

**„EYM4PL”**

---

**HÉTKÖZNAPI / SZAKIRODALMI PÉLDATÁR  
ÉPÍTÉSE ELEMI JÁTÉKOKRA**

---

**Projektmunka I.**

**2009.**

**Konzulens:**

**dr. Szakadát István**

# TARTALOMJEGYZÉK

<b>I. BEVEZETÉS</b>	- 3 -
<b>II. SZAKIRODALMI PÉLDÁK</b>	- 4 -
<b>1. HAJÓVONTÁK TALÁLKOZÁSA</b>	- 4 -
1.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA	- 4 -
1.2 A HŐSJÁTÉK - A FOLYÓ KÉT OLDALÁN	- 5 -
1.3 A HŐSJÁTÉK KOMPLEMENTERE - A KÉT ÁRUSZÁLLÍTÓ HAJÓ	- 6 -
1.4 MEGYEZŐ ÉRTÉKPÁROK - EGY ÜRES, EGY TELI	- 7 -
1.5 EGY ASZIMMETRIKUS JÁTÉK - A BIZTOSÍTÁSI CSALÁS	- 8 -
1.6 BIZTOSÍTÁSI CSALÁS SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ HAJÓVAL	- 9 -
1.7 A KOORDINÁCIÓS JÁTÉK - HOL KEDVEZŐBB ÖSSZEÜTKÖZNÜNK?	- 9 -
<b>2. KIÉ LESZ A MEGRENDELÉS?</b>	- 10 -
2.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA	- 10 -
2.2 A FOGOLY DILEMMA - TOLÓ VAGY VONTATÓ?	- 11 -
2.3 A MÁRTÍRJÁTÉK - MUNKA VAGY TÁMOGATÁS	- 14 -
<b>3. HAJÓFIGYELŐK A DUNÁN</b>	- 15 -
3.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA	- 15 -
3.2 A PRIVILÉGIUMJÁTÉK KOMPLEMENTERE - HONNAN FOTÓZZAK?	- 16 -
<b>III. HÉTKÖZNAPI PÉLDÁK</b>	- 18 -
<b>1. A KIHAGYOTT KURZUS</b>	- 18 -
1.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA	- 18 -
1.2 BEMENJEK, VAGY NE MENJEK?	- 19 -
<b>2. A VÖRÖSBOROS KÓLA</b>	- 20 -
2.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA	- 20 -
2.2 „KI A GYÁVA NYÚL?” JÁTÉK - BORT VAGY KÓLÁT?	- 20 -
2.3 AZ ÖNKÉNTES JÁTÉK - EGY ALTRUISTA JÓBARÁT	- 22 -
<b>IV. ÖSSZEGZÉS</b>	- 23 -
<b>IRODALOMJEGYZÉK</b>	- 24 -

## I. BEVEZETÉS

Mondják, hogy szobrot faragni nem más, mint lefejtetni a felesleget a márványtömbben már a maga teljességében létező formáról. Mi több, a festők és a költők munkamódszerében is megmutatkozik valami hasonló, hiszen, míg előbbi egy, a képzeletében már pontosan létező képet vázol a vászonra, utóbbi addig csupán egy nyelv meglévő szókészletéből ragad ki elemeket, s rendezi őket össze egy sajátos sorrendbe.

A cselekvésemélet egyik legérdekesebb témakörének, a két- vagy többszereplős, kétválasztásos elemi játékoknak a jelenléte is így ismerhető fel a mindennapokban. Nem szükséges nagy erőfeszítéseket tennünk a példák konstruálásához, a legjobb kiinduló helyzeteket maga az élet rejti magában. A hétköznapiak, a társas érintkezés, a magunk belső világával és egymással folytatott kommunikációink kavalkádjáról csupán le kell választani a fölösleget, s máris megannyi hétköznapi, mi több, szakmai példát kapunk, melyekkel az alapjátékok különböző formái, fajtái illusztrálhatók. Számtalan esetben válunk úgy ego és alter szereplővé, hogy nem is gondolnánk, partnerünkkel épp egy ilyesfajta interakcióban veszünk részt, hiszen a mindennapokban sokszor észrevétlen rejtőzködnek az alapjátékok szabályszerűségeivel egy az egyben leírható döntéshelyzetek. Pedig bizony megbújnak ezek a családi vitatkozásokról kezdve - mikor a "hova menjünk nyaralni?" problematika úgy ér véget, hogy ki-ki a maga által preferált helyre utazik -, a kollégiumban élő fiatalok dilemmáján át - "ha elmosogat, amíg hazaérek, bevásárolok; de vajon bízhatok-e abban, hogy elmosogat, amiért cserébe magamra vállalom a bevásárlás nyűgét?" -, bezárva az olyan egyszerű kérdésekben, hogy egy spontán megszervezett baráti beszélgetéshez vajon ki vállalja magára a bort vételezését, és ki érkezik csupán üdítővel.

Dolgozatomban egyrészt ilyen, és hasonló hétköznapi példákkal mutatok be ismertebb szimmetrikus, illetve aszimmetrikus alapjátékokat, másrészt pedig kedvenc, már-már lassan hivatássá váló szabadidős elfoglaltságom, a folyami hajózás témaköréből merítetek, hogy bemutassam, ezek a modellek a szakmai élet berkein belül is valamennyi szituációban alkalmazhatók.

## II. SZAKIRODALMI PÉLDÁK

### 1. HAJÓVONTÁK TALÁLKOZÁSA

#### 1.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA

Az alábbiakban bemutatott, forgalmi helyzetnek is nevezhető aktus több lehetséges rendezést, s ezáltal több különböző játékot is szülhet, tekintve alter és ego lehetséges nézeteit, beállítottságát.

A játékok helyszínéül egy hajózható folyó (pl. Duna) kritikus szakaszát (pl. Kazán-szoros) választjuk, annak is egy veszélyes folyamkanyarulatát (pl. Baba Kai szikla és Galambóc), melyet egyszerre két vízi jármű is úm. „meg kíván hajózni”. Az egyik árral szemben (továbbiakban: hegymenő), a másik pedig fentről, azaz vízfolyással megegyező irányban (továbbiakban: völgymenő) érkezik a helyszínre. A terepről a következőket érdemes tudni: A folyót mindkét oldalt monumentális magasságokba törekvő hegyek szegélyezik, a sodrás pedig igen erős, különösen a vízterület külső ívén, azaz a homorú oldalon, hiszen itt teljesedik ki annak romboló ereje, míg a domború oldalon, azaz a belső íven lelassul, lerakja hordalékát, veszélyes zátonyokat képezve ezzel. A két hajó egyszerre érkezik a kanyarba, két különböző irányból. A Hajózási Szabályzat az adott szakaszon bal oldali találkozást ír elő, ám a veszélyes pontokon feloldó táblákat helyeztek ki, mivel adódhat úgy, hogy különböző nautikai, illetve egyéb vis major okoknál fogva biztonságosabb egymás melletti elhaladást nyújt az ún. „fordított kitérés” (ellentétes oldali találkozás). Ebben az esetben az a jól bevett szokás, hogy a hajóvezetők rádión egyeztetik egymással, miként kényelmesebb nekik a találkozás. A veszélyes pontok előtt minden hajó köteles URH-n bejelentkezni, és pozícióját leadni, hogy tudjanak egymás létezéséről, és számíthassanak a másik közeledésére.

Példámban a hegymenetben közlekedő hajó rádió-berendezése váratlanul meghibásodik, miután a hajóvezető nyugtázta szemből érkező kollégája bejelentkezését, s ő is tudomást szerzett a másiktól, ugyanakkor már nem tudták egymással megvitatni, hogy a folyó melyik oldalán érkezzenek a kanyarba. Vizuálisan nem kísérhetik figyelemmel egymást, hiszen a kanyar oly éles, hogy a hegyek lábaitól semmit sem látni, s a radarkészülékre sem támaszkodhatnak, mivel e természeti képződményen a lokátorok jelei sem képesek áthatolni.

A sziklás meder miatt a vészborgonyzás sem járható ösvény, az arany középúton maradás pedig lehetetlen, a folyó közepén, a vájat mellett megrekedt sziklacsoportok fölött kialakult örvények okán. A szó szoros és átvitt értelmében is két út vezet elöttük: behajózni a kanyarba a külső, vagy pedig a belső íven haladva.

### *1.2 A HŐSJÁTÉK - A FOLYÓ KÉT OLDALÁN*

Tekintsük úgy, hogy alaphelyzetben két egyszerű, magányos menetben közlekedő géphajóról van szó, a későbbiekben majd ezzel is variálunk. Legyen ego minden esetben a hegymenő, alter pedig a völgymenő egység. A döntések a hajót irányító ágensek fejében születnek, adott esetben a hajó személyzete egységesen alkot egy játékost, mely mindezt meghozni hivatott, a hajón szolgáló egyének egységes válaszait a továbbiakban a hajó szimbolizálja.



Látjuk, hogy alapesetben mindkét hajó számára a legrosszabb, elkerülendő helyzet, ha mindketten kooperálnak, vagyis a belső íven hajózzák meg a kanyart. Így, belül maradva a legcsekélyebb az esélye annak, hogy időben megpillantják a másikat, alter pedig a sodrással megegyező irányban a tehetetlenség hatására képtelen időben megállni, így frontális ütközés következik be, mely során mindkét egység elsüllyedhet, veszélyeztetve ezzel elsősorban a személyzetet, másodsorban pedig, a folyóba kerülő szennyezőanyagok okán, az élővilágot. A másik elkerülendő helyzet egy ennél már enyhébb kimenetelű találkozás.

Tudniillik, amennyiben mindkét fél dezertál, a külső íven fognak közeledni egymáshoz, ahol bár jóval nagyobb a sodrás, jelentősen több idejük marad a vészmanőver lefolytatásához, hiszen egy jobb perspektívából látnak be a kanyarba, hamarabb észreveszik a másikat. Az ütközés mértéke minimális, ám, ha még ebben az esetben is lékesedne valamelyik úszóegység, a folyó sodrása rásegíti arra, hogy mihamarább partot érjen, míg a belső íven az ütközést követően egy esetleges gép- vagy kormány sérülés esetén egyenest a folyó közepén kialakult sziklazátanyokon találná magát.

A fennmaradó további kimenetek szerint mindkét hajónak kioszthatunk 3-at és 4-et, amennyiben a másik preferendumával ellentétben, a szemközti oldalt választják - ugyebár, itt már nem áll fent az ütközés veszélye. Ego-nak, vagyis a fölfelé igyekvő hajónak a legjobb döntés, ha a külső íven halad, miközben alter úm. „lecsorog” a belsón, hiszen, mint azt korábban ismertettem, a látási viszonyok itt alakulnak a legkedvezőbb mértékben, és itt a legkisebb a veszélye annak, hogy a sziklazátonyra sodródik. A 3,4 és a 4,3 értékviszony úgy alakul ki, hogy a mind ego, mind alter számára legjobb, illetve második legjobb lehetőség arra az útra csábítja őket, melyen a másik szeretne végighaladni abban az esetben, ha a szembejövő választása a vele ellentétes oldalra esik. Ego szemszögéből a második legjobb helyzet akkor alakul ki, ha alter megy kívül, pontosan a látási viszonyok, és a zátony közelsége miatt, illetve alter-nek is csak a második legjobb felállás, amennyiben kooperál, miközben ego dezertál, hiszen ekkor a belső ívre kerül, ahol szintúgy nem látja be a kanyart megfelelően.

Az alaphelyzet preferenciarendezését az alábbi táblázat foglalja össze. A beírt értékek alapján észrevehetjük, hogy a 12 szimmetrikus alapjáték közt definiált, ún. „hősjáték”-kal kerültünk szembe.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	1, 1	3, 4
	dezertáció	4, 3	2, 2

### 1.3 A HŐSJÁTÉK KOMPLEMENTERE - A KÉT ÁRUSZÁLLÍTÓ HAJÓ

A hősjáték komplementerét vázolhatjuk fel abban az esetben, ha a fentiekben ismertett vízi közlekedési példában szereplő hajókat kicseréljük, de minden egyéb tényezőt változatlanul hagyunk.

Tegyük fel, hogy nem két egyszerű, magányos géphajó kíván áthajózni a kritikus szakaszon, hanem két, hordképességük maximális kihasználtságával haladó, idomvasakkal megrakott uszályokat továbbító tolóhajó. Ebben az esetben a két legrosszabb válasz változatlan marad, hiszen összeütközni továbbra sem kívánnak egymással a felek, ám a 3,4 - 4,3 értékviszony átrendeződik. Szintén mindkét hajókaraván a másik vágyott útján szeretne végighaladni, ám a preferált oldal ezúttal a folyamkanyarulat belső íve lesz. Bár továbbra sem került elhordásra a hegylánc, a rogyásig rakodott uszályokat magába foglaló kötelékek tehetetlensége jelentősen

megnövekedett. A hegymenő immár a belső íven akar felfelé haladni, hiszen itt a legkisebb a sodrás, mely egy ekkora tömeg esetében nem elhanyagolandó együttható, míg a völgymenti tolatmány szintén itt szeretne kikerülni a kanyarból, hiszen a centrifugális erő hatására előfordulhat, hogy úm. „kiesik” a rendszer a külső partra, s a sodrás miatt már nem fog tudni visszaereszkedni középre, amennyiben a külső íven játssza át magát az áradat kezeire. Táblázatunk így a következőképp formálódik át:

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	1, 1	4, 3
	dezertáció	3, 4	2, 2

#### 1.4 MEGYEZŐ ÉRTÉKPÁROK - EGY ÜRES, EGY TELI

A harmadik alternatívában a számpárok teljesen megegyeznek, azaz minden esetben azonos értékű a válasz az ellenfél által preferált értékkel. Itt az ego az első példában tárgyalt magányos géphajó, alter pedig egy teherkaraván. Mindkettő legjobb, és második legjobb döntése a másik által előnybe helyezett oldal ellentettje, hiszen a megrakottnak a belső, az üres, vagy magányos géphajónak pedig a külső íven haladás az elérendő, miközben a másik annak ellentettjét cserkészi be.

Érdemes észrevennünk, hogy itt, ha nem tudnának egymásról a hajók, tehát mondjuk már a bejelentkezés előtt megszakad a rádiókapcsolat, nagy valószínűséggel semmi gond nem lenne az elhaladással, mert evidens módon mindkét hajó a folyam maga számára megfelelő partja irányába rendeződne. A helyzetet az tette cselekvéseméleti alapjátékká, hogy tudomást szereztek egymás létezéséről. A bejelentkezési kötelezettség azonban nem tartalmaz arra vonatkozó előírásokat, hogy az első kapcsolatba lépés, azaz a hívószöveg bármilyen információt tartalmazzon a hajó nevén túlmenően, mondjuk annak merülési adatairól, főbb méreteiről, stb. Így mindkét hajó vezetőjének számolnia kell mindkét eshetőséggel, noha ha tudná, milyen merülésű egységgel van dolga a másiknak, vagy nem tudna a létezéséről, egyszerűbben megoldódna a helyzet. Így viszont szintén, ahogy az előzőekben tárgyaltak esetében is, két egyensúlyi állapot is létezik:

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	1, 1	3, 3
	dezertáció	4, 4	2, 2

### 1.5 EGY ASZIMMETRIKUS JÁTÉK - A BIZTOSÍTÁSI CSALÁS

Példázatom levezetése során elérkeztünk egy olyan lehetséges változat ismertetéséhez, melyben az egyik szereplő egy másik játékot játszik, míg szemből érkező társa az előzőekben ismertetett módon viszonyul a felmerülő problémákhoz. A preferenciamátrix értékei ego esetében átértelmeződnek, ezt pedig „biztosítási csalás” játéknak neveztem el.

E bűncselekmény tárgya a belvízi hajózásban sem ismeretlen fogalom. A folyami krónikák nem egyszer számoltak be olyan hajóbalesetről (pl. „Oltenita” román kirándulóhajó, Szap, 2005.), melynél a nyomozás során felmerült a hajó beavatott legénységi tagjai által elkövetett, előre kitervelt, szándékos rongálásának alapos gyanúja, balesetként beállítva a havariát.

Játékunkban ego hajója már utolsó üzemóráit tölti, a tulajdonos uraknak pedig kapóra jön a helyzet. Ego úgy véli, a környezeti tényezők szerencsétlen összecsengése a legjobb megoldást hozhatja ki számára: a rádió meghibásodására, azaz a véletlenre foghatja a karambolt, és jók az esélyei arra, hogy a csuklya a bűncselekmény fején marad. Ebben az esetben tehát a legtöbb értéket ego olvasatában az a szituáció képviseli, melyben ő is, és a szembejövő is a belső íven hajóznak, s rövid úton, frontálisan ütköznek egymással. Természetesen alter preferenciaértékei változatlanok. A második legjobb helyzet ego számára, ha a külső íven ütköznek, a harmadik és negyedik pedig sorrendiségében nem változik, hiszen, ha már elkerülük a karambolt, akkor ugyanúgy a külső íven kedvezőbb ego-nak felhajózni, hiszen a sziklazátonyt elkerülné, mert e képződménnyel való ütközés nem okoz akkora sérülést a hajónak, amekkorát igazán szeretne, a fölösleges veszteglés, illetőleg a leszabadítási mizéria helyett inkább zavartalanul haladna hajójával tovább.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	4, 1	1, 3
	dezertáció	2, 4	3, 2

### 1.6 BIZTOSÍTÁSI CSALÁS SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ HAJÓVAL

Természetesen ez a szituáció is több irányba meresztheti ágait, hogy azok mind más és más ízű gyümölcsök felfüggesztésével szolgáljanak, így elképzelhetjük azt a dilemmát, melyben ego egy személyszállító hajó, és az előnyösebb helyzet az enyhe ütközés esetén alakul ki, mivel, tételezzük fel, a hajó üzembentartójának belső társadalmi normája, lelkiismerete nehezen viselné, ha nyereségvágya miatt ártatlan utasok fizetnének életükkel. Ebben az esetben a legjobb döntés, ha megtörténik ugyan az ütközés, de csupán a külső íven, ahol kíméletesebb karambolra lehet számítani. A 3-as értéket a komoly havaria lehetősége kapja, a fennmaradó két helyzet osztályozása pedig változatlanul marad:

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	3, 1	1, 3
	dezertáció	2, 4	4, 2

### 1.7 A KOORDINÁCIÓS JÁTÉK - HOL KEDVEZŐBB ÖSSZEÜTKÖZNÜNK?

Az előzőekben felvázolt esetek előfordulási valószínűsége csekély, de bármikor megeshet, hogy adódik egy ilyen szituáció. A következő eset megvalósulására még ennél is kevesebb az esély, mégis tennék felé egy rövid kitérőt, hiszen a cselekvéseméletben ismert „koordinációs játék” komplementerét ismerhetjük benne föl, tehát egy szimmetrikus játékról van szó. Itt mind ego, mind pedig alter ki kívánja aknázni a biztosítási csalásra alkalmat adó lehetőséget. A legjobb helyzet tehát akkor alakul ki, ha mindketten kooperálnak, majd ennek következményeképp a belső íven egymásnak ütköznek. A második legszerencsésebb kimenetel ego és alter számára pedig, ha mindketten egyformán dezertálnak, és a folyó külső ívére kerülnek.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	4, 4	1, 2
	dezertáció	2, 1	3, 3

## 2. KIÉ LESZ A MEGRENDELÉS?

### 2.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA

Következő példámval ugyan továbbra is a folyami, illetőleg a belvízi géphajózás témakörén belül fogok mozogni, ám ezúttal egy másik aspektusból közelítve maradok hű a témámhoz. Míg, eddig a Hajózási Szabályzat, illetőleg a vonalismeret vonatkozó kérdéseiből, illetve annak hiányosságaiból állítottam föl példákat, most térjünk át a nautika technikai oldalára, meghintve némi gazdasági, kereskedelmi problematikával.

Nem vitás, manapság a technika korát éljük. Ez pedig a folyami hajózásban is megmutatkozik. A huszadik század közepén sorra épült - az akkori idők legszebb vonalvezetésű - vontatóhajói ma már, bármennyire is sajnó a veteránok, hagyományőrző tengeri medvék szíve, nem állják meg a helyüket. A kor technikai vívmányaként aposztrofált tolóhajók klasszisokkal jobban megfelelnek minden elvárásnak.

Hogy ne vesszünk el a részletekben, csupán néhány példát említenék e tényállás alátámasztásához. Egy tolóhajó jóval több uszályal vagy bárkával képes ugyanazzal a határfokkal haladni, mint egy vontató, mivel az utóbbi esetében a hajócsavarok által keltett "zuhatag" egyenest a vontatmány nyakába zúdul, hátráltatva a menetet. A biztonsági előírásoknak is jobban megfelel, hiszen tolatmányával egy merev köteléket alkot, manőver közben nem válnak szét az egységek, ráadásul egy váratlan vészhelyzetben egy farhorgony kieresztésével bármikor képes megállni, míg a vontató csak egy azonnali megfordulás beiktatásával tudja elkerülni azt, hogy a tehetetlenség törvényének engedelmesséve saját magába rohanjanak vontatott uszályai. És végezetül, míg egy vontatmány igazításához legalább 8-10 fő szükséges (csörlőkezelők, uszálykormányosok), addig egy tolt kötelékhez 3-6 ember munkája bőven elegendő.

Példámban, mely több ponton is kapcsolódik a valósághoz, két hajóstársaságot szerepeltetek. Mindkettőnek van egy-egy vontatóhajója, melyekhez az ezredforduló selejtezési hulláma nyomán potom pénzért jutottak hozzá.

Mindkét fél tudja, hogy hajója egy letűnt kor ipartörténeti hagyatékát képviseli, éppen ezért rendkívül magas eszmei értéket képviselnek, ám egyik cég sem boldogul, hiszen minden

munkát elhappolnak előlük a tolóhajókkal is rendelkező versenytársaik, az eseti megrendelések - zátonyról történő leszabadítások, géphiba miatt műveletképtelen egységek mozgatása, stb. - pedig épp, hogy csak a fenntartást biztosítják, egyik cég számára sem hoznak számottevő áttörést.

Egy napon azonban kezük ügyébe jut egy felhívás anyaga, melyben hat darab tolható-vontatható uszály hosszújárati mozgatására alkalmas hajóval rendelkező alvállalkozót keresnek. Amelyik vállalat pedig a megbízó kegyeibe férkőzik, számíthat arra, hogy hajóját ezen egyszeri megrendelésen túlmenő feladatokra is jelölik a későbbiek során, ahol majd szintén e hat dereglye mozgatása szerepel.

Mivel mindkét társaság tisztában van azzal, hogy talán ez az utolsó sanszuk, hogy igazi munkát szerezzenek hajóiknak, a feladat kitűzését követően megvizsgálják a lehetséges módokat, hogyan tudnának a másikonál jobb feltételeket kínálni, illetve olcsóbban elvállalni a megrendelést.

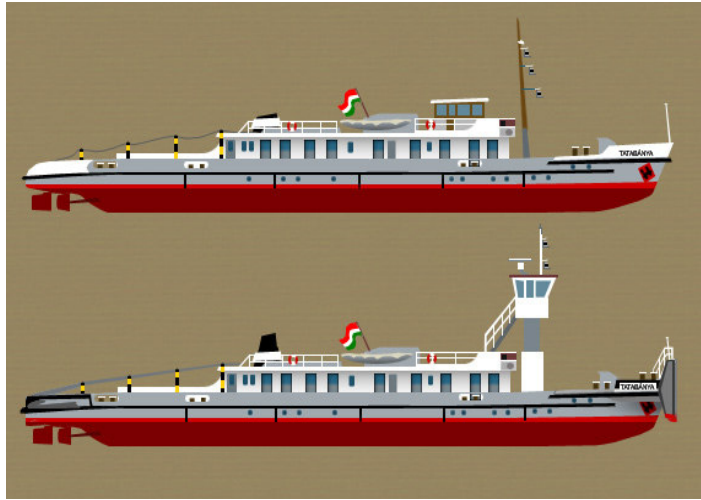
Az egyiknek eszébe ötlik, hogy, amennyiben átépített tolóhajóvá meglévő vontatóját, azonnal fölénybe kerül, hiszen ebben az esetben sem technikai, sem jogi korlátok közé nem ütközik, hogy mind a hat uszályt egyetlen fordulóban továbbítsa a cél felé, míg vontatóként a jelenlegi szabályozás értelmében csupán hármat vihetne, ez pedig dupla kört jelent.

Így egyértelmű lenne, hogy ki kapja meg a fuvart, hiszen egy toló-vontatóval lényegesen kisebb vállalási árért juttatható el az áru a célállomáshoz, mivel egyetlen fordulóval megoldja a feladatot, ezzel pedig rengeteg időt, illetve üzemanyagot spórol meg, nem beszélve a személyzet béréről, és az egyéb, járulékos amortizációs költségekről.

## 2.2 A FOGOLY DILEMMA - TOLÓ VAGY VONTATÓ?

Ennek a szituációnak az egyik alapvető megoldását a játékosok a fogoly dilemma néven elhíresült legnépszerűbb, legismertebb alapjáték preferenciamátrixa alapján végzik. Ha ego átalakítja hajóját, alter pedig nem, ő kísértést kap, alter-é pedig a szívás. Ennek komplementere pediglen akkor következik be, amennyiben a másik cég alakítja hajóját tolóvá úgy, hogy ego járműve vontató marad. Ekkor felcserélődnek a szerepek, ego-é a szívás, alter-é a kísértés.

Kialakulhat azonban két másik helyzet is, mellyel a fogolydilemmában is számolhatunk. Mi történik vajon, ha egyik vállalkozás sem alakíttatja át a hajóját, és milyen helyzet alakulhat ki abban az esetben, ha mindkettő megteszi?



Két, hasonló döntést hoznak, melynek, hipotetikusán feltehetjük, az lesz az eredménye, hogy mindketten fele-fele arányban osztozkodnak a gyümölcsös kosár tartalmán, és mindkét hajó elvisz három-három megrakott uszályt. Amennyiben megmaradnak vontatóként, egyéb más megegyezés, döntés esetén sem vihetnek háromnál többet, ha pedig mindkét hajót tolóvá építik, kölcsönös megegyezés alapján úgyszintén hármát-hármát visznek el.

Az élet azonban ennél jóval bonyolultabb, kiszámíthatatlanabb szituációkat produkál. Ha mindkét egységből toló alakul, nem fogják felesben megkapni a munkát, hiszen a megrendelő sem a minap tanult bele a szobatisztaságba, és jól tudja, hogy az ilyen feladatokra kitalált, eredeti tolóhajókkal felvértezett szervezetek egymást a víz alá nyomva kínálják tevékenységeiket. Ők pedig szintén elviszik egy fordulóval a fuvart, tehát akár vontatóként, akár tolóként meghagyva a szeretett zászlóshajót, feleink aligha jutnak hozzá a kenyérhez.

Mégis, akár ez a variáció lép életbe, akár a kissé utópisztikus jellegű kompromisszum keresésével nyert megállapodás, ego számára 'szívás' marad az, ha nem építi át a hajóját, amíg alter ezt a sajátjával megteszi, hiszen így benne él az a tudat, hogy elvesztett egy versenyt, ráadásul legnagyobb konkurenciája javára.

Már csak azt kell eldöntenünk, melyik a második és a harmadik legjobb lehetséges kimenetel. Két egyezést látunk: mindketten átépítetik, illetőleg mindketten meghagyják. Amennyiben mindkét hajót megreformálják, bár egyik sem kapja meg a munkát, mégis egy fokozattal kedvezőbb eredményt érnek el a felek, hiszen, bár ez az akció nem jön össze, immár

tolóhajóval rendelkező munkavállalókká válnak a piacon, ez pedig jóval több lehetőséggel kecsegtet számukra, mint az átalakítás előtt.

A közös kooperálással, vagy közös nem kooperálással elérhető legjobb kimenet mégis az, ha egyik sem ejti meg hajóján a beavatkozásokat. Második hipotézisem szerint így sem érvényesülhetnek ugyan ebben a feladatban, mégis ez a legjobb válasz ego számára az összes eddigi olyan lépésnél, melyben nem nyeri meg a 'kísértés' megvalósulása esetén bezsebelhető prémiumot.

Egyfelől azért, mert a tolóhajóvá történő átalakításnak horribilis mértékű anyagi vonzata van, mely több havi folyamatos szolgálattal térülhet csak meg, hiszen át kell hegeszteni a hajó orrát, az új EU-szabályozás értelmében ki kell alakítani a fartükrön egy horgonyfészket, hogy menetben bármikor vészhorgonyt tudjon vetni, és nem utolsó sorban hidraulikusan emelhetőre kell szerelni a kormányállást a szabad kilátás érdekében, mivel immár a hajó előtt fog elhelyezkedni a továbbítandó teher. A tízmilliós nagyságrendű, első pillanatban fölöslegesnek tűnő beruházásnál pedig mindenkinek jobb, ha hajója megmarad vontatóként, nem beszélve arról, hogy a vízi egység így továbbra is megőrzi muzeális jellegű külsejét.

Összefoglalva tehát elmondhatjuk, hogy ebben a szituációban a fogoly dilemma néven elhíresült, kétszereplős elemi játék ismerhető fel, hol az ego számára a legjobb döntés, mely a legjobb válasz az ellenfél összes lépésére, a nem kooperálás. Ha összevetjük a példamat az alábbi ábrán a számok tükrében látható, összesítő táblázatba foglalt preferenciamátrixszal, megállapíthatjuk, hogy a kooperálás a hajó vontatóként hagyása, a dezertálás pedig a tolóvá alakítás. A pareto-optimum, azaz a legjobb eredmény a kooperálással érhető el, tehát egyik cégvezető sem szorgalmazza a beavatkozást. A fogoly dilemma elméletéből tudjuk ugyanakkor, hogy ebben a játékban nem a mindenki számára legjobb eredményt éri el a felek, hiszen Elster is megírta "A társadalom fogaskerekei" c. művében, hogy a racionális döntés, mely az egyén legjobbnak vélt döntése, nem maradhat racionális, amint másokkal interakcióba kerül. Az egyensúlyi állapotban tehát mindkét hajó tolóvá alakul.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	3, 3	1, 4
	dezertáció	4, 1	2, 2

### 2.3 A MÁRTÍRJÁTÉK - MUNKA VAGY TÁMOGATÁS

A fogoly dilemma komplementereként ismeretes mártírjátékban alapvetően úgy gondolkodunk, hogy két, egymással önzetlenül viselkedő barát, esetleg egy szerelmespár kerül interakcióba, de elképzelhetjük azt is, hogy a két fogoly között a szülő-gyermek kapcsolat definiálható. Az alábbi példa azonban bemutatja, nem feltétlenül szükséges, hogy e komplementer játék résztvevői altruista beállítottságúak legyenek, akarhatja ego mindennél jobban a kooperációt, miközben alter dezertál, még akkor is, ha szimplán a maga üzleti érdeke vezérli.

Tételezzük fel, hogy a fuvarozási ajánlat mellett egy másik lehetőség is nyílik a cégek számára. Mivel mindkét hajó muzeális értéket képvisel, így kapnak egy biztató ajánlatot a Közlekedési Múzeumtól. Az intézmény ugyanis a példázat szerint sikeresen megpályázott egy Uniós támogatást, melynek értelmében egy meghatározott összeget rendszeresen megkapnának, amennyiben hajójukat a múzeum közbenjárásával védetté nyilvánítatják. Ebben az esetben, ha ego nem alakítja át hajóját, miközben alter ezt megteszi a sajátjával, s elviszi a fuvart, amit most a példa kedvéért tekintsünk kizárólag egyszeri megbízásnak, a teljes támogatást az ő hajója élvez, mivel az átalakított egység elveszti eszmei értékét. Alternek ez a legrosszabb helyzet, mert vissza már nem alakíthatja a hajót, a támogatástól elesik, ráadásul a fuvar is véget ér egyszer, mely után, mivel vontatóból átalakított tolóhajóról beszélünk, jóval nehezebb boldogulni a piacon. Bár az előző példában ennél az eshetőségnél azt írtam, átalakított hajóként könnyebb érvényesülni, most kihangsúlyoznám, hogy mindig az adott helyzet sajátos mércéihez képest rangsorolunk. Ebben a tekintetben tehát mindenképp nehezebb egy tolóhajóval boldogulni, mint folyamatosan kapni egy mecénás szervezet biztos forrásból érkező anyagi támogatását, amiért valójában sem a munkáért, sem a munkában nem szükséges létért folyó küzdelmeket folytatni.

A további döntési lehetőséget tekintve visszatérek az előző példához. Ego számára a második legjobb a vontatóként maradás, míg alter-nél ugyanez lesz a helyzet, hiszen a támogatást így is megkapják, mivel mindkét hajó egyformán különleges darab, igaz fele-fele arányban kell rajta osztozkodni. Ez a helyzet ugyanakkor mindig jobb, mintha mindketten átalakítanak, a fent említett okokból kifolyólag. Támogatást egyik sem kap, munkát pedig a kettőnek együtt

még nehezebb szerezni. Ez mégis egy fokozattal jobb döntés, mintha ego alakítja át, s alter nem, mert - szintén az irigységre, és a „pusztuljon el a szomszéd tehene is” elvre utalnék - inkább legyen két átalakított hajó egy árupiacon, mint egy, aki úgy próbál érvényesülni, hogy közben látja, ahogy a másiknak semmit sem kell tennie ezért, az irreverzibilis átalakítási folyamatot pedig már nem tudja visszafordítani, ha mégsem úgy alakulnak a dolgok, ahogy szeretné.

Az egyensúlyi állapot ugyanakkor egyértelműen beáll a kooperációra, mindkét részről, hiszen ez a dilemma, ahogy neve is mutatja, önmagában kiadja az „altruista” megoldást. Mindkét hajó vontató marad, megkapják a támogatást, amiből, így együtt, igaz, hogy nem tudnak számottevő profitra szert tenni, mégis biztonsággal megélnék, s foglalkozhatnak az egyszerű megrendeléseikkel.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	3, 3	4, 1
	dezertáció	1, 4	2, 2

### 3. HAJÓFIGYELŐK A DUNÁN

#### 3.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA

A shipspotting (hajófigyelés) fogalmával már hazánkban is egyre többször találkozhatunk. Az amerikai érdekeltségű hajófigyelő portál mintájára ugyan Magyarországon még csak egy fórum működik, egyre több lelkes, amatőr hajóvadász küld magáról életjelet a hazai folyópartok legkülönbözőbb szegleteiről. Bár Magyarország tengerrel nem határos, azért itt is lehet különleges zsákmányra akadni. Az egyik legértékesebb, legtöbb fotóst megmozgató belföldi nautikai események egyike az az évi kb. 4-5 alkalom, amikor a Szlovákiában, sorozatgyártásban épülő tengerjáró áruszállító hajók megindulnak lefelé a Dunán, a torkolat irányába. Ezen átvonulások dokumentálását elsősorban azért tartják fontosnak, már-már történelmi eseménynek, mert az adott hajó csak egyszer halad végig Magyarországon, hiszen, amint a tengeren befejezik rajta a végső munkálatokat, már fizikailag is lehetetlen kísérlet lenne újra felhozni a Dunán.

Példám szerint a megszállott hajófigyelők egyikének monitorján egy váratlan pillanatban megjelenik egy Budapesthez közeledő tengerjáró reflexiója. Miután beazonosítja a járművet, rögvést a telefonhoz kap, hogy elindítsa a riadóláncot annak érdekében, hogy társai mihamarább értesüljenek a különleges eseményről. A hajót azonban - AIS-jeladójának gyöngécske teljesítménye okán - túl későn veszik észre, így a fővárosban csupán két spottert sikerül időben mozgósítani.

A nagy kapkodásban megfélekedeznek arról, hogy figyelőpontot egyeztessenek, ki honnan készíti majd az értékes fotókat. Tegyük fel, a példa tisztasága érdekében, hogy egyikük telefonja lemerült állapotban van - amire lehet is ráció, hiszen a derült égből pottyant rohamkiáltást követő felkészülési idő alatt aligha tölthető fel legalább elégséges szintre egy mobilkészülék -, így már csupán a helyszínen tudnának egyeztetni, ez viszont, a hajótest fenyegető árnyékában értelmét vesztené.

A fotósok két lehetséges színhely közül választhatnak. Az egyik állás mindenképpen a Lánchíd, hiszen egy menetben lévő hajót onnan lehet a legjobb perspektívában a legközelebről lefotózni úgy, hogy lehetőség van a jármű első ill. hátsó fertályát is lencsevégre kapni, hiszen ez az egyetlen olyan belvárosi híd, melyen csupán két forgalmi sávon kell átgyalogolni annak érdekében, hogy a déli oldalon is fotózhassunk.

A másik közkedvelt terület a Citadella és környéke, hiszen nem csupán a dokumentálás a fontos, hanem az is, hogy a különböző tájegységeken végigvonuló hajót környezetével együtt örökítsük meg, miközben olyan helyszíneken halad végig, melyeket talán sosem érint többé. A budai oldal magaslatain pedig kiváló panorámát nyújt a belvárost kettészelő folyó.

### *3.2 A PRIVILÉGIUMJÁTÉK KOMPLEMENTERE - HONNAN FOTÓZZAK?*

A játékosok kétféleképp dönthetnek. Lánchíd, vagy Citadella. Alapvetően arra gondolnánk, hogy mindkettejük számára az az előnyösebb, ha a másik a másik ponton van, hiszen a küldetés akkor éri el a valódi célját, ha mindkét helyen készülnek fotók, az egyének azonban mindezt, pont, mivel racionálisan gondolkodnak, elsősorban nem e szempontok szerint rangsorolják.

A legjobb döntés mindkettejük számára az lesz, ha mindketten a Lánchídon várják a hajót, hiszen itt és így tudják együttesen kamatoztatni kooperációs-, illetve problémamegoldó

képességeiket. Jelenlét-kommunikációban tarthatják a kapcsolatot egymással, s a hídon könnyedén, akár az utolsó pillanatban is el tudnak egymástól távolodni annyira, hogy két, merőben más aspektusból örökítsék meg az alájuk bevonuló monstrumot.

Ego-nak a második legszerencsésebb kimenetel, ha a Lánchídra megy, miközben munkatársa tisztes távolságból figyeli az eseményeket, hiszen, bár a hídon monopolhelyzetben van, ráadásul a történés közvetlen közelében, egy kicsit fájdtja szívét az a tudat, hogy nem láthatja élőben, madártávlatból az óriás bevonulását, mi több, attól is tarthat, hogy nagyobb érdeklődést, esetlegesen mélyebb elismerést váltanak ki társa hegycsúcsról készített felvételei.

A harmadik legjobb, azaz a második legrosszabb döntését akkor hozza meg, ha felballag a hegyre, miközben kollégája a hídon fotóz. Itt az ismételten szerepet játszó tényezők - versengés, valamint az át nem élt élmények súlyozottan, hiszen ego ezúttal attól fosztja meg magát, hogy a hajó közvetlen közelében lehessen - mellett a ráfordítás költségének mértéke is meghatározó. Addig ugyanis, míg az ember az egységnyi rendelkezésre álló idő alatt könnyedén felsétál egy hídra, a hegy tetejére vezető serpentin a lelkét is kileheli, mire kellő időben a csúcsra jut.

Mindkettejük szempontjából a legkellemetlenebb helyzet akkor alakul ki, ha a Citadellán találkoznak, s már nem marad idejük lerohanni a hegyről. Egyikőjük sem láthatja közvetlen közelségből a hajót, nem lesznek változatos képek, ráadásul ebben a távolságban már szinte lehetetlen két, lényegesen más látószögből felvételeket készíteni. Mindkét fél nagyságrendileg ugyanolyan fotókkal fogja publikálni az eseményt, ez pedig aligha hoz a fórum részéről elismerést, noha sokkalta jobban ki lehetett volna aknázni az utolsó pillanatban érkező lehetőséget.

A játék preferenciarendezése alapján a privilégiumjátékhoz érkeztünk. A mátrixból is látszik, hogy egyetlen egyensúlyi állapot uralkodik, nem alakul ki konfliktus, racionális döntéseiknek köszönhetően kapják meg a prémiumot, s mindketten a híd más-más szegletéből fotózzák az érkező hajót.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	4, 4	3, 2
	dezertáció	2, 3	1, 1

### III. HÉTKÖZNAPI PÉLDÁK

#### 1. A KIHAGYOTT KURZUS

##### *1.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA*

Első hétköznapi példámmal egy aszimmetrikus játékot kívánok bemutatni. Az alatt tárgyalt helyzet aktuális lehet mind időszerűségét tekintve, mind pedig azért, mert az alapszituáció is valamennyi jelenlegi egyetemi hallgató, néhai diák számára ismerős problematika, döntési helyzet lehet.

Adott egy egyetemen egy gyakorlati kurzus, mely a hét egy meghatározott napján kerül megtartásra, 10-15 hallgató számára. A TVSZ szerint az órák látogatása kötelező, ezt pedig a gyakorlatot vezető oktató rendkívüli szigorúsággal, rendszeresen ellenőrzi.

A kurzus napjára azonban a BKV és a MÁV szakszervezetei összehangolt sztrájkot hirdetnek, az elégséges szolgáltatás címén üzemben maradó járművekkel pedig csak nagy nehézségek árán közelíthető meg az egyetem. Az oktató a sztrájk előtti napon körüzenetben értesíti hallgatóit, hogy amennyiben a sztrájk megtartatik, úgy az óra elmarad. Tétélezzük fel azonban, hogy még az este folyamán sikerül megállapodniuk a feleknek, így mégsem kerül beiktatásra a munkabeszüntetés. A hallgatók a friss hírek hallatán értelmezni kezdik az előadó üzenetét a formális logika módszereivel, majd észrevételezik, hogy a tanár sorai egy feltételes állításban megfogalmaznak ugyan egy konklúziót, ám arra vonatkozólag semmi információt nem közölnek, mi történik, ha idő közben a felek váratlanul visszalépnek a sztrájktól. A premissza tagadása pedig, mint ismeretes, egy alapvető érvelési hiba, tehát a „ha sztrájk lesz, óra nem” tartalmú kijelentésből nem következik, hogy lesz óra, amennyiben a késő esti órákba nyúló tárgyaláson rendkívüli megegyezés születik az illetékesek között, és mégsem kezdődik meg a munkabeszüntetés. Fikcióm szerint ennek a hiányosságnak az előadó is tudatába kerül, ez pedig egyenesen melegágya lesz egy cselekvéseméleti alapjáték kialakulásának.

## 1.2 BEMENJEK, VAGY NE MENJEK?

Az ego ebben a példában a kurzusra járó hallgatók túlnyomó többségét együttesen képviseli, míg alter szerepét az óraadó tölti be. Mindkét fél két-két lehetőség közül választhat. Bemegy a kurzusra, tehát kooperál, vagy nem megy be, tehát dezertál. Vizsgáljuk meg a négy lehetőség alapesetben felvázolható preferenciamátrixát!

Mind ego, mind alter szempontjából a legjobb helyzet akkor alakul ki, ha kölcsönösen dezertálnak, tehát a hallgatói csoport nem megy be arra az órára, melyet az oktató nem megy el megtartani. Előbbiek odahaza vegetálhatnak a nélkül a veszély nélkül, hogy beírják őket hiányzónak, valamint utóbbinak sem kell bemennie, hisz a csoport számottevő része úgymint hiányzik.

Az is egyértelműen látszik, hogy a legkedvezőtlenebb szituációról akkor beszélhetünk, ha a diákok mégis úgy döntenek, hogy bemennek, az oktató viszont otthon marad. Ebben az esetben a hallgatók tartoztak egy úttal, szerencsétlenebb esetben egy korai keléssel is az ördögnek, az előadót pedig esetlegesen elmarasztalhatják azért, hogy nem tartotta meg gyakorlatát, mivel a tanszék tudomására jut az ügy, pusztán onnét, hogy szemtanúi lesznek a terem előtt várakozó csoport elégedetlenkedésének. Amennyiben mégis elkerüli a megrovást, erkölce szólal meg, mint fentebbi példáimban már említett, belsőleg szabályozó társadalmi norma.

A fennmaradó két-két helyzetben a hallgatóság jobban jár, ha mindkét fél kooperál, tehát mindenki bemegy, és lezajlik az óra, mint abban az esetben, ha nem mennek be, és beírják őket hiányzónak, mert a tanár mégis megtartja a kurzusát annak a maroknyi csoportnak, kiket az előzményekben tárgyaltak alapján nem tartalmaz ego halmaza. Az előadó számára ugyanakkor ennek komplementere az előnyösebb. Nevezetesen, azért kap magasabb preferenciaértéket az a kimenetel, melyben úgy tart órát, hogy ego nincs jelen, csupán egy ego-hoz nem tartozó csekély létszámú csoport, mivel úgy értékeli, kevesebb résztvevővel nyugalmasabb, s eredményesebb gyakorlatot tud lefolytatni.

Tekintsük meg a preferenciamátrixot ebben a helyzetben:

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	3, 2	1, 1
	dezertáció	2, 3	4, 4

## 2. A VÖRÖSBOROS KÓLA

### 2.1 A SZITUÁCIÓ ÁLTALÁNOS LEÍRÁSA

A következő dilemma bebizonyítja, hogy az amerikai fiatalok körében elterjedt, igen komoly tétre menő „ki a gyáva nyúl?” játéknak („game of chicken”) is lehetnek „szürkébb”, békésebb, enyhébb kimenetelű megoldásokat magában tartogató megfelelői.

A példázat szerint két, régi jó barát elhatározza, hogy kimennek a Szentendrei-szigetre, s kiülnek a vízpartra vörösboros kólázni. Fiatalkori emlékeiket szeretnék feleleveníteni, mikor hétvégén jól bevett szórakozási szokásaikat gazdagította e kis esti kiruccanás. Mindig megbeszéltek, ki veszi meg hozzá a bort, ki pedig a kólát, s minden alkalom után cseréltek. Mára azonban, az idők múlásával már elfeledkeztek arról, kinél szakadt meg legutóbb a lánc, a program egyeztetésekor pedig erre vonatkozólag nem pontosítanak. Elvük, hogy a szigetre a háborítatlan nyugalom érdekében, valamint egymás, és a régi barátság tisztelete is úgy kívánta számukra, nem, vagy csupán kikapcsolt állapotban viszik át telefonjukat, így a találkozásig eme kommunikációs eszköz segítségével nem nyílik lehetőségük az eseti egyeztetésre. Ego a munkája miatt csak egy később induló komppal tud a túlpartra menni, hogy csatlakozzon alter-hez, ott pedig már nem áll módjukban orvosolni a döntést, mivel az üdülőterület közértje kora délután bezár, a faluban működő éjjel-nappali vegyesbolt pedig több kilométeres gyaloglás árán vehető csak célba.

### 2.2 „KI A GYÁVA NYÚL?” JÁTÉK - BORT VAGY KÓLÁT?

Tekintsük át a játékban résztvevő két jó barát stratégiáját, úgy, hogy vegyük kooperálásnak a vörösbor, dezertálásnak pedig a kóla vásárlását. Ahogy a gyáva nyúl játékban, itt is akkor

alakul ki a legrosszabb helyzet, amikor a büntetés mezőbe kerülnek, tehát egyik sem kooperál. Ebben az esetben mindkettő arra számít, hogy a másik szerzi meg a szőlőnedűt, s mindketten kólával érkeznek a szigetre. Ez egyik játékosnak sem jó, hiszen nem titkolt szándékuk az oldott hangulat elérése, a munka utáni lazítás, pihenés, s két üveg szénsavas üdítőital nem biztosítja számukra a fentiek előidézéséhez megfelelő infrastruktúrát.

Ha mindkét cimborá kooperál, tehát mindketten vesznek egy-egy palack bort, kialakul a második legjobb helyzet mindkettejük számára, hisz legfeljebb hosszabbra nyújtják az estét, és a tervezettnél felszabadultabb hangulati állapotba kerülnek.

A két további szituációban ego-nak az jelentené a maximumot, ha ő venné a kólát, miközben társa a bort, hiszen, tekintsük úgy, hogy 1:2 arányban kevernék ki a ciberét, ehhez pedig elegendő egy másfél literes PET-palacknyi kóla, ami jóval olcsóbb, mint az a fajta száraz vörösbor, mellyel hajlandók a keveréket előállítani. Ennél jóval kedvezőtlenebb helyzet, ha ő veszi meg a bort, miközben alter hoz kólát, egyrészt a termékek árainak különözete miatt, másrészt pedig inkább úgy venne bort, hogy alter is azt hoz, mert itt bár az ár ugyanaz, mégis ketten isznak kettőt, tehát mindenki a magáéval gazdálkodik. Természetesen ez mégis egy fokozattal jobb döntés, mintha kólát venne, miközben barátja úgyszintén.

Alant tehát a „gyáva nyúl” játék preferenciarendezésével azonos eredményeket láthatjuk.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	3, 3	2, 4
	dezertáció	4, 2	1, 1

Megjegyzésként hozzáfűzném, hogy természetesen ez a játék csupán erre a helyzetre vonatkozik, melyben a játékosok döntéseik rangsorolásánál nem veszik figyelembe a direkt reciprocitás elvét, mert, érdemes szem előtt tartanunk, hogy ebben az esetben lényegében mindegy lenne, milyen helyzet alakul ki a „mindketten kólát hoztunk” eshetőségen kívül, hiszen számítanak arra, már csak bevett szokásaik okán is, hogy a következő interakciónkban a jelenlegi helyzet nyertese hoz majd áldozatot.

### 2.3 AZ ÖNKÉNTES JÁTÉK - EGY ALTRUISTA JÓBARÁT

Arról az eshetőségről sem szabad megfeledkeznünk, hogy milyen helyzet alakul ki, ha szintén szimmetrikus játékot játszva - mindketten altruisták. Mivel barátok, feltételezhetjük, hogy azok, és a másiknak akarnak kedvezni, tehát létre jön a „gyáva nyúl” játszma ellentettje, az „önkéntes játék” néven a köztudatba ivódott formáció, melyben az ego számára legtöbb értéket hordozó helyzet, ha együttműködik alter-rel, miközben ő dezertál, tehát ő vételezi a vörösbort, míg ismerőse kólával járul hozzá az esti hangulathoz, és vica versa, ő ugyanígy gondolkodik. Itt, míg a „gyáva nyúl” játék esetén két egyensúlyi állapottal számolhatunk, abszolút kiadódik a megoldás. Mindketten borral kedveskednek egymásnak, hisz ez a legjobb döntés, mely felülülheti a másik összes lépését.

		Alter	
		kooperáció	dezertáció
Ego	kooperáció	3, 3	4, 2
	dezertáció	2, 4	1, 1

## IV. ÖSSZEGZÉS

A fent bemutatott példáimat hangsúlyozottan a folyami hajózás, illetve járulékos tevékenységeinek témaköréből merítettem, körítve néhány olyan eshetőséggel, melyhez hasonlóan a hétköznapi ember is nap mint nap abszolválhat.

Az elemzett helyzetek kidolgozásával igyekeztem demonstrálni, hogy a társadalmi cselekvések szerves részét képező játékelmélet megértéséhez szervesen kapcsolódik a szabályszerűségek felismerése a gyakorlatban, ez pedig legjobban a példák konstruálása, s a szemléltetés eszközeivel sajátható el, hogy a legegyszerűbb, mindennapi helyzetekben is felismerjük a könnyű altruizmusnak, az egoizmus irracionálisának, vagy épp az erős, illetve gyenge altruizmus racionalitásának különféle játékait.

## IRODALOMJEGYZÉK

- Szakadát István (syi): *Cselekvésselmélet dióhéjban*. Budapest, Typotex, 2008.
- Elster, J.: *A társadalom fogaskerekei*. Budapest, Osiris, 1995.
- Index.hu, „Gőzhajók, hadihajók, hajózás” fórum
- Magyar Rivercaching Projekt honlapja ([www.folyamhajo.hu/rivercaching](http://www.folyamhajo.hu/rivercaching))