

## SZAKMAI BESZÁMOLÓ

AL/1725/2009.

**Pályázati kiírás száma:** VKK/3/2009

**Program elnevezése:** A liberalizáció első időszakának versenypolitikai szempontú értékelése a magyar vasúti teherszállítási piacon

**A támogatási szerződés száma:** AL/2166/2010.

**Kedvezményezett neve:** Nemzetközi Bankárképző Központ Zrt.

**Szakmai felelős neve:** Zsebő Béla

**A Program befejezésének határideje:** 2010. december 31.

A beszámoló csak részeredményre vonatkozik: nem

1. **Ismertesse a Program megvalósításának menetét, írja le a végrehajtás egyes lépéseit és csatolja a végrehajtás során keletkezett fontosabb dokumentumokat! Sorolja fel a Program megvalósításában közreműködőket (a Kedvezményezett részéről vagy megbízása alapján)!**

A program megvalósítása, a tanulmány elkészítésére alapvetően három forrásra támaszkodott. Első lépésben áttekintettük a vizsgálat szempontjából releváns elméleti irodalmat, amely elsősorban a vasúti szabályozást és az áttérési költségek vizsgálatához a tranzakciós költségek irodalmát fedte le.

Második lépésben interjút készítettünk a magyar piacon működő magántársaságok vezetőivel. A következő szakértőkkel készítettünk interjút:

- Vadnai Éva, MMV Zrt.
- Körös Norbert, osztályvezető, GYSEV
- Kukely Mihály, vezérigazgató-helyettes, CER Zrt.
- Bogdán András, vezérigazgató, Floyd Zrt.
- Schmidt András, ügyvezető igazgató, AWT
- Kemenesi Zoltán, ügyvezető igazgató, Train Hungary
- Jenei Zsuzsa, ügyvezető igazgató, Hungaro-Rail

Az interjúk során felmértük a piaci szereplők véleményét a vasúti liberalizáció lefolyásáról, a piac állapotáról, a liberalizáció hatásairól, a szabályozási kérdésekről, a magántársaságokat érintő legfontosabb problémákról.

A tanulmány elkészítésének harmadik részében feldolgoztuk a rendelkezésre álló forrásokat és adatokat a magyar és az európai vasúti árufuvarozási piacról. Ennek során feldolgoztuk a NKH (korábban Vasúti Hivatal) jelentéseit, a versenyhivatali határozatokat, a releváns újságcikkeket, valamint elsőként végeztünk olyan kvantitatív elemzéseket, amelyek hatékonysági szempontból elemzik a magyarországi vasúti piac működését és lehetővé teszik, hogy a piaci folyamatokat európai kontextusban is értékelni tudjuk.

2. **Részletesen ismertesse és értékelje a Program eredményeit!**

Tanulmányunk készítése során az alábbi kérdésekre kerestük a választ:

- Hogyan teljesült az Unió vasúti szabályozásának implementációja?

- Létrejött-e a liberalizáció szervezeti és intézményi feltételei?
- Hogyan alakultak a piaci folyamatok, milyen piacszerkezet alakult ki?
- Mennyire stabil a piacszerkezet?
- Milyen versenykorlátok azonosíthatóak, és hogyan értékelhető ezek kezelése?
- Mennyi valósult meg a klasszikus liberalizációs célrendszerből?
- Hogyan értékelhető a liberalizáció első időszaka?

Az implementációs folyamat Magyarországon alapvetően jó, a szabályozás fontosabb elemeit átvettük, a piacnyitás feltételei létrejötték. A problémák ezzel kapcsolatban a végrehajtás részleteihez kapcsolódnak, hiszen itt számtalan területen találhatóak hiányosságok, így összességében még sok teendő van hátra a kifogástalan szabályozási keret eléréséhez.

A két regionálisan elkülönülő inkumbens együttesen a piac meghatározó szereplője (73% és 13%), az oligopol szegmens mellett 14%-os részesedésű versenyző szegély működik, melynek három kiemelkedő szereplő adja több, mint 80%-át. A piacszerkezet rövid távon stabilnak tekinthető, ugyanakkor nem zárható ki további jelentős változások bekövetkezése. Ennek lehetséges iránya egy további, nagyméretű szereplő intenzív belépése, vagy a versenyző magánvasúti társaságok között alakuló esetleges fúzió lehetne. Mindkét esemény bekövetkezésére van esély, az iparág szereplői azonban 1-2 éves távon mindezt nem tartják valószínűnek.

A piaci működés vizsgálata alapján számtalan kisebb versenykorlátozó motívumról számolnak be a piac érintettjei, ezek azonban összességében nem érik el azt a kritikus szintet, amely alapvetően gátolni tudná a piacnyitási folyamatot. A problémák egyik állandó forrása értelemszerűen a nagyobbik inkumbens nagyvállalat piaci ereje, számtalan esetben merül fel az ezzel való visszaélés gyanúja. Ilyen típusú ügyekben a versenyhivatal rendszeresen eljár, az ex post versenyszabályozás kielégítően működik. Középtávon nem zárható ki további hasonló problémák felmerülése.

A vasúti szolgáltatók működésének szabályozási rendszere rendkívül kiterjedt, ami gyakran indokolatlan korlátozó hatásként is megjelenik a piac szereplői számára. Ebből a szempontból is lényeges lenne a jelenleginél önállóbb, nagyobb apparátussal működő, érdemi közgazdasági szabályozói tevékenységet végző ágazati szabályozó szereplő jelenléte a piacon, mivel a szükséges változások eléréséhez a jelenlegi környezetben nincs kellő erővel rendelkező szereplő. Hasonlóképpen problémát jelent az, hogy az inkumbens vállalatokkal nem áll szemben megfelelő erejű, a politikai intézményrendszerrel független szabályozó.

A liberalizáció első hat évének időszakában a célok egy része azonosíthatóan teljesült. Az iparág speciális környezete, és a világgazdasági válság miatt a teljesítmény növekedése nem figyelhető meg, ez a hatás további, átfogó változások esetén indulhatna meg majd közép távon. Az árak csökkenésére sincs egyértelmű tapasztalat, sokkal inkább jellemző a szolgáltatási színvonal emelkedése, mely egyértelműen megfigyelhető, és a liberalizációs folyamat egyik lényeges eredménye, mely a gazdasági szereplők számára rendkívül pozitív hatás. A privatizációs bevételek elérése szintén felmerül a célok között, ebben a tekintetben eredményes volt a piacnyitás, bár a MÁV-Cargo értékesítése kapcsán több probléma felmerült, és az érintettek véleményei erősen megoszlanak a tranzakció értékelése kapcsán.

Összességében tehát a piac teljesítménye pozitívan értékelhető, azzal a kitételrel, hogy a ki nem használt potenciál még mindig jelentős a vasúti szektor esetében. Az európai liberalizációs folyamat egyik legfontosabb haszna lehet, ha az erópai vasút globális problémáinak kezelése gyorsabbá tud válni. Az ellenérdekeltség egyértelmű, az állami szervezetek számára óriási feladat-tömeget képez a vasúti problémákon való javítás, a

finanszírozási igények nagy méretűek, a szakszervezetek ellánállása és alkuereje gyakran bénító hatású. A reformok révén ma már Magyarországon is megjelentek azok a szereplők, melyek egyértelműen és folyamatosan szállnak síkra a változások gyorsításáért. A piaci megrendelők egy része számára érezhető előnyök származnak a verseny kialakulása révén. Így egyre több gazdasági döntéshozó számára válik világossá, hogy a folyamat továbbvitele közös társadalmi és gazdasági érdek.

Tanulmányunk során számos szabályozási hiányosságot azonosítottunk, amelyek javításával a vasúti árufuvarozási piac a egészségesebb, hatékonyabb, a megrendelők és a piaci szereplők számára is kedvezőbb irányba mozdulhatna el. A vasúti liberalizáció nem befejezett folyamat, tanulmányunk megalapozza a további intézkedések, szabályozási és intézményrendszeri változtatások irányát.

A tanulmány továbbfejlesztésének lehetséges módjai szintén a liberalizáció korai stádiumából levezethető: mivel a vasúti árufuvarozás piaca még nem érett, ezért megállapításainkat és kvantitatív elemzéseinket 1-2 év elteltével, az adatok és a tapasztalatok bővülésével érdemes felülvizsgálni. A magántársaságok részéről egyértelmű piaci igény jelentkezett egy, a jelenleginél kompetensebb és nagyobb hatáskörrel bíró szabályozó hatóság, a tanulmány megjeleníti a felé vonatkozó főbb elvárásokat.


- 3. Sorolja fel, és mellékelten csatolja a Programmal (annak eredményeivel) összefüggésben született tanulmányokat, kiadványokat, publikációkat, előadásokat, stb.! A Program végrehajtása mennyiben segítette a Programban résztvevők tudományos előmenetelét?**

A kutatás során egy 66 oldalas tanulmány készült el, amelynek címe: „*A liberalizáció első időszakának versenypolitikai szempontú értékelése a magyar vasúti teherszállítási piacon*”

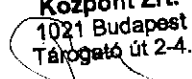
- 4. Mutassa be, a Program megvalósítása mennyiben felel meg az eredeti szakmai tervnek (ütemezés, eredmények, esetleges eltérések indokai, különös tekintettel a támogatási szerződés módosítása nélkül végrehajtottakra)!**

A program szakmai megvalósítása teljes mértékben a tervezetteknek megfelelően zajlott le. A tanulmány megírásának végső határideje a szerződésmódosítással december 31-re tevődött át, a tanulmány eddigre (december 15-én) leszállításra került.

Kelt: Budapest, 2010. január 15.

  
.....  
Szakmai felelős aláírása

Nemzetközi Bankárképző  
Központ Zrt.  
1021 Budapest  
Tárogató út 2-4.

  
.....  
Kedvezményezett (képviselőjének  
cégszerű) aláírása

finanszírozási igények nagy méretűek, a szakszervezetek ellátása és alkuereje gyakran bénító hatású. A reformok révén ma már Magyarországon is megjelentek azok a szereplők, melyek egyértelműen és folyamatosan szállnak síkra a változások gyorsításáért. A piaci megrendelők egy része számára érezhető előnyök származnak a verseny kialakulása révén. Így egyre több gazdasági döntéshozó számára válik világossá, hogy a folyamat továbbvitele közös társadalmi és gazdasági érdek.

Tanulmányunk során számos szabályozási hiányosságot azonosítottunk, amelyek javításával a vasúti árufuvarozási piac a egészségesebb, hatékonyabb, a megrendelők és a piaci szereplők számára is kedvezőbb irányba mozdulhatna el. A vasúti liberalizáció nem befejezett folyamat, tanulmányunk megalapozza a további intézkedések, szabályozási és intézményrendszeri változtatások irányát.

A tanulmány továbbfejlesztésének lehetséges módjai szintén a liberalizáció korai stádiumából levezethető: mivel a vasúti árufuvarozás piaca még nem érett, ezért megállapításainkat és kvantitatív elemzéseinket 1-2 év elteltével, az adatok és a tapasztalatok bővülésével érdemes felülvizsgálni. A magántársaságok részéről egyértelmű piaci igény jelentkezett egy, a jelenleginél kompetensebb és nagyobb hatáskörrel bíró szabályozó hatóság, a tanulmány megjeleníti a felé vonatkozó főbb elvárásokat.


- 3. Sorolja fel, és mellékelten csatolja a Programmal (annak eredményeivel) összefüggésben született tanulmányokat, kiadványokat, publikációkat, előadásokat, stb.! A Program végrehajtása mennyiben segítette a Programban résztvevők tudományos előmenetelét?**

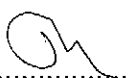
A kutatás során egy 66 oldalas tanulmány készült el, amelynek címe: *„A liberalizáció első időszakának versenypolitikai szempontú értékelése a magyar vasúti teherszállítási piacon”*

- 4. Mutassa be, a Program megvalósítása mennyiben felel meg az eredeti szakmai tervnek (ütemezés, eredmények, esetleges eltérések indokai, különös tekintettel a támogatási szerződés módosítása nélkül végrehajtottakra)!**

A program szakmai megvalósítása teljes mértékben a tervezetteknek megfelelően zajlott le. A tanulmány megírásának végső határideje a szerződésmódosítással december 31-re tevődött át, a tanulmány eddigre (december 15-én) leszállításra került.

Kelt: Budapest, 2010. január 15.

  
.....  
Szakmai felelős aláírása

  
.....  
Kedvezményezett (képviselőjének cégszerű) aláírása