

OTDK-dolgozat

2023

KÁROLI GÁSPÁR REFORMÁTUS EGYETEM
GAZDASÁGTUDOMÁNYI, EGÉSZSÉGTUDOMÁNYI ÉS SZOCIÁLIS
KAR



KÖRKÖRÖS GAZDASÁG SAJÁTOS MEGOLDÁSAI: ERŐFORRÁS
MEGOSZTÁS (SHARING ECONOMY) A BUDAPESTI
AUTÓMEGOSZTÁS PÉLDÁJÁN

SPECIFIC SOLUTIONS FOR THE CIRCULAR ECONOMY:
RESOURCE SHARING ON THE EXAMPLE OF CAR SHARING IN
BUDAPEST

Szerzők: Klinszky Kitti, Paluch Adrián János

Konzulensek: Dr. habil Kovács Róbert, Dr. habil Pónusz Mónika

Kézirat lezárásának dátuma: 2023.01.11.

Tartalomjegyzék

Tartalom

1. Bevezetés	1
2. A körkörös gazdaság alapjai	1
2.1. A fenntarthatóság és a körkörös gazdaság viszonya	3
2.2. Eszközei a körkörös gazdaságnak	4
2.3. A körkörös gazdaság eszközeinek bemutatása	6
3. Közkezdvelt körkörös gazdasági eszközök Magyarországon	8
3.1. Újrafelhasználás előfordulásai Magyarországon	9
3.1.1. Adományboltok	10
3.1.2. Használt cikkek online piaca	10
3.1.3. Kihasztnálatlan piaci rés	11
3.2.1. Csomagolásmentes boltok	12
3.2.2. Alternatív és tudatos zöldség, gyümölcs és fűszernövény beszerzés	13
3.3. Megosztás Magyarországon	14
3.3.1. A bicikli és az elektromos roller használatának megosztása	15
3.3.2. Közösségi gépjármű megosztás	17
4.1. Kutatás:	20
4.2. Kérdőív válaszainak elemzése	23
4.3. Facebook posztok vizsgálata	24
5. Összegzés	29
Irodalomjegyzék	31
Egyéb felhasznált online irodalom (weboldal):	33
Ábrajegyzék	34

Absztrakt

A dolgozatunkban a körkörös gazdaság alapjait, és eszköztárát járjuk körül, valamint megvizsgáljuk, hogy Magyarországon melyek azok az eszközök, amelyek a legelterjedtebbek a mindennapokban, és melyek vannak leginkább a köztudatban. A jövő szempontjából fontosnak tartjuk, hogy ne csak a következő napokra, évekre, de az elkövetkezendő évtizedekre akár évszázadokra is gondoljunk. Jelenlegi gazdaságunk és vásárlási szokásaink mellett a Föld készletei szűkös határidőn belül kimerülhetnek. Erre utaló jeleket már ma is lehet tapasztalni, gondoljunk csak a kibontakozóban lévő, ám rohamosan növekvő energia válságra. A körkörös gazdaság és az általa nyújtott eszközök megoldást jelenthetnek a fenntartható gazdasági fejlődésre és a földünk megóvására.

1. Bevezetés

A környezetvédelem ma már egy olyan téma, mellyel akarva, vagy éppen akaratlanul, de minden létező területen foglalkoznak az emberek. Ennek főbb oka lehet a hirtelen mértékű népességnövekedés, mely sem a természetre, sem az emberiség életmódjára nincs kifejezetten jó hatással. Ott tartunk, hogy egy napra már nem elég 24 óra, folyamatosan rohanunk, új feladatok tömkelege zúdul ránk percek leforgása alatt, a naptárunkat megnyitva nincs egy szabad percünk sem. Ezeknek a mindennapi kihívásoknak következtében nincs abban semmi meglepő, hogy a tudatos életvitel egyre kevésbé figyelhető meg egy átlagember napi rutinjában, annak ellenére, hogy a tudatos életmód és a környezetre való gondos odafigyelés a boldog jövő kulcsa. A fejlett gazdaságok a folyamatos növekedés elősegítése és a lineáris gazdaságok segítése érdekében folyamatosan újítanak, ezzel megteremtve a körkörös gazdaságra való áttérést, derül ki Eglatina Hysa, Alba Kurja és társai 2020 június 12-ei kiadványából.

A körkörös és lineáris gazdaság közti különbséget az European Business Bank (2021) kiadványában részletesen taglalja, és megállapítható, hogy a termék életciklusának a végpontja jelenti a leglényegesebb eltérést. A lineáris gazdasági modellben a termék kidobása jelenti a végpontot, ezzel szemben a körkörös gazdaság esetében a végpont az új út kezdetét jelöli, akár elromlott a termék, akár megunta azt a felhasználó, vagy éppen elhasználódás történt.

Dolgozatunkban a körkörös gazdaság eszközeinek áttekintése után a megosztásos gazdálkodás egyik fajtáját az autómegosztást fogjuk vizsgálni.

2. A körkörös gazdaság alapjai

A körkörös gazdaság az Európai Unió által is kifejezetten kedvelt módszer lényege abból áll, hogy az elkészült termékek élettartamát, felhasználhatósági idejét meghosszabbítsák úgy, hogy a gazdasági szereplők fogyasztási és termelési modelljét megváltoztatják. Természetesen ebben az esetben, mivel az áru több időt tölt a gazdájánál, fennáll annak a lehetősége, hogy megunja a portékát. Erre az esetre is van megoldás, ugyanis a körkörös gazdaságba az is beletartozik, hogy ilyenkor a megunt termékek nem a szemétként landolnak, hanem tulajdonost cserélnek, így megőrizve a tárgy az értékét. Viszont, ha valamilyen okból mégsem szeretne megválni a portékától, még mindig ott van annak a lehetősége, hogy felújítja, átalakítja, hogy más legyen, de mégis a szeretett régi. Fontos gondolata még a körkörös gazdaságnak az is, hogy amikor egy új termék valamilyen okból kifolyólag tönkremegy, attól ne rögtön megszabaduljanak és újat vegyenek, hanem próbálják

meg megjavítani. Sajnos egyszer azonban minden véget ér, így bármennyire is strapabírónak készítenek egy terméket, nem lehet örökké használni. Ilyenkor azonban fontos, hogy ha el is ért élettartamának a végére, az alkotórészeit esetlegesen még újra lehessen használni, így is csökkentve a túltermelést, plusz hulladék képződését (Európai Parlament, 2015).

Az Európai Parlament (2015) egyik szakcikkjében (amelyet 2021.02.16-án frissítettek aktuális hírekkel) kitér arra is, hogy hogyan is épül fel pontosan a hagyományos, lineáris gazdasági modell. A vevő elmegy a boltba, megveszi, ami kell neki, használja egy ideig, majd megszabadul tőle, tehát kidobja. Ezen modell szerint az áru előállítása során túlnyomó többségben olcsó, rossz minőségű, silány alapanyagokat használnak, ugyanis így az előállított termék gyártása jutányosabb lesz. Az Európai Parlament annak érdekében, hogy valamennyire gátat vessen ennek a folyamatnak, létrehozott egy úgynevezett tartóssági kritériumot. A körkörös gazdaság az, ami segít abban, hogy véges nyersanyag készleteinket megőrizhessük az utókor számára.

Ugyanakkor nem csak a nyersanyagok végessége miatt kell aggódnunk, hanem azok szállítása végett is. Sajnos az alapanyagok egyik helyről a másikra történő szállítása során nagy mennyiségű káros anyag kerül a légkörbe. Viszont, ha újra és újra felhasználják a már helyben lévő alapanyagot, akkor a környezetszennyezés mértéke is ezzel arányosan csökken. A körkörös gazdaságnak nélkülözhetetlen eleme többek között a környezetbarát tervezés. Ide nem csak az alapanyagok, alkotó elemeket zöld forrásból való származása tartozik, hanem az elkészült portéka csomagolása is. Napjainkban már több helyen is találkozhatunk olyan ületekkel, ahol csomagolásmentesen vásárolhatunk, legyen szó akár samponról vagy sőről. Ebben az esetben nem csak a környezetet védjük, de még a boltok is tudnak spórolni a csomagoláson, így mindenki jól jár.

Vegyünk példának mondjuk egy csomag lisztet. Leginkább 1 kg-os csomagolásban találkozhatunk vele a boltokban, de ezeket a csomagokat általában 10 darabonként még újra csomagolják, majd ezekből még többet összeraknak szállítás során. Mennyivel kevesebb szemét keletkezik, ha mondjuk egyből 10 kg-os csomagolásban érkeznek a boltokba, ahol mindenki annyit mér ki magának, amennyire éppen szüksége van? Dolgozatunkban a körkörös gazdaság azon megoldásait veszem számba, melyek Magyarországon már jelen vannak. Bár a körkörös gazdaságnak jelentős része szól az újrahasznosításról, nem ez az egyetlen irány, amely felé elindult, sokkal többről szól. Véleményünk szerint ahhoz, hogy a jövőben is fenntartsuk a megszokott életmódunkat, nagy hangsúlyt kell fektessünk az ehhez hasonló gazdasági megoldásokra.

2.1. A fenntarthatóság és a körkörös gazdaság viszonya

“A körkörös modell legfontosabb jellemzői az életciklus-alapú szemlélet, az erőforrás-hatékonyság, a megújuló energiák használata, az újrahasznosítás, illetve a fenntartható hulladék - gazdálkodás“ (Nemes, 2018, p.14). Európában a vállalkozások jelentős része már élen jár a körkörös gazdaságra való átállásban, illetve a hatóságok és a fogyasztók is élnek a körkörös gazdaság adta lehetőségekkel; nyilatkozta az Európai Bizottság (2020) egyik sajtóközleményében

“Mégis pontosan milyen kapcsolatban áll egymással a körkörös gazdaság és a fenntarthatóság?” tehetnénk fel a kérdést. Viszonylag könnyedén megállapíthatjuk, hogy szorosan kapcsolódnak egymással, de hívhatjuk-e a körkörös gazdaságot a fenntarthatóság új szinonímájának? Ahhoz, hogy ezt tisztábban láthassuk, elsőnek a fenntarthatóság fogalmát kell megismernünk.

Úgy gondoljuk a fenntarthatóság egy nagyon tág fogalom, melyet sok különféle szempontból is értelmezhetünk. Az egyik első kérdés, ami ezzel kapcsolatban felmerül, hogy pontosan milyen kontextusban fogjuk a szót használni? Egy természeti jelenség, konkrét termék vagy egy társadalmi csoport kapcsán? “A gondolatmenet kezdeti lépéseként mindenféleképpen célszerű a vizsgálati fókuszot a globális meghatározásokról szűkíteni, ugyanis a korábban ismertetettek szerint a fenntarthatóságnak nincsen egy olyan, széles körben elfogadott, ágazat semleges definíciója, mely univerzálisan alkalmazható lenne” (Buzási és Szalmáné Csete, 2018).

Többen igyekeztek definiálni a fenntarthatóságot, alább ezek közül szeretnék néhány példát felhozni. A legtöbbet idézett szerzők, Shediak- Rizkallah és Bone (1988). Az ő írásaik alapján a fenntarthatóságot az idő dimenziójában kell értelmeznünk. „A fenntartás fogalma valami olyasmit jelent, amikor egy élő entitásnak erőt kell adni ahhoz, hogy képes legyen válaszolni bizonyos problémákra, és változni tudjon, mint ahogyan a programoknak is igazodniuk kell az új szükségletekhez és igényekhez, ha tovább akarnak élni” (Shediak- Rizkallah–Bone, 1998, 93.). Nem csak ők voltak, akik ezen elgondolást alkalmazták, Meadows és társai (1972) szintén az idő függvényében próbálták megfogalmazni. Szerintük az a társadalom nevezheti magát fenntarthatónak, aki több nemzedéken képes át a fennmaradásra. Elég előrelátó ahhoz, hogy ne okozza saját magának a vesztét. Krajewski és társai (2016) úgy értelmezik a fenntarthatóságot az aktuális emberi igényeknek a kielégítése, mindezt anélkül,

hogy az elkövetkezendő generáció szükségleteit, lehetőségét korlátoznák, veszélyeztetnék vagy ellehetetlenítenék.

A fenntarthatóság alapelveiről a Caring for the Earth: A strategy for sustainable living (1991) című könyvben olvashatunk. Ezek vázlatpontokban a következők:

- Az életközösség tisztelete és óvása.
- Az emberi élet minőségének javítása.
- A Föld vitalitásának és sokszínűségének megőrzése.
- A nem megújuló erőforrások kimerülésének minimalizálása.
- A Föld teherbíró képességén belül maradás.
- A személyes attitűdökön és gyakorlatokon való változtatás.
- Lehetővé tenni a közösségek számára, hogy gondoskodjanak saját környezetükről.
- Nemzeti keret biztosítása a fejlesztés és a kommunikálás integrálásához.
- Egy globális szövetség létrehozása.

A fentebb említett elméletek és definíciók alapján úgy véljük, a fenntarthatóság kulcsa, hogy egy szebb, jobb, boldogabb jövő érdekében alakítsuk a jelenünket legjobb tudásunkhoz és lehetőségeinkhez mérten. Ennek tükrében azt gondoljuk, hogy a körkörös gazdaság nem más, mint egy apró fogaskerék abban a bonyolult és hatalmas gépezetben, amit fenntarthatóságnak nevezünk.

2.2. Eszközei a körkörös gazdaságnak

A körkörös gazdaságban az a legfontosabb, hogy a termelési kör bezáruljon. Kicsit bővebben kifejtve, minden felhasznált alapanyag, csomagolás és bármi más, az elkészített termék része, újra fellegyen használva. Ezek alapján sokan azt gondolhatják, hogy a körkörös gazdaság az újrahasznosítással egyenlő, de ez nem így van (Bagyinka et. al., 2018).

Egy, a Bagyinka és társai (2018) által kiadott Pwc kiadványból megtudhatjuk, hogy a körkörös gazdaságot alkotó kört (1. ábra) több különböző részre oszthatjuk fel. Az első szükséges lépés a beszállítók részéről a nyersanyagok beszerzése.



1. ábra: A körkörös gazdaságot alkotó kör

Forrás: Bagyinka és társai (2018)

Ez lehet újonnan beszerezett, de ebben az esetben rendkívül fontos, hogy az elkészült áruból később újra alapanyagokat lehessen kinyerni. Amennyiben ezt nem lehet megvalósítani, akkor gondoskodni kell róla, hogy elhasználtsága után valamilyen formában fel tudják használni energia előállítására. A második lépés az, amikor a gyártók elkészítik a végső terméket. Ez többféle módon valósulhat meg: újrahasznosítással, újragyártással, meglévő termék felújításával. Ezt követően jutunk el a harmadik lépéshez, ami a kereskedelmet takarja. Itt az a meghatározó, hogy a kereskedők ne kezdjék el feleslegesen újracsomagolni, becsomagolni a termékeket, illetve ideális, ha tájékoztatják a vevőket arról, hogy a terméket újrahasznosítható. Negyedik, záró lépését pedig vásárló végzi el, ez a termék használata. Az eddig megtett hosszú út lényegében egy ember kezében összpontosul, így mondhatjuk azt is, hogy a termelési kör sikeressége rajta áll vagy bukik. Az összes megtett erőfeszítés a körkörös gazdaság eléréséhez azon múlik, hogy a felhasználó folytatja-e a folyamatot, amelynek következtében a termék létrejött. Ezalatt érthetjük például a csomagolás újrahasznosítását, szelektív gyűjtését, az esetlegesen elromlott, tönkrement tárgy funkciójának újragondolását. Így sokkal környezetbarátabb megoldást kapunk egy “probléma” megoldására, mintha egyszerűen egy szeméttelen landolna a produktum.

A termék gazdájának feladata ám nem ér véget azzal, hogy szelektíven gyűjti a keletkezett szemetet, az ő felelőssége, hogy ha szükség van rá, a megvásárolt dolgot

megjavítsa/javíttassa, karbantartsa, illetve, ha nem érinti negatívan, megossza a tárgyat. Ezen felül, ha megunta az árucikket, esetlegesen tönkrement, gondoskodnia kell róla, hogy új gazdát találjon neki, illetve úgy váljon meg tőle, hogy a lehető legkisebb része kössön ki hulladékként.

Sajnálatos módon, amint azt az ábrán megfigyelhetjük, ez a kör igen sérülékeny. Igen sok pont és pillanat van, ahol elbukhat, a beszállítótól kezdve a gyártón keresztül a kereskedelmen át a felhasználóig rengeteg “hibázási” lehetőség van, a körkörös gazdaság létrejötte bárkinél elakadhat. Egyetlen változással vagy éppen nem változással odalehet a körkörös gazdaság hatékonysága, rosszabb esetben a teljes elképzelése. Meglátásunk szerint elengedhetetlenül fontos, hogy minél határozottabban kihangsúlyozzuk és tanítsuk a körkörös gazdaság fontosságát minden generációnak annak érdekében, hogy mindenki tisztában legyen azzal, mennyi minden is múlik egyetlen döntésen, cselekedeten, látásmódon. A fogyasztók azok, akik által beteljesedik a kör, és ide minden ember beletartozik. A civilizációtól elszigetelten élő törzsek közvetlen környezetükből szerzik az összes nyersanyagot, amiből építkeznek, öltözködnek, eszközöket készítenek. Az ételt szintén a természetből szerzik halászással, vadászással vagy gyűjtögetéssel. Mivel mindent a környezetükből szereznek be, így tulajdonképpen nem termelnek hulladékot. Ez annak a következménye, hogy minden, amit felhasználnak természetes, szerves eredetű anyag, így viszonylag rövid időn belül lebomlik, visszajutva a természet körforgásába. Mi viszont, akik egy lineáris gazdaság részét képezzük, annak fogyasztói vagyunk, ezt nem mondhatjuk el magunkról ilyen magas szinten. Ebben a gyors, rohanó világban, amihez hozzászoktunk ez szinte kivitelezhetetlen. Az emberekre helyezett nyomás igen nagy, hiszen nem mindegy, hogy az általuk használt termékeket a végén hogyan kezelik, hiszen mindenki, aki a lineáris gazdaság része, a gazdaságon belül fogyasztó is, kisebb vagy nagyobb mértékben.

2.3. A körkörös gazdaság eszközeinek bemutatása

- Újragyártás

Az újragyártás egy olyan folyamat, melynek során az érintett termék élethosszának a meghosszabbítása az elsődleges cél. Az árut alkotóelemeire szedik, ha szükséges, azokat felújítják vagy kicserélik, majd miután minden működőképes, újra összeállítják a portékát. Egy újragyártás során átlagosan 85%-kal kevesebb energiát használnak fel, mint egy új termék létrehozása során. Kisebb a nyersanyagigény és a hulladékanyag kibocsátás (Bagyinka et. al., 2018).

- Újrahasznosítás, gyártási folyamat közbeni újrahasznosítás

Nem csupán szelektív hulladékgyűjtésről van itt szó. Értéknövelő újrahasznosításról beszélhetünk akkor, ha egy terméket úgy alakítunk át egy teljesen más funkciót ellátó terméké, hogy nem bontják le, nem szedik darabjaira. A végső cél, hogy az újonnan elkészült produktum az új értelmezésében a lehető legjobban működjön, pl. régi üvegcsékből fűszertartó készítése. (Bagyinka et. al., 2018).

- Újrafelhasználás

Az újrafelhasználás lényege abban áll, hogy amikor az eredeti gazda megunja, nincs már szüksége a termékre, akkor attól nem szemétként szabadul meg, hanem tovább adja olyan helyre, ahol fel tudják használni bármilyen formában. Napjainkban már igen sok ezen az elven működő üzlettel találkozhatunk, például használt elektronikai cikk kereskedések. Itt mindenki jól jár, ugyanis aki leadja az adott tárgyat, kap valamilyen juttatást, illetve aki megveszi, olcsóbban juthat hozzá. Hasonlóan működnek az egyre nagyobb sikernek örvendő adományboltok, ahova kihasználatlan, megunt termékeket adhat le bárki, hogy új gazdára lelhessen és hosszabb életnek örvendhessen a leadott árucikk. (Bagyinka et. al., 2018).

- Karbantartás, javítás

A karbantartás egy kiváló választás. Gondoljunk példaként egy autóra. Rendszeres ellenőrzés és vizsgálat mellett sokkal tovább élvezhetjük a kényelmét komoly problémák nélkül. Ilyen lehet a motorolaj rendszeres cserélése, vagy akár annyi, hogy figyelünk a kerekek cserélésének idejére. Javításra akkor van szükség, ha egy adott eszköz, vagy valamilyen alkatrész elromlott. Ilyenkor azt meg kell javítani, vagy ki kell cserélni a hibás tartozékot, ami általában több munkával, nagyobb anyagi ráfordítással jár, mint a karbantartás, de így is olcsóbban jövünk ki, mintha egy teljesen új árucikkbe fektetnénk bele, és a réginek is meghosszabbíthatjuk az élettartamát. (Bagyinka et. al., 2018).

- Felújítás

Felújítás során egy, már meglévő portékát újra használatba hozunk úgy, hogy az megtartsa eredeti rendeltetését. Ide tartoznak a közlekedési eszközöknek felújítása (autó, kerékpár), vagy egy lakásnak a renoválása. Hiszen eredeti szerepüknek megfelelő feladatokat látnak el, csak más "csomagolásban". Mindkét esetben azért lesznek felújítva, hogy régi funkciójukat újra, hosszabb ideig elláthassák (Bagyinka et. al., 2018).

- Megosztás

A megosztás egy olyan eszköz, melyben az eredeti felhasználó a szabad kapacitással rendelkező eszközét megossza valaki mással, akinek ebben az esetben nem szükséges plusz, nagyobb kiadásokba bonyolódnia, nem kell feleslegesen egy új terméket megvásárolnia. Több ilyen program is létrejött az évek alatt és a mai napig hatalmas és töretlen népszerűségnek is örvend. Kiváló példa erre az Oszkár telekocsi vagy akár az Airbnb. Ennek az elvnek köszönhetően alakultak ki Budapesten a különböző közösségi autó- kerékpár- roller- használaton alapuló cégek. Nem csak a gazdaságra van pozitív hatással, de környezetre is, hiszen így kevesebb hulladék jön létre (Bagyinka et. al., 2018).

- Design

A design a körkörös gazdaság “nulladik lépése”. A gyártók már a termék megtervezése során figyelmet fordíthatnak arra, hogy az elkészült árucikk minél kisebb ökológia lábnyomot hagyjon maga után. Ahhoz, hogy ezt elérjék, három féle módszert különböztethetünk meg. Az első ilyen módszer a termék elkészítésében van jelen. A lényeg, hogy olyan portékát hozzanak létre, ami időtálló évekig, évtizedekig felhasználható. A második lehetőség a termék moduláris design-jának a megoldása, megtervezése. Ez annyit jelent, hogyha a termék valamilyen módon meghibásodik, az alkatrészei könnyedén elérhetőek, cserélhetőek legyenek. Végezetül pedig ott van az is, hogy nem mindegy, hogy a gyártó milyen alapanyagokat használ fel a termék elkészítése során. Ezt értelmezhetjük úgy is, hogy akár 5-10 éven keresztül lehet használni, vagy az anyagokat a későbbiek során újrahasznosítható legyen, esetleg környezetben lebomló (Bagyinka et. al., 2018).

3. Közkedvelt körkörös gazdasági eszközök Magyarországon

A Magyarországon belül megtalálható körkörös gazdasági eszközökre (úgy, mint design; megosztás; karbantartás és javítás; felújítás; újragyártás; újrahasznosítás; gyártási folyamat közbeni újrahasznosítás; illetve újrafelhasználás) szép számmal találhatunk példákat.

Az Inhalo DSI, mely egy magyar, hordozható, miniaturizált sóinhalátor kiváló példa a design eszköz használatára. A környezetbarátabb kialakítás érdekében az inhalátor nagy részét műanyag helyett kukoricakeményítőből állítják elő, így elősegítve a termék elhasználódása esetén a könnyebb lebomlást.

Abban az esetben, ha egy műszaki cikkünk, például a telefonunk elromlik, és mi nem rendelkezünk kellő mennyiségű és minőségű tudással annak megjavításához, akkor igénybe

fogjuk venni olyan vállalkozások szolgáltatását, akik műszaki cikkek szervizelésével foglalkoznak. Ez remek példa a karbantartásra és javításra, mint körkörös gazdasági eszköz.

Napjaink egyik új hóbortjának számít a különböző termékek újrahasznosítása, országunkban egyre népszerűbb, már-már divatosnak számít. A népszerű social media felületeken, mint például a facebook, az instagram, a tiktok, vagy éppen a pinterest, nap mint nap újabb barkácsolással és újrahasznosítási tippekkel találkozhatunk, amelyeket alkalmazva új életet adhatunk a használt tárgyaknak. Ezzel vagy magunknak, vagy ha mondjuk el szeretnénk a tárgyat ajándékozni, akkor az új tulajdonosának szerzünk örömet.

Ha a felújításra gondolunk, akkor rendszerint az ingatlanok jutnak az eszünkbe, az újragyártással kapcsolatban pedig az első gondolatunk a műszaki cikkek irányába fog terelődni. Bár Magyarországon a felújítás és az újragyártás még nem annyira elterjedt formában vannak jelen, mint a többi körkörös gazdasági modellnél, mégis egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek,

Dolgozatunk további részében a körkörös gazdasági eszközök közül a megosztásra, illetve az újrafelhasználásra fogunk fókuszálni. Magyarországon jelen pillanatban ez a két eszköz van leginkább beágyazódva a köztudatba, és úgy véljük, hogy ha az utca emberét megkérdezzük, erre a két eszközre egyből fog tudni példát mondani. Példákon keresztül fogjuk szemléltetni, hogy milyen formában található meg itthon az újrafelhasználás és a megosztás. A későbbiekben egy lehetséges piaci rés bemutatását írjuk le a következő pontokban, ami az újrafelhasználásra épít. Majd kitérünk a csomagolásmentesség fontosságára és bemutatunk a már Magyarországon is jelenlévő megoldásokból is több példát, ezenkívül kitérünk a tudatos élelmiszer vásárlás fontosságára és alternatívájára.

3.1. Újrafelhasználás előfordulásai Magyarországon

Korábban már említettettük az újrafelhasználást, mint a körkörös gazdaság egyik eszközét. A felesleges, megunt tárgyak leadása történhet különféle árusító platformokon, újságban való hirdetéssel, vagy akár adomány jelleggel is. Magyarországon is egyre több olyan céggel és üzlettel találkozhatunk, ahol ezt az eszközt alkalmazzák. Ezekből most kettőt emelnénk ki, amelyeket lent bővebben is kifejtünk. Egyik a Cseriti adományboltok, a másik pedig a használt termékeket árusító platformok.

3.1.1. Adományboltok

Magyarországon működő adománybolt (Cseriti boltok) a ReBolt Kereskedelmi Nonprofit Korlátolt Felelősségű Kereskedelmi Társaság által vannak üzemeltetve. Ezeket a boltokat Budapesten egyre több helyen találhatjuk meg. A boltok tulajdonképpen bármilyen háztartási vagy használati eszközt, ruhát elfogadnak adományként, legyen akár új, vagy használt. A boltok lényege, hogy amire másnak nincs szüksége azt ők adományként elfogadják majd árusítják, ezzel megmentve ezeket a termékeket a szeméttől. A boltok nem csak azért nagyon fontosak mert így rengeteg használt árut mentenek meg attól, hogy a szemétben landoljon, de számos munkahelyet teremtenek és lehetőséget nyújtanak arra, hogy ha valamire szüksége van valakinek, ahhoz a piaci ár töredékéért. Így lehetősége nyílik arra, hogy olyan dolgokhoz jusson hozzá, amihez más úton nem tudna. Osterleey és Williams (2019) ír az angol modellről, amelyben leírja, hogy a környezetre nagyon pozitív hatással vannak ezek a boltok, mivel nem csak a termékek élettartamát növelik, de a vásárlókat is ösztönzik arra, hogy betérjenek mivel sosem lehet tudni éppen mit talál magának az ember. Az ilyen boltokban számos CD, DVD, ruha vagy eszköz fellelhető, amelyeket már nem gyártanak, nem is forgalmazznak.

3.1.2. Használt cikkek online piaca

A használt cikkek piacán többfajta felület is létezik, a legelterjedtebb az online tér, ahol az egyfajta árucikkekre specializálódott piac létezik, vagy a vegyes, ahol minden megtalálható. Jó példa az egytermékes piacra a hardverapro.hu, ahol bármilyen számítástechnikai eszközt meg lehet hirdetni vagy vásárolni. Megtalálhatók ezeken a piacokon a bontatlan modellek is, de javarészt a már használatban volt termékeket árulják. A másik használt piac, ami az online térben elterjedt az a vegyes piac, amin az ingatlantól kezdve a használtautón át akár szőnyeget vagy háztartási cikkeket is vásárolhatunk. Ilyen platform például a jofogas.hu, de létezik több hasonló weboldal is. A közösségi médiában szintén jelen van, hiszen maga a facebook marketplace is egy ilyen megoldás. Ezek a felületek nem csak az eladóknak, de a vásárlóknak is nagy segítséget nyújtanak a tájékozódásban, hiszen sokkal nagyobb kínálatból vásárolhatnak mintha bemennének például a mára már egyre kevesebbet látott használt számítástechnikai cikkeket árusító boltokba. Dolgozatunk szempontjából, ezek a használtcikk piacok azért fontosak mert ezek segítenek abban, hogy a használaton kívül lévő vagy megunt eszközeinket ne a szemétként kelljen dobni, hanem el tudjuk azt adni és még jól is járunk. Bár az esetek

többségében nem a vételárnak megfelelő összeget kapjuk vissza, mégis többet keresünk rajta, mintha kidobnánk.

3.1.3. Kihasztnálatlan piaci rés

A Magyarországi háztartásokban egyre nagyobb kultúrája van az újrahasznosításnak, és a környezet tudatosságának. A háztartások rendkívül sokat képesek tenni a körkörös gazdaság fellendítéséért.

Az egyik nagy piaci rés véleményünk szerint a bútorainkban rejlik. Ma már egy asztalt vagy egy szekrényt a legtöbb ember nem 15–20 évre, vagy egy életre választ, hanem éppen ellenkezőleg. Ahogy berendezte a lakást, vagy amilyen stílusúra felfogja újjítani, elmegy és választ magának egy megfelelőt egy bútorboltban. A probléma ezzel nem csak az, hogy már maga a gyártási folyamat során is nagy mennyiségű hulladék, valamint káros anyag képződhet (ami sok esetben képződik is). Hiszen, ha belegondolunk, hogy mennyi energiára van szükség ahhoz, hogy a bútorokhoz szükséges fát megmunkálják, és méretre szabják, valamint a megfelelő helyre szállítsák, akkor láthatjuk, hogy nem kevésről van szó.

Budapesten a lomtalanítások alkalmával láthatjuk a rengeteg széket, bútort, számtalan háztartási eszközt, amit az emberek meguntak vagy elromlott egy részük, és ezért kidobnak, ezzel rengeteg szemetet képezve. Vannak olyan vállalkozó szellemű emberek, akik ezeket a tárgyakat (ami másnak szemét) átválogatják és amit tudnak belőle megjavítanak, illetve hasznosítanak. Ezzel sokat tesznek azért, hogy kevesebb szemét képződjön, és amit lehet megmentünk attól, hogy a szemétben végezze.

Véleményünk szerint egyre többen újítanak fel bútorokat is, rengetegen vannak, akik használt régi konyhabútorokat szereznek be és kérnek meg vállalkozókat, hogy újítsák fel azokat. Éppen ezért úgy gondoljuk, hogy érdemes lenne egy olyan áruházat létrehozni, ahol a használt bútorokat (bármekkora, és bármilyen jellegű bútor lehet), bevinnének adományként, mint a cseriti boltok esetében, de eltérően azoktól, felújítanák őket. A bútorokat azért lenne érdemes már előre felújítani, mert nem minden ember látja maga előtt, hogy egy régi székből vagy bicikliből, hogyan lehet mondjuk virágtartó állványt csinálni. Egy kifejezetten erre a feladatra felvett szakemberi gárdát lehetne erre alkalmazni, és egy nagy alapterületű helyen kiállítani.

A termékek megmentésével nem csupán kevesebb szemét termelődne, de új munkahelyek is teremtnének. A piaci áron való értékesítés is visszaszorulna, lévén, hogy

kevesebb munkadíj keletkezne az olyan bútorok esetében, amik nem igényelnek sok munkát. Mivel az így felújított bútorok a piaci árakhoz képest valószínűleg olcsóbbak lennének, így olyanok is vehetnének maguknak nagyobb szekrényeket, egyéb eszközöket, akik egyébként nem engedhetik meg maguknak, hogy olyan bútort vásároljanak, amit ezen a helyen olcsóbban megkapnak.

3.2.1. Csomagolásmentes boltok

A körkörös gazdaság egyik fontos része, hogy mindent a lehető legkevesebb szennyezéssel, lehetőleg szennyezés mentesen állítsanak elő. Ez a gyakorlatban szinte lehetetlen, hiszen ahhoz, hogy egy kézzelfogható, kész terméket állítsunk elő, valamit fel kell használni. Ilyen esetekben mindig képződik selejt és/vagy melléktermék, amikkel a legtöbb esetben nem kezdenek semmit. Vannak olyan esetek amikor valóban nem is lehet, napjainkban mégis egyre inkább törekednek az újrafelhasználásra az ilyen esetekben is.

A csomagolás az egyik legnagyobb hulladék képző. Vegyünk egy egyszerű példát: ha az ember vesz valamit ajándékba akkor az már be van valamibe csomagolva, de a vásárló azt az ajándékot kapó öröme és meglepődése érdekében becsomagolja még egyszer. Természetesen az ajándékozott személy öröme és boldogsága nem helyettesíthető, de ettől függetlenül a plusz szemét képzése megkérdőjelezhetetlen ilyen esetekben.

A csomagolásmentes boltok esetében legfőképpen az élelmiszerek kerülnek előtérbe, de vannak kezdeményezések, és egyre inkább elterjed különböző krémekre vagy tisztálkodási anyagokra is, mint például a folyékony szappan. A csomagolásmentes boltok lényege, hogy a lehető legkevesebb csomagolással szállítsák, illetve árusítják az adott terméket. A dolgozatunkban már említettem korábban, hogy a legtöbb terméket többszörösen becsomagolják, nem ritka, hogy egy termék akár négyszer, vagy akár ötször is be legyen csomagolva azért, hogy valaki azt utána az áruházban leemelhesse a polcról. A lehető legjobb megoldás szerintünk ilyen szempontból, ha valamit csak egyszer vagy egyáltalán nem csomagolnak be. Ilyenre elég kevés a példa talán a leghétköznapiabb ilyen termék az üzemanyag, hiszen azt csomagolás mentesen szállítják egy erre a célra gyártott tartályban, majd a vásárló is egy tartályból vásárolja meg a megfelelő technika segítségével.

Az élelmiszer esetében az elég nehezen elképzelhető, hogy például a cukrot egy nagy kamionban hozzák a boltba és onnan tegyék át egy másik tároló edénybe, ahol a vásárló megvásárolja. A hulladék képzést tekintve már az is nagy segítség, ha csak egyszer csomagolják

be és azt a bolt a megfelelő módon tárolja, a vásárló pedig számára a legmegfelelőbb tároló eszközben vásárolja meg és viszi haza. A legideálisabb megoldás, ha ez a csomagolás, amiben szállítják újrahasznosítható is. Ebben az esetben nem keletkezik hulladék, mivel azt újra felhasználják valamilyen formában. Magyarországon ilyen bolt több is létezik, mint például a Tebe (<https://tebe.hu/rolunk/>). A Tebe a többihez képest talán azért különlegesebb mert nem csak egy boltról vagy egy vállalkozásról van szó, ami több bolttal rendelkezik, hanem lehetőség van hozzájuk csatlakozni franchise program keretein belül.

3.2.2. Alternatív és tudatos zöldség, gyümölcs és fűszernövény beszerzés

A tudatos vásárlók szövetsége segít tájkozódni, hogy hogyan érdemes vásárolni nem csak a saját, de a gazdaságunk érdekében is (<https://tudatosvasarlo.hu/kik-vagyunk-tudatos-vasarlok-egyesulete/>).

Az egyik, számunkra nagyon érdekes és a jövő körkörös gazdaságát tekintve egy nagyon jó kezdeményezés, az a zöldség dobozok. Magyarországon több vállalkozás és termelő is csatlakozott már ehhez a fajta kezdeményezéshez, aminek a lényege, hogy egy adott díjért cserébe a legkülönbözőbb szezonális zöldségeket megkapjuk, egy “doboz” formájában (<https://tudatosvasarlo.hu/hogyan-ismerheted-fel-kozvetlenul-gazdatol-erkezo-zoldsegdobozt>). Véleményünk szerint azért fontos ez a fajta kezdeményezés és ennek a programnak a népszerűsítése, mert a környezetet a legkevésbé terheli meg. Ez azért van, mivel helyi termelők a helyi körülményekhez alkalmazkodva termelnek gyümölcsöt, zöldséget és fűszernövényeket a legtöbb esetben. Mind ezt úgy teszik meg, hogy a legkevesebb csomagolást használják. Van, aki papír szatyorba teszi az adott árut, ami az újrafelhasználás szempontjából az egyik legjobb megoldás, de van, aki zöldséges rekeszekben szállítja az adott termékeket a megrendelőknek. A hátránya, hogy nem tudjuk pontosan mit és mikor kapunk, hiszen a termés beérése az időjárástól is függ, amit a gazdák nem tudnak befolyásolni, maximum védelezn tudnak az esetleges káros hatások ellen, mint például a jégeső.

A körkörös gazdaságnak szerintünk ez a fajta megoldás is a része, hiszen szinte csomagolás mentesen, vagy papírzacskót felhasználva kapják meg a vásárlók a termékeket, amiket úgy természetnek helyi termelők, hogy az a legkevésbé terhelje a környezetet. Az ilyen termelőktől biztosan nem fogunk déli gyümölcsöket kapni, mivel azokat Magyarországon csak nagyon nagy környezeti terhelés mellett lehetne megtermelni.

A legtöbb ilyen termelő, bio vagy vegyszermentesen termeszt, ami szintén egyre nagyobb népszerűségnek örvend, és ami a legfontosabb, hogy nem terheli úgy a környezetet. Hiszen a permetező szereket is elő kell valamilyen formában állítani. Véleményünk szerint, ez a fajta vásárlás és termesztés az egyik legjobb formája a zöldség, és gyümölcs beszerzésnek. A termelők között akad olyan is, aki a már hidegebb hónapokban házi befőttet és savanyúságot is ad a csomagba mindezt azért, hogy a lehető legtovább lássa el a vásárlóit valamilyen zöldséggel vagy gyümölccsel.

3.3. Megosztás Magyarországon

A megosztás a tulajdonos által birtokolt felesleges kapacitásoknak a megosztásán alapul (Bagyinka et. al., 2018). Napjainkban egyre terjedő jelenség, hogy csökkent az igény a rendszerint nagy értékű értéktárgyak birtoklására (például autó, lakás, stb.), éppen ezen okból kifolyólag sok vállalat kihasználta ezt a lehetőséget, reagálva a piaci igényekre pedig működőképes megoldásokkal álltak elő.

Magyarországon léteznek különböző okostelefonos applikációk, mint például a Help It Go (<https://www.helpitgo.com/aboutus.html>), vagy a Mi Utcánk (<https://miutcank.hu/hu.html>). A Mi Utcánk program lényegében a jó szomszédi viszonyt szeretné erősíteni vagy éppenséggel megteremteni. Az applikáció segítségével megoszthatjuk másokkal az eszközeinket vagy tudásunkat: abban az esetben, ha nekem van valamim, amit szívesen megosztok mással (például egy fűró), akkor elég csak ki írnom az applikációba, és a szomszédaim, akik szintén használják az appot látni fogják, hogy ha fűróra van szükségük, akkor elég, ha szólnak nekem és én szívesen kölcsön adom azt számukra. Ugyanakkor lehetőségem van arra is, hogy ha valamire nekem van szükségem azt is jelezhetem, ha pedig van valaki, aki szívesen kölcsön adja, vagy segít, akkor az applikációban tud nekem üzenni. A Help It Go applikáció ezzel szemben már inkább a cserekereskedelemre alapul. Itt is megoszthatjuk másokkal amire szükségük van, vagy amit én kölcsön tudok adni, de itt már van lehetőség ellen érték kérésére is. Lehet ez pénz formájában, vagy bármilyen ellen szolgáltatásban. Például, ha valaki kutyasétáltatásban kér segítséget, majd valaki elmegy megsétáltatni a kutyát, cserébe a másik fél kérhet pénzt vagy valamilyen terméket. Esetleg egy tábla csokit, de kérhet kölcsön egy fűrőt is, mindez a hirdetőkön múlik, hogy nekik mire van éppen szükségük és mit hajlandóak feláldozni ezért.

A közösségi közlekedési eszköz megosztásra remek példa az Oszkár telekocsi applikáció használata, vagy éppenséggel a Magyarországon már betiltott Uber applikáció. Az ilyen jellegű applikációk lényegi működése kétféleképpen nyilvánul meg. Az egyik esetben úgy, hogy egy cégtől lehet kölcsönözni egy személygépjárművet, egy elektromos roller, vagy mondjuk egy biciklit, így annak, aki ezt kikölcsönzi, csak a használati díjat kell kifizetnie, mert a többi felmerülő költséget a cég állja. A másik megoldás hasonló az elsőhöz, csak itt nem egy cégtől lehet bérbe venni az adott járművet, hanem ott egy civil a saját tulajdonában lévő eszközt osztja meg mással.

Magyarországon a közlekedés azon belül is a közösségi közlekedés jelenleg is átalakulóban van. A fővárosban, Budapesten, pedig ez az átalakulás az országon belül a lehető legnagyobb léptékben történik. A klasszikus közlekedési eszközökön kívül, mint a helyi közlekedési vállalat által nyújtott busz vagy villamos járat, vagy a vállalkozók által nyújtott taxi szolgáltatáson kívül megjelentek az elektromos rollereket és bicikliket megosztó vállalkozások is, mint a Lime vagy a MOL Bubi. A közösségi autó használatot is egyre többen veszik igénybe és nem vásárolnak saját személygépjárművet. Ilyen cégekből is egyre több van jelen Budapesten. A dolgozatunk további részében ezeket is bemutatjuk.

3.3.1. A bicikli és az elektromos roller használatának megosztása

A közösségi rollerek használata nagyban hasonlít a közösségi autómegosztáshoz. Nagyon nagy előnye a kocsikkal szemben, hogy sokkal könnyebben le lehet parkolni velük bárhol a városban, természetesen a közlekedési szabályoknak eleget téve, és nem kell külön leadási pontot keresni úgy, mint a kerékpárok esetén. Ezek a rollerek gyorsak, könnyen hozzáférhetők. A fővárosban jelenleg három cég üzemel, mindegyikük saját mobilos applikációval rendelkezik, hasonlóan a korábban említett autómegosztó cégekhez, vagy a MOL Bubi kerékpár megosztóhoz. Mivel egyre nagyobb népszerűségnek örvend, kerületeken belül vannak helyek, ahonnan ki lettek tiltva. Ennek ellenére egy kifejezetten kényelmes és gyors megoldás, ha rövid távon szeretne a felhasználó közlekedni. Kiválóan lehet dugók esetén közlekedni, vagy lezárások alkalmával, hiszen ezek ritkán érintik a kerékpárutakat. A gyalogosok számára kijelölt utakon; bár ez egyáltalán nem szabályos, szintén sokan használják őket. Mivel ezt a szabályt a vezetők előszeretettel mellőzik, gyakran keverednek konfliktusokban a gyalogosokkal, aminek következtében negatív színben tűnhetnek fel a rolleresek.

Zsiborás (2021) a Forbes Magazinban megjelent kiadványban a közösségi elektromos roller használatról írt. Megemlíti, hogy Magyarországon jelenleg három cég van jelen, ezek a Lime, a Tier és a Bird. Mind a három cég járműveit összesítve a felhasználók jelenleg több mint 750 darab rollert vehetnek igénybe. E három cég díjszabása lényegében megegyezik. A Lime volt az első a haza piacon, őt 2019-ben követte az amerikai származású Bird, majd végül a Tier csatlakozott a csapathoz. A Tier különösen is érdekes a magyar piac szempontjából, ugyanis a cég a hazai Markery csoport 30 fő fejlesztőjével is jelen van egy Budapesti irodában. A Tier járművei 5 évre lettek tervezve, ami ebben a mezőnyben hosszú élettartamnak számít, illetve index- és féklámpát is elhelyeztek jártuk annak érdekében, hogy a kliensek biztonságosabban közlekedhessenek. Illetve még meg kell említenünk egy másik fontos eltérést a többi cégtől, ugyanis a Tier a rollerek akkumulátorának cseréjét helyi partner vállalkozások (kávézók, pékségek, stb.) segítségével oldja meg. A lemerült akkumulátorokat leadják ezeken a helyeken, kicserélik őket, így kevesebb emberre van szükség a mozgatáshoz (Zsiborás, 2021).

A budapesti közösségi kerékpár használatot szolgáltató cég, a MOL Bubi már több mint 7 éve jelen van a magyar piacon. A rendszer nagyban hasonlít a már ismert “stationary car sharing” szerkezetéhez, ugyanis itt szintén egy kijelölt állomásról tudjuk felvenni a kerékpárt, majd egy másikon kell újra elhelyeznünk azt, ha már nem szeretnénk használni. Kialakítását tekintve a város legtöbb forgalmas csomópontja mellett találhatunk egy ilyen állomást, aminek következtében még csábítóbbnak tűnhet az ötlet, hogy egy dugót elkerülve inkább biciklire pattanjon az ember. A használatához itt is egy applikációra van szükség. Akárcsak az elektromos rollerek esetében, a kerékpárok használata során sem termelődik károsanyag kibocsátás, illetve minden bicikli el van látva a szükséges eszközökkel, hogy biztonságosan lehessen közlekedni velük a forgalomban. A Forbes (2021) “Itt az új MOL Bubi - a bérlet ára és a bringa is karcsúbb lett” című kiadványában említést tesz arról, hogy az újraindulást követően az éves bérlet ára 5000 Forintra csökkent a MOL Bubi-nál. A bérletekkel az első 30 perc továbbra is díjmentes maradt, ami kerékpáronként újraindítható, így, ha hosszabb utat kell valakinek megtennie, egy másik állomáson lecseréli a kerékpárt, és újra élvezheti az ingyenes 30 percét. Miután letelt a 30 ingyenes perc a rendszer percenként 20 forintot számol fel a használatért bérlettel és bérlet nélkül is. Miután újraindultak, több változást is bevezettek a biciklikben: új csengők, kosarak, illetve edefektmentes, tömör gumikerekek kerültek fel a kerékpárokra, így nem kell félnünk, hogy a városban üvegszilánkok zárják rövidre a biciklis közlekedést. A jelenleg 800 üzemeltetett kerékpár a város 158 pontján fellelhető. A cég további 400 darabbal szeretné bővíteni a biciklik számát, de a rendszer akár 1600-ra is bővíthető. További tervek szólnak arról,

hogy virtuális dokkolókat alakítanak ki a kerékpárok részére. A cég adatait nézve az átlag biciklizések hossza 7 és 11 perc közé tehető, ami még bőven az ingyenes 30 percen belül van, tehát egyáltalán nem mondhatjuk költségesnek. Úgy gondoljuk a MOL Bubi egy kiváló alternatíva a városon belüli közlekedésre, ezen felül jó hálózattal rendelkezik. Egyik nagy hátrányának az időjárási körülményeket lehetne felhozni példának, hiszen viharban, esőben, hóban nem sok embernek van kedve tekerni egyet a városban. Ezzel szemben véleményünk szerint még mindig hatalmas pluszt jelent, hogy egy kialakult dugót sokkal könnyebben lehet vele átszelni, mint kocsival. Bár a kerékpárok fel-és leadása nem annyira mobilis, mint a rollereké, használatba vételének az ára sokkal kedvezőbb a felhasználók részére.

3.3.2. Közösségi gépjármű megosztás

A közösségi autómegosztás esetében különböző szolgáltatási formának minősül az, amikor egy vállalat biztosítja az autók használatát, illetve az is, amikor egy applikáció segítségével lehetőséget adunk valakinek, hogy velünk utazhasson azáltal, hogy egy fel nem használt helyet úgymond “meghirdetünk”. Ez utóbbi azért különbözik, mivel ebben az esetben lefaraghatunk saját költségeinkből, ahhoz képest, mint amikor egyedül utazunk. Egy gépjármű fenntartása, karbantartása komoly költségeket von maga után, amiket ilyen formában akár csökkenthetünk is, ráadásul a fogyasztás sem változik számottevően. Ha minden szabad helyet sikerül feltölteni a kocsiban, a megnövekedett fogyasztás ellenére is lehetséges félretenni az egyéb költségekre. Viszont, ha úgy döntünk, hogy cég által szolgáltatott autót kölcsönzünk ki, bár a kölcsönzési díjat ki kell fizetni, még ebben az esetben is rengeteg pénzt lehet megspórolni a kocsik megvásárlásától kezdve a fenntartásán át egészen az esetleges javítási költségekig. Ráadásul bármelyik fent említett szolgáltatás igénybevételével csökkenteni tudjuk a városban jelenlévő gépjárművek számát (Szigeti et. al., 2019).

A car-sharing (autómegosztás) tehát utazás szempontjából kibérelhető közlekedési eszköz megosztását jelenti. Többfajta rendszert különböztethetünk meg egymástól, Szigeti és társai (2019) a következő car-sharing rendszereket azonosítják:

- “Peer-to-peer car sharing”

Ebben az esetben a gépjármű magánkézben van, amit a tulajdonos különböző platformok segítségével kínál fel bérletre. Ilyen például a Liszt Ferenc

- “Stationary car sharing”

Ha ezt a megoldást választjuk, a járművet egy kijelölt állomáson vehetjük fel. A használat utáni visszavitelének két különböző módja lehet: amikor ugyan oda kell visszavinni az autót, ahonnan elhoztuk, vagy amikor a felvevő és a lehelyező állomás eltérhet egymástól. Magyarországon az Avalon Car(e) vállalat működik ilyen módon.

- A “free-floating car sharing”

Ebben a rendszerben a város bármely pontjáról felvehetünk egy autót, amennyiben az szabad, és amennyiben betartjuk a megfelelő közlekedési szabályokat, bárhol le is parkolhatjuk. A cégek ebben az esetben általában kijelölnek egy “mozgási zónát”, amelyen belül a járműveket szabadon lehet használni. Magyarországon több vállalat is foglalkozik ezzel a fajta autó megosztással: MOL Limo, Greengo, Share Now. A car sharing ezen fajtája egyre

nagyobb népszerűségnek örvend a fővárosban, Budapesten.

A gépjármű megosztásnak egy tulajdonképpen közösségi megoldása az úgynevezett car-pooling. Ennek során az autó gazdája megosztja a kocsit más utasokkal, költségtérítés fejében. Ez nem egy megrendelés elvén alapuló szolgáltatás, hanem egy magánszemély által felajánlott utazási lehetőség (Szigeti et. al., 2019).

Szigeti és társai (2019) cikkében olvashatunk arról, hogy egy, Magyarországon, Budapesten működő “free-floating car sharing” elve alapján működő szolgáltatás a Share Now. Ez a cég abban különbözik leginkább vetélytársától, hogy különböző csomagokat ajánl fel a felhasználók számára. Gaál (2021) a Budapest Business Journal oldalán publikált kiadványában ír a cég legnépszerűbb csomagjáról, ami 2021 nyarán az egy-vagy két napos bérleti lehetőség volt. A fentebb említett cég úgy tapasztalta, hogy a felhasználók nagyon szívesen béreltek autót egy rövid, 1-2 napos kirándulás alkalmával a nyári időszakban. Ezzel szemben az adatok alapján azt a következtetést lehetett levonni, hogy a szeptemberi hónapot követően az egy-két napos bérleti lehetőség helyet az óra-illetve perc alapú csomagokat választották többen. Egyedivé teszi még a céget, hogy a kiválasztott autókat egy megadott címre is meg lehet rendelni, így a felhasználónak nem kell azzal vesződnie, hogy találjon a közelben egy szabad járművet. Illetve a közelmúltban bővítésre került az autópark, így már azok a személyek, akik

nagyobb bevásárlást terveznek is megtalálhatják a számukra megfelelő kocsit. Az erre a célra kiválasztott autó pedig nem más lett, mint a Peugeot 2008, mivel a csomagtartó nagysága 520 liter. Az újonnan beszerezett autókkal együtt 390 darabból álló gépjárműparkkal rendelkeznek, melyből szabadon válogathatnak a felhasználók saját igényeiknek kielégítésére.

A GreenGo által használt autók koncepciója, hogy kizárólag elektromos meghajtású járműveket használnak, említette meg Nagy (2016) a Forbes Magazinban megjelent cikkében. Három évnyi tesztüzem után indult el a magyar piacon. A használatához szükséges applikáción keresztül a felhasználó nem csak a járművek elhelyezkedéséről kap információt, hanem azok töltöttségi szintjéről is, így sokkal könnyebbé teszik a kliensek dolgát, ugyanis így tisztában vannak vele, hogy az adott autó mekkora út megtételére képes. A GreenGo elsődlegesen azokat az embereket vette célba, akik nem szeretnék plusz időt a parkolóhely keresésére és nem szeretnék plusz költségekbe belebonyolódni a jármű fenntartását illetően.

A cég az elindulás óta folyamatosan bővíti a gépjárműparkját, ami már több mint 300 elektromos autót számol, mondta el Kis (2021) a Forbes Magazinban. Az elmúlt időben figyeltek arra is, hogy nagyobb hatótávolságú autókat is beszerezzenek. A cég egyik alapelve, hogy egymáshoz hasonló autókat használjanak, így tovább könnyítve a felhasználók dolgát vezetés közben, a jelenleg használt két fle autó egy elektromos Skoda modell a másik pedig a Volkswagen e-up. Ahhoz, hogy mindig megfelelő helyen legyen megfelelő mennyiségű autó, a cég egy programot használ. A bérlet 24 órás alapon is működik, így az igénybevétel kezdetétől számított 24 órában lehet használni a járművet, nem pedig egy megadott naptári napig.

A harmadik cég, amiről beszélni fogunk szintén free-floating megosztási alapon működik, ez pedig nem más, mint a MOL Limo. Díjazása hasonlít ahhoz, amit a Share Now alkalmaz. Flottájukban olyan autókat is találhatnak a kliensek, amik nagyobb csomagok szállítására is alkalmasak. A Budapest BusinEss Journal 'Car sharing fills a niche in Budapest transport' (2018) című kiadványában említi, hogy a 2017-től piacon lévő cégnek egyre gyarapszik a felhasználóinak a száma. Az induláskor a GreenGo tárgyalásokat indított egy esetleges kooperáció létrejöttének reményében, azonban ez nem jött létre.

Végh (2019) a Budapest Business Journal Magazinban megjelent kiadványában beszélt arról, hogy a MolLimo flottája 450 hagyományos és elektromos gépjárműből állt, aminek következtében a fent említett cég rendelkezett piaci viszonylatban a legnagyobb flottával. Abban az időszakban a regisztrált felhasználók száma 45 000 fő körül volt, akik többsége 20 és

35 év közöttiek voltak, általában reggel és este használták a járműveket a munkába és a hazavezető úton.

Egy másik helyváltoztatásra alkalmas megoldás még a car-pooling rendszerében működő Oszkár telekocsi alkalmazás. Ebben az esetben egy magánszemély osztja meg járművét másokkal. A cég két egyetemista ötletéből jött létre, írta kiadványukban Berde és Tőkés (2020). A cég egy mára már megszűnt közösségi platformon, az Iwiw-en kezdte meg pályafutását. Több vetélytársak is megjelent a piacon, ám azok nem bírtak sokáig fennmaradni. A rendszerbe az utasoknak és a sofőröknek külön-külön regisztrálniuk kell. Most már nem csak magánszemélyek vannak jelen az oldalon, hanem kisebb magáncégek is, amelyek például kisbuszokat hirdetnek meg állandó jelleggel különböző útvonalakon. A cég az utasok által lefoglalt utazások árából, amit mindig a sofőr szab meg, levon 500- és 1299 Forint közötti úti költség esetén 50 forintot, majd minden további 1000 forint után újabb 50 forintot. Az Oszkár telekocsival az emberek csomagok szállítását is kérhetik, ebben az esetben a cég a csomag kiszállítási díjának a 10%-át kéri el. Mint láthatjuk, ez a szolgáltatás szintén egy kiváló megoldás lehet az utazásra, ugyanis mind a sofőr, mind az utas jól jár.

4.1.Kutatás:

Kérdőívet hoztunk létre, hogy egy általános átfogó képet kapjunk az autómegosztást használók szokásairól és melyek azok a területek, amelyek fejleszthetők és ezen fejlesztések miképp könnyítenék meg a felhasználók életét. Kérdőívünk válaszainak összegzése során a kiolvasott információkat megbeszéltek alapján szolgáltatjuk az adott cégek kommunikációs kollégái felé, akiknek majd a jövőben lehetőségük van a cégen belül előterjeszteni a megfelelő munkatárs felé, akik majd tovább tudják fejleszteni a cég területeinek menetét vagy elemeit.

A kérdőívet a facebook nevezetű közösségi portálon osztottuk meg a szolgáltatók saját zárt csoportjaiban, ahol az adott cég szolgáltatásait igénybe vevő emberek vannak. Ezekben a facebook csoportokban megtalálhatóak szolgáltatók is. Ügyfélszolgálatos kollégák moderálják a csoportot vagy éppen segítséget kérnek/adnak. A csoportban több segítség kérő/adó poszt is meg szokott jelenni, illetve ezek mellett még a leggyakoribb kiírás, a bejelentés egy ügyfélre. A bejelentés az ügyfélre olyan poszt kiírás, ha nem rendeltetésszerűen használta a bérlő az adott autót, amit bérelt. Ezekre a posztokra, gyakran a poszt kitétele után 1 órán belül válasz érkezik

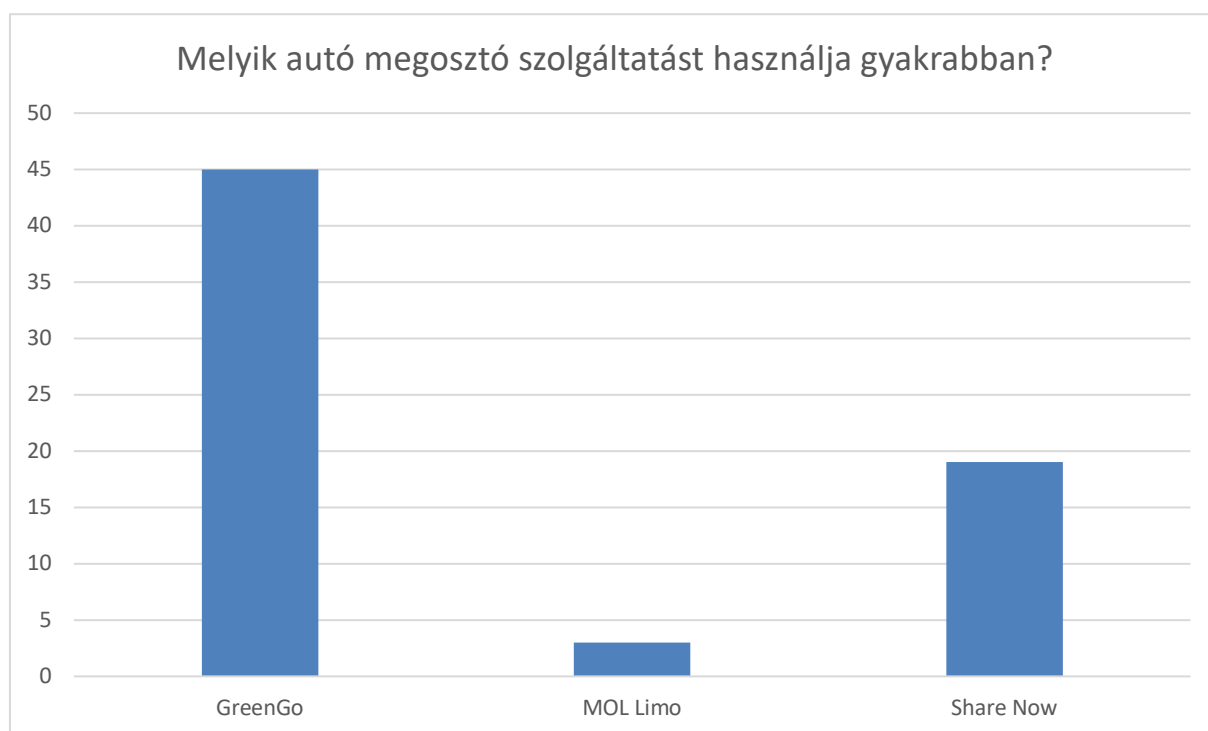
az ügyfélszolgálatos kollégáktól, akik kezelik a csoportot. Több ezer fő tartózkodik az egyes csoportokban, illetve Mi is körülbelül 3-4 hónapja a tagjai vagyunk.

Ezen információk tudatában feltételezzük azt, hogy ezen csoportok (a szolgáltatók saját ügyfélszolgálatai mellett) egy fajta „naplóként” és ügyfélszolgálati kiegészítőként is működhetnek, mivel a csoportokban a felhasználók valós problémára, valós időben kaphatnak megoldást és ezek a problémát felvető posztok visszanézhetőek.

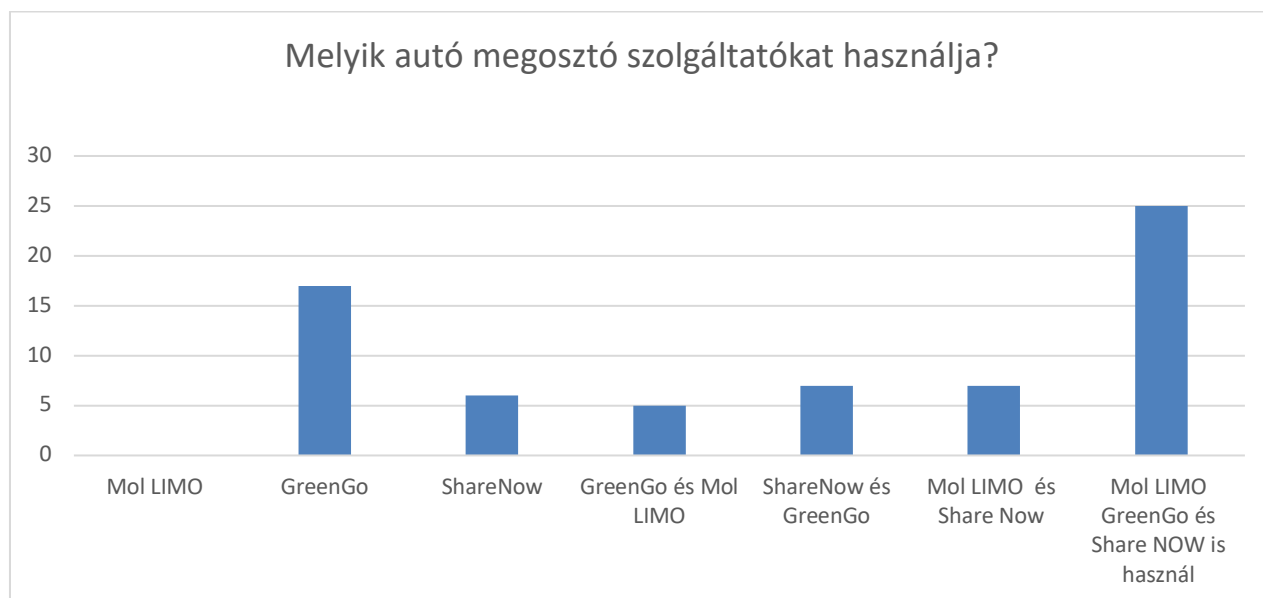
Másik megállapításunk, hogy a facebook csoportok segítik az információk áramlását és átadását a felhasználók között, hiszen akik használják a szolgáltatásokat, beléphetnek ezen csoportokba, elolvashatják az aktuális kiírásokat, visszaolvashatják a régebbi posztokat és kommentelhetnek is ezekhez. A posztolás lehetősége is adott és ha a posztoló úgy kívánja, anonim (név nélkül) is kithet egy posztot, mivel a facebook csoportok ilyen funkciót is lehetővé tesznek.

Dolgozatunkban primer kutatást végeztünk. A kérdőívben 11 alap kérdést tettünk fel. A 11 kérdés inkább általános és átfogó. Az általános kérdések utolsó része arra kérdez rá, hogy melyik autómegosztó szolgáltatást használja az illető leggyakrabban. Ezen utolsó válasz alapján kerül a kitöltő egy új szakaszra, ami már az általa választott leggyakrabban használt szolgáltató jellemzői alapján összetett kérdés sor. Az új szakaszban is 11 kérdést kell a kitöltőnek kitöltenie.

Olyan 18 feletti emberek között kutattunk, akik rendeltetésszerűen használják, illetve használtak, esetleg próbálták vagy valamilyen oknál fogva már nem használják az autó megosztást. A kérdőívet egy olyan felületre szerettük volna feltenni, ahol a lehető legtöbb felhasználót el tudunk érni. Ennek érdekében választottuk a facebook nevezttű közösségimédia weboldalt. A közösségi autó megosztást csak is olyan emberek tudják használni, akik rendelkeznek okos telefonnal. Olyan emberek, akik használni is jól tudják, mivel applikáción keresztül lehet autókat bérelni. Ezen az elméleti síkon haladva, azt a következtetést hoztuk, hogy nagy eséllyel ezen emberek nagyrésze elérhető internetes portálon is, például a legnagyobb ilyen oldalon, a facebookon. Mindegyik autó megosztással foglalkozó szolgáltatónak külön többeszes tagsággal rendelkező zárt csoportja van ezen a közösségimédia felületen, ahol napi szinten posztok érkeznek. Ebben a csoportban megtalálhatóak az egyes szolgáltató ügyfélszolgálatos kollégái is, akik moderálják a csoportot, vagy éppen segítséget kérnek/nyújtanak. Az interneten 17 napon keresztül lehetett kitölteni a kérdőívünket. Mivel meghagytuk a kommentelés lehetőségét, így tudtunk hozzászólásokat fogadni a csoporttagoktól. Kaptunk kommenteket, amik mind pozitív visszajelzések voltak, illetve visszajelezték, hogy kitöltötték a kérdőívet.



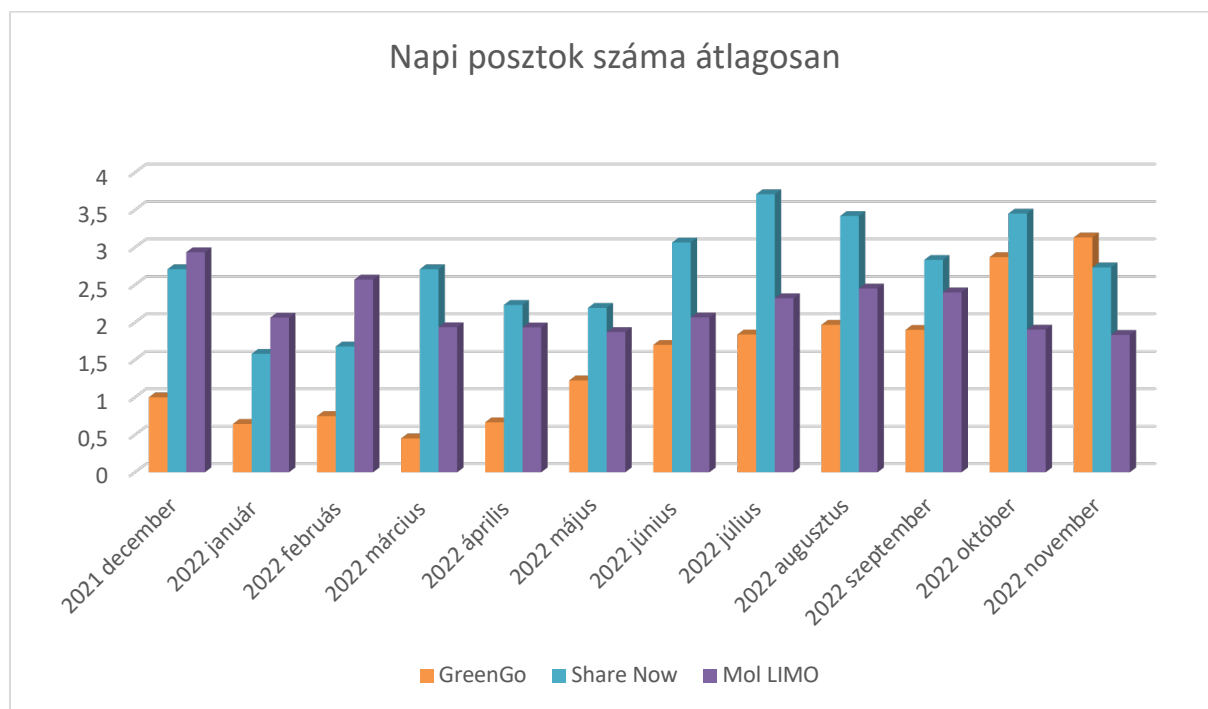
2.ábra Melyik autó megosztó szolgáltatást használja gyakrabban?



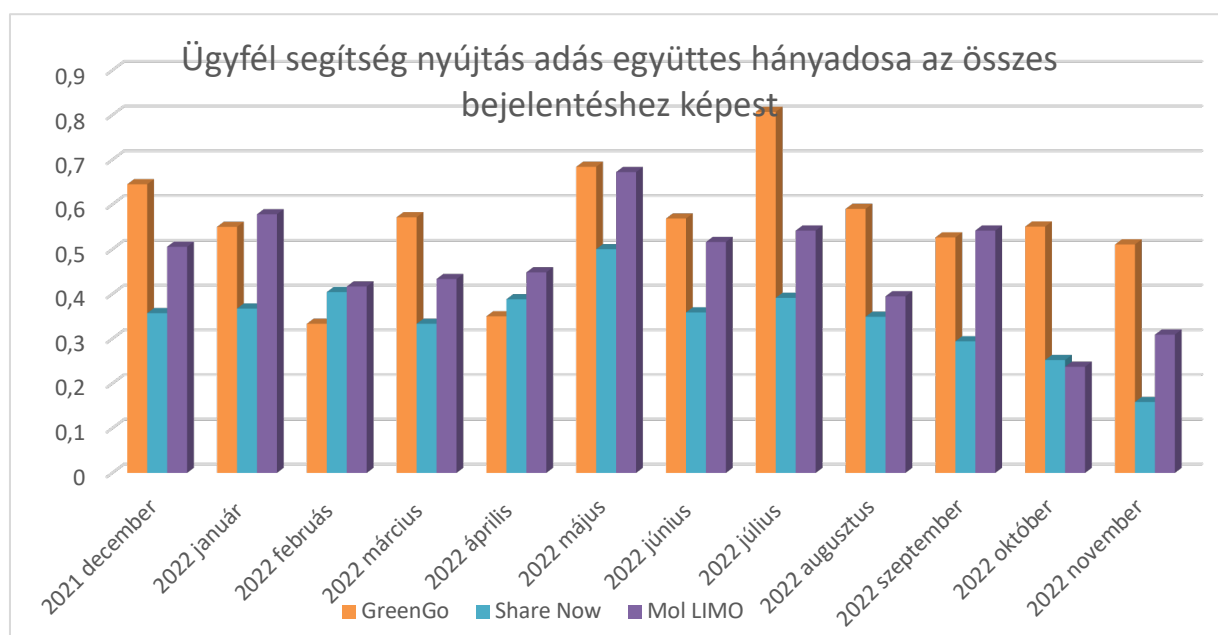
3.ábra Melyik autó megosztó szolgáltatót használja?

4.2.Kérdőív válaszainak elemzése

68 válasz érkezett a kutatásunkra. Ebből 67 választ tudtunk értékelni. Ezek után, a kitöltők között 3 felhasználó használja leggyakrabban a MOL Limo-t, 19-en a Share Now-t, illetve 45-en a GreenGo-t. A válaszok alapján jól kirajzolódik, hogy azok, akik kitöltötték a kérdőívet, minimum érettségivel, de leginkább diplomával rendelkező budapesti 20-40 éves férfiak. A válaszaik alapján, a saját autó hiánya miatt, illetve a kitöltők szerint költséghatékonyabb megoldás, mint fenntartani egy autót önerőből. Emellett sok válaszadó az új modellek kipróbálása végett veszi igénybe a szolgáltatást. „Mióta használja a közösségi autómegosztó szolgáltatást vagy szolgáltatásokat?” A kérdőívünkben e kérdést vizsgálva a felhasználók átlagosan 1,9 éve kezdték el a car-sharing szolgáltatást használni, viszont érdekesebb lehet az a nézőpont megvizsgálása, hogy az összes válaszadó 16%-a mondta azt, hogy 60 hónapja, vagyis körülbelül 3,5 éve kezdték el használni bármely autómegosztó szolgáltatását. Mivel a GreenGo cég, akik 2016. novembere óta vannak a piacon nekik így a kutatásunk alapján 16 hónap kellett, hogy a legtöbb embert megszólítsák és igénybe vegyék a szolgáltatásukat.



4.ábra Napi posztok száma átlagosan



5.ábra Ügyfél segítség nyújtás adás együttes hányadosa az összes bejelentéshez képest

4.3. Facebook posztok vizsgálata

Kutatásunk része volt azoknak a facebook csoportban szereplő posztoknak a vizsgálata, amelyeket a felhasználók az információ megosztására használnak ugyan akkor az autó megosztó cégek is képviselik magukat itt. Mivel a mai világban már nem csak a szolgáltatás minősége nagyon fontos, hanem az is, hogy az ügyfél panaszokat hibákat hogyan kezeli a cég, ezért elengedhetetlen egy jól működő ügyfélszolgálat üzemeltetése. A telefonos ügyfélszolgálatok mellett egyéb szolgáltatásokkal is lehet jobb élménnyé tenni a szolgáltatások igénybevételét, valamint a panaszkezelést ennek egy nagyon jó megnyilvánulása a facebook csoportok. A Facebook csoportok nem csak azért nagyon jók mert mindenki elmondhatja szabadon a véleményét, de vissza is nézhető, hogy milyen panaszok vagy észrevételek, valamint pozitív visszajelzések érkeztek a szolgáltatásokra. A csoportok a GreenGo-val csapatom!, MOL Limo-val csapatom! és a Share Now-val csapatom!. A választásunk azért esett erre a három csoportra, mivel a kérdőíveket is itt tettük közzé. Azok a felhasználók, akik autómegosztást használnak egy okos telefonos applikáció segítségével, valószínűsíthető, hogy a facebook világában is otthonosan mozognak. Összeségében a facebook felület a vállalati ügyfélkapcsolati rendszer részének tekinthető, amit szolgáltató és az ügyfelek is ebben a szellemben használnak. A csoportokban a posztolás bárki számára megengedett és bárki

bármikor visszanezethetik a régebbi posztokat, ahogyan azt mi is tettük a facebook csoportokban a posztokat osztályoztuk és havi lebontásban megszámoztuk. A csoportokban 14 csoportba osztályoztuk a válaszokat ezeket a csoportokat a következő képpen alakítottuk ki.:

- **Ügyfél kér segítséget ügyféltől:** Ebbe a csoportosításba, azok a posztok kerültek, ahol az ügyfelek bizonytalanok az applikációnak valamilyen funkciójával kapcsolatban vagy a szolgáltatás valamely pontjával vagy a személygépjárművekkel kapcsolatban. A legtöbb esetben az autó méreteire, valamint hatótávolságára volt a legtöbb poszt kérdés, de felmerült viszonylag gyakran olyan kérdés is, amiben a személygépjármű esetében arról érdeklődnek, hogy rendelkezik-e autópálya matricával.
- **Ügyfél ad segítséget:** Ebbe a csoportba azokat a posztokat soroltuk, ahol a felhasználó elsődlegesen segítséget szeretne adni egy másik felhasználónak. Ilyen posztok a talált tárgyak voltak leggyakrabban, valamint az, ha valaki autópálya matricát vásárolt az adott gépjárműre, így megkönnyítette más felhasználók dolgát, ha autópályán szeretnék volna használni az adott autót.
- **Bejelentés ügyféltől ügyfélre:** Ebben a kategóriában azok a posztok vannak, amik esetében az ügyfél bejelentést tesz egy problémára, amit egy másik ügyfél okozott, ilyen problémák legfőképpen a szabálytalanul vagy szabálytalan helyen parkolás és a személygépjármű tisztaságának nem megfelelő minősége. Ezekben az esetekben a felhasználók nagy része bejelentést tesz a 0-24 es telefonos ügyfélszolgálaton is, amit mindegyik szolgáltató biztosít az ügyfelei számára. Ettől függetlenül, azért tartjuk hasznosnak, hogy itt a csoportokban is jelezve vannak ezek a problémák, mert ha valaki aktívan figyeli a csoportot segíthet neki abban, hogy ha nem teljesen tiszta az autó, amit éppen le szeretne foglalni, akkor a csoportból erről értesülhet.
- **Bejelentés ügyféltől rendszer hibára:** Ebbe a kategóriába az applikáció hibákat soroltuk legfőképpen, eseteként előfordult olyan poszt is, amelyben egy adott területen nem lehetett lezárni az autót, pedig az applikációnak lehetővé kellett volna tennie.
- **Kutatás:** Ide azokat a bejegyzéseket soroltuk, amik nem a cégtől származott, hanem egy személy valamilyen kutatáshoz szükséges kérdőív kitöltésére kérte meg a csoport tagjait.
- **Szolgáltatói bejelentés:** Ez a kategória tartalmazza azokat a posztokat, amikben a szolgáltatók új csomagokat, új területeket, közérdekű információkat vagy tervezett applikáció leállítását jelentik be.
- **Szolgáltatói segítségkérés:** A csoportba azokat a posztokat soroltuk ebbe a kategóriába melyekben a szolgáltatók ki kérték a felhasználók véleményét vagy segítséget kértek arra, hogy milyen irányba növeljék esetleg a szolgáltatás területét, eseteként milyen személygépjárművel bővíljön a flotta.
- **Jófejség az ügyféltől:** Szerintünk ez az egyik legérdekesebb kategória, ebbe a csoportba azokat soroltuk, akik esetleg elvitték az autót lemosni, kitakarítani vagy esetenként megtankolni és erre külön felhívták társaik figyelmét. A tisztaság megtartása a felhasználók felelőssége, az autók tisztítása pedig a szolgáltatóé, ettől függetlenül vannak felhasználók, akik elviszik az autókat és kiporszívózzák kitakarítják

megtankolják és lemossák, ami növeli a következő, ideális esetben több felhasználó élményét is, rosszabb esetben csak a következő felhasználóét.

- Jófejség a cégtől: Ez a kategória tartalmazza a nem szokványos marketing célú kampányokat a cégtől. Itt nem a kedvezményes csomagok meghirdetésére gondolunk, hanem több felhasználó jelezte, hogy valamilyen termékkel lepte meg a szolgáltató a felhasználót. Gondolunk itt okos eszközökre, mint például telefon vagy vezeték-nélküli fülhallgató, élmény vezetés, alkoholmentes sör vagy éppen kávé. Ezeket akkor vehette észre a felhasználó, amikor elindította a bérletet és beszállt az adott autóba. Ezek a marketing eszközök általában nagyon jó visszhanggal rendelkeznek a csoportokban. Többen jelezték ezek alatt a posztok alatt, hogy mennyire örülnek, hogy a szolgáltató így kedveskedik nekik.
- Panasz a cégre: A kategóriába azok a posztok kerültek, amelyek azokat a panaszokat fogalmazza meg, amely ellen a cégnek kell vagy kellene valamit tennie, vagy jobban figyelnie rá. Ilyen esetek a jogtalan bírság, a felhasználó felé, amelyről kiderült, hogy tényleg nem az adott felhasználó tehetett. Ezekben a posztokban adott esetben hivatalos e-maillal is alá lett támasztva. Olyan esetek is akadtak, amelyekben a szolgáltató nem kellő körültekintéssel hozott meg egy döntést vagy adott ki egy új frissítést. Példaként említve: Egy telefongyártó cég eszközein nem működtek megfelelően a frissítések, amiről nem a felhasználók tehetek.
- Panasz nem felhasználóra: Ez egy érdekes kategória, mivel itt nem a felhasználók és nem is a cég tehet arról, ami történt, mégis sok esetben kéri a szolgáltatót, hogy tegyen valamit az ellen, amire nem igazán van eszköze. Ilyen esetek például, az elektromos autóknál rendelkeznek saját elektromos autó töltőállomással és olyan autó áll a felfestett elektromos autó töltőállomás helyén, ami nem elektromos autó vagy nem tölt. Ezen esetekben szabálytalanul parkoltatják a személyek az autóit rajta.
- Autó hiba: A kategória azokat a posztokat gyűjti össze, amelyekben valamilyen autó hibára hívta fel a felhasználó a figyelmet. Ilyen esetek például a defektek, elkopott gumik vagy valamilyen szervíz hiba, ami lehet az olaj szint csökkenése.
- Fejlesztési javaslat: ebbe a kategóriába azokat a posztokat tettük, melyek a felhasználók felől érkezett, valamilyen javaslatot fogalmaz meg. Például, merre bővítse a szolgáltató a felhasználási területét vagy milyen autókat látnának szívesen a flottában.
- Egyéb: ebben a kategóriában van az összes poszt, amit nem tudtunk egyik csoportba sem besorolni, Ezekből leggyakoribb az a poszt, amelyben a felhasználók örömeiket fejezik ki, hogy mennyire jó, hogy új modell érkezett a flottában vagy mennyire örülnek annak, hogy új csomagot vezettek be a szolgáltatók.
- Összesen: Ez a kategória már nem általunk felállított kategória, hanem a kategóriákba sorolt posztok száma összesen. Amit úgy kaptunk meg, hogy a különböző kategóriákba sorolt posztok számát összeadtuk minden hónapban.
- Napi posztok száma átlagosan: A napi posztok számát átlagosan úgy kaptuk meg, hogy minden hónapban az összes kategóriát összeadtuk, majd ezt elosztottuk az adott hónap nap számával és így megkaptuk a végeredményt.
- Ügyfél segítség kérés és adás posztok száma az összes posztok számához képest: A két csoportot, ami az ügyfél ad segítséget ügyfélnek és az ügyfél kér segítséget ügyféltől összeadtuk minden hónapban, majd ezt a számot elosztottuk az adott hónapban az

összes poszt számával és így megkaptuk a végeredményt. Egyúttal azt is megkaptuk, hogy a mekkora része volt az adott hónapban a posztoknak segítség kérés vagy adás.

A facebook csoportok tulajdonképpen egy fajta naplóként és ügyfélszolgálat kiegészítőként is működnek mivel ott a felhasználók “valós idejű képet kaphatnak” az aktuális helyzetről:

A kategóriákat úgy alakítottuk ki, hogy mind a három facebook csoportot át néztük többször is, így eleinte még csak négy csoportba osztottuk volna a posztokat, de hamar rá jöttünk, hogy ez a négy kategória kevés lesz. A kutatásunk során arra voltunk kíváncsiak, hogy a posztok mekkora részét teszi ki a segítség kérés és adás. A facebook csoportokban, - mint már említettük - minden poszt visszaolvasható és követhető, valamint a felhasználók reakciókkal és hozzászólásokkal reagálhatnak a posztokra. Mi első körben csak a posztokat vizsgáltuk, mert úgy gondoltuk a hozzászólások és a reakciók egy következő kutatást igényelnek, aminek esetében lehetne azt vizsgálni, milyen gyorsan reagálnak és milyen sikerességgel, a cégek alkalmazottai egy-egy rendszerhibára, vagy panaszra esetleg egy kérésre.

A mi kutatásunk posztokat vizsgált, azon belül pedig a számunkra legérdekesebb szegmensét. Ezek a segítség kérő és adó posztok voltak, ügyféltől ügyfélnek. A kutatás rámutat mennyien kérnek, illetve mennyien adnak segítséget a közösségben. A táblázat, amiben összefoglaltuk az eredményeket és kiszámoltuk az adatokat, jól mutatja, hogy átlagosan az adott csoportban mennyi az esélye annak, hogy a kikerülő poszt segítség kérő vagy adó poszt lesz.

Éves szinten a „GreenGo-val csapatom!” csoportban összesen 553 poszt került ki és ennek 56%-a segítség kérő vagy adó poszt. Éves szinten a „Share Now-val csapatom!” csoportban összesen 986 poszt került ki és ennek 35%-a segítség kérő vagy adó poszt. Éves szinten a „Share Now-val csapatom!” csoportban összesen 799 poszt került ki és ennek 47%-a segítség kérő vagy adó poszt. Tehát a GreenGo esetében a posztok több mint fele, a Share Now esetében a posztok több, mint egyharmada és a Mol Limo esetében pedig majdnem a posztok fele ilyen jellegű poszt. Ezek a számok nagyon beszédesek mivel, ha megfigyeljük a táblázatot, a többi kategóriában szereplő posztok száma összesen 12 másik kategóriából jön össze, ami úgy gondoljuk magáért beszél. Jól látható, hogy a csoportokban a segítség kérés és nyújtás elég aktívan van jelen a felhasználók között. Az egyik hipotézisünk, miszerint a facebook csoportok tulajdonképpen egy fajta naplóként és ügyfélszolgálat kiegészítőként is működnek, megállja a

helyét, mivel ott a felhasználók “valós idejű képet kaphatnak” az aktuális helyzetről hiszen rendszeren kerülnek ki posztok. Úgy gondoljuk az említett számok mellett helyénvaló állítás, hiszen a csoportok nagyon aktívak és segítséget is kapnak egymástól az ügyfelek. A posztokból jól látszik, hogy sokan használják tájékozódásra. A facebook csoportok magas számú tagokkal is rendelkeznek 2023. Január 10-én a GreenGo-val csapatom! csoport összesen 6,1 ezer tagot mondhat magáénak, a SHARE NOW-val csapatom! összesen 5,6 ezer tagot foglal magába, míg a MOL Limo-val csapatom! összesen 9,8 ezer taggal rendelkezik. Ezek a számok is jól tükrözik, hogy a felhasználók szívesen tájékozódnak ezekből a csoportokból, a hivatalos honlap és az ügyfélszolgálat mellett. Úgy gondoljuk a jövőben, egy újabb kutatással érdemes lenne megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy több a cég által delegált admin legyen jelen a csoportokban és esetleg bizonyos posztokat egy időre a csoport elejére kiemelhetnének, ezzel is segítve azokat, akik aktuális információkat szeretnének megtudni a csoportból. Ilyen lehet egy esetleges rendszerhiba jelzése. Nagy előnye pedig az lenne, ha több admint alkalmaznának ilyen feladatokra, hogy gyorsabban tudjanak reagálni a posztokra, amikhez szükséges a cég reakciója. Valószínűleg, ha az adminok a lehető leggyorsabban reagálnának azokra a bejelentésekre, amikre a cégnek reagálnia kellene, akkor a a felhasználókat is megnyugtató és kellemesebb élményt adna a felhasználók számára. Ezen kérdések megválaszolásához azonban újabb kutatások szükségesek, a véleményünk szerint.

A facebook csoportok segítik az információ áramlását és átadását a felhasználók között hiszen, aki használja az beléphet ide és elolvashatja az aktuális vagy a régebbi posztokat. A facebook lehetőségéből adódóan, mind ezt név nélkül is megteheti így megőrizheti az anonimitását.

A facebook csoportok, mint már említettük nagy számú tagsággal rendelkeznek. Ennek köszönhető, hogyha valamelyik személygépjárművel történik valami vagy valamelyik felhasználó hibázik, arról a csoportokban lehet posztolni. Egy fajta naplót tudnának vezetni a szolgáltatók az esetleges hibákról, eseményekről időponttal egybekötve. A facebooknak köszönhetően nem csak a posztoló kereshető vissza, (ha ehhez a posztoló hozzá járul a nevével) hanem egy dátumot is kap a poszt, ezáltal pontosan tudjuk mikor történt az adott poszt megírása és közzé tétele a csoportban. Illetve, ha a felhasználó úgy dönt, hogy oda írja, hogy hol történt az eset és mi a gépjármű rendszáma, amit sok esetben meg is tesznek az ügyfelek, akkor minden beazonosítható. Ez azért jó, mert ha valaki ki szeretne bérelni a gépjárművet, de előtte valaki már szólt, hogy van vele valami probléma, akkor van esélye megnézni a csoportot és

láthatja, hogy jobb, ha esetleg nem bírja ki. Úgy gondoljuk ez a hipotézis tulajdonképpen a facebook működésével igazolható. További kutatásokat javasolunk arra, hogy a csoportokban az aktív felhasználók hány százaléka vesz részt. Ezt esetleg lehetne mérni egy kérdőívvel, amit a cég körbe küldhetne minden felhasználónak, valamint ösztönözhetné őket arra, hogy lépjenek ide be, mert hasznos információkhoz juthatnak. Ezáltal még jobban működhetnének ezek az információs csatornák is.

5. Összegzés

Összességében a körkörös gazdaság eszköztáráról és a jelenlegi gazdasági átalakulásokról az a véleményünk, hogy a jövő fenntartható gazdaságát szolgálják. A gazdaság lehetőségeit szem előtt tartva lenne szükség arra, hogy a körkörös vállalkozásokat, illetve az olyan vállalkozásokat, amik a körkörös gazdasági modellnek nem az összes lépésében, de valamely lépésében részt vesz, azt támogatni és fejleszteni kellene. A körkörös gazdaság népszerűsítésére és ismertetésére lenne szükség a felhasználók és a vásárlók körében. Fontos lenne megértetni velük, hogy hatalmas felelősség van rajtuk. Rengeteget tehetnek a gazdaságért, ha nem kidobják a megunt vagy elromlott termékeiket, hanem megjavítják, amit lehet végül újra felhasználnak vagy továbbadnak, esetleg eladományozzák.

Véleményünk szerint ennek a súlyát a legtöbb vásárló vagy felhasználó nem érzi. Már a szelektív hulladékgyűjtéssel is rengeteget tehetnénk. Nekünk nem sok plusz időt vesz igénybe, de a jövőnk szempontjából nagyon fontos mozzanat lehet. Napjainkban sokan nem tudják és nem is használják a körkörös gazdaság eszközeit. Ezzel nem az a probléma, hogy nem tudnak róla, hanem az, hogy nem érzik a súlyát a tetteinknek. Úgy véljük rengeteg kihasználatlan potenciál rejlik a megunt dolgok újra eladásában és felújításában, mint azt a dolgozatunkban hosszasan kifejtettük.

Azt gondoljuk érdemes lenne kutatásokat végezni, hogy aki újat vesz, az miért vesz új terméket, valamint miért nem próbálkozik keresgélni az eladó használt eszközök között olyat, ami számára megfelel. Érdekes lenne kutatni azt is, hogy mennyire vásárolnak tudatosan, és mennyire a saját anyagi kereteik miatt vásárolnak az emberek használtat vagy felújítottat.

A jövő szempontjából szerintünk az egyik legkritikusabb lépés a tudatosság. Tudatosítani kell már a felnövekvő és a már felnőtt generációkban is, hogy amennyiben van rá lehetőségük, mindenképpen úgy vásároljanak, hogy a körkörös gazdaságot támogatják, és ne maradjon benne a régi, lineáris, megveszem majd kidobom vagy lecserélem modellbe.

A jövőnk szempontjából nagyon fontos a körkörös gazdaság népszerűsítése, mivel ennek a modellnek az eszköztára biztosíthatja a fenntarthatóságot. A már használt és köztudatban lévő eszközöket lehetne jobban a köztudatba helyezni és közkedvelté tenni, valamint az olyan eszközöket, amik még nem annyira elterjedtek Magyarországon. Nagyobb hangsúlyt kell fektetni a körkörös gazdaságra.

Irodalomjegyzék

- Bagyinka, F., Gyebnár, D., Nádas, B., Pataki, F., Perger, J., Radovics, K. és Szabó, I. (2018) Ha a kör bezárul – a körforgásos gazdaság jelentősége és lehetőségei <https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/korforgasos.pdf>
Letöltve: 2022.01.03.
- Berde, É. és Tőkés, L. (2020) *Platformokon keresztül dolgozó idősebb munkavállalók. Az Oszkár utazásmegosztó példája = Platform economy as a working opportunity for older persons. The case of the Hungarian carpooling company, Oszkár. Köz-gazdaság, 2020/1, pp.11-12.*
- Budapest Business Journal (2018): Car sharing fills a niche in Budapest transport <https://bbj.hu/business/industry/automotive/car-sharing-fills-a-niche-in-budapest-transport>
Letöltve: 2022.01.04.
- Buzási, A., Szalmáné Csete, M. (2018): *Magyar Tudomány 2018/9* [Digitális kiadás.]
Budapest: Akadémiai Kiadó.
https://mersz.hu/hivatkozas/matud_f10360_p20#matud_f10360_p20
Letöltve: 2022.01.04.
- Európai Bizottság (2020): Termelési és fogyasztási szokásaink átalakítása: A körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv felvázolja a tudatos fogyasztók klímasemleges, versenyképes gazdasága felé vezető utat https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_20_420
Letöltve: 2022.01.03.
- Európai Parlament (2015): Körkörös gazdaság: mit jelent, miért fontos és mi a haszna? <https://www.europarl.europa.eu/news/hu/headlines/economy/20151201STO05603/kor-koros-gazdasag-mit-jelent-miert-fontos-es-mi-a-haszna>
Letöltve: 2022. 01. 03.
- European Business Bank (2021): The 15 circular steps for cities, Second edition
eBook: ISBN 978-92-861-4969-6
Letöltve: 2022. 01. 04.

- Forbes (2021): Itt az új Mol Bubi – a bérlet ára és a bringa is karcsúbb lett
<https://forbes.hu/uzlet/kozlekedes-budapest-mol-bubi/>
 Letöltve: 2021.01.04.
- Gaál, B. (2021): Share Now debuts long-term carsharing in Hungary
<https://bbj.hu/business/industry/automotive/share-now-debuts-long-term-carsharing-in-hungary>
 Letöltve: 2022. 01. 04.
- Hysa, E., Kruja, A., Rehman N
- IUCN, UNEP, WWF: Caring for the Earth: A strategy for sustainable living. Gland, Svájc (1991).
<https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/cfe-003.pdf>
 Letöltve: 2022. 01.04.
- Kiss, J. (2021): Jó lenne legalább kipróbálni, milyen a buszsávban autózni
<https://forbes.hu/zold/kozlekedes-greengo-auto-carsharing/>
 Letöltve: 2022. 01. 04.
- Krajewski, L. J., Malhotra, M. K., Ritzman, L.P. (2016) *Operations Management. Processes and Supply Chains*. 11 edition, Pearson
- Meadows, D. H., Meadows, D. L., Randers, J., Behrens, W. W.: To the limits to growth: A report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind. New American Library, New York (1972).
- Nagy, Zs. (2016): Autós Bubi indul Budapesten! Csak egy app kell és van egy kocsid
<https://forbes.hu/uzlet/ez-bubi-autoval-greengo/>
 Letöltve: 2022. 01. 04.
- Nemes, Zs. (2018): Körkörös gazdasági modell, ipari parkok és ipari ökoszisztémák Székesfehérvár esettanulmánya
- Osterley, R. és Williams, I. D. (2019): The Social, Environmental and Economic benefits of reuse by charity shops, *Detritus*, Volume 07 / pp. 29-35.
- Remenyik, B., Sikó, B. és Huszár P. (2019): Az overtourism hatása a városi közlekedés átalakulására Budapesten, *Közlekedéstudományi Szemle*, Vol. 69, No. 4, p.54.
- Shediach-Rizkallah, M. C. – Bone, L. R. (1998): Planning for the Sustainability of Community-Based Health Programs: Conceptual Frameworks and Future Directions for Research, Practice and Policy. *Health Education Research*, Vol. 13, No. 1, pp. 87–108. DOI 10.24228/KTSZ.2019.4.4

- Szigeti, C., Kovács, Z., Egedy, T. és Szabó, B. (2019): Az ingázásból származó ökológiai lábnyom csökkentésének lehetőségei a közösségi gazdaság révén a budapesti városrégióban, *Közlekedéstudományi Szemle*, Vol. 69, No. 2, pp. 62-65. DOI 10.24228/KTSZ.2019.2.5
- Végh, Zs. (2019): Car-sharing Continues to Grow Hungarian Market <https://bbj.hu/business/industry/automotive/car-sharing-continues-to-grow-hungarian-market>
Letöltve: 2022. 01. 04.
- Zsiborás, G. (2021): Újabb e-rolleres szolgáltatóval bővült a piac, mutatjuk az árakat <https://forbes.hu/uzlet/roller-megoszto-budapest-kresz-arak/>
Letöltve: 2021. 01. 05
- Paluch Adrián János (2022): A magyarországi körkörös gazdasági helyzet bemutatása a megosztás és az újrafelhasználás eszközökön keresztül KRE MNB Horizontális Programok Versenypályázati dolgozat KRE ÁJK

Egyéb felhasznált online irodalom (weboldal):

- <https://tebe.hu/rolunk/>
Letöltve: 2022.06.18.
- <https://tudatosvasarlo.hu/kik-vagyunk-tudatos-vasarlok-egyesulete/>
Letöltve: 2022.06.18.
- <https://tudatosvasarlo.hu/hogyan-ismerheted-fel-kozvetlenul-gazdatol-erkezo-zoldsegdobozt> Letöltve: 2022.06.18.
- [\(1\) GreenGo-val csapatom! | Facebook](#)
letöltve: 2022.12.20.
- [\(1\) SHARE NOW-val csapatom! | Facebook](#)
letöltve: 2022.12.20.
- [\(1\) MOL Limo-val csapatom! | Facebook](#)
letöltve: 2022.12.20.

Ábrajegyzék

1. ábra: A körkörös gazdaságot alkotó kör

Forrás: Bagyinka és társai (2018)

2. ábra Melyik autó megosztó szolgáltatást használja gyakrabban

Forrás: saját kutatásunk eredményeit összefoglaló táblázatból készült

3. ábra Melyik autó megosztó szolgáltatót használja?

Forrás: saját kutatásunk eredményeit összefoglaló táblázatból készült

4. ábra Napi posztok száma átlagosan

Forrás: saját kutatásunk eredményeit összefoglaló táblázatból készült

5. ábra Ügyfél segítség nyújtás adás együttes hányadosa az összes bejelentéshez képest

Forrás: saját kutatásunk eredményeit összefoglaló táblázatból készült