

OTDK-dolgozat

2025

BUDAPESTI CORVINUS EGYETEM

**VAKVÁGÁNY-E A HAZAI VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS
PIACNYITÁSA?**

**A HAZAI VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS LIBERALIZÁCIÓJA, MINT
VÁLASZ A VASÚTI SEKTOR JELENKORI KIHÍVÁSAIRA**

**IS THE OPENING OF THE DOMESTIC RAILWAY PASSENGER
TRANSPORT MARKET A DEAD END?**

**THE LIBERALIZATION OF DOMESTIC RAILWAY PASSENGER
TRANSPORT AS A RESPONSE TO THE CHALLENGES OF THE
RAILWAY SECTOR**

Bánfai Evelin

Konzulens: Katona Márton Tamás

Kézirat lezárásának dátuma: 2024. 12. 04.

Absztrakt

Közgazdaságtudományi szempontból a MÁV, mint természetes monopólium felel a vasúti kötött pályás közlekedés infrastruktúrájának üzemeltetéséért az ország túlnyomó részében. A MÁV-Start Zrt. közszolgáltatási szerződését 2023. decemberében hosszabbították meg tíz évre, felmerül azonban a kérdés, hogy létezhet-e a jövőben a jelenlegi vasúti közlekedésnek egy alternatív struktúrája. Kutatási kérdésem, hogy hatékony eszköze-e a vasúti személyszállítási piac liberalizálása a szektor jelenkori kihívásaival való megbirkózás során? A közösségi közlekedés piacának megnyitása elősegíti-e a szektor versenyképességét, hozzájárul-e a színvonalas közszolgáltatás megvalósításához hazai viszonyok között? Kutatásom során a hazai vasúton történő személyszállítás liberalizációját szakértőkkel folytatott mélyinterjúk segítségével igyekszem megérteni. A mélyinterjúkat kiegészítettem egy PESTEL elemzéssel a folyamatot befolyásoló hazai tényezőkről. Az eredmények azt mutatják, hogy a piacnyitás számos pozitív hatással járhat, de feltételezi például a felelősségteljes állami szerepvállalást és a folyamat precíz előkészítését. Megállapítottam, hogy a liberalizáció kedvező hatással van a szolgáltatás minőségére és a versenyképességre, de kritikus fontosságú a megfelelő körülmények biztosítása, a folyamat előkészítése.

Kulcsszavak: liberalizáció, vasút, piacnyitás, közösségi közlekedés

JEL - klasszifikáció: E92, D4, L1, L3

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés.....	1
2. Közgazdaságtan elméleti alapvetései.....	2
2.1. Természetes monopóliumok	3
2.2. Közösségi közlekedés, mint díjköteles klubjóság.....	5
2.3. A hálózatos iparág liberalizációja	7
3. Vasúttörténeti áttekintés	9
4. Módszertan.....	13
5. Hazai vasúti személyszállítás liberalizációjára ható tényezők azonosítása PESTEL analízissel.....	14
5.1. Politikai aspektusok	14
5.2. Gazdasági faktorok	15
5.3. Társadalmi tényezők	17
5.4. Technológiai tényezők	19
5.5. Környezetvédelem és fenntarthatóság.....	20
5.6. Jogi keretek Magyarországon és az Európai Unión belül	21
6. Interjúk.....	22
6.1. Érvek a piacnyitás mellett	23
6.2. Érvek a piacnyitás ellen	24
6.3. Adalékok a gyakorlati megvalósításhoz	24
7. Kitekintés: Egy liberalizált piac a régióban.....	25
8. Konklúzió	27
Hivatkozások.....	29
Mellékletek	32

Ábrajegyzék

1. ábra: A monopólium holtteher elvesztése (Forrás: Varian, H. R.. (2016). Letölthető: https://mersz.hu/hivatkozas/dj164mk_391_p4/#dj164mk_391_p4 Letöltve: 2024. 04. 02.)
2. ábra: Természetes monopólium (Forrás: Varian, H. R.. (2016). Letölthető: https://mersz.hu/hivatkozas/dj164mk_395_p6/#dj164mk_395_p6 Letöltve: 2024. 04. 02.)
3. ábra: A vasúti szolgáltatás hatékonysága a GCI 4.0 index alapján Csehországban, Magyarországon, Lengyelországban és Szlovákiában (2018 és 2019) Forrás: saját szerkesztés a Word Bank adatbázisa alapján (Word Bank, 2023)

Táblázatjegyzék

1. táblázat: Közjavak és klubok megkülönböztetésének szempontrendszere (Forrás: Sandler , Tschirhart, 1997. Club Theory: Thirty Years Later alapján saját szerkesztés
2. táblázat: A vasúti személyszállítást érintő aktuális, jelenleg érvényben lévő joggyakorlat
Forrás: Európai Unió 1370/2007/EK számú rendeletének 52013PC0028 azonosítójú kiegészítése alapján saját szerkesztés

1. Bevezetés

Kutatásom során a hazai vasúti szektor és azon belül elsősorban a személyszállítás liberalizációját igyekszem közgazdaságtani aspektusból megközelíteni. Kutatási kérdésem, hogy hatékony eszköze-e a vasúti személyszállítási piac liberalizálása a szektor jelenkori kihívásaival való megbirkózás során? A közösségi közlekedés piacának megnyitása elősegíti-e a szektor versenyképességét, hozzájárul-e a színvonalas közszolgáltatás megvalósításához hazai viszonyok között?

Az általam választott témát több szempontból relevánsnak és aktuálisnak érzem. Egyrészt a téma nemzetközi, illetve hazai szinten egyaránt alulkutatott kérdéskör. Az Európai Unió irányelvek az elmúlt évtizedekben egyértelmű célul tűzték ki a vasút teherszállítási, majd a legfrissebb szabályozási csokor részeként a vasúti személyszállítási piacnak a deregulációját. Magyarországon érvényben van egy európai uniós rendelet, miszerint a személyszállítási közszolgáltatási szerződések odaítélése versenytárgyalás keretein belül kell, hogy megvalósuljon. Továbbá meghatározott időnként újra ki kell írni a közszolgáltatási szerződést. Jelenleg hazánkban a vasúti személyszállítási piac két inkumbens vállalata, a MÁV és a GYSEV rendelkezik érvényes közszolgáltatási szerződéssel. Azonban érdemes figyelmünket a már 2000-es évek első felétől fokozatosan liberalizált teherszállítási piacra irányítani, ahol több mint 40 magánvasútvállalat tevékenykedik aktívan Magyarországon. (Dr. Grotte et. al., 2021.) Mindezek alapján reális elképzelés lehet, hogy a jövőben a MÁV helyett magánvállalkozások szerelvényein utazzunk az országban. Továbbá egy általam vizsgált régiós példa is alátámasztja a téma relevanciáját. A cseh alapítású RegioJet vállalat 2011-ben megtörte a jeget azzal, hogy magánszereplőként megjelent és változást hozott a cseh, majd a régiós személyszállítási piacra az elmúlt évtizedben. (RegioJet, 2024.) Az említettek vonatkozásában foglalkozom a hazai liberalizációs folyamat helyzetértékelésével részletesebben is dolgozatomban.

Kutatásom felépítése során elsősorban a közösségi közlekedést a hálózatos iparágak sajátosságain és a klubjóságok közgazdaságtani elméletén keresztül szerettem volna megérteni. Miután a liberalizációs folyamatokat általánosan ismertetem a piacnyitás vasúti szektorra vonatkozó sajátosságait vizsgálom részletesebben, például az európai uniós szabályozások és egyéb környezeti tényezők szempontrendszerén keresztül. Fontosnak tartom egy rövid vasúttörténeti résszel kiegészíteni dolgozatomat a magyar vasút vonatkozásában, mivel ezen keresztül azonosíthatóak, valamint egyszerűen kontextusba helyezhetőek a jelenkor vasúti személyszállítási kihívásai. A szakirodalmi áttekintés mellett kutatásom módszertanilag

releváns szakmai szakértőkkel készített mélyinterjúkra és az interjúk elemzésére épül. A piacnyitás hatásmechanizmusa összetett, és a környezeti tényezőktől korántsem független. Ennek eredményeként elengedhetetlennek tartom a vasútra szakértői szemmel tekintő emberek megállapításait. A hazai személyszállítás piacnyitását befolyásoló különböző külső tényezőket PESTEL analízissel vizsgálom. Ezenfelül dolgozatomban egy tömör áttekintés található a hazai vasúti közösségi közlekedés régiós összehasonlításáról a V4 országok között. Kutatási munkám lezárásaként összefoglalom az eredményeimet, valamint a kutatási kérdésem megválaszolására fókuszálok.

Az eredményeket illetően előzetes hipotézisekkel rendelkezem, amelyek beigazolódását vizsgálom. Az alábbi várakozásaim vannak a kutatás eredményével kapcsolatban:

- 1) Elsődleges hipotézisem, hogy a piacnyitás, és a magánszereplők megjelenése mindenképpen pozitívan hat a szolgáltatás színvonalára úgy, hogy mindeközben nő a vasút versenyképessége más közlekedési ágazatokhoz képest.
- 2) Társadalmi aspektusaiban az utasok elsősorban haszonmaximalizáló fogyasztók és ennek tükrében viszonyulnak a személyszállításhoz. Feltehetően rugalmatlanok az árak nézve.
- 3) Az általam megkérdezett szakértők feltehetően inkább hajlanak a liberalizációra, amennyiben magánvasútvállalatnál dolgoznak, valamint feltehetően kevésbé amennyiben a MÁV nézőpontjából tekintenek a problémára.
- 4) Azt vélelmezem, hogy a személyszállítás liberalizálása a gyakorlatban úgy valósulhat meg hazánkban a leghatékonyabban, hogy az infrastruktúra hálózat üzemeltetőjét teljesen függetlenül kell kezelni a közlekedést végző vállalattól.

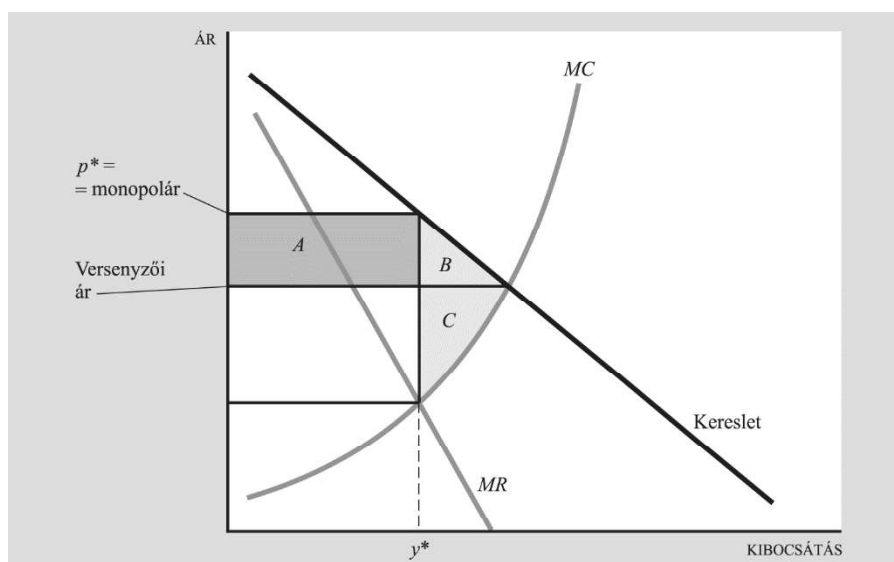
2. Közgazdaságtan elméleti alapvetései

Fontosnak tartom első kézből a közgazdaságtan elméletének szemszögéből megközelíteni a témát, később pedig ezen a szemellenzön keresztül vizsgálni a feltett hipotéziseket. A vasúti közösségi közlekedés a hálózatos iparágak jellegzetességeit mutatja. A hálózatos iparágakra jellemző a természetes monopóliumok megjelenése, melynek tankönyvi példája a vasút infrastruktúra fenntartója. (Nordhaus és Samuelson, 2016) Hazánkban ilyen természetes monopólium a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (későbbiekben MÁV Zrt.), mely infrastruktúra üzemeltetői minőségében többek között a pályahálózat működtetésével, karbantartásával, javításával és kapacitáselosztással foglalkozik. (MÁV-Csoport, 2024) Végül pedig kitérek a hálózatos iparágak liberalizációjával kapcsolatos néhány sarkalatos megállapításra.

2.1. Természetes monopóliumok

A MÁV-csoporton belül a MÁV Zrt. több mint 7000 km vasúti pályát üzemeltet. 2021-től a MÁV-csoport leányvállalataival a legnagyobb hazai munkáltatóvá vált, több mint 50 000 alkalmazottat foglalkoztat. (MÁV-Csoport, 2024) A MÁV monopolhelyzetének elemzése során könnyen észrevehetjük, hogy amennyiben a társadalmi jólét maximalizálása a cél közel sem triviális a helyzet megítélése, hiszen egy speciális monopóliumról van szó.

A tökéletes versennyel szemben álló szélsőséges eset a monopólium, amikor egyetlen vállalat uralja a piacot. A verseny hiánya az innováció és a kutatás-fejlesztés mögött húzódó ösztönzőket és motivációt gátolja, másrészt komoly probléma a monopóliumok jellegzetes árazási politikája. Az egyetlen kínálatot biztosító piaci szereplőként azonban könnyen belátható, hogy befolyása van a piaci ár és ezzel egyetemben az eladott mennyiség felett egyaránt. Profitmaximalizálás reményében a monopólium a piaci ár fölötti árat szab meg, így a keresletnél kevesebbet kínál drágább áron. Tekintve, hogy kevesebbet termel a vállalat, mint amit a tökéletes verseny esetén optimális mennyiségként határoznak meg, hiány alakul ki a piacon. (Varian, 1995.) A fogyasztók rosszabbul járnak, mint versenyzői piac esetén, mert csökken a fogyasztói többlet. Az alábbi ábra szemlélteti a monopóliumok által okozott jóléti holttehervesztést.

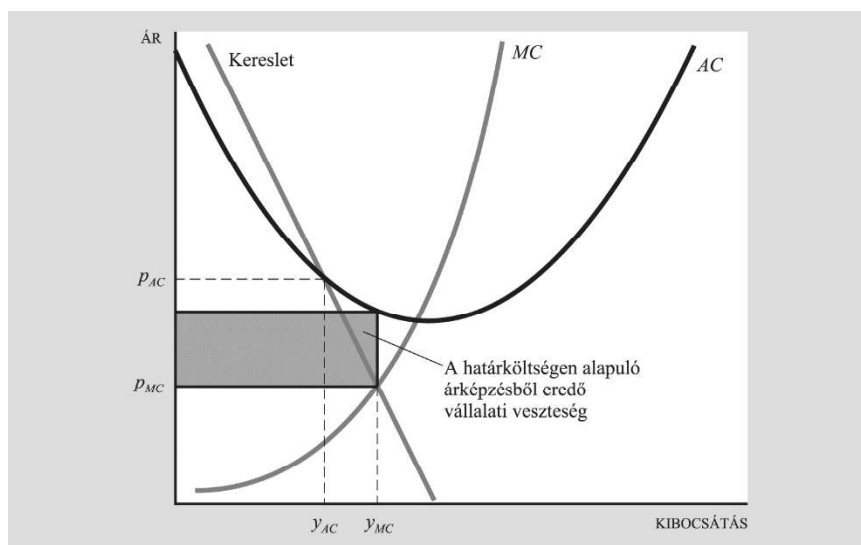


1. ábra: A monopólium holttehervesztése (Forrás: Varian, H. R.. (2016). Letölthető: https://mersz.hu/hivatkozas/dj164mk_391_p4/#dj164mk_391_p4 Letöltve: 2024. 04. 02.)

Az 1. ábra szemlélteti a monopóliumok okozta hatékonyságvesztés mértékét a tökéletesen versenyzői piacszerkezethez képest. A teljesség igénye nélkül szemléltetem az alábbiakban az ábra matematikai intuícióját Varian tankönyvének 1995-ös kiadása alapján. Az ábrán látható a

negatív meredekségű keresleti függvény, amely a fogyasztók keresletét adja meg minden egyes ár és kibocsátás kombináció esetén. Az MR görbe a vállalat határbevétele azaz a bevétel kibocsátás szerinti deriváltját mutatja, míg az MR görbét metsző MC határköltség görbe a vállalat költségfüggvénye szerinti parciális derivált. Monopóliumok esetében az optimális ár és termelési mennyiség döntése a vállalat bevételeinek maximalizálása és a költségek minimalizálása mellett az MR és az MC görbe metszéspontjában található p^* ár és y^* kibocsátás. Az ábrát illetően azt érdemes látni, hogy a piaci versenyhelyzetben megállapítható ár-kibocsátás kombináció a keresleti görbe és a vállalat határköltség görbe metszéspontjában található. Az ábrán szürkével jelölt területek mutatják a teljes társadalmi többletnek (azaz a fogyasztó és az eladó többletének) változását ebben a specifikus esetben. Az A terület szemlélteti azt a többletet, amelyet a fogyasztók elveszítenek a monopolista javára. A B és C terület összege pedig a holttehveresztés, az a haszon, amelyet a társadalom teljes egésze elveszít a tökéletes versenyzői piachoz képest.

Az előzőek matematikai és közgazdaságtani intuíciója egybevágóan a monopólium ellen szól a teljes társadalom hasznának szem előtt tartásával. Jogosan merülhet fel a kérdés, hogy miért van létjogosultságuk mindezek ellenére monopóliumoknak a valóságban. Elképzelhető, hogy bizonyos iparágak esetében a versenyzői optimum által adott áron egyszerűen nem éri meg termelni, mert negatív profitot ér el egy vállalat a termelési költségek tükrében. Méretgazdaságosság okán alakulnak ki a természetes monopóliumok. Adott mennyiségű terméket olcsóbban tud előállítani egy természetes monopólium, mint több vállalat jellemzően a magas egyszeri belépési költségeknek köszönhetően. (Varian, 1995.)



2. ábra: Természetes monopólium (Forrás: Varian, H. R.. (2016). Letölthető:

https://mersz.hu/hivatkozas/dj164mk_395_p6/#dj164mk_395_p6 Letöltve: 2024. 04. 02.)

A 2. ábrán megjelenik az AC átlagköltséggörbe, ami a az egy termékre jutó átlagos költség mértékét reprezentálja. Jól látható, hogy az MC görbe és a keresleti görbe metszéspontjában a piaci ár nem fedezi a vállalat költségeit és a termelői többlet egyszerűen negatív lesz (az ábrán szürke színnel jelölve). Az AC görbe minimális pontja a keresleti görbétől jobbra található, azaz a tökéletes verseny adta piaci ár mellett az optimális termelés nem jövedelmező a költségek miatt. Az következik ebből, hogy egyszerűen nem kötelezhetjük a vállalatot arra, hogy olyan a társadalmi jólétet maximalizáló áron termeljen, mert ekkor egyszerűen beszünteti a termelést fedezetlen költségeinek indoklásával. A természetes monopóliumokat működésének sajátosságai az állami beavatkozás szükségét elkerülhetetlenné teszi, így teljes mértékben állami fenntartású vagy az állam által szabályozott és támogatott magánvállalatokkal találkozunk. A közszolgáltatási szektorban gyakran találkozhatunk ezzel a jelenséggel. (Varian, 1995.) A közszolgáltatások, például a távvezeték hálózat vagy a közösségi közlekedés működése azonban alappillére a gazdaságnak, elengedhetetlen összetevője a társadalom mindennapi működésének. Az állami szabályozás és szubvenció lehetővé teszi a közszolgáltatások fenntartható üzemvitelét, illetve megoldást nyújt az innováció és különböző fejlesztéseknek a hiánypótlására.

2.2. Közösségi közlekedés, mint díjköteles klubjóság

A közjavak definíciója egészen Paul A. Samuelson 1954-ben megjelent írásáig nyúlik vissza, aki a javak két csoportját különböztette meg. Egyfajta kollektív javakról írt, melyek közjavak, illetve megkülönböztette a magánjóságok csoportját. (Samuelson, 1954) Később a tiszta közjóságok és magánjavak mellett számos másik jóságkategóriát azonosított a közgazdaságtan, annak függvényében, hogy a rivalizálás és a kizárhatóság milyen mértékben van jelen. A tiszta közjóságok jellemzője, hogy egyáltalán nincs rivalizálás, tehát amennyiben egy pótlólagos fogyasztó használatba veszi az adott jóságot annak határköltsége nullával egyenlő. Továbbá a kizárhatóság sem valósítható meg. Példának okán technikailag nem megoldható, esetleg túlzottan költséges a kizárás. Emellett léteznek vegyes jóságok attól függően, hogy csak a kizárhatóság vagy csak a rivalizálás jellemzi azokat. A klubjavak (másnéven díjköteles javak) csoportjába tartoznak azok a jóságok, melyeket rivalizálás nem jellemez, de a kizárhatóság megvalósítható a fogyasztás során. Ez utóbbi csoportba tartozik a színház, a mozi, sőt a díjfizető javak egyik jellegzetes megnyilvánulása a közösségi közlekedés is. (Elek, 2013) Todd Sandler és John Tschirhart 1997-ben megjelent cikke a *Club Theory: Thirty Years Later* címmel összegzi a klubjavak tudományterületének megállapításait az ezredfordulót megelőző néhány évtizedből. Az írók lényegretörően rendszerezték az alábbi hat

pontban a közjavakat és a klubokat megkülönböztető sajátosságokat és ezzel párhuzamban részletes képet kapunk a klubok közgazdaságtanáról. (Sandler és Tschirhart, 1997.)

Önkéntes részvétel	A tiszta közjóságok megjelenése esetén nem feltétlen önkéntes módon, nettó haszon érdekében csatlakoznak a tagok. A megértést elősegítő triviális példa a békeszerető állampolgár és az adókból finanszírozott közjóság, a honvédelem esete.
Zsúfoltság megjelenése	A tiszta közjóságok megjelenése esetén nem feltétlen önkéntes módon, nettó haszon érdekében csatlakoznak a tagok. A megértést elősegítő triviális példa a békeszerető állampolgár és az adókból finanszírozott közjóság, a honvédelem esete.
Csoport taglétszáma	A klubjavak nem inkluzív jellegű csoportok, míg a klubok esetében csupán a tagok a fogyasztók, így a taglétszám véges számosságú. Az optimális taglétszám definícióját az a létszám adja, amely esetén a zsúfoltság okozta hasznosságvesztés éppen kiegyenlíti a költségmegosztás adta haszonnövekedést.
A népesség particionálása	A népességet a klubjavak esetében feloszthatjuk diszjunkt halmazokra, azaz klubokra és amennyiben minden egyént hozzárendelünk egy klubhoz lefedjük ezzel a rendszerrel a népességet. Klubok optimális száma éppen a népesség és az optimális taglétszám hányadosa. Ilyen jellegű felosztást nem teszünk a közjóságok esetében.
Kizárás	A kizárás költsége legyen kisebb, mint az a haszon, amit a klub által előállított jóság allokációja ad. A klubok esetében a kizárás megvalósítható az egyszeri díj vagy a használatonként fizetendő díj alapján. A tiszta közjavakra nem jellemző a relegáció.
Allokációs döntés	A klubok esetén minimum két szimultán döntés is tisztázandó, voltaképpen a taglétszám és a jóság mennyisége kérdéses a közjavakkal szemben.

1. táblázat: Közjavak és klubok megkülönböztetésének szempontrendszere (Forrás: Sandler , Tschirhart, 1997. Club Theory: Thirty Years Later alapján saját szerkesztés)

A közösségi közlekedésről, mint közszolgáltatásról a hálózatos iparágak elméleti keretrendszerében gondolkodtunk. Az infrastruktúra kiépítése egyszeri és nagyon költséges, ellenben fenntartása és karbantartása később relatíve alacsony ráfordítást igényel, valamint

kilépés esetében releváns a hatalmas elsüllyedt költségek kérdése. A hálózatos ágazatok közös jellegzetessége a méretgazdaságosság és a választékgazdaságosság, ami már az előző 2.1. alfejezetben is tárgyalt természetes monopólium kialakulását indukálja. A méretgazdaságosság annak köszönhető, hogy a fokozódó termelés mellett az egy egységre jutó átlagköltség egyre csökken. A választékgazdaságosság pedig arra a jelenségre utal, hogy a hálózat tulajdonosa sokkal hatékonyabban nyújt diverz jószágkínálatot, mint több vállalat egyenként. (Dr. Fiáth és Megyes, 2010) Többek között a postahálózat, az energetika, a telekommunikáció és a vasúti közlekedés szemlélteti leginkább a hálózatos hatást. A vasúti sínhálózat kiépítése hatalmas belépesi költségeket eredményez, amihez képest a később felmerülő átlagköltségek csökkenő mértékűek. (Elek, 2013) A hálózatos iparági szektorok esetében rendszerint megjelennek a természetes monopóliumok, ilyen a pályahálózat működtetéséért felelős MÁV Zrt is, ami a vasúti közlekedésért és a személyszállítás közszolgáltatásáért is felelős MÁV-csoporton belül tevékenykedik.

2.3. A hálózatos iparág liberalizációja

Egy iparág liberalizációs folyamata alatt valamiféle szabályozási lazítást, reformot értük az adott szektorban, ami elősegíti a gazdasági aktivitást, valamint a versenyt akadályozó tényezők megszüntetésére irányul. Egy teljes ágazat piaci struktúrájának átalakulása azonban lassú folyamat. A közlekedési szektor pedig európai viszonylatban is kimondottan lassan nyílik meg. Az irányelvek és a szabályozás megfogalmazásától a liberalizáció gyakorlati megvalósulásáig akár évtizedek is eltelhetnek. (Abramovic és Solina, 2022.)

A közösségi közlekedés megvalósítása esetében központi kérdés az állami szerepvállalás mértéke. Shamsul Haque 2001-ben megjelent tudományos cikkében a közszolgáltatások megszervezésének állami és piaci dichotómiájáról ír részletesen. Tulajdonképpen a közszolgáltatások egyik fő ismérve, hogy jellemzően nem tisztán piaci alapon szerveződnek, hanem jellegükből adódóan bizonyos mértékben megjelenik az állami szerepvállalás. A közszolgáltatás közjószág jellegét, olyan támpontokkal indokolja, mint az univerzális igénybevétel, a társadalmi szempontok jelentősége, vagy az adott intézmény irányában megjelenő közbizalom. (Haque, 2001) Azonban közel nem egyértelmű az állami szerepvállalás mértéke, hiszen a díjfizető javak gyakorlatilag akadálytalanul előállíthatóak magán piaci szereplők által. A kormányzati beavatkozásnak, olyan esetekben mindenképpen relevanciája van, amikor valamiféle externália, vagy a nem fenntartható működés veszélye jelenik meg a gyakorlatban, mivel ebben az esetben a piaci mechanizmus nem vezet megoldásra és valamilyen piaci kudarcot azonosítunk. Gondolhatunk itt például arra, amikor egy

magánvállalat által épített autópálya díja egyszerűen túlzottan drága az építési költségek révén, így az autósok a környező falvak levegőjét szennyezve elkerülő útvonalakat preferálnak. (Boda és Scheiring, 2010)

A neoliberális közgazdaságtani ideológiák a közszolgáltatások és hálózatos iparágak vonatkozásában egyre az állami beavatkozástól való eltávolodást hirdetik az elmúlt évtizedekben. A hálózatos iparágak liberalizációja alatt az állami tulajdon visszaszorítását, a verseny ösztönzését és a magánszereplők számára való kiszervezést, illetve a piaci allokációs mechanizmus preferálását értjük. (Boda és Scheiring, 2010) Az Európai Központi Bank a hálózatos iparágak deregulációs reformjait számos szektorra vetítve vizsgálta (telekommunikáció, posta szolgáltatás, vasút és légi közlekedés) és egyértelműen azonosított rövid, illetve hosszútávú hatásokat. A szektorok piacnyitása mellett szólnak olyan egyértelmű hatások, mint a versenyképes árszínvonal, a bővülő kibocsátás és a növekvő termelékenység. További társadalmi jólétet növelő érv a liberalizációs folyamat pozitív hatása az innováció mértékére és a szolgáltatás minőségére. Rövid távon negatív hatásokat állapítottak meg a foglalkoztatásra, viszont hangsúlyozták hosszútávon a munkaerőpiac rugalmassága feloldja ezeket. A tanulmány kiemelte, hogy a szabályozás és a végrehajtás minősége jelentősen befolyásolja a pozitív gazdasági hatásokat. (Európai Központi Bank, 2005) Ellenérvként jelenik meg, hogy amennyiben a nagyobb vállalatok kiszorítják a kisebb piaci szereplőket kartellek alakulhatnak. Előfordul, hogy a profitorientált vállalatok az állami vállalatokkal ellentétben kevésbé érdekeltek a megfizethető díjszabást és az alacsony árakat illetően. Fennáll a veszélye tehát, hogy az árak éppen növekedni és nem csökkeni fognak. Az ellenérvek között említik, hogy szubvencionálás nélkül, piaci alapon a kevésbé jövedelmező szolgáltatások (akár lokálisan) megszűnhetnek, így például a vidéki falvak közösségi közlekedése. (W. Carlton és M. Perloff, 2003.) Az érvek és ellenérvek megnyilvánulásával ellentétes véleményközösségek alakulnak ki. A fent említett előnyöket hangsúlyozzák a liberalizációt támogató piaci szereplők, például a piacra belépni tervező vállalatok. Néhány érintett jellemzően tartózkodik a liberalizációtól, például az állami inkumbens vállalat, esetleg az érintett szakszervezet. Figyelemreméltó, hogy a közgazdászok körében is rendszerint megosztó a kérdéskör a liberalizmus hatásmechanizmusa. (W. Carlton és M. Perloff, 2003.) A társadalmi megítélés a fogyasztók szemszögéből is megközelíthető. A közösségi közlekedés aspektusában szemlélve az utas egyszerre egyéni hasznot maximalizáló fogyasztó és tudatos állampolgár, aki a közszolgáltatást a közérdek alapján interpretálja. Egyszerű példa, hogy feltehetően másként viszonyulok a helyi közösségi közlekedéshez, amennyiben tudom, hogy az a helyiek összefogásában jött létre és nem egy multivállalat beruházásának eredménye. Természetesen ez

a megközelítés, nem az állami vagy a piaci megvalósítást hivatott megítélni. Egyszerűen fontos szem előtt tartani a társadalmi megítélést a liberalizáció hatásmechanizmusát illetően. Míg a fogyasztó szemlélet az árat és a szolgáltatás minőségét szem előtt tartva kialakít egy preferenciasorrendet, a tudatos állampolgár a közösségi közlekedést például a fenntarthatóság, a társadalmi egyenlőtlenségek és szegregációt mérséklő eszközként értelmezi. (Boda és Scheiring, 2010)

A különböző iparágak deregulációja mellett és ellene szóló érvek egyaránt megfogalmazódnak, ami azt mutatja, hogy nincs egy, az adott piac jellegétől és környezeti tényezőktől függetlenül alkalmazható eljárás. Nem létezik az országok és iparágak esetében általános érvényű szekvencia, amit a piac liberalizációjának tudhatunk be. Bizonyos esetekben a szabályozás és az állami beavatkozás ráerősít a monopol piacszerkezetre, valamint hatékonytalan struktúrához vezet. Ellenben az is elképzelhető, hogy bizonyos esetekben tisztán a piaci mechanizmus, illetve a „laissez-faire” elv¹ alapján nem jön létre a termék vagy szolgáltatás, esetleg nagyobb mértékben csorbul a társadalmi összhaszon, mint a liberalizáció előtt. Ehhez hasonló esetekben irányadó a döntéshozók számára a független szakértők véleménye, amin keresztül az iparági specifikumokat és a környezeti tényezőket összevetve teljesebb képet kapunk a problémáról.

3. Vasúttörténeti áttekintés

A hazai vasúti szektor bármilyen nemű elemzéséhez, illetve összehasonlításához relevánsnak tartom tömör vasúttörténeti vonatkozásában részletezni a szektort. A múlt eseményein keresztül könnyebb a vasúti közlekedési szektor jelen problémáit azonosítani. Fontos megjegyzés, hogy az alábbi áttekintés inkább napjaink vasúthálózati jellegzetességeinek megértésére szolgáló szemléltetés mintsem a teljesség igényével megírt történelemtudományi leírás.

Magyarország első vasútvonala az 1847-ben megnyitott Pest-Vác vasútvonal hatalmas lépés volt a polgárosodó magyar társadalom számára. Annak ellenére, hogy a XIX. század elején a vasút még világszerte gyerekcipőben járó közlekedési mód volt, azonban a hazai reformkori politika hamar felismerte a vasút gazdasági jelentőségét. Az ezt követő évtizedekben fokozatosan kiépült a gróf Széchenyi István által megálmodott sugaras szerkezetű, Budapest központú vasúthálózat. A rajta közlekedő gőzmozdonyok a korszak gazdasági virágzásának motívumai voltak. Széchenyi az állami fenntartású országos vasúthálózat kiépítésének feltétlen

¹ A kifejezés XVII. századi Franciaországba nyúlik vissza, miszerint a gazdasági mechanizmus hatékonyságának kulcsa, hogy a kormány távol maradjon a gazdasági folyamatoktól. A fiziokraták híres jelszava a francia „Laissez faire, laisser passer” (Keynes, 1926.)

híve volt. Kortársait megelőzve, helyesen felismerte, hogy a személyszállítás helyett a vasúti teherszállítás biztosítja majd a szektor fő jövedelmi forrását. (Zelovich, 1925)

A MÁV Zrt. története 1869-ig nyúlik vissza, ebben az évben alakult meg a Magyar Királyi Államvasutak. A csődbe ment Császári Királyi Szabadalmazott Magyar Éjszaki Vasúttársaságot felvásárolva az állami vállalat kezébe került a Pest-Hatvan-Selmecbánya és az akkor újonnan épült Zákány-Zágráb vonal. (Dr. Grotte et al, 2021.) A korszak gépiparának húzó ágazata a gőzhajózás, illetve a vasutat kiszolgáló járműgyártás volt. A MÁV Gépgyár első mozdonya 1873-ban gurult ki a műhelyből, immár hazai gyártású vontatójárművel közlekedhettek vasútvonalainkon. A korszak járműiparának színvonalát mutatta, hogy a MÁVAG kéthengeres gyorsvasúti mozdonya elnyerte az 1900-ban megrendezett párizsi világkiállítás egyik fődíját. Majd az ország a villamos motorvonatok tekintetében is az élen járt nemzetközi szinten. A hazai iparág versenyképességét példázza, hogy a párizsi vonalon 1926-ban üzembe helyezett, akkor a világ leggyorsabb és legnagyobb teljesítményű mozdonyát Magyarországon gyártották. A villamos vontatást elősegítette a Ganz-gyár szakmai tevékenysége, illetve Kandó Kálmán fejlesztései. 1923-tól már nem csupán a háromfázisú, hanem a korszerű fázisváltós villamosvonatok gyártása zajlott. Természetesen a gőzhajtású vontatás sok éven keresztül párhuzamban használatos volt a villamosítás mellett. (Németh, 1997)

Az első világháborút megelőző évekre fejlett vasúthálózat létesült az országban. Hosszú éveken keresztül állandó állomása volt a híres Párizsból Isztambulba tartó Orient expressznek a Budapest-Keleti fejpályaudvar. A világháborút megelőző időszakban a 21 200 km hosszúságú normál nyomtávú pályahálózat a hazai hálózat történetében a leghosszabb kiterjedést jelentette. 1934-ben (elsőként) a teljes Budapest-Hegyeshalom vonal villamosítása fejeződött be. A pályavasút ekkor megközelítőleg 90%-os arányban a MÁV tulajdonában állt, mellette néhány kevésbé jelentékeny magánvállalat tevékenykedett a piacon. Közvetlenül a világháborús vereséget megelőző időszakig régiós összehasonlításban kiemelkedőnek mondható a magyar vasút teljesítménye és korszerűsége. (Dr. Grotte et al, 2021.) Annak ellenére, hogy a vasút kulcsfontosságú egy hadigazdaságban a magyar pályahálózat tulajdonképpen megbénult és teljes reorganizációra szorult az I. Világháborút lezáró Trianoni békefeltételek miatt.

Az 1920. június 4-én aláírt békediktátum rendelkezései a több mint 22 000 km hosszú vasúthálózatot mindössze 8700 km-re rövidítették le. A Magyar Államvasutak saját vasútvonalait éppúgy vágták le, mint a magánvasutak tulajdonában lévő vonalakat. A mozdonyállomány 4887-ről 1549-re csökkent, a személykocsik száma 13 885-ről 4812-re míg a tehervagonok száma 88 174-ről 26905-re csökkent. A korszerű, vasútsűrűség szerint európai színvonalú hálózat és a gazdasági mutatói alapján akkor világszínvonalú MÁV szinte megszűnt

ilyen minőségében létezni. A híres Orient expressz jogutódja a használhatatlan vasúthálózat révén évekig másodrangú bányászati fő- és mellékvonalakon közlekedett a térségben. (Nagy, 1939.) Az ezt követő gazdasági világválság és újabb háború tovább mélyítette a problémát.

Az 1929-33-as világválságból való kilábalást több mint 50 vasútvonal államosításával igyekeztek megvalósítani, a „*célszerű és takarékos*” jelszavakat ismételve. Az II. Világháború alatt keletkezett károk tovább súlyosbították a magyar vasút helyzetét. Megközelítőleg 82 ezer tonna sín valamint 470 000 talpfa beépítése, 500 mozdony és 10000 kocsi megjavítása azonnali szükség volt. A háborús károk helyrehozatala és mérsékelt korszerűsítések határozták meg a háborút követő éveket. Az GYSEV vállalatán kívül minden egyes magánszereplőt államosítottak. (Perger, 2021.)

A következő évtizedeket a korszerűsítés hiánya és az elmaradt beruházások jellemezték. A 60-as évektől fogva idővel minden gőzmozdony villamos üzemű vagy dízelmozdonyra cserélődött. A vasút úgynevezett „*racionalizálása*” zajlott le, ezalatt nagyjából 634 km normál nyomtávú, illetve 360 km keskeny nyomtávú vasútvonal, illetőleg 672 km gazdasági pálya lezárását értjük. (Dr. Grotte et al, 2021.) A XX. század második felének rövid virágzási időszakát az 1970-es évek modernizálási és bővítései jelentették. Elsősorban a vasúti pálya villamosítására, személyvagonok és új vontatójárműállomány beszerzésére fókuszáltak a bővítések során. A mindeközben feltörekvő közúti közlekedéssel együtt fokozatosan egyfajta közlekedési munkamegosztás volt kialakulóban. (Perger, 2021.)

Míg a közúti közlekedési szektor gazdasági mutatói egyre növekvő trendet és a közút fokozódó népszerűségét jelezték a 80-as, 90-es, majd az ezredfordulót követő években a vasutat lassú hanyatlás jellemezte. 1989-ben számos külföldi tanácsadó vállalat egymástól függetlenül állapította meg, hogy körülbelül 1000 milliárd forintnyi beruházás hiánya érezhető a szektorban. A következő 15 évben ez a szám 5000 milliárd forintra gyarapodott. A különböző pénzügyi tanácsadócégek által azonosított problémák egybehangzóak voltak a MÁV állapotáról. Az IFUA-Horvath, a Boston Consulting Group, a Knight Wendling és más cégek egyöntetűen felhívták a figyelmet a fővonalak korszerűsítésére, a költséghatékony működésre és a díjszabás újragondolására (személyszállítási díjak emelése, valamint a kedvezmények csökkentése), a kiszolgáló tevékenység kiszervezése magánvállalatok számára. (Perger, 2021.) Perger Imre szakközgazdász, nyugdíjas MÁV vezérigazgató a Közlekedéstudományi Szemlében megjelent 2021-es írása idézi a problémát:

„A vasút elvesztette arculatát, negatív imázsúvá vált! Azt mondhatjuk, hogy a mai magyar vasút egyetlen igazi európai színvonalú szolgáltatása a 2000. évben Budapesten a volt Északi fűtőház területén megnyitott Magyar Vasúttörténeti Park.” (Perger, 2021.)

A MÁV 1993-tól gazdasági társaságként funkcionál. Napjainkban a Magyar Államvasutak MÁV-Csoport néven számos vállalatot tömörít holdingszerűen. A MÁV Zrt. a MÁV-Csoport élén pályahálózatüzemeltetőként a vasúti infrastruktúrát tulajdonolja. A személyszállításért felelős leányvállalat a MÁV-Start Zrt. A holding része a MÁV Szolgáltató Központ, a MÁV Vagon és a MÁV-HÉV Zrt. illetve további leányvállalatok. Ezenfelül a MÁV Zrt. a Volánbusz busztársaság tulajdonosa 2021 januárjától. (MÁV-Csoport, 2024) A MÁV mellett személyszállítást végez, valamint pályahálózatműködtetési jogot gyakorol az osztrák-magyar tulajdon GYSEV integrált vasúttársaságként. A GYSEV az elmúlt években konzisztensen korszerűsítette és felújította vasúti pályáját. Sorban lezajlott a MÁV-tól magához vett vonalak villamosítása, az utasperonok és az utastájékoztatási rendszer megújítása. 2020-ban az egyetlen hátralévő feladata a Győr-Sopron fővonal modernizációja. (Perger, 2020) Sajnos az ezredforduló óta eltelt 20 évben a MÁV számos modernizációs és karbantartási feladattal adós maradt. A körülbelül 7000 km normál nyomtávú pályahálózatból nagyjából 4300 km villamosításra vár még 2020-ban is. Számtalan feladattal kell szembenéznie a MÁV-nak, így a már felújított vasútvonalak karbantartása, a budapesti fejállomások felújítása, az utaskomfort biztosítása valamennyi szerelvényen, korszerű vonatbefolyásoló rendszerek üzembe helyezése mellett a vasúti pálya elméleti előregedése is komoly probléma. Elméleti síkon 50 éves élettartam határozható meg a vasúti infrastruktúrának. Perger Imre számításai alapján 2020-ban a teljes 3959 km felújításra szoruló hálózat éppen 28 éves elmaradást jelentett a MÁV-nak. Utóbbiak azért kifejezetten fontos, mert a közlekedés minőségét egyértelműen meghatározza a sínek életkora vagy a pálya tengelyterhelhetősége. Szerencsétlen megállapítás, hogy a XX. század első felében megfogalmazott fejlesztések egy része még a mai napig nem tudott megvalósulni. (Perger, 2020) A jelenkor kihívásait azonosítva tulajdonképpen a közösségi közlekedés szolgáltatási minőségének és a vasúti közlekedés hosszútávon fenntartható versenyképességének kulcstényezőit kapjuk.

4. Módszertan

Egyfajta holisztikus szemlélettel igyekszem megközelíteni a magyar vasúti személyszállítás piacnyitását. Kutatási kérdésem, hogy a magyar vasúti piac jellemzőit figyelembe véve a személyszállítás liberalizációja pozitív hatással lehet-e a vasúti közösségi közlekedés színvonalára és hosszútávú versenyképességére. Kutatási módszertanom eredményeként az előzetes hipotéziseimet szeretném alátámasztani vagy egyértelműen cáfolni. Kutatási módszertanom során vasúti szakértőkkel és szakemberekkel készítettem mélyinterjúkat, illetve szisztematikusan elemeztem ezeket. Továbbá egy teljeskörű PESTEL analízissel elemeztem az iparág liberalizálását érintő különböző tényezőket.

Félig strukturált mélyinterjút készítettem vasúti szakemberekkel azért, mert a téma jellegéből adódóan a szakértői vélemények relevanciája kiemelt. Köszönettel tartozok interjúalanyaimnak: Perger Imre ny. MÁV igazgatónak; Dr. Guba László CER Zrt. magánvasútvállalat vezérigazgatójának; Dr. Farkas Bálint független vasúti szakértőnek, a Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet szenior kutatójának. Az interjúk egyenként 60 és 90 perc között alakultak és három részre tagolódtak. Elsősorban szakmai életútjukról meséltek az interjúalanyok. Ez részben elősegítette az oldott légkör kialakítását az interjúk során, másfelől informálódtam, hogy mivel foglalkoztak, illetve foglalkoznak jelenleg a vasút vonatkozásában. A második részben röviden és általánosan beszélgettünk a hazai vasúti szektor kihívásairól. A piac szerkezetéről, társadalmi, gazdasági, fenntarthatósági szempontokat érintve. Többnyire ebben a részben foglalmazták meg a hazai vasúti közösségi közlekedés problémáit. Végül az utolsó blokkban a vasúti szektor liberalizációjával, azon belül pedig a személyszállítási ágazat piacának megnyitásáról kérdeztem az interjúalanyokat. Az interjúalanyok nem voltak homogének. A közgazdaságtani végzettség és a sokéves vasúti munkatapasztalat ugyan közös volt, mégis más aspektusát érzékelték a kérdéskörnek, a piac eltérő szeleteit tapasztalták. Perger Imre 40 év 6 napon keresztül foglalkozott személyszállítással a MÁV-nál dolgozva, így annak legapróbb részleteivel is tisztában volt a díjszabásoktól a fejlesztésekig. Jelenleg is gyakran ad elő a győri egyetemen közlekedéstudományi témában. Dr. Guba László a már liberalizált teherszállítási ágazatban elhelyezkedve a magánvasútvállalatok szemszögéből válaszolt a kérdéseimre. Továbbá az interjúhoz hozzáadott értéke volt jogi végzettségéből adódó meglátásainak is. Dr. Farkas Bálint pedig mérnök közgazdász végzettsége és vasúti kutatói szemléletmódja miatt szintén egyedülállóan közelítette meg a témát. Európai szinten ritka a teljesen független vasúti szakértő, így értékes volt egy független álláspont az interjúalanyok szemszögéből. Az általam feltett

kérdések a szakirodalmi áttekintés alapján kerültek megfogalmazásra. Az interjúk szövegét egy egységes szempontrendszer szerint vizsgálom.

A PESTEL analízis szervezetek és iparágak makrogazdasági elemzésére használt módszer. (Washington State University, 2023) A PESTEL elemzéssel a piacnyitást befolyásoló külső tényezőket szeretném szisztematikusan elemezni. Elsősorban aktuális szakirodalomra és a hazai közösségi közlekedést érintő jogszabályokra hivatkozom párhuzamban az interjúalanyok megállapításaival. A gazdasági faktorok mellett jelen vannak környezeti, társadalmi, technológiai, valamint politikai és jogi tényezők is.

5. Hazai vasúti személyszállítás liberalizációjára ható tényezők azonosítása PESTEL analízissel

5.1. Politikai aspektusok

A kormányzatnak felelőssége van abban, hogy a piacnyitás és a tiszta piaci verseny feltételeit megteremtse. A pályahálózat állapotának javításában, a szükséges fejlesztések finanszírozásában, illetve a piaci szereplők igazságos állami támogatásában egyaránt szerepe van az államnak. Nemcsak a piac liberalizálásának előkészítése, hanem az ezt követő esetleges piaci tökéletlenségek kezelése is részét képezi egy következetes közlekedéspolitikának. Például piacnyitást követően fennáll a veszélye a kapacitás túlkihasználásának (amennyiben a pályahasználati díjak túlzottan alacsonyak). Ezzel szemben az is komoly akadályokat szülhet, ha a pályadíjak annyira drágák, hogy nem jövedelmező járműveket közlekedtetni. A megoldás a gondosan előkészített és szabályozott folyamat részeként egy optimális kapacitáselosztási program. (Abramovic és Solina, 2022.) A vasúti személyszállítás liberalizálását gyakorlatilag a politika fogja össze. A közösségi közlekedés versenyképességének növelése többek között társadalmi és környezeti tényezők szempontjából elengedhetetlen. Ennek eszközeül szolgálnak az európai uniós rendelkezések és a jogi környezet, ami egyértelműen meghatározza a piacon folyó versenyt. A döntéshozók kezében összpontosul a vasúti közösségi közlekedés megszervezésének felelőssége.

Dr. Guba László az Európai Unióhoz való csatlakozásig vezette vissza a piac megnyitásának politikai vonatkozását. Számos tárgyalás előzte meg a liberalizációt, ami a teherszállítás terén lezajlott, illetve a személyszállításra vonatkozó megállapodások is születtek. Kiemelte a személyszállítás liberalizációját érintő folyamatos halasztást a magyar fél részéről. (Guba, 2024.) A magyar teherszállítási piac liberalizálását még papíron is évekkel követte a

személyszállítási piac 2023. decemberében tervezett liberalizálása. A liberalizáció jelen politikai állása, hogy közszolgáltatási szerződést kötött az állam a MÁV-val 2033-ig, mintegy haladék az Európa szerte megfigyelhető modellváltástól. (Építési és Közlekedési Miniszter, 2023.) Az európai uniós rendelkezések azonban egyértelműen leszögezik, hogy a jelenlegi közszolgáltatási szerződés időtartama nem haladhatja meg a tíz éves időintervallumot, nem hosszabbítható. Ezáltal összhangban van a 1370/2007/EK közszolgáltatásokat érintő rendelettel és későbbi módosításaival. (Európai Unió, 2023.) A jogi háttérre vonatkozó megállapításokat egy későbbi fejezetben részletezem.

Valamennyi interjúalany esetén feljött a hazai közlekedéspolitika kritikája arról, hogy koncepciónélküliség jellemzi, akár a közútról vasútra való közlekedés áttérését, akár a beruházásokat. A döntéshozóknak funkcionálisan és szisztematikusan kellene a vasúti fejlesztésekre tekintenie. Emellett Guba László megemlítette, hogy a liberalizáció politikai vonatkozását befolyásolhatja a dilemma, hogy a vasútra rengeteget kell költenie az államnak, míg a közúti szállítványozással nincs ilyen jellegű probléma. (Guba, 2024.)

5.2. Gazdasági faktorok

A vasúti piacnyitásnak számtalan előnye definiálható attól függetlenül, hogy teherszállításról vagy személyszállításról van szó. Az európai uniós vasúti piacnyitási programjában többek között megfogalmazta az innováció elősegítését, új szereplők megjelenését, a növekvő nemzetközi együttműködést, a növekvő keresletet kielégítő infrastruktúra fejlesztését és bővítést, az ágazat növekedését. Mindemellett a piacnyitási program említi a verseny ösztönző tényezőit a szolgáltatás minőségére és az alacsony árazásra. (Európai Unió, 2013) A teherszállítás 2007 óta teljes átalakuláson ment keresztül a nemzetközi és belföldi piacok megnyitását követően. Az infrastruktúra üzemeltetője független szereplőként diszkriminációmentes hozzáférést biztosít a vasúti vállalkozások számára a pályakapacitáshoz, melyek a megfelelő tanúsítványok és engedélyek ellenében közlekedhetnek a kijelölt vasútvonalakon. A teherszállítás esetében valamennyi gazdasági következmény érzékelhető volt az uniós tagállamaiban és Magyarországon egyaránt. (Abramovic és Solina, 2022.) Guba László megosztotta tapasztalatait a teherszállítási piac versenyhelyzetéről. A piacnyitást követően vállalkozó vasutak jöttek létre a 2000-es évek derekán. A CER Zrt. példának okán idén lett 20 éves. A piacnyitás óta pedig fokozott versenyhelyzet van a piacon, és egyértelműen mutatkoznak a verseny pozitív hatásai.

„A vállalkozó vasutak számával Dunát lehet rekeszteni. Nemcsak, hogy soknak van engedélye, de sokan is dolgoznak ezen a magyar piacon.” (Guba, 2024.)

Ebből kifolyólag releváns felvetés, hogy a hazai vasúti személyszállítás és a MÁV-Csoport az elmúlt néhány évben és évtizedben megállapítható nehézségeire megoldást nyújthat a piac megnyitása. A vasúti szektor személyszállításának megnyitása a verseny előtt válasz lehet az elmaradt infrastruktúra korszerűsítésekre és növelheti a versenyképességet.

Ezenkívül érdemes a MÁV-Csoport holdingstruktúráját is vizsgálni a liberalizálás gazdasági tényezőinek számbavétele során. Napjainkban az EU tagállamaiban többnyire arra törekednek, hogy teljesen elkülönítve történjen a vasúti közlekedés a pályahálózat működtetéstől. A megvalósítás során azonban akadnak eltérések. Megkülönböztetünk háromféle elkülönítési módszert. A számviteli vagy elszámoltatási elkülönítést, a szervezeti szétválasztást, illetve teljes intézményi szétválasztást. (Abramovic és Solina, 2022.) Míg a számviteli elkülönítés csupán a pénzügyi elszámoltatás esetében különbözteti meg az infrastruktúra fenntartót és a személyszállítást, közlekedést végző vállalatot, a teljes intézményi elkülönítés független vállalként kezeli a kettőt. A MÁV-csoport esetében a szervezeti szétválasztás valósult meg, azaz a holdingvállalaton belül leányvállalként működik a személyszállítást lebonyolító MÁV-Zrt. 2013-ban a MÁV-Start Zrt. vállalatba integrálódott a gépészeti leányvállalat, ami a gépek karbantartását, javítását végzi, illetve a vasúti vontatással foglalkozó MÁV-Trakció Zrt. (MÁV-Csoport, 2023.) Ezek alapján az interjúk során felmerült a kérdés, hogy MÁV-Start Zrt. leányvállalként vajon mennyire tud, illetve mennyire kell, hogy függetlenül tevékenykedjen a pályahálózat fenntartótól, ha a hatékonyságot tartjuk szem előtt. Dr. Farkas Bálint felhívta a figyelmet, hogy a menetvonalak kiadásának és a pályakapacitás elosztásnak teljes mértékben pártatlanul kell működnie, amennyiben az infrastruktúrához való szabad hozzáférésről beszélünk. Ideális esetben irrelevánsnak kell lennie a kapacitáselosztó szempontjából, hogy melyik vállalat kéri a menetvonalat az adott vasútvonalra. (Farkas, 2024.) Perger Imre pedig hosszasan kifejtette, hogy milyen gyakorlati problémák vannak jelen a holdinstruktúrából fakadóan. Tulajdonképpen ami az egyik ágazatnál bevételkiesés, az a másiknál megtakarítás. Rengeteg komplikált folyamat nehezíti a mindennapi munkát és a leányvállalatok egymástól függve működnek. (Perger, 2024)

„Hogy mi szeretne lenni a leányvállalat? Árva.”

5.3. Társadalmi tényezők

A vasúti személyszállítás a magyar, illetve az európai társadalom számára rendkívüli hozzáadott értékkel bír, egyenesen kulturális örökségként tartják számon. Mindennapjainkat nagymértékben befolyásolja a közösségi közlekedés az élet minden területén, legyen szó a megélhetés vagy oktatás céljából való ingázásról, belföldi esetleg külföldi üdülésről vagy bármilyen célú utazásról. A vasút által biztosított mobilitás egyfajta mozgatórugója a gazdasági fellendülésnek. Bekapcsolja a gazdaság vérkeringésébe az ország gazdasági központjaitól távoleső régióit, amivel elősegíti ezeknek a területeknek a felzárkózását. (Dr. Grotte et al , 2021.) Az ideális közösségi közlekedési hálózat tehát esélyegyenlőséget teremt, és csökkenti a szegregációt. Társadalmi jelentőségű kérdés tehát a megfizethető, pontos, magas színvonalú közösségi közlekedés megbízható szolgáltatása. Ebből kifolyólag felmerül a probléma, hogy a kereskedelmi alapon nyújtott szolgáltatás folyamatos és megbízható lehet-e azon kieső térségekben és alacsony forgalmú mellékvonalakon, ahol a személyszállítás szolgáltatása kevésbé jövedelmező. (Koós, 2014) Úgy vélem, hogy hasonló lokális problémák esetén a társadalmi érdekek szem előtt tartása végett ilyen esetekben az állami beavatkozás megoldást jelenthet még egy tisztán versengő piac esetében is. Az interjúk során megerősítést kaptam a probléma jelenlétéről. A személyszállítás liberalizálása esetében kulcskérdés, hogy mi lesz azokkal a vonalakkal ahol nem jövedelmező a közlekedés. Guba László említette, hogy általános vélekedés, amennyiben az új szereplők beszállnak, hogy elsősorban a nyereségesebb fővonalakon működhetnek jövedelmezően a magánszereplők.

„A liberalizáció a teherszállítási szektorban rövid-, közép- és hosszútávon is sikeresnek mondható. Az, hogy milyen hatásai lesznek a személyszállításra más kérdés. Attól félnek, hogy a kedvelt fővonalakon fognak beszállni az új szereplők, és a hátrányosabb térségek pedig megmaradnak majd a MÁV-nak, hogy szenvedjen vele ő közszolgáltatás címén. Itt is egy fontos kérdés, hogy belekényszerítjük-e az új szereplőket egyfajta közszolgáltatásba vagy hagyjuk teljesen szabadon kimazsolázgatni azokat a vonalakat, ahol valóban rentábilisan lehet működni. Ez összességében a tervezéstől függ.” (Guba, 2024.)

Érdekes kérdés a liberalizációs folyamat társadalmi megítélése a fogyasztók szemszögéből. A közösségi közlekedés vonatkozásában az utas egyszerre lehet egyéni hasznát maximalizáló fogyasztó, és tudatos állampolgár, aki a közszolgáltatást a közérdek alapján interpretálja. Egyszerű példa, hogy feltehetően másként viszonyulok a helyi közösségi közlekedéshez,

amennyiben tudom, hogy az a helyiek összefogásában jött létre, és nem egy multivállalat beruházásának eredménye. Természetesen ez a megközelítés, nem az állami vagy a piaci megvalósítást hivatott megítélni. Egyszerűen fontos szem előtt tartani a társadalmi megítélést a liberalizáció hatásmechanizmusát illetően. Míg a fogyasztói szemlélet az árat és a szolgáltatás minőségét szem előtt tartva kialakít egy preferenciasorrendet, a tudatos állampolgár a közösségi közlekedést például a fenntarthatóság, a társadalmi egyenlőtlenségek és szegregációt mérséklő eszközként értelmezi, használja. (Boda és Scheiring, 2010.) Dr. Farkas Bálint és Perger Imre egyaránt kihangsúlyozta a társadalmi hozzáállást a beszélgetések során. A személyszállításban utazók elsősorban a szolgáltatás minőségét és az árat tekintik, ezek alapján maximalizálnak hasznot. A felhasználókra nem jellemző, hogy a klímavédelem, vagy egyéb megközelítések szerint választanak utazási módot, a fő motiváció legalábbis többségében nem ez. Perger Imre az intercity vonatok korszerűsítésére vonatkozóan megjegyezte, hogy a helyijegy napjainkban komolytalan, hiszen korábban a menetrendiségen, a magas kényelemen és a szolgáltatás színvonalán keresztül ajánlott többletet az első osztály. Napjainkban nem fizetnek szívesen helyijegyért az emberek. Farkas Bálint pedig hasonló módon a fogyasztói megközelítést emelte ki, ami a vasút népszerűségének kulcsa.

„Szerintem manapság az ül át vonatra, aki egy olyan szolgáltatási szintet kap. A menetrend például egy kényszeres megoldás, a metróhoz hasonlóan kellene működnie. A menetrend a járműflotta számosságából és a közgazdasági hasznossági maximalizálásból fakadó kényszer. A menetrendiség egyfajta utasriasztó, kényelmetlen dolog, de nyilván ez csak egy ideális állapotot jelentene, ha úgy járna a vonat mint a metró.” (Farkas, 2024.)

Tulajdonképpen hiányzik az utasok motivációja a hazai vasúti közlekedés mögül. Sokat mesélt nyugateurópai utazási élményeiről is, ami egyfajta összehasonlításként releváns a magyar társadalmi hozzáállás révén. A nagysebességű vonatok minősége az utazásnak egy teljesen más élményét nyújtja. Jellemzően első osztályon utaznak az öltönyös emberek munkába és akár messziről is szívesen ingáznak. Megjegyezte, hogy hatékonyan működik ez a fajta ingázás, mert reggel kényelmesen megkezdhetik a munkát az odaúton egy laptopról, telefonról. (Farkas, 2024.)

„Vasút szempontjából Európa Hegyeshalomnál kezdődik, mert onnantól ugyanaz a szerelvény akár 200 km/h sebességgel halad tovább. Bécs után, az alagútból kiérve egy más világ tárul a szemünk elé.” (Farkas, 2024.)

5.4. Technológiai tényezők

A hazai vasúti személyszállítás helyzetét, illetve a piac megnyitását több technológiai tényező befolyásolja. Különböző megközelítések indokolják, hogy a vasúti közösségi közlekedés technológiája a közlekedéspolitika fókuszában legyen. A magyar vasút technológiai fejlesztésekre szorul hiszen sokéves lemaradást tapasztalunk. (Perger, 2021.) Mindegyik interjú során előkerült a vasúti infrastruktúra kritikus állapota, és a teljes vasúti szektor technológiai helyzete. Perger Imre elmondta, hogy többféle módon avul el a vasúti pálya és a járműállomány. Erkölcseleg, azaz a technológiailag sokkal hamarabb, avul el a pályahálózat mint fizikailag. Mivel a vasúti pálya elméleti élettartama 50 év, így 50 évente teljesen fel kell újítani. A járművek élettartama nagyjából 40 év, azonban 3-4 évente javításra szorulnak 25 évente pedig technológiai felújításra az erkölcsi elavulás miatt. A hazai járműállomány és pályahálózat súlyos helyzetben van ilyen tekintetben. (Perger, 2024) Ezekre a megállapításokra Guba László is ráerősített. Rengeteg lassújellel, illetve vágányzárral lehet találkozni, ami azt indukálja hogy mind a személyvonatok, mind a tehervonatok lassan haladhatnak. Említette, hogy nagy nehézség, ha a környező országok pályamunkálatai nincsenek összehangolva. Hiába fejezik be országhatáron belül a munkálatokat, ha a határon kívül éppen akkor kezdik és ez újabb vágányzárat von maga után. Végezetül felvetette, hogy nominálisan hiába nő évről évre az állagmegóvásra és pályarekonstrukcióra költött beruházás, reálértéken kell vizsgálni az összeget. (Guba, 2024.) Farkas Bálint a beszélgetés során elmondta, hogy az említett problémák, mind szorosan összefüggenek a szolgáltatás színvonalával és a versenyképességgel. Egy magánvasútvállalat számára kifejezetten kellemetlen és pénzügyi vonzata is van, ha a külső technikai tényezők miatt lassabban tud haladni vagy adott esetben egyáltalán nem tud közlekedni. (Farkas, 2024.)

Végül technológiai faktorként lényeges megállapítás, hogy a vasút tulajdonképpen a legbiztonságosabb utazási mód. A közlekedésbiztonság egy addicionális indok, ami miatt a kormányzat számára fontos a hazai vasút hosszútávú versenyképességének megőrzése. A KSH adatbázisa a 1990 és 2022 között a személysérüléssel járó közúti és vasúti balesetek esetében (beleértve a halálos balesetek számát is) szemléletesen alátámasztja ezt a tézist. A személysérüléssel járó közúti és vasúti balesetben megsérült személyek száma 1990 és 2022 között mindössze 1,01%-át tulajdoníthatjuk a vasútnak. (KSH, 2023)

5.5. Környezetvédelem és fenntarthatóság

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának az egyik legfontosabb alapköve a fenntarthatóság és a károsanyag kibocsátás minimalizálása. Ez elsősorban az EU hosszú távú stratégiája miatt kiemelt, hiszen 2050-re a nettó zéró károsanyag kibocsátási cél kulcsfontosságú az EU zöldpolitikájában, az ún. *European Green Deal* -ben. (Európai Unió, 2024) A fenntarthatóságra és kevesebb károsanyag kibocsátásra építő uniós politika egyértelműen a vasutat preferálja a közúti és bármely más közlekedési mód közül, hiszen ezt tartják a legkevésbé környezetszennyezőnek. Az európai közlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gázok megközelítőleg több mint kétharmad része származik közúti közlekedésből. 2019-ben mért adatok alapján pontosan 71,7 % a közút részaránya. Ez az arányszám rendkívül magas. Egyébként szerencsés, hogy az Európai Unió teljes károsanyag kibocsátását tekintve egyre csökkenő mértékű a szennyezés. A helyzet javulásának oka elsősorban az újonnan gyártott személygépkocsik gyártási technológiájának köszönhető. Ezzel szemben a vasúti közlekedés mindössze 0,4% -os részarányban felelt az üvegházhatású gázok kibocsátásáért az európai régióban. (European Parliament, 2019). Farkas Bálint megerősítette, hogy valószínűleg valóban ebben áll a vasút jövője. Megosztotta ennek kapcsán, hogy amikor megkérdezik tőle, hogy miként lehetne zöldebb a vasút, gyakorlatilag alig lehet érdemben egy zöldebb vasúti közlekedést elképzelni. (Farkas, 2024.) Guba László egyértelműen megerősített, hogy a vasút jövőjének kulcsa a fenntarthatóság, de fontos előfeltétel a jogszabályi környezet.

„Meglátásom szerint valóban ebben áll a jövő, azonban magától ez az átállás nem fog megtörténni. Az ilyen átállásokat tetszik, nem tetszik a politikának és a jogszabályi környezetnek kell előkészíteni. Mondok egy példát, ipari beruházások esetében tekintsük egy gumigyár betelepülését. Eleve nem volt előírva az, hogy vágánykapcsolattal rendelkezzen ez az ipari telephely. Ennek okán eleve nem számoltak vasúti be- és kiszállítással, holott a gumigyár alapanyagai köztudottan jól szállíthatóak vasúton. ... Nagyon sok múlik a jogszabályi környezeten és az államon. Jó volna azt mondani, hogy a másik kikényszerítő erő a lakosság és a civil erő, de én azt érzem, hogy ez nálunk jellemzően gyerekcipőben jár.” (Guba, 2024.)

Sok esetben a piacnyitást egyértelműen a fenntartható közlekedés versenyképességének megőrzése miatt kerül előtérbe a vasúti közlekedés vonatkozásában. (Abramovic és Solina, 2022.) Az utasok közútról való áttérelésének egyik érveként a klímasemlegesség aspektusa kerül a képbe, például az uniós politikában is. Az említettek alapján pedig egyenesen a

közösségi közlekedés jövőjének kulcsa, hogy környezeti szempontból kiugró versenyelőnye van a vasútnak. A jövő zöld beruházásai, klímasemleges logisztikai vállalatai potenciálisan a vasútra terelődnek majd. A jelenben azonban még nem érezhető a vasút környezetvédelmi aspektusokból fakadó versenyképessége. A közúti szállítmányozás, illetve a közúti személyforgalom túlnyomórésztben a jellemző.

„Utazzon végig az M7-es autópályán és számolja a szembejövő kamionokat! Annyi kamiont számol meg, hogy azt egyetlen mozdonyvezető el tudná vinni. Illetve, ha a pályahasználati díjat összehasonlítja kiderül, hogy istentelen drága a vasút az autópálya használatához képest.” (Perger, 2024)

Az elkövetkezendő időszakok feladata és egyben nagy kihívása lesz a közút forgalmát a vasútra terelni. Ez a megállapítás pedig több szempontból kötődik szorosan a piacnyitáshoz. Perger Imre az interjú során levezette, hogy a jelenlegi magas pályadíjak mellett akár a személyszállítás során felmerülő mellékvonalak bevételeiből adódó hiányt pótolni lehetne a teherszállítás bevételeiből, amennyiben megtörténne a közúti áru áttelése vasútra. (Perger, 2024)

5.6.Jogi keretek Magyarországon és az Európai Unión belül

A vasúti közösségi közlekedés piacának megnyitása során kifejezetten releváns tényezők a jogi keretek, hiszen a hivatalos rendelkezések jelentik egy folyamat kikényszeríthetőségét. Míg a közlekedéspolitika egyfajta víziót ad, a jog biztosítja az eszközt. A vasúti liberalizáció hazai politikai és jogi vonatkozásai egyaránt az uniós rendelkezésekhez vezethetők vissza. Az Európai Unió úgynevezett vasúti csomagok keretein belül fogalmazta meg javaslatait a közös közlekedéspolitikáról. 2013-ban született meg a legfrissebb negyedik javaslatcsokor, bár érvénybelépése csak évekkel később történt meg. A negyedik vasúti csomag tartalmazott hatékonyságnövelő műszaki előírásokat, szabványokat, a pályahálózat függetlenségére vonatkozó rendelkezéseket, a szakképzett munkaerő megtartására irányuló javaslatokat (a piacnyitási folyamat során is). A liberalizáció szempontjából megfogalmazott legfontosabb gondolat a belföldi személyszállítási piacok megnyitása. (Európai Unió Tanácsa, 2023) A 1370/2007/EK számú uniós rendelet a negyedik vasúti csomag gerince. Az ezt kiegészítő *„Javaslat AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról”* elnevezésű dokumentum pedig számos pontosítást tartalmaz a piacnyitás körülményeiről. Az alábbi táblázat ezek alapján tartalmazza az EU-ban azonosított

megoldásra váró problémákat a közösségi közlekedésről, melyre a liberalizációtól várja a megoldást.

Problémák	• utaselégedetlenség, fogyasztói megítélés • szolgáltatások alacsony teljesítménye • versenyt korlátozó tényezők jelenléte a piacon • egységes szabályozás hiánya • jelentős finanszírozási igény az ágazatban • infrastruktúra alacsony minősége
-----------	--

2. táblázat: A vasúti személyszállítást érintő aktuális, jelenleg érvényben lévő joggyakorlat Forrás: Európai Unió 1370/2007/EK számú rendeletének 52013PC0028 azonosítójú kiegészítése alapján saját szerkesztés

Az uniós szabályozás a közszolgáltatási szerződések időtartamát 15 évben maximalizálja, illetve szigorúan szabályozza a meghosszabbíthatóságot. Részletesen ír a versengő vállalatok számára diszkriminációmentesen biztosítandó járműállományról, a kapacitáselosztásról, az információk hozzáférhetőségéről, a jegykiadási rendszerek gyakorlatáról is. (Koós, 2014) Tulajdonképpen a versenyt korlátozó tényezők teljeskörű lebontását fogalmazzák meg az említett rendelkezések.

Az Európai Unió szabályozás átültetése a hazai gyakorlatba a magyar kormány feladata. A 2023 végén lejáró közszolgáltatási szerződést 2033-ig hosszabbította meg az állam. (Építési és Közlekedési Miniszter, 2023.) A piacnyitás tényleges működéséhez elengedhetetlen, de önmagában nem elégséges a megfelelő szabályozás. Amennyiben 2033-tól ténylegesen versenyző iparágként kezeljük a belföldi személyszállítási piacot, elengedhetetlen a verseny gondos előkészítése, és a döntéshozatal elköteleződése a folyamat végrehajtása mellett.

6. Interjúk

Az interjúk összességében oldott, de professzionális hangulatban teltek. A beszélgetések dinamikusak voltak, és a ténymegállapítás mellett helyenként negatív és pozitív érzelmi töltetű szavak is megjelentek. A mélyinterjúk során nehézség volt, hogy a helyes módszertannak megfelelően aktívan ügyeljek a kérdéshalmazok elkerülésére. Lelkesen fogadtam, hogy az interjúalanyaim is érdekesnek tartották a témát, illetve az interjú keretein kívül számos értékes meglátással támogatták a kutatás folyamatát.

Tartalmilag három kategória mentén folytatom az elemzést. Csoportosítom a piacnyitás mellett és ellen felmerülő meglátásokat. A környezeti tényezőkre vonatkozó meglátásokat mellőzöm,

mivel ezek a gondolatok megjelentek a PESTEL elemzés során. Végül a liberalizáció gyakorlati megvalósulására irányuló gondolatokat összegzem.

6.1.Érvek a piacnyitás mellett

Az interjúk során 17 alkalommal említették meg az interjúalanyok a verseny szót valamilyen szóösszetételben. A hazai piac liberalizációja mellett szól, hogy a verseny és a versenyképesség javulása gyakorta kéz a kézben járnak. A magas piaci koncentráció előidézi a verseny számtalan pozitív hatását. (Farkas, 2024.) Az interjúalanyok többek között az innovációt és a K+F fejlesztéseket, az árazásra gyakorolt pozitív hatást, a szolgáltatás minőségi javulását, és a versenyzői piac hatékonyabb munkamorálját emelték ki. Guba László megemlítette, hogy a versenyzői vasúti piacon számos komplex munkakör jelenik meg és jellegzetes trend, hogy a magánvasútállatok humán tőkébe ruháznak be. Emellett megjelentek a technológia legújabb vívmányai, így például digitális kapcsolóberendezések. A különböző innovatív megoldások ösztönzőereje, hogy egyértelmű versenyelőnyt jelentenek a piacon. (Guba, 2024.)

„Várhatóan a mesterséges intelligencia hozzánk is be fog gyűrűzni, ami versenyelőnyt jelent majd annak aki először lereagálja. A teherfuvarozásban az elmúlt 10-15 évben folyamatos az innováció. A személyszállítást csak mint utas tudom megítélni. Én csak felhasználóként találkozok a magyar valósággal, ami nem éppen kedvező, nem látom a verseny által indukált lépéseket. Úgy gondolom, hogy amelyik vállalkozó ezen a piacon jelen van nem kényelmesedhet el, ami azt jelenti, hogy folyamatosan keresnie kell azokat az eszközöket, és módszereket amivel a versenytársak elé tud kerekedni.” (Guba, 2024.)

A teherszállítási piac liberalizációjának sikere szintén a vasúti személyszállítás piacnyitása mellett szóló érv. Az azóta eltelt 20 év vonatkozásában Guba László rövid-, közép- és hosszútávon is eredményesnek nyilvánította a folyamatot. (Guba, 2024.) Farkas Bálint a légi közlekedést említette, mint szintén liberalizált iparág. A vasúti közlekedéshez hasonlóan szigorú műszaki előírások, szabványok keretezik az üzemvitelt. A légi közlekedés színvonala és népszerűsége figyelemreméltó a vasúti személyszállítás összehasonlításában. (Farkas, 2024.)

Perger Imre annak ellenére, hogy összességében a liberalizáció ellen volt a témában megjegyezte, hogy elméleti síkon amennyiben a megfelelő infrastruktúra és a korszerű eszközök rendelkezésre állnak (azaz nem a jelenlegi hazai helyzetben) a magánvállalatok elképzelhető, hogy ügyesebben gazdálkodnak az eszközeikkel.

6.2. Érvék a piacnyitás ellen

A piacnyitás ellen is felmerültek ellenvetések, amit világosan kifejtettek az interjúalanyok a beszélgetés során. Fontos megkülönböztetni a piacon és a piacért folyó versenyt, ami a gyakorlati megvalósíthatóság kapcsán is érdekes felvetés. Amennyiben az infrastruktúra állapot és a pályahálózat fenntartója változatlan, aligha valósítható meg színvonalasabb szolgáltatás magánszereplők által. Erre utalt Perger Imre, amikor határozottan kijelentette a liberalizáció ellenében, hogy a liberalizáció önmagában ugyan nem old meg semmit. (Perger, 2024)

„Az infrastruktúra költségeit mindenképpen meg kell fizetni, mert vagy az eszközromlás és az idő lesz a költségem, vagy a pálya felújítása.” (Perger, 2024)

Felmerült továbbá a nyereségesség problémája. Jelenleg személyszállítási szempontból alig van biztosan nyereséges fővonal, így elképzelhető, hogy csupán piaci alapon nem szervezhető meg a közszolgáltatás. Az állami szerepvállalás kulcsfontosságú lehet egy liberalizációs folyamat során a mellékvonalakon, kieső térségekben.

Sokan tartanak a piacnyitástól, mert amennyiben nincs jól felkészülve a piac és nem optimális a transzformációs időszak rövid távon sokkhatások következnek be. A megváltozott üzleti környezethez munkáltatói és munkavállalói oldalról is nehéz alkalmazkodni. Gyakori jelenség, hogy ilyenkor sok vállalat újragondolja működését és létszámcsökkent, egyszerűsítéseket eszközöl. Fontos kiemelni, hogy ezek a rövid távú negatív hatások a megfelelő felkészüléssel kiküszöbölhetőek, (Guba, 2024.)

6.3. Adalékok a gyakorlati megvalósításhoz

Az érvek és ellenérvek ütköztetése során a beszélgetések különböző fázisában elhangzottak olyan megjegyzések, amiknek információtartalma a liberalizáció gyakorlati megvalósulására vonatkozott.

Korábban felvettem, a piacért és piacon folyó versenyt. A gyakorlati megvalósíthatóság szempontjából egyhangúan úgy vélték az interjúalanyaim, hogy a pályaműködtető változatlanul egy jelenlegi helyzethez hasonlóan monopol vállalat kell, hogy legyen. A verseny nem az infrastruktúráért folyik az ideális liberalizált piacon, hanem a szolgáltatás terén.

A jövedelmezőség szempontjából felmerülő dilemmákra több megoldási elképzelés született. Perger Imre említette személyszállítás számára biztosított ingyenes pályahálózathasználatot.

„A személyszállítást egy pillanat alatt nyereségesse lehetne tenni, ha azt mondom, hogy a személyszállítás nem fizet pályahasználati díjat vagy csak jelképeset. Az állam pedig támogatja a pályavasutat.” (Perger, 2024)

A tervezéstől függően elképzelhető, hogy csupán a nyereséges vonalak esetében jelennek meg a magánpiaci szereplők, a többi vonalon pedig a MÁV szolgáltatja a közösségi közlekedést. (Guba, 2024.)

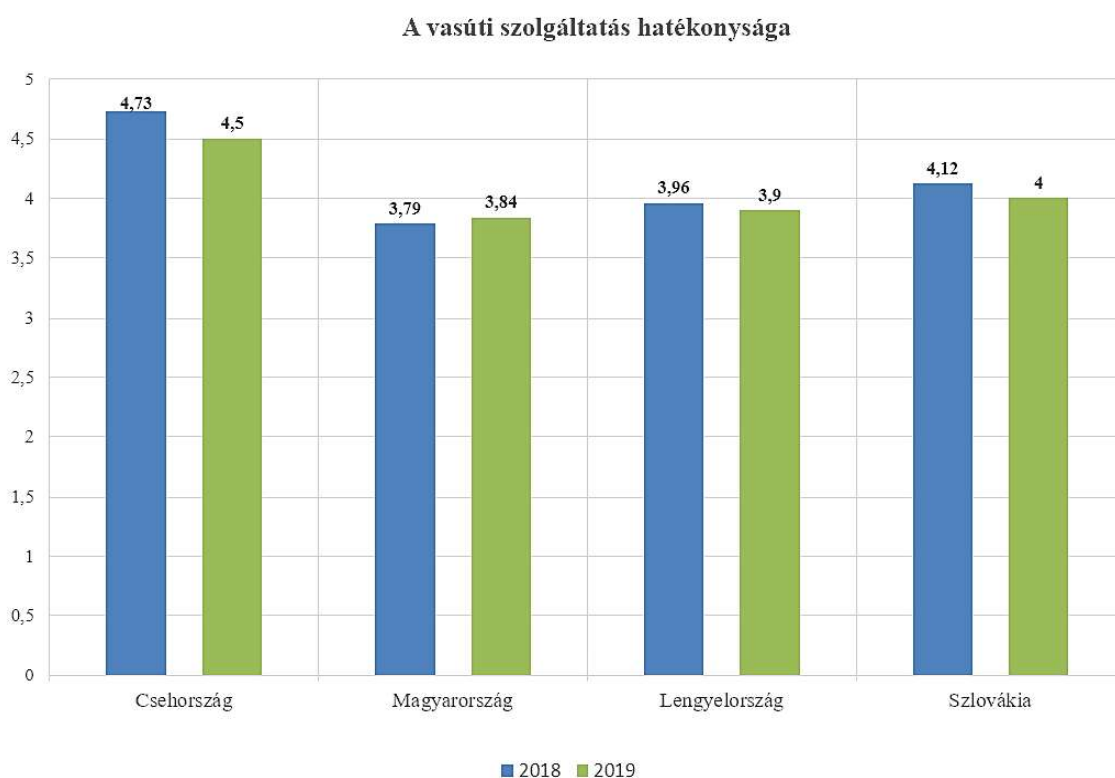
7. Kitekintés: Egy liberalizált piac a régióban

A magyar személyszállítás szolgáltatási minőségét és a piac liberalizáltságát érdemes régiós összehasonlításban megvizsgálni. Egy pozitív példa a sikeres liberalizációs folyamatra, hogy a cseh piacon a 2019/2020-as menetrendi évtől magánvállalatként jelent meg az azóta ikonikussá vált sárga színű mozdonyaival közlekedő RegioJet. Interjúalanyaim markánsan emlegették a RegioJet tevékenységét a beszélgetés során. Egyöntetűen sikeresnek tulajdonították a cseh vasúti piacnyitást. Emellett Perger Imre felhívta figyelmemet, hogy Lengyelország vonatkozásában tulajdonképpen vakvágányra futott a liberalizáció az infrastruktúra vállalhatatlan állapota miatt, így fenntartásokkal kell szemlélődni a témában. (Perger, 2024)

A RegioJet anyavállalata a STUDENT AGENCY csoport, amit 1996-ban alapított Radim Jančura. Ma már számtalan területen tevékenykedik a cégcsoport, így repülőjegyek eladásával, utazásszervezéssel, autóbuszos közlekedéssel de magánvasútvállalatként is jelen van a piacon. A 2009-ben alapított RegioJet Csehországban, Szlovákiában is végez vasúti személyszállítás közszolgáltatás keretein belül. Kutatásom során, felvettem a kapcsolatot a RegioJet vállalat kollegáival. Sajnos a mélyinterjú nem tudott megvalósulni, de ennek ellenére számos információt megtudtam a vasútvállalatról, készségesen segítettek nekem az ott dolgozó kollegák. A RegioJet hivatalos oldalán böngészve amellet, hogy számos felhasználóbarát funkcióval találkozhatunk szembe tünő a számtalan közszolgáltatási minőséget és fogyasztói kényelmet növelő szolgáltatás. A díjszabás differenciált a választott kocsiosztály alapján: *business, relax, standard, low cost, éjszakai-, csendes- és gyermekfülke* áll rendelkezésre az utasoknak. Többek között ingyenes helyfoglalás, online lemondási lehetőség, de kocsiosztálytól függően a kényelmet szolgáló frissítők, magazinok, beépített érintőképernyő, internethozzáférés biztosítja a szolgáltatás színvonalát. A vállalat jelszavai a „*kiváló szolgáltatás*” és a „*megfizethető áron*”. (RegioJet, 2024.)

A Világ Bank nyilvános adatait tekintve a WEF Global Competitiveness Index adatbázis tartalmaz egy indikátort a vasúti szolgáltatások hatékonyságára. A Világ Bank *GCI 4.0*:

Efficiency of train services indikátor 1-től 7-ig terjedő skálán osztályozza és egy többszemponútú pontozás alapján rangsorolja 2017 és 2019 között a világ valamennyi országának vasúti szolgáltatását. (Word Bank, 2023) A Global Competitiveness Index meghatározása során a GCI 114 indikátorból tevődik össze, amelynek forrásait többek között a Világ Bank, az ENSZ, a UNESCO, a WHO és az IMF biztosította. Módszertanilag az indikátorok különböző pillérekben csoportosíthatók és 138 gazdaságot mérnek. Megjelenik az innováció, a gazdasági teljesítmény, az infrastruktúra, a makrogazdasági környezet, a piac mérete és még számtalan tényező. (Word Bank, 2023) Az alábbi diagrammon 2018 és 2019 között vizsgálok, 1-től 7-ig terjedő skálán a *GCI 4.0: Efficiency of train services* indexet.



3. ábra: A vasúti szolgáltatás hatékonysága a GCI 4.0 index alapján Csehországban, Magyarországon, Lengyelországban és Szlovákiában (2018 és 2019) Forrás: saját szerkesztés a Word Bank adatbázisa alapján (Word Bank, 2023)

Összeségében Csehország és Szlovákia érte el a legjobb eredmény a V4 országok tekintetében, mert 4 pont fölött teljesített mindkét évben. Lengyelország 3,96 és 3,9 pont körüli értéket mutatott a vizsgált években. Magyarország 2018-ban 3,79 pontot, 2019-ben pedig 3,84 pontot ért el. Átlagosan 4,105 pontot teljesítettek a V4 országok az 1-től 7-ig terjedő skálán. A legjobban teljesítő Csehország és a legrosszabul teljesítő Magyarország között 2018-ban 0,94

pont, 2019-ben pedig 0,66 pont különbség volt mérhető az index alapján. A számok alátámasztják az interjúalanyok vélekedését a hazai vasút helyzetét régiós összehasonlításban.

„A szlovákok jobbak mint mi, a lengyelek haladnak, a csehek nagyságrendekkel megelőznek, az osztrákokról meg ne is beszéljünk.” (Perger, 2024)

8. Konklúzió

Kutatásom összegzéseként megvizsgálom az előzetesen feltett hipotéziseket, valamint összegzem, hogy milyen eredményekre vezetett a dolgozatom. Elegendő információ áll rendelkezésre ahhoz, hogy kutatási kérdésemet megválaszoljam. A hazai vasúti közösségi közlekedés liberalizációja összességében pozitív hatással bír a versenyképességre és a szolgáltatás minőségére, azonban a kormánynak aktív szerepet kell vállalnia a folyamat során. A piacnyitás pozitív hatásainak feltétele, hogy az állam a lehetséges piaci externáliák esetén beavatkozzon, illetve kulcsfontosságú még a folyamat körülményes előkészítése. A sikeres liberalizációt megelőzi tehát egy alkalmas jogszabályi környezet, a piac előkészítése és az gyakorlati megvalósítás precíz megtervezése.

PESTEL analízis segítségével megvizsgáltam, hogy számos tényező befolyásolhatja a személyszállítás liberalizációjának hatásmechanizmusát Magyarországon. A politikai aspektusokat tekintve, kiderült hogy a döntéshozók kulcsszereplők a folyamat végrehajtása és sikere szempontjából. A társadalmi és környezeti tényezők nem csak a piacnyitás megítélése szempontjából relevánsak. Ezen komponensek tulajdonképpen a vasúti közösségi közlekedés fontosságát és potenciális jövőképét határozták meg. Emellett a gazdasági és technológiai befolyásoló tényezők valós képet adtak a vasúti szektor helyzetéről és arról, hogy milyen kihívásokkal küzd a magyar vasút napjainkban. Végül pedig a jogi tényezők rámutattak arra, hogy a liberalizáció folyamatának háttérében meghúzódó eu-s rendelkezések adnak keretet a versenypiac létrehozásának. A téma jellegéből adódóan nagyon hatékony volt a szakértőkkel készített mélyinterjú módszer. A mélyinterjút felhasználtam a PESTEL elemzés során, illetve a piacnyitás előnyeinek és hátrányainak értékelésekor. Ezenfelül röviden kitértem arra, hogy az interjúbeszélgetések során, milyen gyakorlati akadályok és megoldások merültek fel. A liberalizáció mellett és ellen is szólnak érvek, sőt az interjúalanyaim közül összességében két fő volt csak amellet, hogy pozitív lehet a piacnyitás a jelenlegi hazai környezetben. Első hipotézisem volt, hogy a piacnyitás mindenképpen pozitívan hat a szolgáltatás színvonalára és a versenyképességre egyaránt. A verseny pozitív ösztönzőit figyelembe véve valóban pozitív hatás következhet be egy versenyzői piacon, ahol nem az állami monopólium szolgáltat, hanem

magánpiaci szereplők versengenek egymással a fogyasztókért. A második hipotézisem szerint a társadalmi perspektívából az utasok elsősorban haszonmaximalizáló fogyasztók és ennek tükrében viszonyulnak a személyszállításhoz. A kutatásom során ebben az esetben is alátámasztotta az elmélet a gyakorlatot. Az utasok elsősorban a szolgáltatás minőség és az árszínvonal tengelyen gondolkoznak, ezek alapján határozzák meg preferenciáikat, egyértelműen árérzékenyek. A harmadik hipotézisem alapvetően az interjúalanyaimra vonatkozott, azonban ez nem igazolódott be. A szakértői vélemények egybevágóak voltak a piacnyitási folyamat előnyeiről és hátrányairól egyaránt. Az interjúalanyok egységesen vélekedtek az infrastruktúráról, a MÁV holdingműködéséről, a magánvállalatok és a versenypiac kérdéséről. A liberalizációt összességében ellentétesen megítélő interjúalanyok között mindössze abban volt különbség, hogy hogyan értelmezték, mennyire súlyozták a hazai viszonyokat a kérdés megítélése során. Végül az utolsó hipotézisem szintén alátámasztható a kutatásom eredményeivel. Az infrastruktúra fenntartó és a közszolgáltatást végző piaci szereplőt egészében függetlenül és elkülönülten kell kezelni egy ideális piaci liberalizálás során. Lényeges a diszkriminációmentes kapacitáselosztás, valamint a pénzügyi különválasztás. Dolgozatomban kitekintésként hoztam egy sikeres példát a magánvasútvállalat által történő személyszállításra. Bemutattam a cseh RegioJet vállalatot. Mindemellett kiegészítésként összehasonlítottam a magyar vasúti szolgáltatás hatékonyságát Csehország, Szlovákia és Lengyelország vasútjával. Megállapítható, hogy a legrosszabbul a magyar vasút teljesített, de nem maradt el sokkal az átlagtól.

A liberalizáció pozitív hatással lehet a magyar vasúti személyszállítás színvonalára, hatékonyságára ellenben a szakértők által fontosnak vélt feltételek elengedhetetlenek. A piacot fel kell készíteni arra, hogy versenyzői piaccá transzformáljuk.

Hivatkozások

- Abramovic, B., & Solina, K. (2022.. 04. 13.). Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective. 4657. Letöltés dátuma: 2024.. 04 05, forrás: www.mdpi.com/20711050/14/8/4657
- Boda , Z., & Scheiring, G. (2010). A közszolgáltatások politikai értelmezéséről. *Politikatudományi szemle, MTA Politikai Tudományok Intézete, 19(3)*, 45-64.
- Dr. Fiáth, A., & Megyes, J. (2010). A hálózatos iparágak szabályozási környezete. *Vezetéstudomány, 41(5)*, 4-11.
- Dr. Grotte, J., Dr. Habil Erdeiné Késmárki Gally, S., & Erdei, A. P. (2021.). A magyar vasút személyforgalmi kihívásai a változó európai világban. *Európai tükrök, 77-101*.
- Elek, N. (2013). A klubok közgazdasági elmélete. doi:<https://doi.org/10.21845/comp/2013/1/4>
- Építési és Közlekedési Miniszter. (2023.). Vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződés. Budapest. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 10., forrás: https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/mav_start_kosz-szerzodes_2023_2033_0.pdf
- Európai Központi Bank. (2005). Regulatory reforms in selected EU network industries. European Central Bank. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 05., forrás: <https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scpops/ecbocp28.pdf>
- Európai Unió. (2013). REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS on the implementation of the provisions of Directive 2007/58/EC on the opening of the market of international r. Letöltés dátuma: 2024. 04 12, forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52013DC0034>
- Európai Unió. (2023.). A Bizottság közleménye a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendelethez vonatkozó értelmező iránymutatásokról 2023/C 222/01. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 11., forrás: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2023.222.01.0001.01.HUN&toc=OJ%3AC%3A2023%3A222%3AFULL

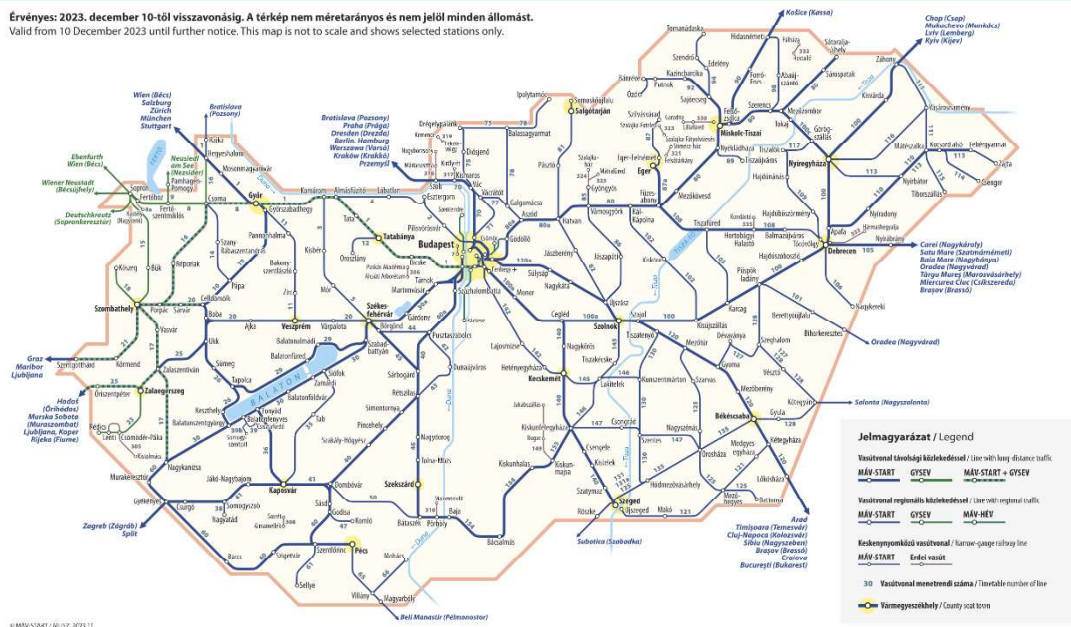
- Európai Unió. (2024). The European Green Deal. Letöltés dátuma: 2024. 04 11, forrás:
https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
- Európai Unió Tanácsa. (2023). Negyedik vasúti csomag: intézkedések az európai vasútvonalak fejlesztésére. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 02., forrás:
<https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/4th-railway-package/>
- European Parliament. (2019). CO2 emissions from cars: facts and figures. Letöltés dátuma: 2024. 04 12, forrás:
<https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics>
- Farkas, B. (2024.). Dr. Farkas Bálint interjú átirat.
- Guba, L. (2024.). Dr. Guba László interjú átirat.
- Haque, M. (2001). The diminishing publicness of public service under the current mode of governance. *Public administration review*, 61(1), 65-82.
- Keynes, J. M. (1926.). The end of laissez-faire. Letöltés dátuma: 2024. . 04 06, forrás:
https://www.cooperative-individualism.org/keynes-john-maynard_the-end-of-laissez-faire-1926.pdf
- Koós, G. (2014). Piacnyitás a vasúti szektorban - A negyedik vasúti csomag. In *MTA Verseny és Szabályozás* (old.: 239-280.). Budapest.
- KSH. (2023). Közlekedési balesetek. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 11., forrás:
https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html
- MÁV-Csoport. (2023.). MÁV-Start Zrt. bemutatkozás. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 11., forrás:
<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/bemutakozas/mav-start-zrt-bemutakozas>
- MÁV-Csoport. (2023.). *Vonalhálózati térképek*. Letöltés dátuma: 2024.. 04 07, forrás:
<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/vonalhalozati-terkepek>
- MÁV-Csoport. (2024). *MÁV Zrt., a MÁV-csoport irányítója*. Letöltés dátuma: 2024.. április 1., forrás: <https://www.mavcsoport.hu/mav/bemutakozas>
- Nagy, T. (1939.). Trianon és a magyar vasút. *Magyarország és Európa*, 1939.(14), 149-166.

- Németh, J. (1997). Történelmi sorsfordulók és iparpolitikai korszakváltások. Budapest.
Letöltés dátuma: 2024. . 04 06, forrás: <http://real-eod.mtak.hu/id/eprint/4653>
- Nordhaus, W., & Samuelson, P. (2016). Közgazdaságtan. Budapest: Akadémia kiadó.
doi:<https://doi.org/10.1556/9789630597814>
- Perger , I. (2020). A magyar vasút 2020-ban. *Közlekedéstudományi szemle, LXX(1)*, 40-42.
- Perger, I. (2021.). A magyar vasút Trianon előtt és azóta. *Közlekedésügyi Szemle, LXXI. (1)*, 4-23. Budapest. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 07., forrás:
https://real.mtak.hu/123767/1/4_PDFsam_KTSZ%20202101.pdf
- Perger, I. (2024). Perger Imre interjú átirat.
- RegioJet. (2024.). *Náš příběh*. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 14., forrás: <https://regiojet.cz/o-nas/nas-pribeh>
- Samuelson, P. (1954). The Pure Theory of Public Expenditure. *The Review of Economics and Statistics*, 36(4), 387–389.
- Sandler, T., & Tschirhart, J. (1997.. 02.). Club Theory: Thirty Years Later. *Public Choice*, 93(3-4), 335-355.
- Varian, H. (1995.). *Mikroökonómia középfokon*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- W. Carlton, D., & M. Perloff, J. (2003.). *Modern piacelmélet*. Budapest: Panem Könyvkiadó.
- Washington State University. (2023). Industry Research. Washington. Letöltés dátuma: 2024.. 04. 11., forrás: <https://libguides.libraries.wsu.edu/industryresearch>
- Word Bank. (2023). *GCI 4.0: Efficiency of train services (1-7)*. Letöltés dátuma: 2024. 04 15, forrás: <https://prosperitydata360.worldbank.org/en/indicator/WEF+GCI+EOSQ485>
- Zelovich, K. (1925). *Széchenyi és a magyar közlekedésügy*. Magyar Tudományos Akadémia.

Mellékletek

Magyarország vasúti személyszállítási térképe Railway passenger transport map of Hungary

Érvényes: 2023. december 10-től visszavonásig. A térkép nem méretarányos és nem jelöl minden állomást.
Valid from 10 December 2023 until further notice. This map is not to scale and shows selected stations only.



1. melléklet: Magyarország aktuális vasúti személyszállítási térképe
(MÁV-Csoport, Vonalhálózati térképek, 2023.)

Távolsági nemzetközi összeköttetések Long-distance international connections

Érvényes: 2023. december 10-től visszavonásig. A térkép nem méretarányos és csak a fontosabb településeket jelöli.
Valid from 10 December 2023 until further notice. This map is not to scale and shows the major localities only.



2. melléklet: A távolsági nemzetközi vasúthálózat összeköttetései
(MÁV-Csoport, Vonalhálózati térképek, 2023.)



3. melléklet: A Keleti pályaudvaron megálló Orient expressz 1947-ben.
(Forrás: Fortepan fotóarchívum/Berkó Pál képe)



4. melléklet: MÁV győri 1. osztályú kocsí folyosóján az Utasellátó mozgóárusa 1971-ben
(Forrás: Fortepan fotóarchívum/ Bauer Sándor)