

FARKAS BÁLINT<sup>1</sup>**A szórt kocsis áru fuvarozás liberalizációjának akadályai****The obstacles of the liberalization of freight transport by single wagons****Absztrakt**

*A bevezetésben bemutatjuk a szórt kocsis áruszállítás liberalizációjának jellegzetes körülményeit: a nagy tőkeigényt és a veszteséges működést és, hogy ennek ellenére káros lenne beszüntetni. Megoldásként az állami támogatás alkalmazását és különféle optimalizálási lehetőségeket javasolunk a hatékonyság javítására. Végezetül bemutatunk néhány problémát, melyek nemcsak a szórt kocsis áruszállítás liberalizációja során merültek fel.*

*Kulcsszavak: egyedi kocsi, szórt kocsi, áruszállítás, személyszállítás, liberalizáció*

**Abstract**

*In the introduction we present the typical conditions of freight transport by single wagons, namely the large capital requirements and the loss-making operation, and that despite of all these application of a support from the state as well as different in order to improve efficiency finally, we present some of the problems which have arisen during the liberalization of freight transport by single wagon as well.*

*Keywords: single wagonload, freight transport, passenger transport, liberalization*

## BEVEZETÉS

Felmerülhet a kérdés, hogy miért kell egy hadtudományi szakfolyóiratban a vasút gazdasági problémáival foglalkozni? Erre a válasz egy szó: logisztika. Minden hadsereget szállítani kell és el is kell látni, ha be szeretnénk vetni. Országunk logisztikai potenciáljának jelentős hányadát vasút teszi ki, így jelentős hatással van a magyar katonaság bevezetési

<sup>1</sup> Nemzeti Közszerződési Egyetem, Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, MSc hallgató/National University of Public Service, Faculty of Military Science and Officer Training, MSc student, E-mail: [farkasb69@yahoo.com](mailto:farkasb69@yahoo.com)

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 1. szám

ségére. Releváns tehát a vasút állapotával, hatékonyságával, fejlesztési és szervezési lehetőségeivel foglalkozni ezen a helyen.

A szórt kocsis áru fuvarozás a magyar vasúti áru forgalom mintegy felét teszi ki [1], tehát mondhatjuk, hogy szükség van rá, nem nélkülözhető, de sajnos veszteségesen végezhető. [2] Ezen jellemvonásai igen hasonlatossá teszik a személyszállításhoz, és a következőkben vázolt problémák ott is fennállnak. A szórt kocsis áru feladást Magyarországon csak a két inkumbens áruszállító (GYSEV Cargo Zrt. és Rail Cargo Hungaria Zrt. továbbiakban RCH Zrt.) képesek vállalni. Mivel kivitelezéséhez szükség van rendező-pályaudvarra, rakodó gépállományra, tárolóvágányokra és mindehhez logisztikai háttérszervezés is szükséges, elmondhatjuk, hogy tőke- és eszközigenyes vállalkozás. Ez már eleve korlátozza a piacra belépni képes résztvevők számát. Ennek negatív hatása mérsékelhető a tolatási szolgáltatások kiszervezésével, vagyis egy adott speditőr vállalhat egyedi kocsis küldeményszállítást úgy, hogy nem rendelkezik a fent említett eszközökkel, de tolatási szolgáltatást vesz igénybe a vasúti kocsik rendezéséhez. További akadályokat jelent, hogy bár nem mellőzhető ez az áruszállítási mód, de sajnos jelenleg veszteséges, ezért nem hogy nem tudnak, de nem is akarnak új versenyzők belépni a piacra. Ez a szolgáltatás, mint egy kényszer, az inkumbensek nyakán maradt, és nekik egyedül kell viselni ennek terheit. Ha az EU irányelvek alapján az egészséges piaci verseny érdekében elvárjuk az inkumbensektől, hogy a nyereséges ágazatokban ne éljenek vissza erőfölényükkel, akkor igazságos lenne elvárni, hogy az új belépők is vegyék ki részüket a veszteséges, de mégis szükséges szórt kocsis áruszállításból. Ennek elérésére több mód is kínálkozik.

## ÁLLAMI SZEREPVÁLLALÁS

A probléma enyhítésére állami támogatást is alkalmazni kell, mint ahogy utólagos veszteségfinanszírozás képében alkalmaztak is már az inkumbensek javára. Minél nagyobb az állami vagy uniós szerepvállalás, a szórt kocsis áruszállítás annál közelebb kerül ahhoz, hogy közszolgáltatásnak minősüljön. Erre egyébként több EU tagállamban is van példa (például Ausztria). EU szerepvállalásra jó példa az SA.33417 (2011/N) számon az Európai Bizottság által engedélyezett 2011 és 2016 között élő „szórt/egyvasos vasúti forgalom előmozdítása” működési támogatás, melyet a tervek szerint meghosszabbítanak a 2017-2021 időszakra is. Ezt az is indokolta, hogy például a Rail Cargo Hungaria Zrt. (továbbiakban: RCH Zrt.) esetében több száz milliós veszteségeket kellett elkönyvelniük ebben az ágazatban. Ez már a szórt kocsis áruszállítás beszüntetésével fenyeget, mely már nemzeti szintű érdekeket sértene. [2]

## OPTIMALIZÁLÁS

A másik mód, hogy valamiképpen mégis meg kell próbálni nyereségessé tenni az egyedi kocsis áruszállítás ágazatát. Erre matematikai és szoftveres optimalizálásokat próbáltak meg kidolgozni. Ennek megoldására tehát érdemes volna valamilyen motivációt teremteni

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 1. szám

más versenyzők számára is. Érdeemes megvizsgálni ezen próbálkozások módját és sikerességét.

## A HÁLÓZAT EGYSZERŰSÍTÉSE

Alapvetően azt kell elérni, hogy mindig sikerüljön minden szükséges úti cél felé a lehető legnagyobb szerelvényt elindítani. A forgalom növekedése nélkül ez a rendezési pontok és a kiszolgálási pontok, ezekkel együtt az útvonalak számának csökkentésével érhető el, mivel ekkor a forgalom összpontosul, így nagyobb szerelvények képezhetők. Ez a lefedettség csökkenésével, de a gazdaságosság növekedésével jár, mivel a kihasználatlan vonalakat, rendezési- és kiszolgálási pontokat megszüntetik, így ezek költségei is eltűnnek. Vizsgáljunk meg egy fiktív elméleti példát: tegyük fel, hogy Magyarország vasúti térképén minden nagyobb csomópontban rendező-pályaudvar van, és a vonalakon több kiszolgálási pont. Ha ránézünk a vasúti térképre, akkor láthatjuk, hogy vannak olyan helyek ahova egy nagyobb, hálózati jelentőségű rendező-pályaudvart feltételezhetünk, vannak olyan helyek, ahol vélhetően van kisebb rendező-pályaudvar ezen kívül számításba vehetőek a határállomások és olyan helyek, melyekre (csak) kiszolgálási pontot feltételezhetünk. Meg kell jegyezni itt, hogy a rendező-pályaudvarok és a határállomások szükségszerűen kiszolgálási pontok is. Ha ezeket a pontokat egyenként összekötjük (figyelembe véve a köztük lévő pályavonalakat), azzal jelképezhetjük a közöttük létrehozható vonatképzési viszonylatokat. Ezeken azután elvégezhetjük a fentebb tárgyalt egyszerűsítést, így a következő eredményre jutunk:

Átalakítás előtt (1. ábra)

Rendezési pont 60

Kiszolgálási pont 75

Vonatképzési reláció 422

Átalakítás után (2. ábra)

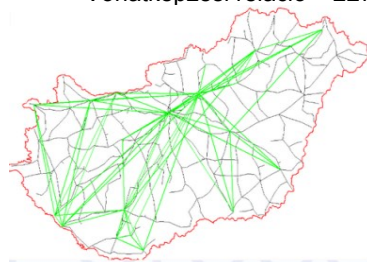
Rendezési pont 13

Kiszolgálási pont 45

Vonatképzési reláció 227



1. ábra [2]



2. ábra [2]

Ez egy Gráf elmélettel elvégzett próba, valós adatok birtokában valós eredményeket realizálhatunk.

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 1. szám

## EGYÜTTMŰKÖDÉS A KONKURENS VÁLLALATOK KÖZÖTT

Ez a megoldás egyelőre csak elméleti, mert ahhoz hogy a konkurens vállalatok együttműködjenek, létezniük kell, de nem léteznek. A módszer lényege az üres menetek kiküszöbölése. Ha egy szerelvény valahova teljesít egy fuvar, visszafelé teljesítheti egy másik vállalat fuvarját, vagy kölcsönveheti egy másik vállalat helyszínén lévő mozdonyát, melyet így szintén nem kell üresen mozgatni. Az ilyen együttműködéshez hasznos egy minden résztvevő számára hozzáférhető menetrend, vagy folyamatosan frissülő forgalomterv, mely lehetővé teszi, hogy a kínálgó lehetőségeket időben észrevegyék és kihasználják. Ez a megoldás azonban versenyjogi problémákba ütközhet, mivel a versenytársak együttműködése „csalás” a versenyben. Kérdés, hogy érdemes-e a hatékonyság rovására is erőltetni a versenyt? [1]

## VÁLLALATON BELÜLI ÜTEMEZETT SZÁLLÍTÁSOK TERVEZETE

Itt a lényeg a rendszeresség ösztönzése a megrendelők részéről kedvezmények biztosításával. A rendszeres fuvarokra gyakorlatot lehet kialakítani, illetve tervezhetőek. E módszer alkalmazása növeli az előző pontban vázolt módszer hatékonyságát is.

## TOVÁBBI PROBLÉMÁK

Az itt felsorolásra kerülő akadályok általánosak, más hálózatos ágazatok liberalizációjakor is felmerülnek. Legtöbbször ezek megoldódnak idővel, illetve gondos szabályozással, törvényi ellensúlyozással kiküszöbölhetőek.

## A SZÓRT KOCSIS SZÁLLÍTÁS, MINT ELŐNYÖS VERSENYTÉNYEZŐ

Annak ellenére, hogy veszteségessége miatt korábban hátrányosként aposztrofáltuk eme szállítási módot, azért igény van rá. Ha egy szállítmányozó vállalat az irányvonatos szállítás mellett szórt kocsis szállítást is vállal – esetleg a kettőt kombinálva – már képes lehet maradásra bírni az ügyfeleket azokkal szemben, akik csak irányvonatos szállítást vállalnak. Azok, akik erőforrás és eszköz híján nem vállalhatnak szórt kocsis szállítást, versenyhátrányba kerülnek azokkal szemben, akik képesek rá – ezek jellemzően amúgy is erőfölényben lévő inkumbensek. [1]

## A MÚLTBAN KIALAKULT SZOKÁSOK

Ez a jelenség a megszokáson alapul és főleg liberalizációs folyamat kezdetén jelentkezik, de idővel az szabályozás és az ellenőrzések során visszaszorul. A pályavasúthoz tartozó dolgozók „megszokásból” előnyben részesítik a korábban házon belül működő inkumbenst a kiszolgálás során, illetve az engedélyek kiadása során. [1]

# HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2016. IX. évfolyam 1. szám

## AZ IPARVÁGÁNYOK RENDEZETLEN VISZONYA

Ez a probléma már egyre kevésbé aktuális, de az ellenőrzések tapasztalatai azt mutatják, hogy számolni kell vele. Sok esetben nem tisztázott, hogy melyik iparvágány kihez tartozik, ki mehet rá, ki használhatja. Így előfordulhat, hogy jogtalanul – esetleg korábban kialakult szokásnak megfelelően szerelvények raktározására használnak fel egyes iparvágányokat. [1]

## AZ INKUMBENSEK MEGÖRÖKÖLT JOGAI

Ezek megállapodások, szerződések, melyekkel az új belépők nem rendelkeznek. Az EU hatósugarán kívül eső vasúttársaságok, vagy állami vasutak korábban a MÁV-val kötött megállapodásaikat az inkumbensek megörökölhették, és ezek kapcsolataikból versenyelőnyhöz juthatnak a minőség javítása nélkül is. Mivel ezek a megállapodások kétoldalúak, a hazai szabályozás nem mindig léphet fel ellenük hatékonyan. [1]

## A BÜROKRÁCIA

A nehézkes és bonyolult adminisztráció elriaszthatja az ehhez nem szokott új versenyzőket. Az iparági szabályozás bonyolult, és a hatósági ellenőrzés gyakorlata is sokszor riasztó. Jó példa erre az, hogy az NKH egyedi ellenőrzéseinek költségét az fizeti, akin végrehajtják. Ez a költség akár millió közeli is lehet. Bármikor és bármennyiszer jöhetnek ellenőrizni. Ha ezzel valamilyen okból visszaélnének, tönkre lehetne tenni bármelyik versenyzőt. Abszurd esetben egy konkurensnek csak kellő számú bejelentést kell tennie valaki ellen, és ezzel lehetetlen helyzetbe tudja hozni versenytársát anélkül, hogy jobban kellene teljesítenie nála. Abszurd, de egy kis rosszindulattal kivitelezhető, mert a szabályok lehetővé teszik.[1]

## IRODALOMJEGYZÉK

[1] Verseny és szabályozás – Valentiny Pál, Kiss Ferenc László, Nagy Csongor István (2011) A hálózatos szolgáltatások piaca és szabályozása című III. fejezet - Édes Balázs–Gerhardt Erik–Micski Judit.

[2] Eddigi szakmai tevékenységem során összegyűjtött adatok, dokumentumok, tapasztalatok.