

# NAVIGÁTOR

CARGO SZAKLAP  
Alapítva 1992-ben

**Főszerkesztő:**  
Kiss Pál

**Szerkesztő:**  
Varga Violetta

**Képszerkesztő:**  
Kiss Györgyi

**Szerkesztőség:**  
Andó Gergely  
Bándy Zsolt  
Gayer Márk  
Kuklai Katalin  
Strbik László

**Kiadja**  
**a Magyar Közlekedési Kiadó Kft.**

**Felelős kiadó:**  
Kiss Pál

1132 Budapest, Alig u. 14.  
Telefon: 349-2574, 350-0763  
Fax: 210-5862  
E-mail:  
mk@magyarkozlekedes.hu  
Hirdetésfelvétel és előfizetés  
a kiadóban

**Szerkesztőségi titkár:**  
Báthy Péter

**Előfizetés:**  
Hegyi Krisztina

**Pénzügyek:**  
Weisz Zsuzsa

**Nyomdai előkészítés:**  
Sprint Kft.  
**Igazgató:**  
Machos Ferenc

**Nyomda:**  
Oláh Nyomdaipari Kft.

**Felelős vezető:**  
Oláh Miklós  
vezérigazgató

HU-ISSN 1216-7142  
188. megjelenés

## TÁMOGATÓINK

Rail Cargo Hungaria Zrt.,  
Masped Zrt.,  
Express-Interfracht GmbH.,  
Express-Interfracht Hungaria,  
Révész Logisztikai Holding Zrt.,  
Trans-Sped Kft.,  
Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.,  
Raaberlog Kft.,  
Hungarokombi Kft.,  
BILK Kombiterminál Zrt.,  
Rail Service Hungaria Kft.,  
Bau-Trans Kft.,  
Wincanton,  
Selester Kft.,  
Futár.hu,  
Sped-Trans Hungária Kft.,  
TimoCom GmbH,  
Fluvius Kft.,  
Taurus Techno Gumi Kft.,  
Magyarországi Logisztikai Szolgáltató  
Központok Szövetsége,  
Magyar Szállítmányozói és Logisztikai  
Szolgáltatók Szövetsége

### Médiaügynökség:

blend média  
Ügyvezető: Bándy Zsolt  
Telefon: 350-0763, 350-0764  
Mobil: 06 (70) 215-6270  
E-mail: bandyzs@blendmedia.hu

Horváth László

## Arccal a vasút felé

Hétvégén vidékre, kikapcsolódni mentem a családommal. A korai tavasz nemcsak a rügyeket, de a kamionokat is kicsalogatta, folyamatosan előzgetni kellett azokat. Elgondolkodtam: miért nem inkább vasúton szállítják az árut? Sokkal kevesebb lenne a közúti baleset, kevésbé rongálódna az utak, és mi tagadás, a levegő is tisztább ma radna.

Mennyibe kerülhetnek az útjavítások? A baleseti károk, a balesetben sérüléseket szenvedők gyógykezelése? A szennyezett levegő miatt hányan betegednek meg, mekkora költséget jelent azok folyamatos gyógykezelése? Ezt mind megspórolhatná az állam. De nemcsak a magyar, hanem a szomszédos és a tőlünk nyugatabbra fekvő országok is.

### Elmélet

Nyugaton picivel jobb a helyzet, ott kilométer-arányos útdíjat fizetnek a közúti fuvarozók. Ezzel együtt náluk is sok a teherautó az utakon. Járt már valaki a müncheni autópályán? Az a legforgalmasabb, folyamatos a kamionforgalom a modern kor borostyánútján. Tehát Németországban sem kedveltebb a vonat az áruszállítók körében, mint nálunk. És ott is állami kézben van a vasút, csakúgy, mint Franciaországban. Egyik sem akarja privatizálni, ha veszteséges, inkább megtoldják egy kis állami támogatással. Pedig a teherfuvarozás esetében 2007 eleje óta életbe lépett a liberalizáció – legalábbis elméletben. Ez a brüsszeli verdikt. A tagállamok mégsem tartják be. Vajon miért?

### Állóvíz

Mi, magyarok is úgy privatizáltunk, hogy eladtuk ugyan a MÁV áru fuvarozási részlegét, csak éppen egy másik állami vállalatnak. A MÁV Cargo ugyanis az osztrák állam tulajdonába került. Ezek a nagy vasúti cégek mindenhol függetlenek, mégis szocialista vállalati rendszerben működnek. Államok az államban. Nehezen mozdulnak, és csak „eszik” az adóforintokat. Az EU szerint semmi sem indokolja, hogy a vasúttársaságok állami kézben maradjanak. Immár négy éve mégsem történt semmi.

Azon gondolkodtam, vajon miért is éri meg az államoknak finanszírozni ekkora cégeket? A kisebb vállalkozások mozgékonyabbak, rugalmasabbak. Nem azért, mert az állam nem jó gazda, hanem azért, mert fontos a nyereségesség. Ha nincs nyereség, nincs miből megélni. A magáncégek nem várhatnak a bőkezű állam bácsira. A hatalmas vasúttársaságok magas költségekkel dolgoznak, és mindezt az adófizetők forintjaiból fedezik. Az áruszállítás pedig vasúton egyre drágább, ezért a kereskedők inkább a kamionokat választják, amelyek országokon keresztül főlegnek az áruikkal.



### Értetlenség

Az unió a vasút liberalizációját forszírozza, az áruk szabad mozgásának elvét hirdeti, valamint a tagállamok közötti versenykorlátozásoktól mentes piaci viszonyok kialakítását tartja szem előtt. A tagállamok viszont a nagyvasutak érdekeinek érvényesítését helyezték előtérbe. 2010 júniusában az Európai Parlament több mint húsz tagállam elmarasztalását kérte, és összesen 13 tagállam ellen indult eljárás az Európai Bíróságnál. Eddig mégsem történt semmi.

Mitől tisztességes verseny az, ahol az állami cég leszorított áron vállalja a fuvar, mert tudja, hogy a költségvetésből pótolhatja a veszteségét? Ezt egy magáncég nem engedheti meg magának, mert csődbe megy.

Sokkal kevesebb árut szállítanak vasúton, mint amennyire igény lenne. Hiszen azzal együtt, hogy a magán-szektor alá ígérnek az állami vállalatok, még mindig drágább a vasúti áruszállítás, mint a közúti. Ugyanis a költségeket akkor is fizetni kell, ha csak egy vonat kattog végig a síneken. Ez a 22-es csapdája, és ezen csak a vasúti társaságok privatizációja segíthet. Ezért aztán nem értem, miért is ragaszkodnak az államok a sok pénzt felemészítő vasúttársaságukhoz. Aztán eszembe jutott A tanú című film, amelyben a főszereplő Bástyá elvtársnak bemutatja az első magyar narancsot: kicsit sárga, kicsit savanyú, de a miénk!

(A szerző az L.A.C. Holding Zrt. vezérigazgatója)