

VASÚTI ÁRUFUVAROZÁS HELYZETE KÖZÉP-EURÓPAI KITEKINTÉSSSEL

DR. JERNEY ZOLTÁN

Rail Cargo Hungaria Zrt., Szeged, Tisza L. krt.28-30.

zoltan.jerney@railcargo.com, jerneyz@t-online.hu

Bevezetés

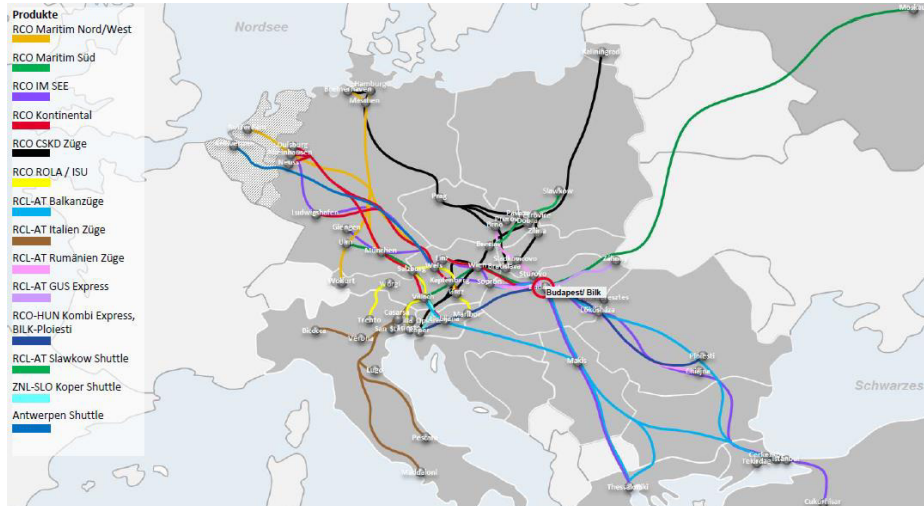
A korábbi évek megtorpanása után jelentős, 15-20 százalékos növekedés tapasztalható a vasúti áru fuvarozásban, amelyet a statisztikai adatok jól alátámasztanak. A hazai vasúttársaságok szakmai és gazdasági szervezeteinek elemzése alapján a TEN-T folyosók megnövekedett áruforgalma, a vizsgálat megállapítása szerint a tranzitszállítmányok túlnyomó részben Nyugat-Európa és a Balkán között közlekedő vonat és árumennyiség vonatkozásában mutatkozik. A vasúti áru fuvarozás részarányának emelkedése a fuvarozásban résztvevő vasútállalatok, társaságok összehangolt, adott esetben egymást kiegészítő együttműködését igényli. Nemcsak a hazai vasútállalatok kooperációja igényel kiemelt figyelmet, hanem Közép-Kelet Európa vasútjainak koordinált színrelépése egy V4 stratégia formájában.

Megbeszélés

A közúti áru fuvarozás Európai részaránya az áruszállítási rendszerek között jelenleg közel 75%-os. A vasúti fuvarozási részarány (jelenleg 18% a szárazföldi áruszállításon belül EU egészére vonatkoztatva) változását két tényező elmozdulása módosíthatja alapvetően, egyik a szállítási igényes árumennyiség összes volumenének emelkedése, a másik a közúti részarány csökkenése a szárazföldi áruszállítási módok között. Egy rövid felsorolás tükrözzé a két szárazföldi áruszállítási mód korlátait, illetve kihívásait. Vasúti szállítás folyamata során előzetesen menetvonal engedélyt kell igényelni, nincs háztól házig fuvarozás, minden km pálya díjköteles, a vonatoknak meg kell állni mozdony és mozdonyvezető csere miatt. A közúti fuvarozás esetében nincs szükség előzetes kérelemre, jelentős számú közúti fuvarozó áll rendelkezésre szemben a korlátozott számú vasúti áru fuvarozást végző társaságokkal szemben, megvalósul a háztól házig fuvarozás, egy gépkocsi egy vezető, ritkább megállás, rövidebb fuvarozási határidő. Ez a pár gondolat is azt tükrözi, hogy a szárazföldi áruszállítási módok versenyhelyzete nem azonos feltételrendszeren alapszik, a vasutak elsősorban a nagy távolságú és/vagy nagy tömegű áruk fuvarozásánál kerülhetnek pozíció előnybe. Az Európai vasutak kitörési stratégiája elsősorban nem az egymás elleni vetélkedésben kell, hogy kiteljesüljön, hanem a közös együttműködésben, a szinergikus hatások feltérképezésében és alkalmazásában a közúti áru fuvarozási rendszerekkel szemben. A vasúttársaságok közötti együttműködés nem csak a magyarországi vasutakra értendő, hanem a V4 országok vasútjainak közös fúzióján is kell, hogy alapuljon. Ennek a gyakorlati megvalósítási formáit kell terv szinten keretekbe öltetni, majd a megfelelő tesztüzemi megfelelés esetén a szükséges erőforrás allokációs tevékenységeket megvalósítani a fejlesztések mihamarabbi elkezdése érdekében. A V4 országok vasútfejlesztési stratégiái nagyrészt hasonlóak, állami szinten az infrastruktúra fejlesztés

elsődlegessége mindent megelőz. A vasúti pálya minimum 160–200 km/h sebességre történő emelése a tranzit vonalakon elengedhetetlen, ez a technikai feltétel szükséges a közúti verseny erősítése érdekében. Az áruk eljutasának ideje a versenystratégia elsődleges elemei között foglal helyet, a felgyorsult világban az nyer, aki hamarabb és gyorsabban tud elvárt minőégi szolgáltatást nyújtani. A fuvarozási idők csökkentése versenyelőnyt jelent a megrendelők szemében, amelyért hajlandók módokat váltani. Önmagában a pályák megfelelő sebességre történő felfejlesztése még nem ad elégséges eredményt, szükséges a technikai fejlesztések körében a vonó és vonatolt eszközpark mennyiségi és főleg minőségi fejlesztése. A korszerű nagy vonó teljesítményre és sebességre képes több áram nemű mozdonyok darabszámának a növelése a versenyképesség következő feltétele. Említést érdemelne a fejlesztések között a teherkocsipark darabszámának és összetételének minősége és mennyiségi változásának elengedhetlensége. A technikai fejlesztésekkel párhuzamosan a technológiai fejlesztéseket és együttműködésekkel kell előtérbe helyezni olyan megoldások alkalmazásának elterjesztésével, mint az interoperabilitás kérdése, vagy mint a digitalizáció megvalósítása a lehető legszélesebb alkalmazási körben. A küldeményt előzze meg az információ, legyen elegendő idejű cselekvési lehetőségek az esetlegesen szükséges beavatkozások elvégzése érdekében. A vonatok műszaki paramétereinek bizalmi elven történő elismerése a határtechnológiai idők minimálisra csökkentését, adott esetben szükségtelenné tételét eredményezné, ami szintén az eljutási időket javítaná. A V4 országok vasúttársaságainak együttműködése a térség amúgy is intenzíven fejlődő gazdaságát szolgálja ki, erősítve a stabilitást és a fenntartható gazdasági fejlődést. Jelentős változást kellene elérni a hazai vasúti piacon az egyes kocsik továbbításának növelése érdekében. Nehéz kérdés, hiszen a csökkenő kocsik és vonatforgalom azt eredményezte, hogy a gyér forgalmú állomásokat, vonalakat korlátozták, bezárták. Az egyes kocsik nemzetközi forgalmi arányának növelése nemcsak a hazai jelentős forgalmat bonyolító vasúttársaságok érdeke lenne, hanem az Európai vasutak jelentős részének. Ezen felismerés érdekében hat európai vasúti társaság együttműködése figyelhető meg, (köztük a Rail Cargo Group). Cél a nemzetközi egyes kocsik forgalom piaci részesedésének, hatékonyságának és versenyképességének növelése. A fejlesztés feltételei között szerepel az összehangolt kapacitásfoglalási rendszer működtetése, az összehangolt nemzetközi tehervonati menetrendek optimális rendszere és a korszerű informatikai rendszerek alkalmazása. A kitérés stratégiai között szerepel jelentős súllyal a kombinált vasúti fuvarozás részarányának növelése. A tendencia jelentős potenciál növekedést mutat nemcsak hazai, hanem nemzetközi szinten egyaránt, mindez mennyiségben, valamint a meghosszabbodott útvonal nagyságokban egyaránt jelentkezik. Oka elsősorban a tengeri kikötők forgalmának folyamatos növekedése csak néhányat említve a jelentősebb emelkedést mutatók közül úgy, mint Rotterdam, Hamburg Pireus. Az észak-adriai kikötők forgalmának változása TEU egységben mérve mindegyik kikötőnél (Rijeka, Trieste, Velence és Koper) jelentős növekedést mutat, ami szintén emeli az oda és visszairányuló vasúti forgalmakat (1. ábra). A növekedés elsődleges oka a Kínai kereskedelmi áruforgalom folyamatos emelkedése, amely túlnyomó többségben a tengeri úton érkezik Európába és a kikötőkből vasúton kerül a rendeltetési elosztó rendszerekhez. A tengeri szállítás közel 40 napos időtartama ellenére is még igen csekély jelentőségű a csak vasúton 20 nap alatt érkező árumennyiség nagysága. Jelentős

emelkedés várható továbbra is a Pireusi kikötő forgalmát tekintve, amely végső soron a vasúti és azon belül is az intermodális egységek fuvarozási részarányának növekedését eredményezi.



Forrás/Source: Rail Cargo Hungaria, 2017

1. ábra: A kombinált és hagyományos teherforgalom a Rail Cargo Group-nál
 Figure 3: The intermodal and conventional traffic of the Rail Cargo Group

Következtetések

Következtetésként a következő területeken érdemes a vasúti fuvarozás eredményességének növelése érdekében a V4 országoknak stratégiai szövetséget kötniük. Az egyes kocsis forgalom és a kombinált fuvarozás szemszögéből vizsgálva az együttműködés érdekében szükséges és megteendő lépéseket. Interoperabilitás megvalósítása a négy ország vonatkozásában, az egyes kocsis forgalomban standard elegyáramlatok kialakítása, a digitalizáció előtérbe helyezése, az információ technológia bevezetése a lehető legtöbb szegmensbe. A kombinált fuvarozás támogatási rendszerének egységes kialakítása és alkalmazása az egyre növekvő igény lefedése érdekében. A fentiekben foglaltak megvalósítása vélhetően valamennyi társult vasúttársaság eredményességét indukálja, és egyben növeli a vasúti áru fuvarozás részarányát Közép-Európa térségében.

Összefoglalás

A vasúti áru fuvarozás fontos azokon a közép-európai országokban, amelyeknek nincs tengeri kikötőjük. Másfelől a különböző szállítási módok között folyamatos a verseny. A tanulmány célja a vasúti közlekedés versenyképességének növelése érdekében ajánlások készítése. Az európai közlekedési piac általános áttekintése és a multimodális áru fuvarozás jelenlegi státusza került bemutatásra. A fő javaslatok a következők voltak: az országok szorosabb együttműködése, a multimodális szállítás támogatása, a digitális megoldások fejlesztése.

Kulcsszavak: logisztika, vasúti áruszállítás, multimodális szállítás, V4, IT

Irodalom

- Dolinayova, Anna - Camaj, J. - Kanis, J. (2017): Charging railway infrastructure models and their impact to competitiveness of railway transport. *Transport Problems*, 12:1, 139-150.
- Farkas Gy. - Vinczellér Erika (2010): Development of Railway Infrastructure Services and Customer Satisfaction. *Acta Technica Jaurinensis Series Logistica*, 3:3, 311-324.
- Kelemenné Erdős Anikó (2014): A közforgalmú közlekedési szolgáltatás és piac vizsgálata marketing és fenntarthatósági nézőpontból. PhD thesis, BMGE GTK, Budapest
- Lukács A. (edit.) (2010): Shifting freight from truck to rail, based on Hungary's experience. Clean Air Action Group, Budapest, 74. pp.
- Majercak, J. - Majercak, P. (2017): Logistics Assessment of Functional Performance of Material Flows in Railway Transport. *LOGI 2017, MATEC Web of Conferences* 134 00035, 1-8.

State of railway transportation from Central European point of view

Abstract

The railway freight transport is important for those countries in Central Europe which do not have seaports. On the other hand there is a continuous competition between the different modes of transportation. The aim of the study was the preparation of recommendations in order to increase the competitiveness of railway transportation mode. A general overview of the European transport market and a present status of the multi-modal freight transport were presented. The main proposals were the following: closer cooperation of the countries, support for multi-modal transport, development of digital solutions.

Keywords: logistics, railway freight transport, Visegrad partnership (V4), multi-modal transport, IT