

• *Édes Balázs–Gerhardt Erik–Micski Judit* •

# A LIBERALIZÁCIÓ ELSŐ IDŐSZAKÁNAK VERSENYSZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉSE A MAGYAR VASÚTI TEHERSZÁLLÍTÁSI PIACON\*

A vasúti áruszállítási piac liberalizációja 2004-ben kezdődött el Magyarországon. A terület több szempontból is mostohán kezelt, elég a független iparági szabályozóhatóság rendkívül rövidre sikerült történetét tekinteni. Ráadásul e szektor esetében a hozzáférhető piaci információk köre is erősen korlátozott. Célunk elsősorban az iparággal kapcsolatos közgazdasági szemléletű irodalom hiányosságainak – legalább kismértékű – pótlása: igyekeztünk az adott korlátok között minden fontosabb kérdésben összegyűjteni az alapvető információkat. A tanulmányban bemutatjuk a folyamat kereteit, előzményeit, az európai uniós szabályozási modell alapjait. Áttekintjük a liberalizáció kezdeti időszakának nehézségeit, a fontosabb intézményi és piaci szereplőket és a közel nyolc év során kialakult piacszerkezetet. Értékelésünkben igyekszünk képet alkotni a vasúti áruszállítási piac mai helyzetéről, amelyet egyszerre jellemeznek nagy erőfeszítések és fontos eredmények, illetve súlyos hiányosságok.

## BEVEZETŐ

Magyarországon 2004. május 1-jén kezdődött meg a vasúti áruszállítás piacának megnyitása. Az első nehézségek után megjelentek az új belépők, a vállalkozó vasúti szolgáltatók, amelyek mára fontos szereplőivé váltak a vasúti szolgáltatások piacának. Jelentős strukturális változások történtek, ezek azonban a piac jellegzetességei miatt a külső szemlélők számára gyakran kevésbé látványosak. Egy másik szereplő által nyújtott szolgáltatás látszólag csak egy más típusú mozdonyt jelent a szerelvény elején, mégis egy sor szerkezeti feltétel változása szükséges ahhoz, hogy mindez megvalósuljon. A változások a vasúti szektort ismerők számára érezhetően jelentősek, de más hálózatos iparágak liberalizációs sikereihez mérve rendkívül visszafogottak.

Mára rendelkezésre állnak a piacnyitás alapvető elemei, amelyek középtávon további változásokhoz vezethetnek. Ugyanakkor a vasúti szektorral kapcsolatos

.....  
\* A tanulmány alapjául szolgáló kutatást a Gazdasági Versenyhivatal Versenykultúra Központ támogatta. A kutatásban a szerzőkön túl közreműködött: *Böszörményi Gábor*, *Kocsis Alexandra* és *Zsebő Béla*.

problémák nagy súlya és strukturális jellege miatt még egy jelentékeny változás is eltörpülhet a probléma egészéhez képest. Elég csak arra utalni, hogy a személyszállítás később induló liberalizációja még sokkal bonyolultabb helyzetet teremt.

Más hálózatos iparágakhoz hasonlóan a vasúti szektorra is jellemző, hogy struktúrája gyakran még a belső érintettjei számára is csak nehezen átlátható. Ráadásul a vasúti szektor egyedi jellegzetessége, hogy a piaci információk sokkal korlátozottabban állnak rendelkezésre, mint például az energia, vagy a távközlés esetében. Ez elsősorban az iparág kulturális meghatározottsága miatt van így (stratégiai, honvédelmi jelentőségű szektorról van szó, katonai jellegű hierarchiával és a biztonság kiemelt kezelésével).

Legalább ennyire lényeges különbség, hogy míg az említett szektorok fejlett szakmai eszköztárral, közgazdasági szemléletben történő elemzésük évtizedes múltra tekint vissza Magyarországon, felkészült szakmai közösségek (tanácsadó vállalkozások, egyetemi kutatócsoportok, civil szervezetek stb.) specializálódtak erre, addig a vasúti szektorban hasonló folyamatok nem indultak meg. Ennek megfelelően a témával kapcsolatos közgazdasági irodalom belföldön meglehetősen hiányos, a meglévő publikációkra még a gazdasági kérdésekkel kapcsolatban is inkább a műszaki megközelítés jellemző.

Itt jegyezzük meg, hogy a liberalizációs folyamat révén egyre többen érdeklődnek mélyebben is a vasúti piac iránt, így különösen fontosnak látjuk hiánypótló jellegű kutatások elvégzését, és ezek eredményeinek közlését. Lényeges felhívni a figyelmet arra is, hogy ezek a jellemzők nem magyar sajátosságok, a nemzetközi szakirodalom esetében is markánsan érezhető a vasúti szektor elmaradott helyzete a többi szabályozott iparághoz képest. Néhány fontos – tanulmányunk forrásaként is – szereplő újságcikk mellett a szakirodalom fontos része Koós Gábor tanulmánya, amely a Verseny és szabályozás könyvsorozat 2007-re vonatkozó kötetében jelent meg (Koós [2008]).

Célunk a szakirodalomban tapasztalható hiányosságok enyhítése mellett az, hogy átfogó képet adjunk a vasúti árufuvarozási piac liberalizációs folyamatának első eredményeiről, értékeljük, hogy ezek mennyiben felelnek meg a várakozásoknak, és hogyan viszonyulnak az Európai Unió más tagállamaiban elért eredményekhez. Következtetéseink mellett kitérünk arra is, hogy milyen folyamatok várhatók, mennyire valószínűsíthető alapvető változás a piacon a következő időszakban.

Először vázlatosan összefoglaljuk az elméleti alapokat és az uniós szabályozást. Feltételezzük, hogy a kötet olvasója rendelkezik az alapvető ismeretekkel a piacszerkezetek, a szabályozás alapjai és a liberalizációs folyamatok tekintetében. A magyar helyzetkép megrajzolásában döntően az érintett piac szereplői körében készített interjúk és egy korlátozott mértékű, kiegészítő adatgyűjtés segítették munkánkat. Az eredményeket a tanulmány elkészítése óta eltelt egyéves időszak új adataival frissítettük.

## ELMÉLETI MEGFONTOLÁSOK ÉS A VASÚTI LIBERALIZÁCIÓ HÁTTERE

## A hálózatos iparági liberalizációs folyamatok általános jellemzői

Két évtizeddel ezelőtt új szemlélet kezdett erősödni a hálózatos iparágak, közszolgáltatások szabályozásával kapcsolatos közgazdasági vitákban. Az 1970-es, 1980-as években az európai államok ezeket az iparágakat jórészt egységesen kezelték, és általában természetes monopóliumoknak tartották, állami tulajdonlás mellett. Ennek alapja elsősorban az, hogy az érintett iparágak mindegyikében megtalálható legalább egy olyan átfogó infrastrukturális elem, amely gazdaságosan nem duplikálható.

A változást az indokolta, hogy az állami monopóliumok gyengén – hatékonytalanul, rugalmatlanul – teljesítettek: elégtelen beruházások és gyakran rossz minőségű szolgáltatások és/vagy magas árak együttesen jellemezték ezeket a szektorokat. Mindezt a szóban forgó iparágak erőteljes szabályozása kísérte, ami a klasszikus államvasúti modell keretei között nem bizonyult sikeres eszköznek. A szabályozás eredményességét Európában részben az is korlátozta, hogy Észak-Amerikával ellentétben nem magán-, hanem állami monopóliumokra irányult.

A változás legfontosabb eleme az a felismerés, amely tisztázza, hogy a nem duplikálhatóság nem az iparág egészét, csak annak egy speciális részét jellemzi. Hasonlóan lényeges az a megközelítés, hogy a hozzáférés lehetővé tétele révén duplikálás nélkül is megteremthető a verseny. Tehát nem szükségszerű, hogy adott szektor teljes egésze monopóliumként működjön, a természetes monopólium miatt a verseny motívumának nem kell kimaradnia az adott terület gazdasági működéséből. Minden érintett iparág esetében felvethető tehát az a kérdés, hogy melyek a nem duplikálható elemek. Az intézményi és tulajdonosi monopólium szabályozás útján korlátozható, a technológiai természetes monopólium esetében alternatív technológiák jelenhetnek meg. Ez bizonyos szektorokban rövid távon is megtörténik (például távközlés), máshol csak hosszú távon feltételezhető – ilyen a vasúti szektor is. Ugyanakkor ebben az esetben is ki lehet alakítani viszonylag gyorsan olyan piacszerkezetet, amelyben lényeges szerephez jut a verseny.

A liberalizációs törekvések ennek a folyamatnak a különböző oldalait igyekeznek kezelni: piaci ösztönzőket bevezetni az adott piac működésébe, megszüntetni az állami tulajdonlásból fakadó hatékonytalan működést, illetve feloldani egyéb gazdasági és politikai feszültségeket (*Valentiny* [2009]). Az érintett piacok esetében az Európai Unióban egy további speciális szempont, hogy a liberalizáció nemzetközi kereskedelemre gyakorolt hatása hozzájárul az integrált piac kialakulásához. Az 1990-es évtized közepére erősödő liberalizációs hullám folyamata mögött az esetek többségében az Európai Unió aktív politikája állt. Egy, az Európai Központi Bank részére készült elemzés (*Martin–Roma–Vansteenkiste* [2005]) szerint a liberalizáció hatásaihoz kapcsolódó legfontosabb követelmények:

- a verseny erősödése,
- a termelés növekedése,
- az árak csökkenése,
- a termelékenység emelkedése,
- az indirekt hatásokon keresztül a fogyasztói jólét növelése (idézi: *Valentiny* [2009] 259. o.).

A közszolgáltatások és a hálózatos iparágak liberalizációjában szektortól és országtól függetlenül több általános motívum azonosítható. A reformok alapvető eleme általában a piacnyitás (a verseny megteremtése), a privatizáció (a tulajdonosi szerkezet és az üzleti modellek megváltoztatása, az állami tulajdon megszüntetése vagy csökkentése), valamint a dereguláció (a szabályozás csökkentése, feloldása). Ez utóbbi jellemző a belépés egyszerűsítésére, a versenyt korlátozó elemek lebontására vonatkozik, a liberalizációs folyamatok révén ugyanis gyakran bonyolultabbá válik a teljes szabályozási rendszer, hiszen a hozzáférést lehetővé kell tenni, ami sok, részletesen szabályozott beavatkozást igényel.

Ezek a szempontok azt mutatják, hogy a liberalizációs folyamat eredményessége egyáltalán nem szükségszerű, az alapvető feltételek (belépés lehetősége, hozzáférés alapvető eszközökhöz, hálózathoz való hozzáférés feltételeinek kialakítása stb.) mellett több más beavatkozás is szükséges ahhoz, hogy az érintett piacok szerkezete megváltozzon. Ugyanakkor a kezdő időszakok – amilyen a tanulmányunk által vizsgált is – még elemibb problémákat is felvetnek, hiszen az alapvető feltételek kialakítása gyakran önmagában is több évig tartó, bonyolult folyamat.

**Versenyakadályok**<sup>1</sup> • A versenyakadályok különös jelentőségét a liberalizációs folyamat kezdetén az adja, hogy a versenyző piaci struktúra kialakulásának pillanatában még inkább érzékeny lehet a piac a korlátozó tényezőkre. A korlátozó hatások két fő csoportját a belépési korlátok, illetve a jelentős piaci erejű szereplők piaci erővel való visszaélésének eszközei alkotják. A piacra lépést korlátozó tényezők főbb csoportjai a következő területekhez kapcsolódnak:

- adminisztratív belépési korlátok,
- tőkeszükséglet,
- kapacitások,
- áttérési költség (szolgáltatóváltással kapcsolatos tranzakciós költségek),
- mérettől független költséghátrányok,
- kormányzati támogatás,
- tanulási folyamat, tapasztalati tényezők.

<sup>1</sup> Az itt található versenykorlátozó tényezők és belépési korlátok felsorolása a következő munkákon alapul: *Bárczy és szerzőtársai* [2008], *Motta* [2007], *Pietrantonio–Pelkmans* [2004], *Pittman és szerzőtársai* [2007], *Ugur* [2009], *Valentiny* [2009].

A belépési korlátok révén olyan hatások valósulnak meg, amelyek növelik az új belépők költségeit, megnehezítik a piacra lépést. A liberalizáció kezdetekor a belépési korlátok jelentősége különösen nagy, a belépők megjelenése nélkül a piacszerkezet változása meg sem indulhat. A liberalizációs folyamatok esetében jellemző egy olyan átmeneti időszak, amikor a jogi lehetőség megjelenése után akár évekre van szükség, mire az elvi belépési lehetőséggel az alternatív (újonnan piacra lépő) szolgáltatók élni tudnak, és a gyakorlatban is szolgáltatni kezdenek.

A belépők megjelenésével kialakuló új piaci szerkezetben jellemzően egy erős pozíciójú inkumbens áll szemben a frissen megjelent szereplőkkel. Ilyen piaci helyzetben különösen lényegessé válik az erőfölénnyel való visszaélés megjelenésének kockázata. Ennek legfontosabb megjelenési formái:

- tisztességtelen árazási módszerek, ragadozó árazás,
- árukapcsolás,
- árdiszkrimináció,
- alapvető eszközökkel való visszaélés,
- szerződés kötés visszautasítása.

A vasúti teher szállítási szolgáltatások azonban nagykereskedelmi (*upstream*) jellegű piacot alkotnak, ahol nehezítő tényezőt jelent a megfigyelhető árák és tranzakciók hiánya. Emiatt a bennünket érdeklő kérdésekben kevesebb forrásra építhet a kutatás, és még inkább lényeges a versenyszabályozás és a szabályozóhatóságok gyakorlatának vizsgálata.

A vasúti piacon a belépési korlátok között lényeges szerepe van az adminisztratív korlátoknak és iparági ismereteknek – a biztonsági előírások miatt rendkívül bonyolult eljárásorozat kell ahhoz, hogy egy új szereplő beléphessen a piacra. Hasonlóan fontos tényező a magas tőkeszükséglet, bár bizonyos piaci szegmensek esetében ez nem jelent túlzottan nagy problémát. Lényeges további korlátozó tényező még, hogy az információk hozzáférhetetlenek, a külső belépők számára hiányoznak a szükséges tapasztalatok, a kapcsolatrendszer, valamint jellemző a folyamatok áttekinthetlensége. Mindezt súlyosbítja, hogy az iparág Közép-Európában jellemzően alacsony jövedelmezőségű, ami értelemszerűen korlátozza az új belépők számát.

### A vasúti szektor a liberalizáció előtt

A vasút egész Európában évtizedek óta problémákkal küzdő iparág, az 1970-es és 1980-as évekre a legfejlettebb országokban is megjelentek a finanszírozási problémák, jellemzővé vált az elavult infrastruktúra, a nem megfelelő minőségű szolgáltatások, a rugalmatlanság miatt romló versenyképesség, és ezzel együtt a vasút térvesztése. A sok eltérés ellenére nincs igazán kivétel az országok között ebben

a tekintetben. A pályahálózat ma is óriási, állami tulajdonú infrastruktúrát képez, amelynek finanszírozásában meghatározó szereplő az állam. Ahol a pályavasúti bevételek megfelelő fedezetet nyújtanak a működési költségekre, ott az állami forrásokból fejlesztett hálózat és az átterelő szabályozás teszi ezt lehetővé. A személyszállítási szektorban is megjelenik az állam megrendelőként, finanszírozóként, a fogyasztókat támogatva, és – az esetek túlnyomó részében – tulajdonosként is. A teherpiac érintettsége kevésbé szükségszerű, de az országok nagy részében itt is jelen van az állami tulajdonlás.

A 20. század második felétől a közúti szállítás versenyképessége gyors ütemben fejlődött, a vasúti szolgáltatások fokozatosan vesztek pozíciójukból. A vasúti technológia megújulásának hiánya, a rendkívül rugalmatlan szolgáltatói viselkedés, az állami tulajdonosi részvétel egyéb negatív következményeitől sújtott vasúti szektor képtelen volt fenntartani versenyképességét. Egyre kevésbé látszottak a vasút perspektívái, és néhány kiemelt fejlesztési szegmens mellett (például a nagy sebességű vasúti személyszállítás) a vasút leépülő iparágként jelent meg. A kormányzati intézkedések igyekeztek csökkenteni a károkat és a hatékonyabb működés irányába elmozdítani az állami vasútvállalatokat.

A liberalizáció előtti időszakban minden állami vasútvállalat legfontosabb – bár országonként különböző jelentőségű – jellemzői:

- óriási, korszerűtlen belső kultúrájú szervezet,
- átláthatatlan finanszírozási és szervezeti struktúrák,
- keresztfinanszírozás,
- az állami vállalatok klasszikus problémái: pazarlás, puha költségvetési korlát,
- elmaradott infrastrukturális helyzet,
- alulfinanszírozottság,
- veszteséges működés,
- innovativitás hiánya,
- alacsony szolgáltatási színvonal.

A beavatkozást két lényeges változás motiválta. Egyrészt a közlekedési hálózatok fokozatos telítődése már közel két évtizede is jelentős problémákat okozott Európa legfejlettebb régióiban. Másrészt a korábban figyelembe nem vett környezeti kérdések egyre fontosabbá váltak a politika és a közösségek számára. Közismert tény, hogy a vasúti szállítás az externális költségek tekintetében jelentős előnyben van a közúti és légi szállítási technológiákkal szemben (EC [2009]). Az Európai Unió vasútpolitikájának célja tehát a vasúti szektor versenyképességének javítása, szerepének növelése a kontinens közlekedésében, a beavatkozás elsődleges eszköze pedig a szabályozás átalakítása.

## A liberalizációs folyamat jogi keretei az Európai Unióban

A liberalizációs folyamat előkészítésének első lényeges jogalkotási eseménye az Európai Unióban az 1991. évi 91/440/EGK irányelv volt, amely kimondta, hogy:

- a vasútvállalatok állammal való kapcsolatát szerződéses alapon kell tisztázni,
- legalább számviteli szempontból külön kell választani az infrastruktúrát és a szolgáltatásokat,
- rendezni kell a vasutak pénzügyi helyzetét, hogy a felhalmozott adósságaik ne gátolják a beruházásokat, az innovációt és a gazdaságos működést.

Ki kell emelnünk, hogy már az első irányelv kapcsán nyilvánvalóvá vált az Európai Unió vasúti szabályozásának gyengesége, hiszen a fenti elvek végrehajtása során is súlyos hiányosságok jelentkeztek, és a feltételek ma sem teljesülnek a tagállamok egy részében.

A 95/19/EK irányelv kialakította annak kereteit, hogyan kell elosztani az infrastruktúra-kapacitást, és hogyan kell meghatározni a pályahasználati díjakat. Ezt egészítette ki a 96/48/EK irányelv, amely a transeurópai nagy sebességű vasúti hálózatok kölcsönös átjárhatósága érdekében meghatározta, hogy milyen műszaki akadályokat kell elhárítani, milyen új szabványokban kell megállapodni.

Az Európai Unió 2001-ben fogadta el a három irányelvet magában foglaló *első vasúti csomagot*, amely már konkrétabb lépéseket írt elő a tagállamok számára:

- a transeurópai árufuvarozási hálózat megnyitása a verseny előtt,
- az infrastruktúra-kezelő, a személyszállító és az árufuvarozó tevékenység számviteli szétválasztása,
- a vasutak pénzügyi helyzetének rendezése,
- független szervezeteknek kell végezniük a működési engedélyek kiadását, a pályakapacitások elosztását, a pályahasználati díjak meghatározását és a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének ellenőrzését,
- szabályozótestületeket kell létrehozni, amelyek az infrastruktúra-kezelők és a kapacitást igénylő vasútvállalatok kapcsolatát ellenőrzik, így segítve elő a pályához való szabad hozzáférést, a diszkriminációmentes árazást.

A *második vasúti csomag* 2004 márciusában jelent meg, fontosabb intézkedései:

- 2007-től teljes liberalizáció a teherszállítási piacokon,
- Európai Vasúti Ügynökség felállítása,
- az interoperabilitás megteremtése átjárhatósági, műszaki előírások (*technical specifications for interoperability, TSI*) megfogalmazásával.

2007 októberében további intézkedésekkel életbe lépett a *harmadik vasúti csomag*:

- 2010-től lehetővé vált a személyszállítás liberalizációja a nemzetközi szegmensben,
- európai mozdonyvezetői jogosítvány bevezetése,
- utasjogok megerősítése.

A szabályozás lényeges elemei közé tartoznak azok az intézkedések, amelyek a vasúti hálózatok átjárhatóságát technológiai oldalról erősítik. Mindenképpen megemlíten-dő az európai vonatbefolyásolási rendszer (*European Train Control System, ERTMS*), amely a forgalomirányítás, biztonság, vonatbefolyásolás területén létrehozott közös európai szabvány, amelyet a GSM-R rádiórendszer egészít ki.

### Kutatási kérdések

Kutatásunk célja, hogy alapvető képet adjon a magyar vasúti áruszállítási piacról a liberalizáció első eredményeinek értékeléséhez. A helyzetkép és az általános liberalizációs irodalom áttekintése alapján elemzésünk kulcskérdései a következők.

- Hogyan érvényesítették a gyakorlatban az Európai Unió vasúti szabályozását Magyarországon?
- Létrejöttek-e a liberalizáció szervezeti és intézményi feltételei?
- Hogyan alakultak a piaci folyamatok, milyen piacszerkezet jött létre?
- Mennyire stabil a piacszerkezet?
- Milyen versenykörülmények azonosíthatók, és hogyan értékelhető ezek kezelése?
- Mennyi valósult meg a klasszikus liberalizációs célrendszerből?
- Hogyan értékelhető a liberalizáció első időszaka?

A szabályozás átültetésének kérdésköre a liberalizáció jogi, intézményi és szervezeti feltételeit tartalmazza, ezek alapján lehet képet alkotni arról, hogy milyen feltételek között kezdődött meg a piacnyitás Magyarországon. Ebben elsősorban a korábbi elemzésekben, a sajtóban, illetve az ágazati szabályozók jelentéseiben található információkra építünk.

A következő nagyobb témacsoport a piac kialakulásának áttekintése, illetve a jelenlegi piacszerkezet vizsgálata. Ennek során a legfontosabb kérdések a szereplők száma, részesedése, stratégiája, a piac szegmentálásának jellemzői, a szolgáltatók által követett versenystratégia vizsgálata. Lényegesnek tartottuk önmagában vizsgálni azt a kérdést, hogy mennyire tekinthető stabilnak a kialakult piac, várható-e nagyobb változás, konszolidáció a következő időszakban. Ennek módszertani alapját mindenképp a szolgáltatói adatok gyűjtése és a szolgáltatókkal folytatott interjúk adják.



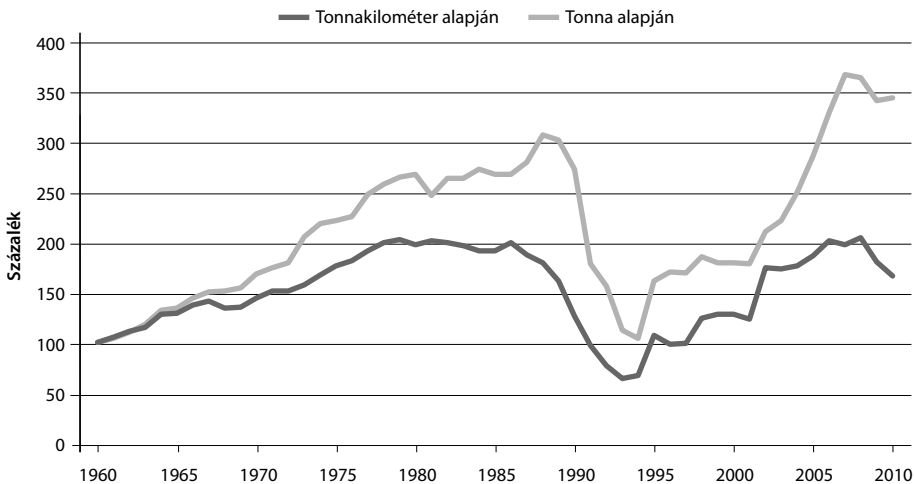
A versenykorlátok, akadályok áttekintésének célja, hogy kiemeljük azokat az elemeket, amelyek magas kockázatot jelentenek a verseny szempontjából, megvizsgáljuk ezek relevanciáját, illetve kezelésük módját. Ennek során áttekintjük az ágazati és a versenyszabályozó hatóságok tevékenységét, ezek dokumentumait, illetve felhasználjuk az interjúkon elhangzott példákat és véleményeket is. Értékelésünk arra törekszik, hogy az összképet egészében tekintsük. Megvizsgáljuk, mi valósult meg a liberalizációs célrendszer klasszikus elemeiből, eredményességük szempontjából értékeljük a lezajlott folyamatokat.

## A VASÚTI LIBERALIZÁCIÓ KEZDETE MAGYARORSZÁGON

### A vasúti áru fuvarozás helye a szállítási piacon

Először áttekintjük a magyar szállítási piacok általános tendenciáit, felvázoljuk, milyen piaci környezetben zajlik a vasúti áruszállítás, milyen viszonyok között indult meg a vasúti fuvarozási piac liberalizációja.

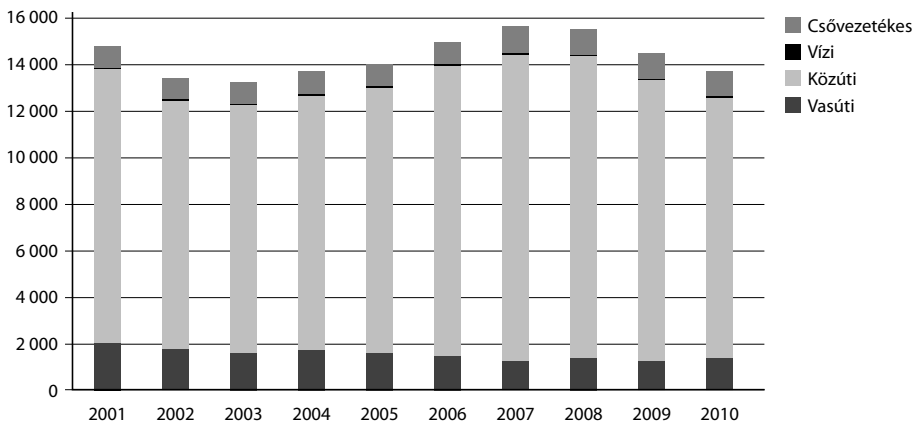
Az 1. ábra a KSH 1960 óta számolt áruszállítási teljesítményindexeit mutatja be, amelyből látható, hogy a teljes magyar áruszállítás a rendszerváltás idején sokszerű visszaesésen ment keresztül, majd ezt követően folyamatosan, a kétezres években pedig kiugró mértékben újra növekedésnek indult. Ugyanakkor az utóbbi években a stagnálás/csökkenés jelei mutatkoznak.



Forrás: KSH: [http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat\\_hosszu/h\\_odme001.html](http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_odme001.html).

1. ÁBRA • Az áruszállítási teljesítmény változása 1960-tól napjainkig (1960 = 100 százalék)

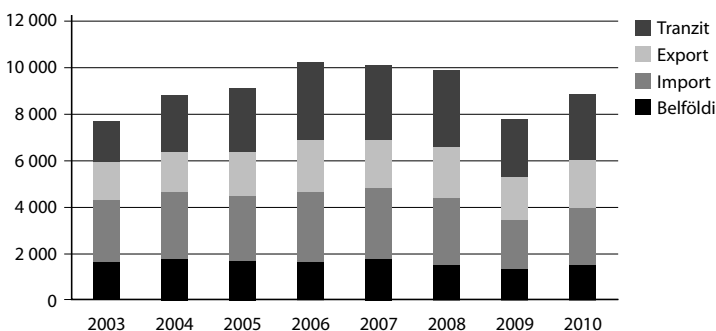
A teljes magyarországi áruszállítási teljesítményben a közúti fuvarozás a meghatározó – mind a szállított áruk súlyát, mind a szállítás távolságát figyelembe véve. Utána messze lemaradva következik csak a vasút teljesítménye, amelyet a csővezetékes szállítás és az alig kimutatható vízi szállítás követ.



Forrás: KSH: [http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_odmv001.html](http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odmv001.html).

## 2. ÁBRA • Az áruszállítás megoszlása a közlekedési módok szerint (tonnakilométer)

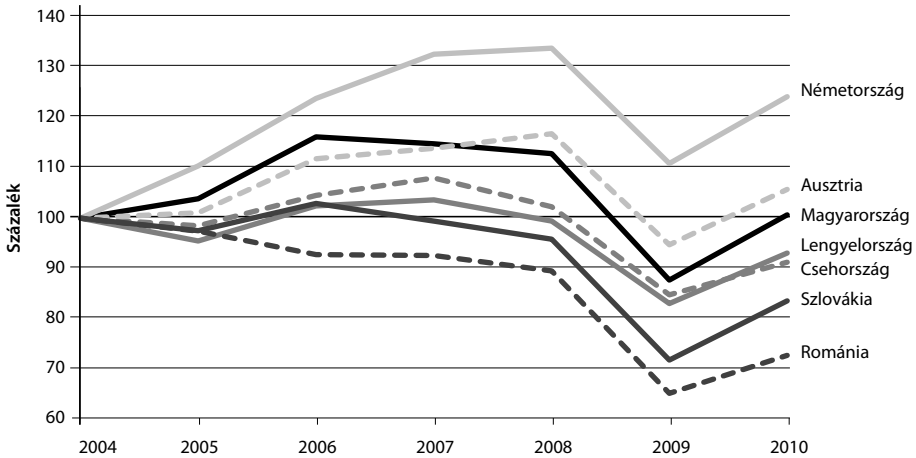
A vasúti fuvarozás részaránya a 2000-es évek elején tapasztalható 13 százalékos szintről 2007-re 8 százalékra csökkent, 2010-ben megközelítette a 10 százalékos szintet. A vasúti teljesítményen belül viszonylag stabilnak számít a belföldi, a tranzit jellegű, illetve az export- és az importforgalom megoszlása.



Forrás: Eurostat: [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail\\_go\\_typeall&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_go_typeall&lang=en).

## 3. ÁBRA • A vasúti áru fuvarozási teljesítmények megoszlása (tonnakilométer)

A magyar vasúti áruszállítás 2000-es évekbeli alakulása a régiós tendenciáknak megfelelő képet mutat: az évtized közepén nőtt az aggregált szállítási teljesítmény, majd a növekedést a 2008-ban kezdődött gazdasági világválság megállította, és visszaesésbe fordította. 2009 után azonban újra a növekedés jelei látszódnak – kérdés, hogy ez a folyamat tartós maradhat-e. Az összehasonlító adatok alapján látható, hogy a magyar vasúti fuvarozás elmúlt fél évtizede egyáltalán nem számít gyengének régiós összehasonlításban. 2004-hez képest csak a fejlett Ausztriához és Németországhoz képest tűnik alacsonynak a magyar vasúti szállítás alakulása, a régióbeli országokat a konjunktúra és a válság idején is felülteljesíti.



Forrás: Eurostat, [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail\\_go\\_typeall&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_go_typeall&lang=en).

4. ÁBRA • A vasúti áruszállítás alakulása a régióban (2004 = 100 százalék)

A magyar vasúti áru fuvarozás összképe vegyes: a teljes fuvarozott mennyiségben belül a vasúti szállítás részaránya folyamatosan csökken, ugyanakkor a gazdasági fellendülés éveiben a vasúti áru fuvarozás teljesítménye is növekszik – Magyarországon némileg a régiót felülmúló mértékben. Mindez azt is jelenti, hogy a hosszú távú csökkenő trend folytatódásával nem feltétlenül kell számolni a jövőben. 2010-ben ugyan biztató jelek mutatkoztak, de a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) legfrissebb, 2011 első félévének piaci folyamatait összefoglaló jelentése (NKH [2011]) alapján a makrogazdasági folyamatok kedvezőtlen alakulása a teljesítmény további romlását vetíti előre.

### A vasúti áru fuvarozási piac szegmensei

A vasúti árutovábbítás két alapvető formája az irányvonatokkal és a szórt forgalmazással (egyedi küldemények) történő áruszállítás. Az irányvonati fuvarozás során többnyire egy megrendelő szállítmányát kell eljuttatni *A* pontból *B* pontba meghatározott időn belül. Ebben az esetben a lebonyolítás nagyon hasonló egy közúti teherjármű adott célba történő eljuttatásához. A szórt vagy egyedi fuvarozás ezzel szemben kis mennyiség, akár egy vagonnyi küldemény szállítását jelenti. Mivel egy-két kocsis szerelvények mozgatása nem gazdaságos, ezért ebben az esetben az egyedi küldeményeket a vasúttársaság a rendező-pályaudvarokon összegyűjti, majd ezekből összeállít egy irányba haladó szerelvényeket. Egy adott vagon tipikusan többször átrendezésre kerül, míg eljut a céljába, különösen a külföldi szállítások esetén.

A szórt fuvarozás Európa-szerte jelentős részét teszi ki a vasúti áruszállításnak. Pontos adatok nem állnak erről rendelkezésre, de a piaci szereplők a teljes vasúti forgalom 50 százalékára teszik az egyedi küldemények szállítását. Mivel ebben a szegmensben a küldemények jellemzően lassabban, sok átrendezés után kerülnek a célállomásukra, ezért a vagonok forgási sebessége is jóval lassúbb. Ez azt eredményezi, hogy a nagy vasúttársaságok vagonkapacitásának zömét az egyedi küldemények foglalják le. Ezek a szállítások természetüknél fogva sokkal bonyolultabb logisztikai feladatot jelentenek a vasúttársaságok számára. Speciális szabályai vannak a vagonok rendezésének, feladásának, újrafeladásának, megrakásának – hiszen minden egyedi küldeményt szállító vagonnak végső soron vissza kell jutnia a tulajdonosához. A vagonok gyors visszaszállításában a vasutak azzal válnak érdekeltté, hogy egy másik vasúttársaságtól kapott vagon után bérleti díjat kell fizetniük (a tradicionális átadási pontokat továbbra is az országhatárok jelentik).

A rendszer sajátja, hogy a költségelszámolás, vagyis a leszámítások rendszere rendkívül bonyolult: egy hosszú nemzetközi fuvart gyakran sok nemzeti társaság közösen bonyolít, így a fuvardíj is megoszlik az egyes társaságok között. Két másik tényező is tovább nehezíti a helyzetet: egyrészt a küldemény feladója és átvevője megoszthatja a szállítás költségein, másrészt a nemzetközi fuvarozást gyakran speditőrcégek szervezik. Gyakori megoldás, hogy a küldeményeket csak az országhatárig adják fel, majd ott újra feladja egy másik speditőr.

A liberalizáció szempontjából mindez azt jelenti, hogy egyértelműen más kihívást jelent az irányvonatok piacára belépni, illetve az egyedi küldemények szállítmányozásába bekapcsolódni. Az egyedi küldemények forgalmazását hagyományosan az állami vasúttársaságok végezték, és ebbe a szegmensbe általában a komoly korlátok miatt nem is tudnak bekapcsolódni a magánvasutak. Ugyanakkor az irányvonati szegmensben nincs ilyen nehézségük a magánvállalatoknak. Egy adott ország szórt fuvarpiacára belépni gyakorlatilag az inkumbens megvásárlásával lehet.

## Jogi és intézményi keretek

Az 1993. évi XCV. vasútról szóló törvény szabályozta az európai jogharmonizáció előtt a magyar vasúti szektort, ezt váltotta az új, már az európai elveknek megfelelő 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.). Elfogadása óta nem történt alapvető változás a szektor törvényi szabályozásában, de a jogszabályt együttesen kell alkalmazni a 1370/2007/EK rendelettel, amely 2007. október 23-án lépett életbe. A törvény a közlekedésért felelős miniszter hatáskörébe rendeli a vasúti közlekedés igazgatási és hatósági feladatainak ellátását: a piacnyitáshoz és a tisztességes verseny kialakulásához szükséges pályahálózat kapacitásának elosztását, valamint a pályahasználati díjak meghatározását végző szervezet működésének biztosítását. A közlekedésért felelős miniszter az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben megállapítja a személyszállítási közszolgáltatások körét, és megkötö a közszolgáltatást végző vasúti társasággal a szolgáltatási szerződést. A helyi személyszállítás esetében a települési önkormányzat végzi ezt a tevékenységet.

A 2004/49/EK irányelvben meghatározottak alapján a vasúti törvény a vasúttársaságoktól független vasúti igazgatási szervet többek között a következő fontosabb jogkörökkel ruházza fel: a műszaki engedélyek, valamint a vasútbiztonsági engedélyek kiadása, a vasúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek, továbbá az infrastruktúra vizsgálata abból a szempontból, hogy megfelelnek-e a biztonsági előírásoknak és a jogszabályoknak. A törvény által meghatározott vasúti igazgatási szerv a 156/2008. számú kormányrendelet alapján jelenleg a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH). Az NKH vezeti a vasúti járműveknek és a vasúti pályáknak a nyilvántartását is, tevékenységéről éves jelentést készít, amelyet elküld az Európai Vasúti Ügynökségnek (*European Railway Agency*), de év közben is kapcsolatot tart a többi EGT-tagállamban működő vasútbiztonsági hatósággal. Az NKH ellenőrzi a vasúti pályák, járművek és létesítmények üzem- és forgalombiztos állapotát. Mulasztások észlelése esetén a vizsgálatok és javítások elvégzésén túl a vasúttársaságokat az éves bevételük 5 százalékáig terjedő bírságok megfizetésére is kötelezheti a Nemzeti Közlekedési Hatóság. A bírságot azonnali hatállyal kell befizetni, csak bíróságon lehet fellebbezni ellene.

A Vtv. törvény XII. fejezete foglalkozik a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáféréssel – ezen belül a kapacitások biztosításával, a nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokkal, a hálózat-hozzáférési díjak megállapításával. Ez hozza létre a *pályakapacitás-elosztó szervezetet* és definiálja a *hálózati üzletszabályzat* fogalmát. Az Európai Unió más tagállamai által kiadott engedélyeket elismerik Magyarországon is: azok a társaságok is hozzáférésre jogosultak, amelyek ilyen engedélyekkel rendelkeznek. A transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasútvonalak minden esetben a nyílt hozzáférés körébe tartoznak, és ezek részének kell tekinteni a csatlakozó vasúti pályát is. A törvény a jelenlegi uniós sza-

bályoknak megfelelően a nemzetközi személyszállítás esetén a belföldi állomások közötti személyszállítást is engedélyezi a vasúti társaságok számára. A belföldi célú személyszállítás esetén a piacot azonban nem nyitották meg, ezen a területen jelenleg nincs verseny.

Magyarországon speciális történelmi örökségként két inkumbens működik, a MÁV és a GYSEV. Mindkettőnek saját infrastruktúrája van, amit 2007-ben maguk is irányítottak – számviteli elválasztás mellett. Azóta a szervezeti szétválasztás is megvalósult: a GYSEV esetében a teherszállítási üzletág önálló vállalattá alakulásával, a MÁV esetében a csoportból kivált áruszállítás (MÁV Cargo Zrt.) értékesítésével.

A vasúti vállalatok mindkét hálózat kapacitásához a pályakapacitás-elosztó szervezeten keresztül férhetnek hozzá: tőle kell kapacitást igényelni. A törvény a hálózat-hozzáférési díjak megállapításánál kitér arra, hogy a díjszabási rendszernek ösztönöznie kell a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának hatékony kihasználását és a vasúti társaságok eredményeinek javulását, költségeinek alacsony szinten tartását. A díjszabást évente vizsgálja felül a MÁV és a GYSEV, majd a közlekedési miniszternek és a pénzügyminiszternek is jóvá kell hagynia őket. A korai foglalásokra engedményt biztosítanak a pályafenntartók, de mennyiségi kedvezményt nem adnak.

A törvény alapján a MÁV-nak és a GYSEV-nek közre kell adnia hálózati üzletszabályzatát, amely a pályahasználat-kapacitásra vonatkozó általános szerződési feltételek mellett tartalmazza a díjszabási rendszer elemeit, a kapacitáselosztás feltételeit és a forgalmi és műszaki jellemzőket. A pályakapacitás-elosztó szervezet kizárólagos tulajdonosa a törvény szerint a magyar állam, minden vasúttársaságtól függetlenül kell működnie: tulajdont nem szerezhet a vasúttársaságokban, tisztségviselői nem lehetnek vasúttársasági alkalmazottak.

A liberalizáció uniós joganyagának átvételét Magyarország teljesítette, a feltételeknek formálisan eleget tett. Bizonyos elemekben ugyanakkor felmerülnek problémák, ezek általában nem a formális jogi szabályozás ügyeihez kapcsolódnak, sokkal inkább az alkalmazáshoz.

### A kezdeti időszak jellemzői

Tanulmányunknak nem célja a kezdeti időszak anomáliáinak részletes bemutatása, e példákkal csupán jelezni kívánjuk, milyenek voltak a piacnyitás kezdeti időszakának tipikus problémái.

A magyarországi vasúti árufuvarozási liberalizáció az első időszakban nehézkesen haladt. A piacra belépő első három úttörő vállalkozásnak (maig meghatározó magántársaságok: a Magyar Magánvasút Zrt., a Central European Railway Zrt. és a Floyd Zrt.) kezdetben számos problémával kellett szembenéznie.

Ahogyan a liberalizációs folyamatokra általában jellemző, a kezdeti időszakban az inkumbensek képesek hatékonyan blokkolni az új belépőket: az átmeneti időszakban váratlan akadályok sora merülhet fel. A magyar vasúti piacnyitás sem volt kivétel. Jellemző példa erre, hogy egy kockázatosabb fuvar a megrendelő külföldi vasútvállalat műszaki vezetője és a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vasútszabályozásért felelős miniszteri biztosa személyesen kísért végig magyarországi útján az esetleges váratlan problémák könnyebb megelőzésére (Szabó [2005]). A magánfuvarozók nehézségeikért jelentős részben az akkor még egységes vállalként működő MÁV Rt.-t okolták. Az egyik jellemző panasz a pályahasználati díjak átláthatatlan, *ad hoc* rendszere volt. Az ilyen eljárások egyrészt növelhették a költségeket, másrészt akár meg is akadályozhatták az új belépők számára a fuvarok sikeres teljesítését. Az időszak elején rendszeresek voltak ezek a problémák.

Az akadályozó tényezők másik klasszikus típusa a szűk keresztmetszetek esetében alkalmazott korlátozó, időnként kizáró intézkedések fenntartása. Sokáig fennmaradó, értelmetlen adminisztratív korlát volt például, hogy a Budapesti Intermodális Logisztikai Központba (BILK) való beállásnál nem használhatták a saját szerelvényeiket, hanem kötelezték őket a MÁV mozdonyainak bérlésére.

A kezdeti időszak nehézségeinek leküzdése után az új szereplők piaci helyzete stabilizálódott – mára egyértelműen megfogalmazható, hogy az akadályok ellenére képesek voltak piacra lépni, működési feltételeiket biztosítani. A folyamatban lényeges szerepe volt az ágazati szabályozóhatóságoknak is. 2006-ban a vasúti piac liberalizálásához kapcsolódó intézményrendszer részeként létrejött a szabályozott piac felügyeletét ellátó Magyar Vasúti Hivatal (MVH). A szabályozási és piacfelügyeleti tevékenység mellett az MVH volt a vasúti engedélyező hatóság is.

Az MVH éves jelentése (MVH [2007]) szerint 2006 végére 10 országos áruszállítási engedéllyel rendelkező vasútvállalat volt a piacon. A 2005. évi vasúti törvény lehetőséget biztosított térségi vasutak létesítésére. 2006. december 31-ig összesen 11 térségi vasúti működésiengedély-kérelem érkezett az MVH-hoz, de az adott évben ezek közül egy sem volt lezárható. Ezek a vasutak 2007 végén kapták meg engedélyeiket, ugyanakkor a vasúti törvény lehetőséget adott nekik arra, hogy már 2006. június 30-tól működési engedély nélkül működjenek, 2007 végéig az MVH nem lépett fel a szükséges engedélyekkel nem rendelkezőkkel szemben. A hivatal 2007 elejére 11 saját célú vasutat engedélyezett, és 10 iparvágány megnyitására vonatkozó kérelmet fogadott be, valamint 7 keskeny nyomközű vasúti engedélyt adott ki (MVH [2008]).

2006 második felében készült el a pályakapacitás-elosztó szervezet új hálózati üzletszabályzata, amely a nyílt hozzáférésű pályahálózatok használatának feltételeit és az egyszerűsített általános szerződési feltételeket tartalmazta. Az MVH 2007 első felében lezárult vizsgálatai rámutattak, hogy a pályakapacitás-elosztó szervezet nem végezte el díjszabási feladatait, valamint a kapcsolódó költségek és a pályahasználati díjak felhasználása sem volt ellenőrizhető, vagyis a pályakapacitás-elosztó szervezet pályahasználati díjakkal kapcsolatos tevékenysége nem felelt meg a törvényi előírás-

soknak.<sup>2</sup> A hatóság azt is megállapította, hogy a pályakapacitás-elosztó szervezet által a nyílt hozzáférésű pályahálózatokon alkalmazott díjkezdmények a törvényes célokkal nem összeegyeztethetők, továbbá nem ösztönöznek kellőképpen a pályahálózat versenyképessége szempontjából,<sup>3</sup> ezért az MVH a kedvezmények eltörléséről és az alapidíjak arányos csökkentéséről hozott határozatot (Koós [2008] 365. o.).

Koós [2008] részletesen vizsgálta a vasúti liberalizáció addigi eredményeit. Legsúlyosabb kritikaként azt fogalmazta meg, hogy az uniós irányelvek által javasolt szétválasztás egyik módját sem sikerült teljes mértékben megvalósítani 2007 végéig: a MÁV Zrt. 2007-ben például még mindig belefolyt a leányvállalatai pályavasúti, személy- és áruszállítási tevékenységbe. A liberalizáció szempontjából ezek közül a pályavasút függetlenségének hiánya jelenti a legnagyobb problémát.

Az Európai Bizottság egy 2006. évi vizsgálat kapcsán (EB [2006]) 2008 júniusában 24 tagállammal együtt Magyarországot is figyelmeztette az első vasúti csomag nem megfelelő végrehajtása miatt (EB [2008]). A részletes vizsgálat során az Európai Bizottság számos szabályozási hiányosságot azonosított:

- a pályahálózat-működtető és a vasúti szolgáltató társaságok függetlenségének hiánya,
- a pályahasználati díjakra vonatkozó irányelv rendelkezéseinek hiányos végrehajtása, a vasúti hálózat teljesítményét ösztönző teljesítményalapú rendszer hiánya, valamint a pályahálózat-működtetőt a költségek és díjak csökkentésére ösztönző intézkedések hiánya,
- egy, a vasúti ágazatbeli versennyel kapcsolatos problémák jogorvoslatához elegendő hatáskörrel felruházott, független szabályozó szerv létrehozásának elmulasztása.

Az EB [2008] figyelmeztetése óta nem történt alapvető változás az iparágban. Egyetlen kivétel ez alól egy súlyos visszalépés: a kormány 2008. június 30-ával megszüntette az addigi szabályozószervet, a Magyar Vasúti Hivatalt. Tevékenysége a közlekedési ágazatokat szervezetenként összefogó Nemzeti Közlekedési Hatóságba integrálódott, amelyen belül az ágazati igazgatási és szabályozási feladatokat a Vasúti Igazgatási Főosztály látja el. A változás óta a szabályozási tevékenység az engedélyezésre, minimális szintű adatgyűjtésre és monitoringra korlátozódik – a főosztály alapvetően adminisztratív hatóságként működik tovább, a piacba aktívan nem avatkozik be a szervezet.

<sup>2</sup> Az uniós előírásokhoz illeszkedően a vasúti törvény költségalapú pályahasználati díjak meghatározását írja elő, amit a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet hálózati üzletszabályzatában kell meghatározni (Koós [2008] 341. o.).

<sup>3</sup> Az uniós elvekkel összhangban a vasúti törvény szerint a díjszabási rendszernek elő kell segítenie a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működését, a vasúti árufuvarozás versenyképességét (a kapcsolódó külföldi díjrendszereket is figyelembe véve). A rendszernek ösztönöznie kell a pályahálózat kapacitásának kihasználását, az igénybe vevők minimális költséggel való kiszolgálását (Koós [2008] 364. o.).



Az inkumbens áruszállító vállalkozói vasúti társaság privatizációja révén a szétválasztás megtörtént, azonban az Európai Bizottság által kifogásolt problémák kezelésére nem tett lépéseket a szabályozó. Különösen látványos a hatékonyságra ösztönző szabályozás hiánya a hálózat működtetésének területén, ahol 2008 óta alig változott a díjképzés módszertana.

A helyzetet bonyolítja, hogy ezek a kifogások az EU-tagállamok túlnyomó részében fennállnak, a magyar helyzet tehát inkább tipikusnak mondható. Az utóbbi időszakban az Európai Bizottság részéről is részben kiváró stratégia volt megfigyelhető.

Ettől függetlenül a liberalizáció kiteljesedését nehezítő szabályozási hiányosságok, a szabályozás nem megfelelő végrehajtása és az inkumbens(ek) – főleg a kezdeti időszakban tanúsított – vonakodó, akadályozó magatartása súlyos hátrányokat okozott a vasúti szektor versenyképességében, tovább rontva ezzel a szektor pozícióit a piacgazdaságban.

## A MAGYAR VASÚTI PIAC

### A szolgáltató vállalatok rövid bemutatása<sup>4</sup>

A következőkben röviden bemutatjuk a magyar árufuvarozási piac legfontosabb szereplőit, előzményeiket, tulajdonosi hátterüket és főbb pénzügyi adataikat.

**A Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH Zrt.)** • A magyar vasútszállítási piac legnagyobb szereplője 2005-ben jött létre az állami MÁV-csoport árufuvarozási üzletágából. A vállalat privatizálására 2008-ban került sor, az osztrák szövetségi vasúttársaság (*Österreichische Bundesbahnen, ÖBB*) árufuvarozási leányvállalata, a Rail Cargo Austria vásárolta meg 102,5 milliárd forintért.

A Rail Cargo Hungaria a liberalizáció óta veszített piaci részesedéséből, az új belépők bizonyos szegmensekben sikerrel hódították el a vállalat piacainak egy részét. A pénzügyi eredményekből kiderül, hogy a válság legsúlyosabban a Rail Cargo Hungariát érintette: teljes árbevétele 18,5 százalékkal csökkent. A társaság adózott eredménye 2009-ben 7,5 milliárd, 2010-ben pedig 20 milliárd forint veszteséget mutatott. További jelentős pénzügyi kockázatot jelent, hogy a 2009. évi adatok szerint mintegy 16 milliárd forint elhatárolt veszteséget halmozott fel a társaság az évek során. Várhatóan az osztrák anyavállalat komoly feltőkésítésre fog kényszerülni.

A Rail Cargo Hungaria eszközparkját az osztrák anyavállalat 10 új Taurus mozdonyal bővítette (korábban a cégnek nem volt saját vontatási kapacitása), de jellemzően a MÁV Trakció által rendelkezésre bocsátott mozdonyokat működtet. A Rail

<sup>4</sup> Az itt következőkben elsősorban a szolgáltatókkal készült interjúkra, valamint két összefoglaló tanulmányra támaszkodtunk: *Gayer* [2010] és [2011].

Cargo Hungaria vagonparkja azonban jelentős: közel 12 ezer vagon áll rendelkezésére (ennek nagy része azonban piaci információk szerint rossz állapotban van).

**Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. (GYSEV)** • Az 1876-ban alapított, speciális státusú vállalat fő tulajdonosai a magyar és az osztrák állam (65,6 százalék, illetve 28,2 százalék). A fennmaradó 6,2 százalékos rész a Rail Cargo Austria kezében volt, de a Rail Cargo Hungaria privatizációja kapcsán az Európai Unió Versenypolitikai Főigazgatósága ennek eladására kötelezte az osztrák vállalatot. Ez a részvénycsomag a Strabag AG tulajdonába került. A vasúttársaság hagyományosan a második legnagyobb szereplő az áru fuvarozás piacán, önálló – mindkét érintett ország területére kiterjedő – regionális hálózattal rendelkezik.

A GYSEV továbbra is integrált vasúttársaságként működik (infrastruktúra-fenntartás, személy- és áruszállítás), az áruszállítási és vállalkozó vasúti tevékenységet azonban 2011. január 1-jén kiszervezték a 100 százalékos leányvállalatként működő GYSEV Cargo Zrt.-be. A Rail Cargo Hungaria mellett ez az egyetlen magyarországi vállalat, amely nemcsak az irányvonatok működtetésében, hanem a szórt forgalom fuvarozásában is tevékenykedik. További egyedi sajátossága, hogy közel 320 ezer négyzetméteren a soproni telephelyű Logisztikai Szolgáltató Központjában logisztikai tevékenységet is végez. Magyarországi áruszállítási tevékenységével 2009-ben 1,3 milliárd, 2010-ben 245 millió forint eredményt ért el a cég. Fontos megjegyezni azonban, hogy a saját pályahasználati költségek elszámolási rendje miatt a kimutatót nyereséggel kapcsolatban lehetnek bizonytalanságok.

**MMV Magyar Magánvasút Zrt.** • A magyar vasúti áru fuvarozási piac (árbevétel és nyereség alapján) eddigi legsikeresebb szereplőjét közvetlenül a vasúti liberalizáció kezdete előtt, 2003 végén alapították – egyike volt a legelső független magyar szereplőknek. A vállalat első tulajdonosai – látva a kezdeti piacra lépési nehézségeket – 2005-ben eladták részesedésüket a jelenleg 50-50 százalékban tulajdonos cégeknek: a szlovákiai pénzügyi befektető Optifin Invest s.r.o.-nak és a magyar Petrolsped Kft.-nek.

A kis magyar magánfuvarozók költséghatékonysági okból többnyire bérelt eszközparkkal gazdálkodnak, az MMV azonban rendelkezik saját, román gyártású, felújított mozdonyokkal és saját vagonokkal is. Az eszközpark folyamatos fejlesztés alatt áll: 2009-ben beszerettek 37 darab folyadékszállító kocsit, 2010-ben pedig további két dízelmozdonyt.

Az MMV a legnyereségesebb magyar vasúti áru fuvarozó, az egyetlen cég, amely a liberalizáció első 6 évében komoly osztalékfizetésre is képes a tulajdonosai számára (2010-ben 159 millió forint). 2009 során a társaság 1,1 millió tonna árut fuvarozott összesen, 252 192 204 árutonna-kilométert teljesítve, ez a 2008. évi adatokhoz képest 12–15 százalékos visszaesést mutat. A csökkenés azonban nem mutatkozott meg a vállalat árbevételében, sem a belföldi, sem a nemzetközi szállítások esetében.

Az adózott eredmény 2009-ben 19,3 százalékkal csökkent, de 2010-ben már közel 12 százalékos növekedést mutatott.

### **CER Közép-Európai Vasúti Árufuvarozási, Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt. •**

A CER Zrt. 2004-ben alakult, működését 2005. április 15-én kezdte meg. A vállalkozás tulajdonosai egy pénzügyi befektető, két szlovákiai vállalkozás és egy magyarországi magánszemély.<sup>5</sup> A szállítások kezdetben belföldön indultak, de már 2005-ben fuvaroztak külföldre is 30-40 ezer tonnányi árut. A vállalat a szállítási teljesítményét ezután szinte évente megduplázza. A csúcs a 2008-ban szállított 1,47 millió árutonna volt, amelyet a visszaesés miatt 2009-ben csak már 1,2 millió tonna fuvarozási teljesítmény követett.

A társaság saját tulajdonú eszközparkkal nem rendelkezik, a vonataik többségét a MÁV Trakció Zrt. továbbítja. A szükséges vasútüzemi szolgáltatásokat bérléssel, illetve az alvállalkozóik segítségével veszik igénybe.

A társaság a 2008 és 2009 közötti 21 százalékos árbevétel-csökkenés után 2010-re 9,5 százalékos bővülést tudott elérni, adózott eredménye azonban 14,5 százalékkal csökkent. Az összes bevétel harmadát-negyedét jelentő belföldi szállításban növelték árbevételeiket, míg a nagyobb részt adó exportbevétel valamelyest csökkent.

**Floyd Szolgáltató Zrt. •** A tulajdonos-vezérigazgató, Bogdán András családi vállalkozásaként induló cég az elsők között lépett piacra. A MÁV és a GYSEV után a harmadik cég volt, amelyik 2004-ben megkapta a közlekedési engedélyt Magyarországon. A vállalkozás részvényeinek 74 százalékát 2008-ban értékesítették a legnagyobb külföldi partnereknek,<sup>6</sup> a többi tulajdonrész az alapító kezében maradt.

A társaság rendelkezik saját eszközparkkal, amelyet folyamatosan bővít, évente beszerez használt román és angol villamos és dízelmozdonyokat. Jellemzően saját erőből finanszírozza a tranzakciókat. A vállalat több szempontból is egyedi stratégiát követ. Így például ő az egyetlen jelentős méretű hazai árufuvarozó vasúttársaság, amely nem tagja a vasúti árufuvarozók hazai érdekvédelmi szövetségének, a Hungrailnek. Ehelyett, lévén szállításai zöme Németországra koncentrálódik, a német Netzwerk Privatbahnen tagja lett, és szükség esetén a német partnerek hathatós segítségét veszi igénybe.

A Floyd pénzügyi mutatói 2009-ben nem tértek el a versenytársak által mutatott képtől: a nyereség jelentősen visszaesett. 2010-ben a társaság árbevétele 7 százalékkal

<sup>5</sup> A pénzügyi befektető: L.A.C. Holding Zrt., kezdetben 56 százalékos, mára 88,17 százalékos tulajdonos. A két szlovákiai vállalkozás: EAST Express Slovakia a.s. (ma 4,83 százalékos tulajdonos) és a Bon Avenir s.r.o. (ma már nem tulajdonos a társaságban), magyarországi magánszemély: Bárány István (7 százalék).

<sup>6</sup> A német Eurogate Intermodal GmbH (51 százalék) és az I.C.E Transport Hajózási Ügynöki Kft. (23 százalék) számára.

emelkedett, az adózott eredmény a 2009. évi 55 milliőről 106 millió forintra nőtt. A teljes árbevétel elsősorban a szállítások zömét jelentő nemzetközi fuvarok miatt növekedett, a belföldi szállítás részaránya csökkent. A 2010. évi árbevétel 71 százaléka külföldi megrendelőktől származott.

**AWT Rail Hu Zrt.** • Az amszterdami székhelyű holdingcégehez tartozó társaság 2009-ben a Balatoni Iparvasút Zrt. (BIV Zrt.) megvásárlásával lépett a magyar vasúti árufuvarozási piacra. A cégcsoport legfontosabb tagja a volt cseh állami szpedítőr monopólium (OKB Doprava), de többek között egy cseh bányatársaság<sup>7</sup> és egy belarusz átrakó cég is van a leányvállalatok között. Az új tulajdonosok a cég (amely korábban csak balatoni iparvágányokon közlekedett) teljes átszervezésébe fogtak, hogy nemzetközi árufuvarozó társasággá alakítsák.

Az Eurocom Rail Cargo Zrt. (Eurocom) csődjében (részletesebben lásd a következő bekezdésben) az AWT is fontos szereplővé vált – először csak beszállítóként,<sup>8</sup> majd pedig adóstársként.<sup>9</sup> A vállalatok együttműködése nem tartott sokáig, mivel 2010. május 5-én felmondták az Eurocom engedélyeit, az AWT-nek azonban igen kedvező feltételekkel sikerült átvennie néhány volt Eurocom-megrendelőt, aminek köszönhetően az utóbbi években jelentős kapacitásbővítésbe kezdett a cég. Az AWT 2010. évi üzleti évét 360 milliós negatív adózott eredménnyel zárta.

**Eurocom Rail Cargo Zrt.** • A magyar magánvasúti piac első komolyabb negatív hírére az Eurocom csődje jelentette. A csőd történetét több publikáció feldolgozta már (lásd *Andó* [2010], *Gayer* [2010]), így most csak a legfontosabb tanulságok összefoglalására szorítkozunk. Az Eurocom kiemelkedő növekedési ütemet produkált: 2009 első félévében a szállítási teljesítményével a társaság második volt a piacon az Rail Cargo Hungaria után. A cég azonban a gyors növekedés során fizetési nehézségekbe ütközött: működőtökéje negatívba fordult, és a pályahasználati díjak, illetve a munkabérek terén is jelentős elmaradást halmozott fel. Ennek következményeként előbb a már említett konzorciumi megállapodáshoz fordult, majd az áruszállítási engedély visszavonása után csődbe ment a vállalat.

Piaci vélemények szerint az Eurocom csődjét a túlságosan ügyfélbarát magatartás okozhatta. Az Eurocom ügyfelei olyan rövid határidővel kaptak vasúti szolgáltatásokat, amelyek a vasútüzem természeténél fogva nem lehetnek rentábilisak. A versenytársak az ügyfelek számára kevésbé rugalmas feltételeket kínálnak, de a szolgáltatás minőségében még így is messze felül tudják múlni a volt állami Cargót.

<sup>7</sup> Ez társaság a magyar fuvarozó egyik fő megrendelője is volt egyben.

<sup>8</sup> Az Eurocom az AWT cseh társaságának is tartozott jelentős vonatbérleti díjjal.

<sup>9</sup> Az Eurocom megkeresésére az AWT 2010 áprilisában konzorciumi megállapodást javasolt, hogy közösen szolgálják ki a vállalat megrendelőit.

**Train Hungary Magánvasút Kft.** • A céget 2005-ben alapította három magánszemély. 2008-ban a többségi (99,6 százalékos) tulajdonos egy román szakmai befektető lett (Grampet S.A.), amely a legnagyobb romániai magánvasút (Grup Feroviar Roman, GFR) tulajdonosa is. A cég debreceni székhellyel kezdett el működni, azonban 2010 augusztusában a román tulajdonos kérésére ezt Budapestre helyezték át, ami a vezetőség cseréjével is együtt járt.

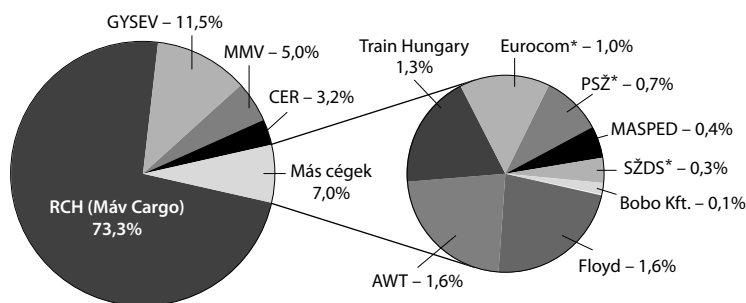
A társaság saját eszközei (egy villamos és egy dízelmozdony) mellett a román anyavállalatától bérlti a szükséges kapacitásokat. A vállalat pénzügyi eredménye évek óta negatív. Bár 2009-ben az árbevételt több mint duplájára emelték, 2010-re ez a mutató is csupán 3,7 százalékkal nőtt, miközben a veszteség továbbra is jelentősen emelkedett.

**További társaságok** • A Nemzeti Közlekedési Hatóság adatai szerint 2011 júniusának végén 33 társaság rendelkezett Magyarországon vasúti árufuvarozási engedéllyel. Ezek jelentős része azonban nem, vagy csak nagyon ritkán végez nyílt hálózaton piaci fuvarozást. Jellemző, hogy csak iparvágányok kiszolgálását végzik. Valós szállítási teljesítmény csak néhány kisebb magántársaságnál van (például a Bobo Járműjavító Kft., a Masped Rail Cargo Zrt.). Piaci részesedésük és árbevételük az előbbieken bemutatott magáncégeknél egy nagyságrenddel kisebb.

Fontos szereplők lehetnek viszont a külföldi vasúttársaságok magyarországi, szállítási engedéllyel már rendelkező leányvállalatai. Európa vasúti óriása, a Deutsche Bahn jelen van Magyarországon a Logistic Center Hungária Rakománykezelő és Szállítási Kft.-n keresztül, amely egyelőre elsősorban a német ipari vállalatok (Audi) igényeit szolgálja ki. Emellett több szlovákiai magánvasúti társaság magyarországi engedéllyel végez árufuvarozást. A legjelentősebbek a Prvá Slovenská železničná a.s. és a Slovenská železničná dopravná spoločnosť a.s. A szlovák vállalatok elsősorban Szlovákia és Magyarország közti fuvarokat végeznek, de tranzitszállításokkal is foglalkoznak Magyarországon területén.

#### A vasúti árufuvarozási piac szerkezete

A magyarországi árufuvarozási piac tortáján az előbbieken bemutatott cégek osztoznak. Az árbevétel alapján számolt piaci részesedések az 5. ábrán tekinthetők át. A magántársaságok szignifikáns részt szereztek a liberalizáció első éveiben. A korábban egyeduralkodó Rail Cargo Hungaria és GYSEV együttes részaránya 85 százalék körüli szintre csökkent. Ez önmagában magas szám, de ha figyelembe vesszük, hogy (a következőkben kifejtett okok miatt) a magántársaságok a teljes forgalom körülbelül felét adó szórt fuvarozásban egyáltalán nem tudnak részt venni, akkor az új belépők teljesítménye már jónak mondható. Irányvonati szegmensre vonatkozó, elkülönített adatok nem állnak rendelkezésre.



\*2010-re becslést adat.

Forrás: Gayer [2011] alapján.

5. ÁBRA • Piaci részesedések a vasúti áru fuvarozás piacán, 2010

A liberalizáció legfőbb eredménye az irányvonati szegmensben mutatkozik meg igazán. Interjúink alapján a magántársaságok egyértelműen a szolgáltatás minőségével képesek versenyezni a nehézkes és bürokratikus inkumbensekkel szemben. Bár azokon a területeken, ahol a magántársaságok megjelentek, az árak is mérséklődtek, a magántársaságok egybehangzó állítása szerint az ügyfeleket nem árversennyel, hanem a szolgáltatás minőségének jelentős emelésével tudták elhódítani. Többen kiemelték azt is, hogy a fuvarjaik új fuvarok, ügyfeleiket nem a korábbi inkumbensektől szereztek. Az interjúkban elhangzott információk ellenőrzésére azonban nincs lehetőség. A magántársaságok a jelenlegi részesedéshez képest nem prognosztizálnak további növekedést, mivel az inkumbensek hatékonyan képesek megtartani megrendelőiket. Stabil piacszerkezetet, kevés új belépőt s a meglévő szereplők stratégiájának átgondolását várják. Ez utóbbi kapcsán elsősorban a konszolidáció, a cégek közötti együttműködés javítása, esetleges fúziók merültek fel, de erről a lehetőségről legfeljebb távoli esélyként nyilatkoztak az alternatív szolgáltatók.

A Magyar Vasúti Hivatal, illetve később a Nemzeti Közlekedési Hatóság jelentése rendszeresen közli a piac legnagyobb 6 szereplőjének részesedése alapján kalkulált Herfindahl–Hirschmann-indexet (HHI). Az index az első évek csökkenése után az utóbbi két év során némi ingadozással stabilizálódni látszik. A magyar piac speciális sajátossága (a két inkumbens jelenléte) miatt mindez torzítva fejezi ki az inkumbensek és a többiek viszonyát, hiszen a piac koncentráltabb a mutató által kifejezett szintnél. A két inkumbens közvetlenül nem versenytársai egymásnak, azonban a területi monopólium sem pontosan írja le viszonyukat, hiszen részben egymás területét is érinti tevékenységük. Aktív versenyhelyzetről azonban nincs szó.

1. TÁBLÁZAT  
Piaci részesedések a vasúti áru fuvarozás piacán, 2008–2010

Cégnév	Nettó árbevétel (százalék)		
	2008	2009	2010
RCH (MÁV Cargo)	77,1	71,4	73,3
GYSEV	13,9	13,7	11,5
MMV	3,5	5,1	5,0
CER	2,8	2,7	3,2
Floyd	1,1	1,4	1,6
AWT		0,1	1,6
Train Hungary	0,4	1,2	1,3
Eurocom*	0,8	3,2	1,0
PSZ*	–	0,3	0,7
Masped	–	0,2	0,4
SZDS*	–	0,1	0,3
Bobo Kft.	0,0	0,1	0,1
LTE*	–	–	0,0
Pannontrain	0,4	0,3	–
BIV	–	0,1	–
Összesen	100,0	100,0	100,0

\*2010-re becslést adtak.

Forrás: Gayer [2010] és [2011] alapján.

2. TÁBLÁZAT  
A HHI alakulása a magyar vasúti piacon, 2004–2010

Időszak	Árbevétel alapján kalkulált HHI	Időszak	Árbevétel alapján kalkulált HHI
2004 éves	8296	2009. 1. félév	5438
2005 éves	8099	2009. 4. negyedév	6249
2006. 2. negyedév	7407	2010. 1. negyedév	6200
2006. 3. negyedév	7453	2010. 1. félév	6345
2006. 4. negyedév	7422	2010 1–3. negyedév	6209
2007. 1. negyedév	7000	2010 éves	6415
2007 éves	7046	2011 1. negyedév	5916
2008 éves	6582	2011 1. félév	6263

Megjegyzés: az index vizsgálatának gyakorisága rendszertelen volt az 5 év alatt. Az adatot közlő szervezetet 2004–2007. 1. negyedév: MVH, 2007–2011: NKH.

Forrás: hatóságok éves jelentései: NKH [2009] és [2011].

### Fontosabb versenyakadályok és működési problémák

A következő részben a belépési korlátokat és versenyakadályokat, illetve az ágazati szabályozás és a piaci szereplők néhány jellegzetességét tekintjük át, elsősorban az interjúk tapasztalatai alapján.

A tőkeszükségletre és a szükséges üzemméretre vonatkozó várakozásokkal ellentétben az volt a liberalizációs tapasztalat, hogy az irányvonati szegmensben relatíve kisméretű szereplők által is nyújtható gazdaságos módon vasúti szolgáltatás.

A magánvasúti társaságok vezetői súlyos problémaként számoltak be a Rail Cargo nyomozó piaci erőfölényéről. Számos magyarországi megrendelő – irányvonatok mellett – egyedi küldemények feladására is igényt tart, amelyet csak a Rail Cargo Hungaria és a GYSEV végez. Ennek köszönhetően irányvonati szegmensbeli pozíciójának fenntartásában a két inkumbens alkupozíciója erős, hiszen képes lehet az egyedi fuvarok területén meglévő erőfölényének átvitelére. Az erre vonatkozó empirikus adatok nem hozzáférhetők.

A klasszikus értelemben vett váltási költségek nem magasak a piacon. Az egyedi fuvarozás terén nincs értelme a tranzakciós költségekről beszélni, hiszen a megrendelői oldalnak nincs szabad választása. Az irányvonatok esetében ugyanakkor nincs elméleti korlátja a szolgáltatóváltásnak, hiszen az irányvonati szállításokat egyedi megállapodások alapján végzik, amelyek keretében a megrendelő tetszőlegesen választhatja meg, hogy melyik vasúttársasággal kíván szállíttatni.

A beszámolók alapján az induló időszakban probléma volt a Rail Cargo Hungaria túlságos beágyazottsága: a pályavasúti dolgozók gyakran előnyben részesítették a volt állami társaság igényeinek kiszolgálását, legyen szó akár az állomásokon történő szolgáltatásokról, akár a pályahasználat engedélyezéséről. Ez a megkülönböztetés a liberalizációs folyamat előrehaladtával fokozatosan enyhült.

A nélkülözhetetlen eszközökkel való visszaélés motívuma szintén felmerült a kezdeti időszakban. Ilyen problémás terület volt például az iparvágányok kérdése, ahol az inkumbens szereplők ki tudták használni a rendezetlen kereteket. Ezek a problémák is enyhültek azonban, bár időről időre felmerülnek hasonló ügyek, ami az ágazati szabályozói ellenőrzés folyamatos szükségességét erősíti.

Az új belépők sokat küzdenek a nehézkes magyar államapparátus gépezetével. Az adminisztratív nehézségek egy része általános, bármely magyar vállalkozót sújtó probléma. Mások kifejezetten az iparági szabályozás bonyolultságára, illetve a szabályokat alkalmazó hatóságok problémás gyakorlatára vezethetők vissza. Ilyen például, hogy az NKH egyedi ellenőrzéseinek költségét a vizsgált vállalat fizeti, ami alkalmanként milliós összeg is lehet. Ráadásul úgy, hogy a hatóság bármikor ellenőrizhet, amit a kis árbevételű alternatív szolgáltatók erősen kifogásolnak is. Az is problémát jelent, hogy bizonyos területeken az inkumbensek diszkriminatív módon korábbi előnyeiket élvezhetik tovább. Erre a legegységesebb példa azon határátmenetek esete, ahol a partnerország nem tagja az Európai Uniónak. Az inkumbensek



megörökölték a kölcsönös államvasúti szerződéseket, és a szomszédos államvasutak nem működnek együtt az új belépőkkel.

A Magyar Vasúti Hivatal megszüntetését a piac egyértelműen negatív fejleményként értékeli. A vélemények szerint egy önálló, csak a vasúttal foglalkozó, komolyabb apparátussal működő szervezet alkalmasabb lett volna a gyakran nehezen feloldható adminisztrációs anomáliák szisztematikus kezelésére.

Számos interjúban említették perspektivikus fejlődési irányként a vasúttársaságok közötti lehetséges kooperációt. A vasúti fuvarozás jellemzője, hogy az ügyfél csak az egyik irányba történő közlekedésért fizet – a mozdonyok, vagonoknak ugyanakkor vissza is kell jutnia a kiinduló pontba. Az üres futás tisztán veszteséget termel az üzemeltetőnek. Együtt lehet működni például abban, hogy az egyik társaság szállítási feladatát egy versenytárs helyszínen tartózkodó mozdonya lássa el. Az ilyen együttműködés ritka Magyarországon, pedig jelentősen növelhetné a társaságok hatékonyságát és jövedelmezőségét. A téma érzékeny versenyjogi szempontból, hiszen a versenyző vállalatok közötti aktív együttműködés növeli a versenykorlátozó magatartás kialakulásának kockázatát. Egy másik – bár csak távoli – lehetőség a relatíve kisméretű szolgáltatók közötti fúzió, amely révén erősebb versenytársak állhatnának az inkumbens szolgáltatókkal szemben.

#### A szabályozó intézmények tevékenysége

**A Gazdasági Versenyhivatal szerepe** • A Gazdasági Versenyhivatal állandó aktív támogató szereplője volt a liberalizációs folyamatnak: a kezdetektől részt vett a szabályozás kialakításáról szóló egyeztetéseken, véleményezte a törvényeket és egyéb szabályokat, aktívan együttműködött a Magyar Vasúti Hivatallal, majd annak megszűnése után a Nemzeti Közlekedési Hatóság vasúti főosztályával is. A GVH a vasúti liberalizáció kezdete óta több ügyben is vizsgálta a MÁV Zrt. piaci magatartását. Már a liberalizáció előtt is indított eljárást a MÁV Zrt.-vel szemben gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tárgyában, ezekben az ügyekben azonban végül nem talált jogsértő gyakorlatot.<sup>10</sup>

Az egyik legnagyobb vizsgálat a MÁV Zrt.-vel szemben 2005-ben zajlott. Ennek keretében a GVH a MÁV 2004 májusa és 2005 júliusa közötti időszakban tanúsított piaci magatartását több eset tükrében vizsgálta. Ennek eredményeként a GVH gazdasági erőfölénnyel való többszöri visszaélés miatt egymilliárd forintos pénzbírság megfizetésére kötelezte a MÁV-ot. A GVH által kifogásolt versenyellenes magatartás mögött négy nagyobb ügy húzódott meg, ezek mindegyikében több

<sup>10</sup> Lásd GVH Vj-137/2000/19. számú határozata vagy GVH Vj-17/2004/12. számú határozata.

eset is előfordult.<sup>11</sup> A GVH mind a négy ügyben megállapította a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tényét, továbbá azt is, hogy a MÁV magatartása érinthette a más tagállamból érkező versenytársak piacra lépését, illetve a tagállamok közötti kereskedelmet is. A GVH szerint a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tényét a következők merítették ki.

- A MÁV a vasútállatokkal kötendő, az országos közforgalmú vasúti pályahálózat használatához szükséges pályahasználati szerződés előfeltételévé tette az éves pályahasználati díj 2,5 hónapra jutó részének megfelelő mértékű, feltétel nélküli bankgarancia biztosítását.
- A MÁV hosszú távú, kizárólagossági kikötéseket is tartalmazó megállapodásrendszer alakított ki négy meghatározó tömegáru-fuvarozatóval, illetve egy további céggel kísérletet tett erre.
- A MÁV elzárkózott, illetve indokolatlanul megnehezítette a – tulajdonában, illetve kezelésében álló – nem közforgalmú pályaelemekhez és tartozékaikhoz való hozzáférést.

A MÁV fellebbezése után a Fővárosi Bíróság lényegében helybenhagyta a versenyhatóság döntését 2008-ban. A bíróság szerint azonban nem minősült erőfölénnyel való visszaélésnek, hogy a MÁV a 2005. évre szóló pályahasználati szerződés megkötésének előfeltételként bankgaranciát kért, így a versenyjogsértésért kirótt bírságot 700 millió forintra csökkentette.<sup>12</sup>

A MÁV ezeket a versenykorlátozó tevékenységeket többnyire nem közvetlenül, hanem a többségi tulajdonában lévő leányvállalatain – MÁV PV (pályavasúti üzletág), MÁV ÁFU (áru fuvarozó üzletág) – keresztül valósította meg.

Az első időszakban Európában is az erőfölénnyel való visszaélés volt a jellemző jogsértő magatartás az inkumbensek részéről. *Koós* [2008] (345–349. o.) összefoglalta a liberalizáció kezdeti szakaszának jogsértéseket megállapító eljárásait: általános jelenség volt, hogy a kezdeti időszakban az inkumbensek versenykorlátozó magatartással reagáltak az új belépők megjelenésére (3. táblázat).

**Magyar Vasúti Hivatal 2006–2008** • Az európai uniós szabályozásnak megfelelő, független, a vasúti piac felügyeletét ellátó intézmény, a Magyar Vasúti Hivatal (MVH) 2006-ban jött létre, amely a szabályozási és piacfelügyeleti funkció mellett engedélyező hatóságként is működött. Tevékenységéből fakadóan a kezdetektől szorosan együttműködött a Gazdasági Versenyhivatallal. Az MVH feladatkörébe tartozott

<sup>11</sup> Az egyes ügyek jellemzően érintették valamennyi alternatív vasútállatot, amellyel a MÁV Zrt. szerződéses kapcsolatba került. A GVH Vj-22/2005/145. számú határozata részletesen taglalja valamennyi esetet.

<sup>12</sup> GVH Vj-22/2005/145. számú határozata.

3. TÁBLÁZAT • Jogsértést megállapító eljárások a régióban

Ország	Év	Eljárás alanya	Jogsértő gyakorlat	Bírság (millió forint)
Lengyelország	2003	PKP Cargo (áruszállítás)	erőfölénnyel való visszaélés és diszkriminatív szerződési gyakorlat	1154
Szlovákia	2006	Železnice Slovenskej Republiky,	erőfölénnyel való visszaélés	89
	2006	ŽSR (pályüzemeltetés)	erőfölénnyel való visszaélés	79
	2006	ZSSK Cargo Slovakia	erőfölénnyel való visszaélés	64
	2006	(teherszállítás)	erőfölénnyel való visszaélés	36
Románia	2006	CFR Marfă	erőfölénnyel való visszaélés és diszkriminatív szerződési gyakorlat	1982*

Megjegyzés: a bírságok összege az adott évi jegybanki középárfolyamon vannak számítva.

\* A bírság összegét a román hatóság végül mérsékelte.

Forrás: Koós [2008] 345–349. o.

a pályahasználat diszkriminációmentességének garantálása, valamint az integrált vasúti társaságok esetében a nyílt hozzáférésű pályákra vonatkozó pályahasználati díjak meghatározása. Ezen túl az MVH foglalkozott az iparvágányok területével, a határforgalommal kapcsolatos problémákkal, valamint a holt pályahálózatok kérdéseivel. A hivatal kezdeti időszakban tett konkrét intézkedéseit néhány példán keresztül már bemutattuk. A hivatal tevékenységi körét és szervezetét fokozatosan bővítette, váratlan megszüntetése ezt a folyamatot törte meg.

A hivatal piacfelügyeleti tevékenységét foglalja össze a 4. táblázat. Látható, hogy a 2006–2008 közötti időszakban a hivatal határozatai a liberalizációs folyamatok jellegzetességeinek megfelelően elsősorban az inkumbensekre, illetve utódcégeikre vonatkoznak. Az új belépőkkel szemben a hatóság számos esetben türelemmel élt, mivel bizonyos előírások átmenetileg nem voltak teljesíthetők a kezdeti időszakban.

4. TÁBLÁZAT  
A Magyar Vasúti Hivatal piacfelügyeleti eljárásainak összefoglaló adatai

Érintett	Esetszám	Bírság összege, (millió forint)
2006	4	
Kötelezés	Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft., MÁV, GYSEV	3
Tiltás	MÁV	1
2007	5	
Kötelezés	Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft., MÁV	3
Elutasítás	MÁV	1
Módosítás	Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.	1
2008	3	
Kötelezés	MÁV, Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.	2
Visszavonás	MÁV Cargo	1

Forrás: NKH [2009].

Ezzel párhuzamosan a liberalizációs folyamatban lényeges eszköznek bizonyult az inkumbensek és utódcégeikkel szemben a szigorúbb vizsgálat, a szabályok pontos betartatása, illetve a piaci helyzethez mért büntetések kirovása. Az itt felsorolt határozatokkal párhuzamosan a Gazdasági Versenyhivatal is folytatott eljárásokat a legnagyobb vasúti szereplőkkel kapcsolatban.

### A Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Igazgatási Főosztályának tevékenysége

• A kormány 2008. június 30-ával indoklás nélkül megszüntette a két évvel korábban alapított, teljes létszámban még fel sem állt szabályozószervezet, a Magyar Vasúti Hivatalt. Tevékenységét a közlekedési ágazatokat szervezetenként összefogó Nemzeti Közlekedési Hatóságba integrálta, amelyen belül az ágazati igazgatási és szabályozási feladatokat a Vasúti Igazgatási Főosztály látja el. A hivatal munkatársainak jelentős része nem került át az új szervezetbe. A feladatvállalás az adatok alapján szűkült és koncentrált. A főosztály aktív ellenőrzéseket végez, munkájának középpontjába a vasúti biztonság monitorozását helyezte. Ennek megfelelően a fontosabb vizsgálati területek a működési engedélyeknek való folyamatos megfelelés, a kárfedezeti képesség, a számviteli elkülönülés megvalósulása, továbbá a személyzet képzésére vonatkozó előírások és az adatszolgáltatási kötelezettségek betartása. Az NKH piacfelügyeleti tevékenységét foglalja össze az 5. táblázat, amely a hozott határozatokat ismerteti a 2009–2011 közötti időszakban.

5. TÁBLÁZAT • A Nemzeti Közlekedési Hatóság piacfelügyeleti eljárásai, 2009–2011

Tárgy	Esetszám		
	2009	2010	2011. I–XI. hó
Árutovábbítási tevékenység tudomásul vétele (más EGT-tag)	0	1	0
Bírság kiszabását mellőző határozat	52	5	23
Bírság kiszabását, fizetési kötelezettséget megállapító határozat	51	8	7
Figyelemfelhívás	0	1	1
Határozat	29	18	2
Működési engedély (árutovábbítás)	39	23	1
Működési engedély (pályahálózat működtetése)	37	26	3
Működési engedély (személyszállítás)	4	1	0
Működési engedéllyel kapcsolatos határozat	117	204	96
Pályahálózatához való hozzáférés tudomásul vétele (más EGT-tagállam)	0	1	0
Végzés	71	42	0
Visszaminősítés (pályahálózat működtetése)	0	3	0
Visszaminősítés (személyszállítás)	0	3	0
Összesen	400	336	133

Forrás: NKH [2009] és [2011].

A Nemzeti Közlekedési Hatóság tevékenysége teljesíti az európai jog által támasztott formális előírásokat, az engedélyeztetési, felügyeleti tevékenységek rendben zajlanak, ugyanakkor két jól azonosítható probléma is felmerül.

Az interjúk során a szolgáltatói oldalról jelentős kritikák érték a hatóság vasúti főosztályának munkáját, mindenekelőtt az indokolatlanul magas adminisztrációs szint, valamint a rendszeres ellenőrzések miatt. Utóbbiakkal kapcsolatban leginkább az okoz problémát, hogy az ellenőrzéskor a Nemzeti Közlekedési Hatóság piacfelügyeleti eljárási díjat szab ki a vasúti társaságokra, ami ellenőrzésenként milliós nagyságrendű költségként jelenik meg gazdálkodásukban. Különösen azért aggályos ez az eljárás, mert a Nemzeti Közlekedési Hatóság hivatalból jól ismeri a vasúttársaságok gazdálkodását, fizetőképességét is, így érdekében állhat az ellenőrzések indokolatlan gyakorisággal történő végrehajtása.

Az ágazati szabályozás kapcsán felmerül egy általánosabb probléma is. A tagállamok jelentős része esetében a szabályozóhatóságok elégtelen források, és nem megfelelő jogi eszközök mellett működnek, gyakran nem biztosított az önállóságuk. A magyar ágazati szabályozás esetében a legnagyobb hiányosság a közgazdasági szemléletű, a versenykorlátozó hatású piaci folyamatokba bátran beavatkozni hajlandó szabályozói tevékenység hiánya. A szűken vett jogi feltételek között az ellenőrzési rendszer működtetése és a bürokratikus feladatok ellátása megvalósul, azonban klasszikus értelemben *ex ante* versenyszabályozás és monitoringtevékenység nem történik.

Mindez már középtávon is igen jelentős hátrányt okozhat a magyar vasúti áruszállítási piacon, hiszen aktív és felkészült, eszközökkel rendelkező és azokat szükség esetén bátran használó szabályozó nélkül eredményes liberalizációs folyamatot végigvinni szinte lehetetlen, a versenykorlátozó magatartás lehetősége fennmarad.

## EURÓPAI HELYZETKÉP

### Általános megállapítások

Az IBM Global Business Services tanácsadói Christian Kirchner, német kutató közreműködésével 2002-ben átfogó állapotfelmérést és összehasonlító elemzést készítettek az európai vasúti piacokról,<sup>13</sup> amelyet azóta rendszeresen frissítenek (*IBM* [2002], [2004], [2007], [2011]). Céljuk, hogy képet alakítsanak ki arról, hol tartanak az egyes európai vasúti piacok a liberalizációs folyamatban. Ehhez a szerzők három (plusz egy) olyan mutatót hoztak létre, amelyek különböző dimenziókban ítélik meg a piacnyitás aktuális állapotát.

<sup>13</sup> Az EU-tagországok, Svájc és Norvégia.

A *LEX sub-index* a piacra lépés jogi szabályozását és az inkumbens szervezeti felépítését összefoglaló mutató. Az *ACCESS sub-index* a piacra lépés *de facto* körülményeit írja le a jellemző szerződési feltételek figyelembevételével (számszerűsíteni próbálja az információs aszimmetria problémái, az adminisztratív és operatív akadályok, a megszerzhető piac mérete stb. által alkotott környezet jellemzőit). A *COM index* az adott vasúti szegmensben tapasztalható verseny dinamikáját igyekszik megragadni (például a következő két tényezőt veszi számba: a vasút piaci részesedése a közlekedésben és annak dinamikája, valamint a piacra belépő alternatív szolgáltatók piaci részesedése és fajtálagos száma).

A *LIB index* (az úgynevezett vasúti liberalizációs index) 80 százalékban az *ACCESS* indexből és 20 százalékban a *LEX* indexből áll. 2007-ig a *COM index* is része volt a *LIB index*nek (rendre 50–25–25 százalékos arány mellett), a jelentés készítői azonban módszertani okokra hivatkozva<sup>14</sup> 2011-ben már külön szerepeltették a kételemű *LIB* és a *COM* indexet, megjegyezve, hogy a két mutató pozitív korrelációt mutat.

A *LIB index* tulajdonképpen olyan szempontból mutatja a piacnyitás relatív mértékét az egyes országokban, hogy egy új belépőnek milyen adminisztratív és *de facto* akadályokkal kell szembenéznie, amikor hozzáférést szeretne szerezni a vasúthálózathoz.

Az indexek értéke 100 és 1000 pont között mozoghat. A *LIB index* által felvett értékek értelmezéséhez a szerzők kialakítottak egy kategóriarendszert is. Ez alapján a liberalizációs folyamatban egy ország:

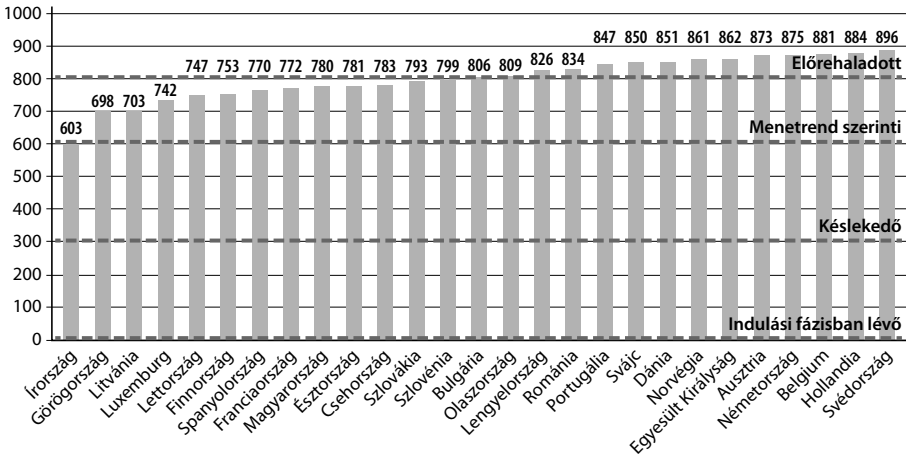
- *előrehaladott*, ha a *LIB index*e: 800 és 1000 pont közötti,
- *menetrend szerinti*, ha a *LIB index*e: 600 és 800 pont közötti,
- *késlekedő*, ha a *LIB index*e: 300 és 600 pont közötti,
- *indulási fázisban lévő*, ha a *LIB index*e: 300 pont alatti.

A *LIB index*ek értékét a személyszállítás és a teherszállítás piacán külön-külön is vizsgálják a szerzők, hiszen ezekben a szegmensekben eltérő a liberalizációs szabályozás az EU-ban. A következőkben elsőként a teherszállítási piacokra vonatkozó *LIB index* eredményeit mutatjuk be, majd a teljes vasúti szektorra vonatkozó *LEX*, *ACCESS* és *COM index*et.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Míg a *LEX* és az *ACCESS* indexek a szabályozási környezet fejlődését, alakulását hivatottak bemutatni, a *COM index* az adott piacon aktuálisan megvalósuló helyzetet rögzíti. Az utóbbi mutatóban nagyobb lehet a változékonyság (például a liberalizációs folyamattól független, egyéb gazdasági és társadalmi folyamatok is könnyen befolyásolhatják a nagyságát), amitől a *LIB index* alapján felállított ország rangsor is gyorsan változik. A szerzők úgy ítélték meg, hogy a *LIB* és a *COM* mutató egymás melletti bemutatása valósabb képet ad arról, hogy egy ország hol jár a liberalizációs folyamatában.

<sup>15</sup> Utóbbi mutatókat már nem számolták ki külön-külön a szegmensekre.

A LIB index alapján (6. ábra) 2011-ben a teher szállítás piacán valamennyi vizsgált európai ország 600 pont felett áll, vagyis a liberalizációs folyamat *menetrend szerint* halad, illetve *előrehaladott* állapotban van. A 27 vizsgált országból 14 tartozik az utóbbi kategóriába: többnyire a nyugat-európai országok, de a régiós szomszédaink közül szerepel köztük Románia, Lengyelország és Bulgária is. Magyarország teher szállítási piaca 780 ponttal a menetrend szerinti csoportba tartozik, a régiós országok többségével, továbbá Franciaországgal, Spanyolországgal, Finnországgal, Írországgal és Görögországgal együtt.



Forrás: IBM [2011].

6. ÁBRA • LIB index (vasúti teher szállítás), 2011

Az IBM [2011] kiemeli, hogy a teher szállítás ágazatában azok a vállalatok dominánsak Európában, melyek több országban is jelen vannak. Ezek jellemzően inkumbensek leányvállalatai, vagy olyan alternatív cégek, amelyek több országban is eredményesen tudtak belépni valamilyen szűk piaci szegmensbe (*niche piaca*). A kisebb alternatív vasúti vállalatok komparatív előnye az inkumbensekkel szemben a rugalmasságuk, az inkumbensek sokkal nehezebben tudnak alkalmazkodni a változó piaci helyzethez, amit a liberalizáció teremt. Kivétel például a német Deutsche Bahn vagy az olasz Trenitalia: ők leányvállalataik révén sikeresen léptek be alternatívként más európai országok piacaira. Sikeres inkumbensi alkalmazkodásra példa az osztrák ÖBB is, amely a magyar MÁV Cargót vásárolta fel. Az *előrehaladott* kategóriába tartozó országokban az alternatívok sikeresen szerepelnek a piacon.

A 2011. évi eredmények alapján, a teherpiacon igen kicsi a LIB index szórása az európai országok között, csupán 68 pont, ugyanez a személyszállításban 117 pont. Az európai uniós szabályozásban tapasztalható eltéréseknek megfelelően a személy-

szállításra vonatkozó LIB indexek átlagosan körülbelül 100 ponttal alatta maradnak a teherszállításban mért értékeknek.<sup>16</sup>

A LEX index értékei sokkal jobban szórnak. 2011-ben 14 ország kapott 800-nál magasabb pontot a liberalizációval kapcsolatos jogi keretek értékelésében. A többiek – Írország kivételével – 600 és 800 pont között teljesítettek. Az országok többségében a jogi környezet 2004 és 2007 között fejlődött legtöbbit. A leglátványosabb fejlődést 2004 és 2011 között Görögország, Spanyolország, Litvánia és Észtország produkálta. A jogi keretek fejlődési ívét tekintve Magyarország is a felső harmadba tartozik – Franciaország, Belgium, Ausztria és Szlovákia mellett. Érdeemes megjegyezni, hogy több ország esetében is úgy módosultak a jogi keretek az elmúlt egy évtizedben, hogy az a liberalizáció szempontjából visszalépésnek tekinthető (például Spanyolország, Norvégia, Olaszország, Románia, Csehország, Litvánia).

Az IBM [2011] általános megállapításai az európai országok vasúti liberalizációs jogi környezetével kapcsolatban a következők.

- Az inkumbensek vagyonukat tekintve és számveteli értelemben függetlenek az államtól, de tulajdonosként továbbra is jelen van az állam.
- A hálózathoz és egyéb nem helyettesíthető eszközökhöz való szabad hozzáférés jogilag garantált bármilyen vállalat számára a teherszállítási szegmensben.
- Működik a szabályozóhatósági tevékenység a vasúti piacokon.

A tanulmány nem értékelt az egyes országokban működő hatóságok tevékenységének minőségét, hatékonyságát, de azt azonban kiemelte, hogy a LEX index tekintetében az egyes országok leginkább abban térnek el egymástól, hogy mekkora a szabályozóhatóság felhatalmazása a piaci folyamatok kontrolljában (a magasra értékelt országokban erősebb a szabályozóhatóság szerepe). A másik fontos diverzifikáló tényező az, hogy a jogi keretek mennyire támogatják az új belépők számára. Utóbbiban Franciaország, Svájc, Luxemburg és Szlovénia állnak a legrosszabbul.

Az ACCESS index értékei valamivel kevésbé szóródnak, mint a LEX indexéi. A hálózathoz való hozzáférés *de facto* körülményeire csupán négy ország (Svédország, Nagy-Britannia, Németország, Dánia) kapott 800 pontnál többet. 600 és 800 pont közötti értékelést kapott 17 ország, köztük Magyarország is – 616 ponttal ez az alsó középmezőnyt jelenti. 600 pont alatti minősítést kapott hat ország (Luxemburg, Litvánia, Lettország, Spanyolország, Görögország és Írország).

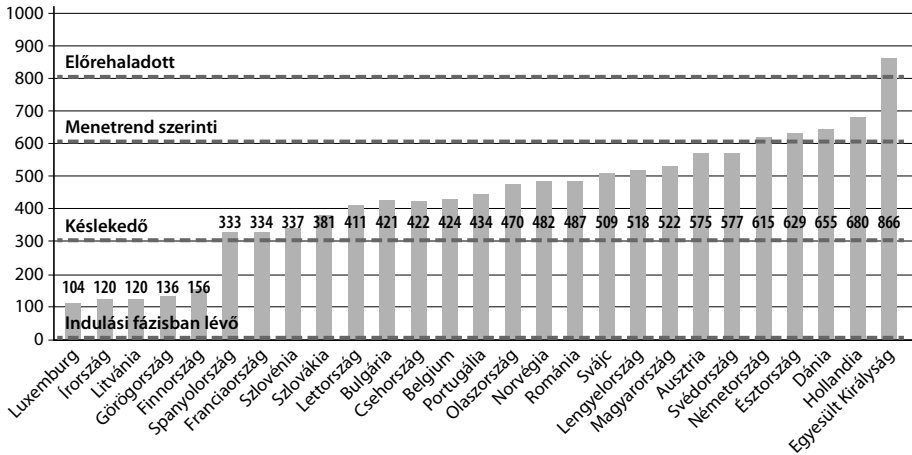
A tényleges hozzáférési lehetőségek tekintetében sokkal többször fordult elő az, hogy egy ország visszalépett, és ez nemcsak az időszak elején (2002–2004) volt jellemző, hanem az időszak végén is (2007–2011). Lettország, Litvánia, Spanyolország, Luxemburg, Görögország, Svájc és Lengyelország esetében 2007 és 2011 között romlottak a hozzáférés feltételei. Az alsó harmad (Írország, Görögország,

<sup>16</sup> A szabályozással összhangban a személyszállítási index a nemzetközi szegmensre vonatkozik.



Spanyolország, Litvánia, Luxemburg, Franciaország) igen hullámzó teljesítményt nyújtott a hozzáférés *de facto* körülményeit tekintve az elmúlt évtizedben.

A COM index szórása a legnagyobb, mindössze az Egyesült Királyság mutatója haladja meg a 800-at, négy ország tartozik a 600–800-as intervallumba, tizenhét a 300–600 közöttibe, öt ország (Luxemburg, Írország, Litvánia, Görögország, Finnország, Spanyolország) pedig a 300-as határt sem éri el (7. ábra).



Forrás: CÉSifo [2011].

7. ÁBRA • COM index, 2011 (teljes vasúti piac)

A piacnyitás mértéke (a konkrét piaci helyzet alapján) ugyancsak a 2004 és 2007 közötti időszakban fejlődött a legtöbbet. Magyarország produkálta a legnagyobb mértékű változást az elmúlt évtizedben: értékelése 125-ről 522-re ugrott fel hét év alatt. Ezzel az eredménnyel jelenleg Magyarország a felső középmezőnybe tartozik. Az index alapján adódó besorolás a tanulmányunkban bemutatott helyzettel összhangban van.

### Összehasonlító adatok az inkumbensekről

A következőkben a nagyobbik magyar inkumbens néhány egyszerű naturális hatékonysági mutatóját hasonlítjuk össze nemzetközi vasúti fuvarozók hasonló adataival. A mintában szereplő vállalatok a két vezető, térségünkben is tevékenykedő vasúti vállalat, a Deutsche Bahn (DB) és a Rail Cargo Austria (RCA), valamint a környező országok cargo vállalatai: České Dráhy, a.s. (CD, Csehország), ZSSK Cargo (ZSSK, Szlovákia), Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă s.a. Románia (CFR Marfă).<sup>17</sup>

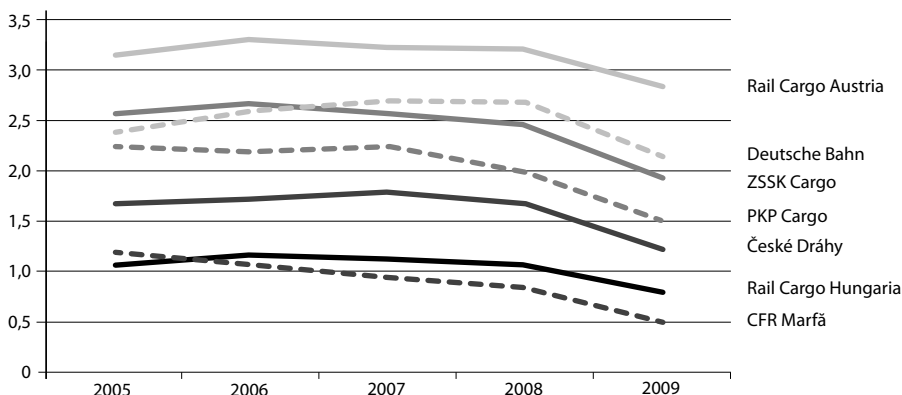
<sup>17</sup> A vállalatok elnevezései részben változtak az liberalizáció óta eltelt időszakban, az ábrákon ezeket az elnevezéseket használjuk.

Az elemzés nem lehet teljes körű. Forrásaink a nyilvánosan elérhető éves jelentések és üzleti beszámolók, valamint a vasúttársaságok nemzetközi szakszervezetének, az UIC-nak (*Union Internationale des Chemins de fer*) az adatsorai voltak (UIC [2009], [2010]). Az előbbieket esetében a céges pénzügyi adatok idősorosan nem, vagy csak rövid periódusra visszamenően állnak rendelkezésre, az utóbbi esetében pedig gyakran hiányosak vagy pontatlanok az önkéntes adatközlésen alapuló adatbázisok.

A 8. ábrán látható összehasonlítás egyrészt bemutatja az utóbbi öt év átfogó trendjét: a növekedés megtorpanását és a teljesítmények csökkenését (amit részben a piaci változások, részben pedig a versenytársak megjelenése okozott). A hálózat hossza az esetek többségében nem változott, ugyanakkor a kihasználtság mellett szerepet kap az is, hogy az egyes országokban a hálózatok sűrűsége különböző.

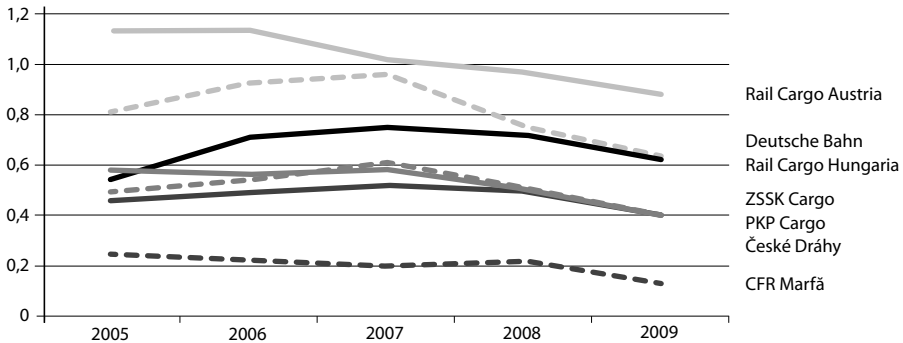
A 9. ábra foglalja össze, hogyan alakult az eszközök kihasználtsága – itt a tehervagonok számát vettük alapul, mert a vonatjárműveket nem kezelik elkülönülten. Az ábrán jól látszanak a régió jellemző különbségei. A vezető országok (Németország és Ausztria) és – az ebben a tekintetben – a régió dél-keleti országait reprezentáló román inkumbens értékei között nagyjából hasonló adatok jellemzik a cseh, szlovák és lengyel vállalatot. A magyar inkumbens azonos pozícióból – feltehetően az értékesítéssel összefüggésben – javította eszközei kihasználtságát (ami a gördülőeszköz-állomány csökkentésével valósult meg).

Az egy alkalmazottra jutó szállítási teljesítményt összefoglaló 10. ábra mutatja leginkább, hogy a válság időszaka milyen súlyos problémát jelentett az inkumbensek számára: a német társaság hatékonysága több mint harmadával csökkent három év alatt, a régió inkumbens társaságai közötti különbségek csökkentek. Meg kell



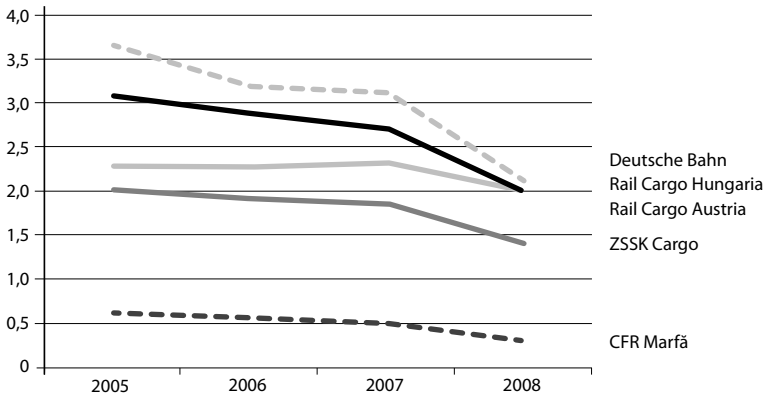
Forrás: éves beszámolók, saját gyűjtés.

8. ÁBRA • Egy hálózat-kilométerre jutó teljesítmény (millió tonnakilométer)



Forrás: éves beszámolók, saját gyűjtés.

9. ÁBRA • Egy tehervagonra jutó teljesítmény (millió tonnakilométer)



Forrás: éves beszámolók, saját gyűjtés.

10. ÁBRA • Egy alkalmazottra jutó teljesítmény (millió tonnakilométer)

azonban jegyeznünk, hogy a létszámra vonatkozó adatok összehasonlíthatósága a különböző integrációs és szétválasztási modellek miatt korlátozott (ezért a cseh és lengyel adatot nem is szerepeltetjük).

A vizsgált időszakban nem mutatható ki egyértelmű hatékonyságjavulás a szóban forgó vasúti szolgáltatók esetében, a trendek inkább csökkenés jeleit mutatják. Vagyis a vasúti vállalatok a vizsgált időszakban a piac csökkenése miatti zsugorodást nem tudták követni eszköz- és humán erőforrás-oldalon. A liberalizáció hatása a teljesítmény csökkenésében jelenik meg, ugyanakkor a hatékonyság javítására vonatkozó kényszer jelei nem mutatkoznak meg az adatokban. Nem szabad elfelejteni azonban, hogy a válság okozta bizonytalan környezet jelentősen torzíthatja a megfigyelést, hiszen hatása nem választható el a többi tényező hatásától. Még egyszer fontos

hangsúlyozni, hogy a bemutatott adatok közel sem olyan pontosak, hogy alkalmazhatók legyenek mélyebb következtetések levonására – mélyebb iparági adatok pedig nemzetközi szinten sem érhetőek el.

## A MAGYAR VASÚTI LIBERALIZÁCIÓ EDDIGI EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE

### A kialakult piac fontosabb jellemzői

Az utóbbi időszak piaci folyamatainak stabilitása alapján kijelenthetjük, hogy a liberalizációs folyamat kezdeti fázisa lezárult. Az Európai Unió vasúti szabályozásának átvételét Magyarország alapvetően megvalósította, a szabályozás fontosabb formális elemeit átvette, a piacnyitás jogi feltételei létrejöttek. A problémák a végrehajtás részleteihez kapcsolódnak, itt számtalan hiányosság tapasztalható, még sok teendő van hátra egy jól működő, piaci versenyt támogatni képes szabályozási keret eléréséig.

Sok szereplő lépett be a piacra, egy részük stabilizálta helyzetét, a magánvasutak szignifikáns részesedést értek el, kilépés is történt (csődhöz vezető üzleti stratégia miatt). 2011 nyarán 33 vállalkozó vasúti engedélyes működött a piacon, aktív áruszállítással egy részük nem foglalkozik. A privatizációs lépés révén a belföldi állami tulajdon jelentősége töredékre esett vissza. Az utóbbi években kialakult helyzet alapvetően stabil, azonban további változásokra lehet számítani.

A MÁV Cargóból a privatizáció után jött létre a Rail Cargo Hungaria, amely a piac közel háromnegyedét birtokolja. A magyar piac sajátossága miatt az ország egy jól körülhatárolható hálózati szegmensén ugyancsak inkumbens szerepben egy regionális vállalat, a GYSEV vállalkozó vasúti üzletága szerepel. A két inkumbens jellemzően saját térségben tevékenykedik, de mindkét szereplő végez szállításokat a másik területén is. A két inkumbens mellett a piac közel 15 százalékát magánvasúti szereplők adják.

A 85 százalékos inkumbensi arány mögött fontos látni azt, hogy nem egyetlen vállalat dominanciájáról van szó a magyar piacon. Bár a Rail Cargo Hungaria és a GYSEV Cargo nem versenyez egymással, mert területi alapon elkülönítve működnek, azonban más a helyzet, mintha egyetlen vállalat kezében lenne a piac 85 százaléka.<sup>18</sup> A másik elem, ami enyhíti a piacszerkezet monopoljellegét, hogy a vasúti teherszállítási piac két fontosabb szegmensből áll, amelyek hasonló nagyságrendben adják ki a teljes piacot. Az új belépők szinte kizárólag irányvonati szolgáltatást nyújtanak, mivel az egyedi szállítás terén nagy területi lefedettségre van szükség, és a jelenlegi volumen mellett egy szereplő számára is szűk a piac. Abban a szegmensben, amelyikben szolgáltatnak, a részesedésük nagyságrendileg 30 százalék

<sup>18</sup> Ha a két inkumbens erős kartellben tevékenykedne, az okozna hasonló helyzetet.

körüli lehet (pontosabb becslés a Rail Cargo Hungaria nyilvános adatainak hiánya miatt nem adható erre).

A kutatás során feltárt információk alapján feltételezhető, hogy egy piacmeghatározási elemzés az irányvonatok és a szórt fuvarozás szegmensét önálló piacnak minősítené, mivel a szórt fuvarok irányából az irányvonatos szolgáltatás csak rendkívül magas költséggel helyettesíthető mind keresleti, mind kínálati oldalon. Így tehát feltételezhető, hogy a vasúti áruszállítás esetében egy monopoljellegű, és egy jelentős alternatív szolgáltatói részesedéssel működő piac alakult ki.

Az irányvonati szegmensben a 30 százalék körüli piaci részesedés pozitív eredménynek mondható, azonban ez a szegmens sem mentes a piaci akadályoktól. Az, hogy a magánvasutak szerepe nem mutat további erősödést ebben az ágazatban, felveti az inkumbensek túlzott erőfölényének kérdését, ami a szabályozóhatóság részéről aktívabb szerepvállalást tesz szükségessé.

További lényeges kérdés, hogy az egyedi küldemények szegmensében egyáltalán elképzelhető-e egy erős, új szereplő megjelenése a piacon. Mindez két úton válhatna valóra. Egyrészt felmerül annak a lehetősége, hogy egy nagyobb méretű külföldi vasúttársaság lépjen piacra Magyarországon. Tekintve, hogy a legfontosabb potenciális belépő végül az inkumbens megvásárlásával közvetetten lépett a piacra, jó eséllyel elveszett az a lehetőség, hogy két hasonló méretű szereplő oligopolisztikus versenye határozza meg a piacot. Interjúink tapasztalati alapján egy nagyobb külföldi szereplő belépése nem kizárt, de rövid távon kevésbé valószínű. A másik lehetőség a piaci konszolidáció, amellyel koncentrálódna a magánvasúti terület. Ez a lehetőség a piacon működő megkérdezettek szerint reális lehetőség, sokan várnak ilyen változást, azonban jelentősebb lépések ebbe az irányba egyelőre nem történtek.

Az irányvonati szegmens fontos jellemzője, hogy az üzleti szempontból kedvezőbb fuvarok inkább idetartoznak. Bár az egyedi fuvarok piaca monopolisztikus jellegű, a közúti szállítással szembeni versenypozíciója annyira gyenge (mindenekelőtt a közúti infrastruktúrához való hozzáférés támogatása, valamint az alacsony vasúti szolgáltatási színvonal miatt), hogy jelenleg ez a terület üzleti szempontból nem vonzó. Az új belépők tehát – más szektorok liberalizációs tapasztalatának megfelelően – a leginkább jövedelmező területet célozták meg. Az inkumbensek számára mindez amiatt is kifejezetten veszélyes – túl a közvetlen piacvesztés negatív hatásain –, mert ezáltal megszűnik a vállalatokon belüli keresztfinanszírozás bázisa. Ennek a problémának a következményei a következő időszakban fognak jelentkezni.<sup>19</sup> Mindez középtávon felvetheti valamilyen állami ösztönzés szükségességét is, hiszen az egyedi fuvarok piacának esetleges további szűkülése jelentős externális károkat okozna. Ha a közúti szállítás esetében megvalósul a használatarányos hozzáférési

<sup>19</sup> Példaként említhető, hogy 2010-ben a Rail Cargo Hungaria több fórumon felvetette annak a lehetőségét, hogy felhagyja a szórt fuvarok szolgáltatásával, ami rövid távon súlyos problémákat okozna a vasúti piacon. A korlátozások első lépéseként a felvételi helyek száma csökkent.

díjazás – azaz megszűnik a vasúti szállítás negatív diszkriminációja –, akkor a piaci alkalmazkodás után megválaszolhatók majd a fenti kérdések az egyedi fuvarozás életképességével kapcsolatban.

Az egyedi küldemények piacának zártsága egy további távlati témát vet fel, amely túlmutat elemzésünk keretein. Ha az Európai Unió szabályozása ennek a szegmensnek a megnyitását is el szeretné érni, felmerül a küldeményeket elszámoló hivatalok függetlenítésének szükségessége, amelyet egyelőre a szabályozás még nem tartalmaz.<sup>20</sup> Mindez azért lényeges megállapítás, mert az általunk feldolgozott szakirodalomban nem szerepel ennek a témának a felvetése.

Azon szereplők számára, amelyek váltani tudtak szolgáltatót, vagy eljutottak valamilyen típusú versenyeztetésig, egyértelműen pozitív a liberalizáció értékelése, hiszen gyakran kedvezőbb áron és magasabb színvonalon, kiszámíthatóbb körülmények között képesek ma szolgáltatásokhoz jutni, mint korábban.

A piaci működés vizsgálata alapján számtalan kisebb versenykorlátozó motívumról számolnak be a piac érintettjei, ezek azonban összességében nem érik el azt a kritikus szintet, ami alapvetően gátolhatná a piacnyitás folyamatát. A problémák egyik állandó forrása a nagyobbik inkumbens vállalat piaci ereje. Számtalan esetben merül fel az ezzel való visszaélés gyanúja. Ilyen típusú ügyekben a Gazdasági Versenyhivatal rendszeresen eljár, az *ex post* versenyszabályozás működik. Lényeges probléma azonban, hogy a versenykorlátozás jelenlétére utaló jelek ellenére az eljárások ritkán tártak fel bizonyítható visszaéléseket.

A vasúti szolgáltatók működésének szabályozási rendszere rendkívül kiterjedt, aminek hatása gyakran indokolatlanul korlátozza a piac szereplőit. Fontos lenne a jelenleginél önállóbb, nagyobb apparátussal működő, érdemi gazdasági szabályozói tevékenységet végző ágazati szabályozóhatóság jelenléte a piacon, mivel a szükséges változások kikényszerítéséhez a jelenlegi környezetben nincs kellő erejű szereplő. Hasonlóképpen problémát jelent az, hogy az inkumbens vállalatokkal szemben nem áll megfelelő erejű, a politikai intézményrendszerrel független szabályozószerv. A Nemzeti Közlekedési Hatóság látványosan szűken értelmezi feladatát, és nem tesz meg mindent annak érdekében, hogy a vasúti áruszállítás terén kiegyensúlyozott, aktívan versenyző piac jöhessen létre az Európai Unió felfogásával összhangban.

A liberalizáció első hét évének időszakában a célok egy része azonosíthatóan teljesült. Az iparág speciális környezete, valamint a világgazdasági válság miatt a teljesítmény növekedése nem figyelhető meg, ez a hatás további, átfogó változások esetén indulhatna meg középtávon. Az árak csökkenésével kapcsolatban sincs egyértelmű tapasztalat, sokkal inkább jellemző a szolgáltatási színvonal emelkedése. Ez az, ami egyértelműen megfigyelhető, és a liberalizációs folyamat egyik lényeges eredménye, hiszen a gazdasági szereplők számára rendkívül pozitív hatást jelent. A privatizációs

<sup>20</sup> Ma egy ilyen hivatal működik Magyarországon, a GYSEV is a Rail Cargo Hungaria szolgáltatását veszi igénybe korábbi együttműködés alapján.

bevételek elérése szintén felmerül a célok között. Ebben a tekintetben eredményes volt a piacnyitás, bár a MÁV Cargo értékesítésével kapcsolatban több probléma felmerült, és ebben az érintettek véleménye erősen megoszlik. A Cargo egyrészt olyan tulajdonos kezébe került, amely potenciálisan az egyetlen nagyméretű új belépő lehetett volna (bár ilyen típusú belépésre nincs példa a régióban). Másrészt viszont az értékesítés révén megszűnt a korábbi szervezeti kapcsolódás, ami mindenképp segíti a pályavasút diszkriminációmentes működését az árufuvarozás terén.

A kialakult piacszerkezet az utóbbi évek tapasztalatai alapján stabilizálódott. Jelentősebb változást hozhatnak a következő hatások:

- egy nagyobb méretű külföldi szereplő megjelenése,
- az alternatív szolgáltatók körében történő konszolidáció,
- a két inkumbens közötti kooperáció verseny irányába történő elmozdulása,
- a MÁV Cargo (kormányzati oldalról többször felvetett) visszavásárlása.

E lehetőségek mind felmerültek az utóbbi időszakban a szakmában vagy a közbeszédben, és egyik megvalósulása sem kizárható. Ugyanakkor a jelenlegi információk alapján a következő egy-két évben egyik bekövetkezése sem valószínűsíthető.

A jelenlegi piacszerkezet alapján egyértelmű, hogy az ágazati szabályozás most érvényes megvalósulási formája nem megfelelő. Indokolt lenne egy valóban önálló, más közlekedésszabályozási tevékenységektől elválasztott, nagyobb és felkészültebb apparátussal működő vasúti szabályozószerv létrehozása. Az utóbbi évek piacfelügyeleti tevékenységének visszafogott jellege alapján egyértelmű, hogy a liberalizáció ügyében elkötelezett, aktívan fellépő Magyar Vasúti Hivatal megszüntetése súlyos hiba volt, ami nyilvánvalóan az inkumbens érdekeit szolgálta. A piaci körülmények arra utalnak, hogy az inkumbens továbbra is erőfölénye birtokában tevékenykedik, az érintett szabályozószervek tevékenysége nem hozott érdemi változást az utóbbi években.

#### Következmények a távlati célok szempontjából

A közúti és a vasúti áruszállítás teljesítményét összehasonlítva látható, hogy a liberalizáció eredményeként bekövetkező változások közel sem voltak olyan erősek, hogy alapvetően változtatni tudtak volna a magyarországi vasúti áruszállítási szolgáltatások versenyhátrányán. Számatalan mélyebb probléma azonosítható, amelyek továbbra is fennállnak a vasúti szektorban. A logisztikai szolgáltatások hozzáférhetősége és színvonala nem kielégítő, hasonlóképpen a logisztikai infrastruktúra is elmaradott (jellemző például, hogy az újabb központok egy részénél nincs kiépítve az iparvágány). A határátmenetekkel és a különböző vasúti szabványokkal kapcsolatos problémák jó része ma is fennáll a nemzetközi forgalomban. Lényeges körülmény, hogy a környezeti és infrastrukturális költségek használati díjakba való beépítése

terén egyenlőtlenek a verseny körülményei a közút és a vasút között, emiatt markáns beavatkozásra lenne szükség, amelynek elsődleges célja, hogy a hálózatot használók a közúti közlekedésben is megfizessék az infrastruktúra fenntartásának költségeit. A feltételrendszer kiegyensúlyozására van szükség, egy túl erős átterelő szabályozás a gazdaság versenyképességét is ronthatja, hiszen a vasúti szektor ma nincs felkészülve az emelt minőségű logisztikai szolgáltatások nyújtására.

A vasúti szolgáltatások versenyképességét jelentősen rontja, hogy a pályahálózat az évtizedes alulfinanszírozottság és a rossz hatékonyságú üzemeltetés együttes következményeként nagyon rossz állapotú. A beérkező európai uniós támogatások elköltése is csekély eredményre vezetett, gyakran a frissen felújított vonalak megfelelő karbantartására sincs megfelelő forrás. A támogatások ráadásul jellemzően igen rövid szakaszok rendkívül drága újjáépítését finanszírozzák, hatásuk a törzshálózatra elenyésző. A rossz pályaállapot közvetlen hatása elsődlegesen az alacsonyabb pályasebességekben jelentkezik, ennél lényegesebb, hogy az üzemzavarok nagyobb valószínűsége miatt a menetrendszerűség gyakran felborul. Így egészen alapvető logisztikai követelmények sérülnek (pontosság, megbízhatóság, tervezhetőség). Ennek a problémának a kezelése hosszabb időszakot igényel, és nélküle nem képzelhető el versenyképesebb magyar vasúti piac.

Összességében a változások jelentősek, de még mindig sok kihasználatlan lehetőség rejlik a vasúti szektorban. Az európai liberalizációs folyamat egyik legnagyobb haszna lehet, ha az európai vasút globális problémáinak kezelését gyorsítani tudják. Az inkumbensek ellenérdekeltsége egyértelmű. Az állami szervezetek számára óriási feladattömeget jelent a vasúti problémák megoldása, miközben gyakran politikai döntések akadályozzák a szektor működését (például a vállalati döntésekbe való tulajdonosi beavatkozás), amit tovább nehezítenek a tetemes finanszírozási igények.

A liberalizációs folyamat tapasztalatai alapján lényeges megállapítás, hogy a vasúti szektor sajátosságai miatt az átalakulásban rejlő lehetőségeket nehezebb kiaknázni, mint más iparágakban. A változások kisebb léptékűek, mint például a távközlési liberalizáció eredményei, azonban így is lényeges átalakulás történt. A szabályozásnak abban is reális képet kellene alkotnia, hogy milyen piacszerkezet elérése lehet a cél, mely további fejlődési irányt kellene ösztönözni. A jelenleg is alakuló személyszállítási liberalizációs folyamat igényli ezek tisztázását, miközben ennek intézményes keretei ma igen gyengék Magyarországon.

A kialakult helyzet súlyos hiányosságokkal is jellemezhető: két – területileg jól különválasztott, részben összeérő tulajdonosi szerkezetű – inkumbens birtokolja a piac 85 százalékát, interjúalanyaink is megerősítették az erőfölény jelenlétére utaló jeleket. A független vasúti szabályozóhatóság megszüntetése óta hiányzik a liberalizációs folyamatot érdemben elősegítő beavatkozás a szabályozásban, ami súlyosan korlátozza a folyamat kibontakozását.

Ezzel együtt igaz, hogy a szektor sajátosságaihoz mérten az eredményei jelentősek: a liberalizáció révén megjelentek azok a szereplők, amelyek egyértelműen



és folyamatosan szállnak síkra a változások gyorsításért. A piaci megrendelők egy része számára érezhető előnyök származnak a verseny kialakulásából. Így egyre több gazdasági döntéshozó számára válik világossá, hogy a folyamat továbbvitele közös társadalmi és gazdasági érdek mind az országos, mind az európai uniós vasúti szektor tekintetében.

## IRODALOM

- ANDÓ GERGELY [2010]: Egy vasútvállalat tündöklése és bukása. Navigátor, 18. évf. 5. sz. 3–4. o.
- BÁRCZY PÉTER–VÁRADY BALÁZS–VINCZE JÁNOS [2008]: Közgazdaságtan és versenyjog – Alapfogalmak és gyakorlat. Arsenicum kiadó, Budapest.
- CESIFO [2011]: IBM Rail Liberalization Index, 2002 – 2011. Database for Institutional Comparisons in Europe (DICE). letölthető a [http://www.cesifo-group.de/portal/page/portal/ifoHome/a-winfo/d3iiv/\\_DICE\\_details?\\_id=0&\\_thid=16419597](http://www.cesifo-group.de/portal/page/portal/ifoHome/a-winfo/d3iiv/_DICE_details?_id=0&_thid=16419597) oldalról.
- EB [2006]: A bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának jelentése az első vasúti csomag végrehajtásáról. COM(2006)189. Brüsszel, május 3. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0189:FIN:HU:PDF>
- EB [2008]: A Bizottság felszólítja a tagállamokat az első vasúti csomag megfelelő végrehajtására, sajtóközlemény (IP/08/1031, 2008. június 26.) <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1031&format=HTML&aged=0&language=HU&guiLanguage=en>.
- EC [2009]: The Future of Transport. Focus Groups' Report. EC, DG Energy and Transport, [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/future\\_of\\_transport/2009\\_the\\_future\\_of\\_transport.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/future_of_transport/2009_the_future_of_transport.pdf).
- GAYER MÁRK [2010]: A magyar vasúti árufuvarozási piac 2009. éve. Navigátor, 18. évf. 7-8. sz. 24–33. o.
- GAYER MÁRK [2011]: A magyar vasúti árufuvarozási piac 2010-ben. Navigátor, 19. évf. 7-8. sz. 24–33. o.
- GVH [2008]: A bíróság szerint is visszaélt erőfölényével a MÁV. Gazdasági Versenyhivatal, [http://www.gvh.hu/gvh/alpha?do=2&pg=72&m5\\_doc=5025](http://www.gvh.hu/gvh/alpha?do=2&pg=72&m5_doc=5025)
- IBM [2002]: Rail Liberalisation Index 2002. IBM Business Consulting Services. *Christian Kirchner* közreműködésével, Brüsszel, december 18. [http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib-index-summary\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib-index-summary_en.pdf).
- IBM [2004]: Rail Liberalisation Index 2004, Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services. *Christian Kirchner* közreműködésével, Brüsszel, május 10. <http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>.
- IBM [2007]: Rail Liberalisation Index 2007, Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services. *Christian Kirchner* közreműködésével, Brüsszel, október 17. [http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file\\_\\_attachements/position\\_\\_papers/study\\_\\_rail\\_liberalisation\\_index\\_2007\\_complete\\_version.pdf](http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail_liberalisation_index_2007_complete_version.pdf)

- IBM [2011]: Rail Liberalisation Index 2011, Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. IBM Business Consulting Services. *Christian Kirchner* közreműködésével, Brüsszel, április 20.
- KOÓS GÁBOR [2008]: Piacnyitás a vasúti szektorban. Megjelent: *Valentiny Pál–Kiss Ferenc László* (szerk.): Verseny és szabályozás, 2007. MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest, 324–374. o. [http://www.econ.core.hu/file/download/vesz/verseny\\_13\\_KoosG\\_vasut.pdf](http://www.econ.core.hu/file/download/vesz/verseny_13_KoosG_vasut.pdf).
- MARTIN, R.–ROMA, M.–VANSTEENKISTE, I. [2005]: Regulatory Reforms in Selected EU Network Industries. European Central Bank, Occasional Paper Series, No. 28. <http://www.ecb.int/pub/pdf/scpops/ecbocp28.pdf>.
- MOTTA, M. [2007]: Versenypolitika. Elmélet és gyakorlat. Gazdasági Versenyhivatal Versenykultúra Központ, Budapest.
- MVH [2007]: A Magyar Vasúti Hivatal 2006. negyedik negyedéves piaci jelentése. Munkaanyag. (A jelentés nyilvánosan nem elérhető.)
- MVH [2008]: A Magyar Vasúti Hivatal 2007. második negyedéves piaci jelentése. Munkaanyag. (A jelentés nyilvánosan nem elérhető.)
- NKH [2009]: Piacfelügyeleti döntések, 2009. Nemzeti Közlekedési Hatóság, <http://old.nkh.gov.hu/vasut/content/view/83/66/lang.hu/>
- NKH [2011]: Piaci jelentések. Nemzeti Közlekedési Hatóság, <http://www.nkh.hu/Vasut/tevekenysegek/vasutitarsmuk/piacijelentesek/Lapok/default.aspx>.
- PIETRANTONIO, L. D.–PELKMANS, J. [2004]: The Economics of EU Railway Reform, Bruges European Economic Policy Briefings, Briefing No. 8. <http://www.coleurop.be/content/studyprogrammes/eco/publications/beeps/beep8.pdf>.
- PITTMAN, R. W.–DIACONU, O.–SIP, E.–TOMOVÁ, A.–WRONKA, J. [2007]: Competition in Freight Railways: “Above-the-rail” Operators in Central Europe and Russia. *Journal of Competition Law and Economics*, Vol. 3. No. 4. 673–687. o.
- SZABÓ M. ISTVÁN [2005]: Államvasúti bökkenők II. Vagonadó. *Magyar Narancs*, 17. évf. 14. sz. [http://m.magyararancs.hu/belpol/allamvasuti\\_bokkenok\\_ii\\_vagonado-63865](http://m.magyararancs.hu/belpol/allamvasuti_bokkenok_ii_vagonado-63865).
- UGUR, M. [2009]: Liberalisation in a world of second best: Evidence on European network industries, MPRA Paper, No. 17873. [http://mpa.ub.uni-muenchen.de/17873/1/MPRA\\_paper\\_17873.pdf](http://mpa.ub.uni-muenchen.de/17873/1/MPRA_paper_17873.pdf).
- UIC [2009]: Railway time-series data 1970–2008– UIC – Statistics Centre, letölthető az <http://www.uic.org/spip.php?article1353> oldalról.
- UIC [2010]: International Railway Statistics 2009. UIC – Statistics Centre, letölthető az <http://www.uic.org/spip.php?article1353> oldalról.
- VALENTINY PÁL [2009]: A liberalizálódás foka. Megjelent: *Valentiny Pál–Kiss Ferenc László* (szerk.): Verseny és szabályozás, 2008. MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest, [http://econ.core.hu/file/download/vesz08/10\\_liberalizalodas.pdf](http://econ.core.hu/file/download/vesz08/10_liberalizalodas.pdf).