie a roaming (barangolás) lehetővé tételére is, azaz a véghasználó applikációnak működni kell különböző városokban anélkül, hogy a használónak új applikáció(ka)t kellene megismernie, vagy új szolgáltatás(ok)ra kellene bejelentkeznie.

A *MaaS* koncepció kialakulását elsősorban az utóbbi évtizedekben felgyorsult műszaki (informatikai) fejlődés tette lehetővé és alapozta meg (1. ábra) [3]. A koncepció gyakorlati alkalmazásához vezető kezdeti informatikai lépések közé sorolhatjuk egyrészt a városi közlekedésben a valós idejű utastájékoztató rendszerek (pl. Budapesten a *Futár*) kiépülését, az internetes menetjegyváltás, illetve az érintésmentes (angolul: *contactless*) jegyellenőrzés (pl. Londonban az *Oyster*, Stockholmban az *Access* mágneskártya) elterjedését, valamint az elektronikus jegyrendszerben keletkező hatalmas anyagmennyiség (ún. *Big Data*) célirányos feldolgozását. Az így nyert információk segítik az országos és helyi közigazgatást, a szakhatóságokat a közlekedési infrastruktúra fejlesztését és a közösségi közlekedési szolgáltatások színvonalának emelését célzó döntéseik meghozatalában.

1. ábra: A MaaS koncepció kialakulásához vezető műszaki fejlődés. (Forrás: [3])



Ugyancsak ilyen kezdeti lépéseknek tekinthetjük olyan innovatív közlekedési szolgáltatások, illetve ilyenek nyújtására szakosodott, magánvállalkozó szolgáltatók megjelenését, mint pl. a következők:

- *jármű-megosztás* - egy adott kerékpárt, vagy személygépkocsit különböző időben többen is használnak (angolul: *car-sharing*, *bike-sharing*, *e-hailing*);
- *utazás-megosztás* - egy bizonyos utazásra, vagy annak egy-egy szakaszára esetenként, vagy rendszeresen többen társulnak (angolul: *ride-sharing*);
- *hív-d-a-buszt* - az igényekhez igazodva rugalmasan változtatható, kijelölt útvonalon közlekedő, a megállókhöz adott időpontra hívható autóbusz (angolul: *pop-up bus*).

A *MaaS* gyakorlati megvalósításának a várakozások szerint nagy lendületet adhat az *önvezető* (autonóm) *járműveknek* a közeli évtizedekre előre jelzett megjelenése és elterjedése. Egyesek szerint ez jelentősen csökkentheti a személygépkocsi tulajdonlás és egyedi személygépkocsi-használat gazdaságosságát az igényekhez rugalmasan igazodó személygépkocsi-használatot (is) kínáló közlekedési szolgáltatásokkal összehasonlítva. A közlekedők racionális döntéseiben bízva tehát várható, hogy a közlekedési munkamegosztáson belül (elsősorban a városokban) csökken a személygépkocsi-közlekedés teljesítményének részaránya a felsorolt innovatív és közösségi közlekedési módoké viszont jelentősen növekszik.

Mások viszont arra figyelmeztetnek, hogy a személygépkocsi magántulajdonhoz és egyedi személygépkocsi-használathoz (mint „magánszférához” és a „saját kényelmi zóna”-hoz) való ragaszkodás erősségét tévedés alábecsülni [3]. Ezért a hagyományosan kialakult közlekedési szokások a feltételezettnél esetleg jóval nehezebben lesznek megváltoztathatók, különösen, ha a városi és városkörnyéki utakon döntő többségben már zérus károsanyag-kibocsátású, zajtalan villanyautók közlekednek majd (ilyenek gyártásában az autógyártók piaci versenye már megkezdődött, s hosszú távú érdekelttségük rendkívül erősnek tűnik).

## 2. A *MaaS* KONCEPCIÓ CÉLJAI

Összefoglalóan kijelenthető, hogy a *MaaS* megvalósításának célja a (személy)-közlekedési rendszer merev, *kínálatvezérelt* rendszerből döntően rugalmas, *keresletvezérelt* rendszerre való fokozatos átalakítása, az egyéni és a közösségi közlekedés hagyományos munkamegosztási arányainak (*modal split*) a közösség megfelelően széles körű egyeztetéssel elfogadott stratégiai céljaival összhangban álló, azok elérését megkönnyítő módosításával. A hagyományos, történelmileg kialakult közlekedési rendszerben ugyanis minden egyes közlekedő alkalmazkodni kényszerül az általa éppen igénybe vehető közlekedési szolgáltatások adott kínálatához.

A *MaaS* fő célja ennek az alkalmazkodási kényszernek az enyhítése a közlekedési szolgáltatások kínálatának olyan rugalmassá és vonzóvá tételével, hogy az képes legyen alkalmazkodni az egyes közlekedők igényeihez és fizetőképességi korlátaikhoz, azaz a szolgáltatások iránti valós kereslethez. A városi közlekedés területén a *MaaS* alapvető céljai - a teljesség igénye nélkül - a következők:

1. A torlódások előfordulási gyakoriságának és időtartamának csökkentése, elsősorban a csúcsgazdagalmi időszakokban.
2. A személygépkocsi-tulajdon és -használat mértékének, illetve az úthálózatot egyidejűleg igénybevevő járművek számának csökkentése.
3. A meglévő közlekedési infrastruktúra hatékonyabb kihasználása és a méretgazdaságosság érvényesülésének elősegítése.
4. A közlekedési hálózatok igénybevételére irányuló igényekből eredő feszültség, azaz az időszakonként túlzott mértékű kereslet enyhítése.
5. Jobb forgalomszervezés és hatékonyabb infrastrukturális kapacitásgazdálkodás lehetővé tétele.
6. A fogyasztók kényelmének javítása a közlekedési hálózat integrált – összefüggő egész – rendszerként való igénybevételének felkínálásával.
7. Kivétel nélkül minden – fiatal és idős, mozgásképes és mozgáskorlátozott, tehetős és kevésbé tehetős – utazó közel azonos színvonalú kiszolgálása.
8. Az infrastruktúra finanszírozását megalapozó/támogató modell megalkotása.
9. A közlekedés környezetre gyakorolt, összességét tekintve kedvezőtlen hatásának csökkentése.
10. A járművezetők által irányított és autonóm járművek alkotta környezetben egyaránt működőképes legyen [2].

A világos és egyértelmű célok kitűzése nemcsak a *MaaS* koncepció megvalósítását célzó kezdeményezések hatékonyságának számszerűsítéséhez és értékeléséhez szükséges és hasznos, de elősegítheti a kitűzött célok elérését támogató közvetlen tőkebefektetések növelését, a megfelelő műszaki megoldások kiválasztását, fejlesztését és a megfelelő szabályozási szintre vonatkozó közmegegyezés létrejöttét is. Az utóbbi nagyon fontos, mert a szabályozás esetenként túlságosan merev lehet, s bevezetése, elfogadása is hosszú ideig eltarthat. A városok közlekedésért felelős illetékeseinek meg kell találniuk az egészséges egyensúlyt egyrészt az újító jellegű kezdeményezések szabad térhódításának lehetővé tétele, másrészt a közlekedők és a városlakó közösség egésze jól felfogott érdekeinek érvényesítése között.

Általánosságban kijelenthető, hogy a szabályozó hatóságoknak felelős és támogató felügyelőként célszerű viselkedni: a folyamatokba lehetőleg csak akkor avatkozzanak be, ha azok menetét az eredetileg közmegegyezéssel kijelölt irányba akarják terelni, ugyanakkor közbelépésük az innovációt ne akadályozza, s tegye lehetővé, hogy minden egyes település a neki legjobban megfelelő (de az integrációt nem akadályozó) műszaki megoldásokat alkalmazhassa.

A *MaaS* koncepció megvalósítása a közlekedők következő célcsoportjaira irányul:

- elsősorban a közösségi közlekedésre „rászorultak”, akiknek nincs személygépkocsijuk – ők utazásaik tervezésének és szervezésének egyszerűsítését, az ezekhez kapcsolódó bizonytalanságok csökkenésével utazáskényelem-növekedést, esetleg utazási időmegtakarítást és költségcsökkenést érhetnek el
- másodsorban az egyéni közlekedés résztvevői, azaz a rendszeresen személygépkocsit (is) használók (döntően személygépkocsi-tulajdonosok) – ők mindenekelőtt utazási időmegtakarítást, bizonytalanság-, (de egyúttal) utazáskényelem-csökkenést és vonzó mértékű utazási költségcsökkenést érhetnek el.

A *MaaS* koncepció megvalósítása során, a kitűzött célok elérése érdekében a következő stratégiai prioritásokat célszerű érvényesíteni:

1. Az autonóm járművekre is kiterjedő, innovatív közlekedési módok, szolgáltatások és üzleti modellek alkalmazását ösztönző, rugalmas keretszabályozás megalkotása.
2. A szénhidrogén alapú hajtóanyagú járművekről a nulla káros anyag kibocsátásúakra való áttérés nehézségeinek leküzdésére alkalmas módszerek kidolgozása – beleértve az áttérést támogató kormányzati stratégiát is – és alkalmazása.
3. Felkészülés a jövőre (oktatás, K+F+I), amelyet új közlekedési szolgáltatások megjelenése, a járművek megnövekedett autonómiája, a járműmegosztás elterjedése, az egyéni és a közösségi közlekedés közötti határok fokozatos elmosódása jellemez.
4. Az elérhető adatok (Big Data) feldolgozásával nyerhető információk nyújtotta lehetőségek kihasználása az innovatív közlekedési szolgáltatások fejlődésének előmozdítása és a közlekedési rendszer hatékonyabb üzemeltetése érdekében [1].

### 3. A *MaaS* KONCEPCIÓN ALAPULÓ KÍSÉRLETI SZOLGÁLTATÓ RENDSZEREK

Már számos kísérletet tettek és tesznek napjainkban is a *MaaS* koncepció alkalmazására. Ezek közül néhányat az 1. táblázat mutat be [3]. Az egyik úttörő, a *MaaS Global* vállalkozás kétévi előkészítést követően dobta piacra *Whim* elnevezésű applikációját 2017 végén Helsinkiben. Az előfizetők egyetlen mobiltelefonos applikáció segítségével tervezhetik, szervezhetik és bonyolíthatják le utazásaikat, amelyek során a különféle egyéni és közösségi közlekedési módokat és eszközöket zökkenőmentesen kombinálják. Az *Whim* applikáció 2018 tavaszától az Egyesült Királyságban, a Birmingham körüli West Midlands megyében is elérhető (2. ábra) [9]. A *Whim* használói három közlekedési lehetőség közül választhatnak:

- (i) az igénybevett közlekedési szolgáltatás-kombináció összesített árának közvetlen kifizetése (angolul: pay as you go);
- (ii) havi standard előfizetés (99 £), amely korlátlan közösségi közlekedésre és arra ráhordó taxi-használatra, valamint a kínálatból a legolcsóbb gépkocsibérlésre terjed ki;
- (iii) havi prémium előfizetés (349 £), amely korlátlan közösségi közlekedésre, a lakhelytől számítva kb. 5 km-es sugarú körön belül korlátlan taxihasználatra és havonta legfeljebb 30 napig terjedő személygépkocsi kölcsönzésre jogosít.

Helsinkiben a szolgáltatások és a tarifák hasonlóak (a havi standard előfizetés ára 49 €, a prémium előfizetése 499 €) [8]. (2019. január eleji középárfolyam EUR 321,25 Ft, GBP 357 Ft.)

## 2. ábra: AWhim applikáción alapuló kísérleti rendszer Finnországban és Angliában. (Forrás: [8] [9])



Svédországban, Göteborgban 2013-2014 között fél évig, 70 háztartás (mintegy 200 felhasználó) részvételével működött egy hasonló, *UbiGo* elnevezésű kísérleti rendszer, amelynek középpontjában szintén a közlekedés, mint szolgáltatás állt, a saját tulajdonú autó használatának elhagyásával. Itt nem havi csomagokban, hanem pénzért előre megvásárolt kreditekben kellett fizetni az igénybe vett közlekedési szolgáltatásokért. A kísérletet sikeresnek ítélték, de folytatására (sem Göteborgban, sem Stockholmban, ahol 2018 márciusára ígérték a rendszer bevezetését), eddig nem került sor [12].

A *MaaS* koncepció fenntartható megvalósítása nem kis feladat. Az egyik ilyen előfutárnak szánt projekt, a helsinki *Kutsuplus* egy olyan minibuszos, igényvezérelt közlekedési szolgáltatás volt, amelyben a felhasználók valós időben, interneten keresztül bejelentették, hogy honnan hová szeretnének utazni, majd az azonos időben azonos irányba tartókat összevontan egy-egy jármű elszállította. A szolgáltatás a hagyományos helsinki közösségi közlekedés megreformálását célozta. A becslések szerint minimum 100 minibuszra lett volna szükség a gazdaságos működéshez, azonban erre végül nem került sor, a végső állapotában 15 db járművet üzemeltető *Kutsuplus* 2015 végén megszűnt. A projekt életrevalóságát műszakilag egyértelműen bizonyította, de a járműflotta kellő mértékűre történő bővítése már túl nagy üzleti kockázatnak bizonyult [6].

1. táblázat: Kísérleti közlekedési szolgáltató rendszerek (2015-2017). (Forrás: [3])

Projekt	Leírás	Üzemeltető	Hatásterület
<b>Whim</b>	Előfizetéses, integrált közlekedési applikációja segítségével a <i>Maas Global</i> a használóknak számos közlekedési lehetőséget kínál (a taxiktól kezdve a gépkocsi-bérlésig, a közösségi közlekedést és a kerékpár-megosztást is beleértve). A <i>Whim app</i> megtanulja a használók preferenciáit és szinkronban van előjegyzési naptáraikkal, hogy okos tanácsokat adhasson az egyes eseményekre való eljutáshoz	<b>Maas Global</b>	<b>Heisinki</b> (Finnország)  <b>West Midlands</b> (Egyesült Királyság)
<b>UbiGo</b>	Teljesen integrált közlekedési szolgáltatás, amely kombinálja a közösségi közlekedést, gépkocsi-megosztást, gépkocsi-bérlést, taxikat és kerékpár-bérlést – mindezt egyetlen <i>app</i> segítségével, egyetlen számlával, a nap 24 órájában és a rendszeres használóknak nyújtott kedvezményekkel	A <b>Go</b> projekt részeként: <b>Smart by Lindholmen Science Park</b> , iparvállalati és oktató/kutató intézményi partnerekkel együttműködve; a <b>Vinnova</b> társfinanszírozásával	70 háztartás, mintegy 200 használó; <b>Göteborg</b> (Svédország)
<b>Qixxit</b>	Több mint 21 szolgáltató együttműködésével a <i>Qixxit app</i> a használó igényeihez illeszkedő útvonalterveket készít. Kínálatában szerepelnek gépkocsi-megosztási, közös gépkocsi-használati és kerékpár-megosztási lehetőségek, megadva a kedvező vasúti csatlakozásokat; a használóknak valamennyit felkínálja összehasonlításra és közülük a legkedvezőbb kiválasztása végett	<b>Deutsche Bahn</b>	<b>Németország</b>
<b>Moovel</b>	A használók egyetlen <i>app</i> használatával kereshetnek, foglalhatnak és fizethetnek kombinált utazásokat a <i>car2go</i> , a <i>mytaxi</i> és a <i>Deutsche Bahn</i> közlekedési szolgáltatók kínálatából. Mobiltelefonos fizetés elérhető a közösségi közlekedés igénybevételéért <i>Stuttgartban</i> és <i>Hamburgban</i>	<b>Daimler</b>	<b>Németország</b> teszttüzem: <b>Austin, Boston, Portland (USA)</b> <b>Heisinki</b> (Finnország)
<b>Beeline</b>	Szingapúrban a közlekedők a magánautóbusz-üzemeltetők által felkínált járműveken ülőhelyet foglalhatnak és megkereshetik azok éppen hol találhatóak. Új útvonalakat is javasolhatnak, mert azokat rugalmasan változtatva az utazók igényeihez igazítják.	Kormányhivatalok, <b>Infocomm Development Agency</b> és <b>Land Transport Authority</b> - együttműködve a közlekedési vállalatokkal, kutatóhelyekkel és magánvállalkozókkal	Ingázók; <b>Szingapúr</b>
<b>SMILE</b>	A <i>SMILE app</i> használatával a következő közlekedési szolgáltatások bő választéka érhető el: tájékoztatás, foglalás, fizetés, igénybevétel és számlázás. Egyszabványos illesztőegység és speciális adapterek segítségével valamennyi közlekedési szolgáltató technikai rendszere bekapcsolható az adatszolgáltatásba, a jegyértékesítést is beleértve	Kezdeményező: <b>Wiener Stadtwerke</b> a <b>Wiener Linien</b> -nel (Bécs közösségi közlekedési szolgáltatója), az <b>Oszták Szövetségi Vasúttal (ÖBB)</b> , valamint gépkocsi-megosztást, kerékpár-megosztást kínáló magánvállalkozásokkal együttműködve	1000 kísérleti résztvevő <b>Bécs</b> (Ausztria)

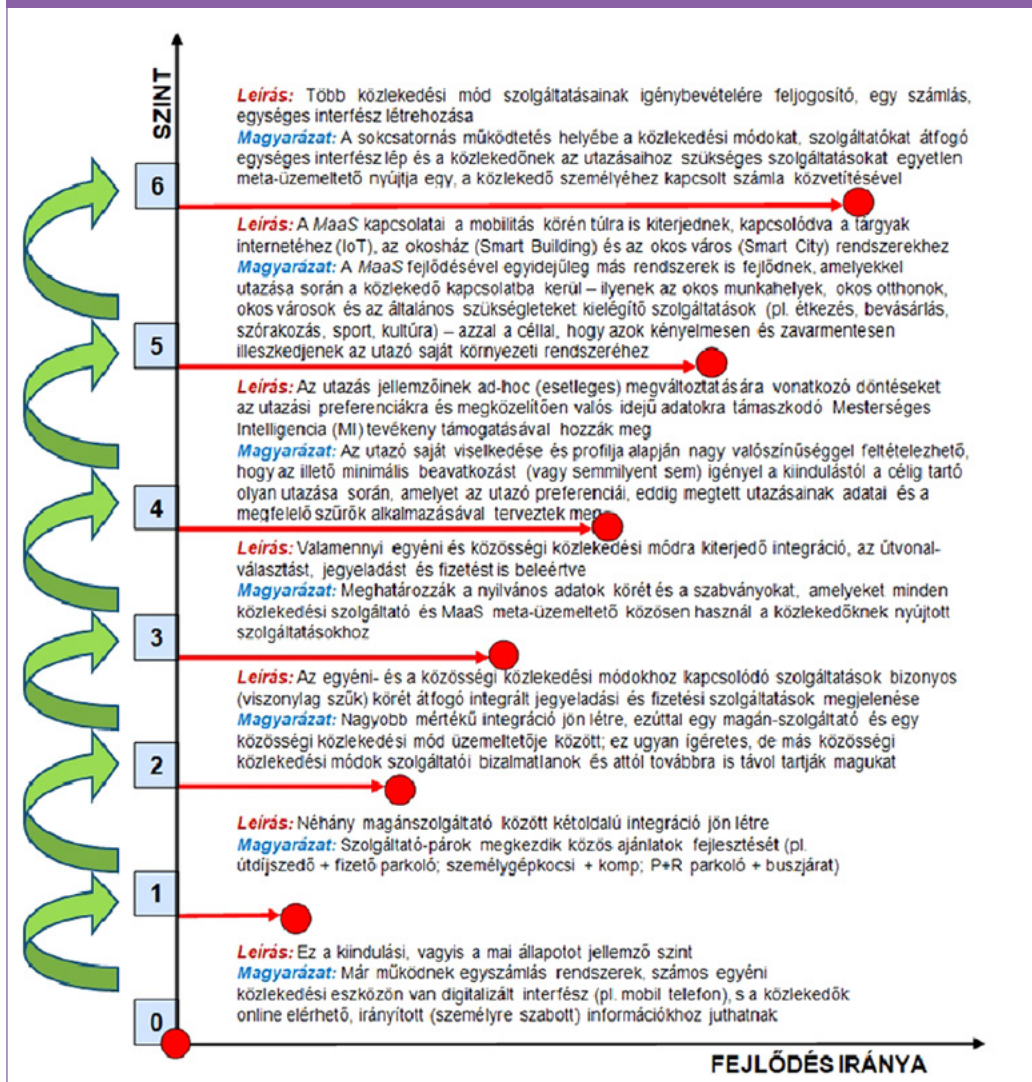
Hasonló nehézségekkel küzd Bécsben a *Whim*-hez nagyon hasonló *Smile* projekt, bár a mobiltelefonos applikációval az eredetileg három éves időszakra tervezett kísérletek 2014 óta folynak. Ezek közötti eredményei szerint a kísérlet sikeres volt, számos közlekedési szolgáltató jelezte, hogy szívesen részt venne az integrációban. Feltehetően a szükséges tőke hiányában a rendszer piaci bevezetésére eddig még nem került sor [11].

Sikeresen működik viszont Németországban 2018 májusa óta a *Qixxit* útvonaltervező rendszer mobiltelefonos applikációja – igaz, nem városi, hanem országos közlekedési szolgáltatók: a Deutsche Bahn, a FlixBus, a FlixTrain, a Skyscanner és mások együttműködésével. A rendszerben egyelőre csak a vonatjegyek foglalhatók és vásárolhatók meg, az összehasonlítható útvonalváltozatokban szereplő autóbusz- és repülőjegyek közreműködő utazási irodák közvetítésével szerzethetők be [5].

A MaaS koncepció gyakorlati alkalmazását távlati célul kitűző Moovel utazástervező információ rendszer a számos európai nagyvárosból a taxisok tiltakozására kitiltott Uber hathatós közreműködésével kísérleti üzemben működik néhány hónapja az Egyesült Államok három városában (Austin, Boston és Portland). További szolgáltatások nyújtására való továbbfejlesztése a folyamatban lévő kísérlet eredményeitől függ [10].

Összefoglalóan megállapítható tehát, hogy ma még a MaaS koncepció megvalósítása gyerekcipőben jár, bár gyakorlati alkalmazhatóságát több kísérlet is bizonyítani látszik. Ugyanakkor piaci bevezetése egyelőre késik, mert feltehetően az ilyen integrált szolgáltatások iránti fizetőképes kereslet felmérésének bizonytalanságai miatt gazdaságosságát a közlekedési szolgáltatók és a befektetők egyaránt túl kockázatosnak ítélik.

3. ábra: A MaaS várható fejlődési szintjei. (Forrás: [7])



## 4. A *MaaS* KONCEPCIÓN ALAPULÓ SZOLGÁLTATÓ RENDSZEREK FEJLŐDÉSI LEHETŐSÉGEI

Az elmúlt néhány évtizedben bekövetkezett műszaki fejlődés ismeretében és a folyamatban lévő technológiai fejlesztések várható eredményeit megbecsülve kísérletet tehetünk a *MaaS* koncepción alapuló szolgáltató rendszerek jövőben várható fejlődésének felvázolására. Az ilyen, integrált közlekedési szolgáltató rendszerek elsősorban a műszaki fejlődés által vezérelt (tehát a szolgáltatások iránti keresletet adottnak és folyamatosan bővülőnek feltételező) fejlődésére vonatkozó, hat fejlődési szintet előre vetítő becslést a 3. ábra szemlélteti [7].

Fontos hangsúlyozni, hogy a *MaaS* koncepción alapuló közlekedési szolgáltatások iránti keresletet, tehát a reménybeli fogyasztók, azaz a közlekedők igényei változásának ütemét megbecsülni ma még lehetetlen. A nyitott kérdések közül jó néhányra bizonyosan választ keresnek és adnak is az ünnepi tudományos ülésünkön e rövid, gondolatébresztőnek szánt bevezető után sorra kerülő, érdekes szakmai előadások. Kérem, hallgassák meg azokat figyelemmel.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] **J. Bower-S. Wex:** *Mobility as a service: what is it and where is it going?* (Womble Bond Dickinson LLP, August 2018, UK).  
<https://www.womblebonddickinson.com/uk/insights/articles-and-briefings/mobility-service-what-it-and-where-it-going>
- [2] **M. Cole:** *10 objectives for assessing Mobility as a Service.* (August 2015, UK).  
<https://www.greenbiz.com/article/10-objectives-assessing-mobility-service>
- [3] **W. Goodall-T. Dowey Fishman-J. Bornstein-B. Bonthron:** *The rise of mobility as a service - Reshaping how urbanites get around.* (Deloitte Review, Issue 20, 2017, pp.112-129).  
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/consumer-business/deloitte-nl-cb-ths-rise-of-mobility-as-a-service.pdf>
- [4] **W. El Kaim:** *Mobility As A Service (MaaS).* (The Presentation is part of the Enterprise Architecture Digital Codex; 110 slides, October 2016)  
<https://www.slideshare.net/welkaim/mobility-as-a-service-maas>
- [5] **Quixxit – Where to next?**  
<https://www.qixxit.com/en/>
- [6] **R. Kaufman:** *Chasing the next Uber.* (Next City, 21 March 2016)  
<https://nextcity.org/features/view/helsinki-kutsuplus-on-demand-transportation-mobility-next-uber>
- [7] **MAAS-A:** *What is mobility as a service? From Concept to Clarity.*  
<https://www.maas-a.org/>
- [8] **MAAS Global:** *The company behind the Whim app.*  
<https://maas.global/>
- [9] **MAAS Global:** *Travel smarter.*  
<https://whimapp.com/uk/>
- [10] **Moovel Group:** *An urban mobility company, making cities smarter.*  
<https://www.moovel-group.com/en>
- [11] **Smile:** *Einfach Mobil - Pilot Project.*  
[http://smile-einfachmobil.at/pilotbetrieb\\_en.html](http://smile-einfachmobil.at/pilotbetrieb_en.html)
- [12] **UbiGo**  
<http://www.ubigo.nu/about-ubigo/>



## Mobility as a service: situation and development trends

In a lecture delivered at the meeting held by the Scientific Committee on Transport and Vehicle Engineering of the Hungarian Academy of Sciences, dedicated to „Mobility as a Service”, the author makes an attempt to define the meaning and content of that concept. Referring to the historical development of technology leading to its creation, the objectives to be achieved by its implementation and the target-groups of stakeholders are enumerated. The expected difficulties are also duly signalled. An overview of the strategic priorities and the already tested pilot projects is given, followed by a guesstimation of expected development opportunities.



## Mobilität als Dienstleistung: Situation und Entwicklungstrends

In einem Vortrag des Wissenschaftlichen Ausschusses für Verkehrs- und Fahrzeugtechnik der Ungarischen Akademie der Wissenschaften zum Thema „Mobilität als Dienst“ wurde versucht die Bedeutung und den Inhalt dieses Konzepts zu definieren. In der Thema werden die Ziele die historische Entwicklung der Technologie, die potenziellen Implementierungszielen zusammengefasst. Es wird ein Überblick gegeben über die strategischen Prioritäten und die bereits getesteten Pilotprojekte. Zum schluß sind die erwartete Entwicklungsmöglichkeiten summarisiert.

A MAGYAR  
TUDOMÁNY  
ÜNNEPE



Magyar Tudományos  
Akadémia