



DR. FARKAS GYULA

okleveles közlekedésmérnök-közgazdász
 Vasúti kapcsolatok vezető
 Rail Cargo Hungaria

**A vasúti áru fuvarozás helyzete, gazdaságos fejlesztésének lehetőségei.
 Az akadályok elbontásának fontossága, a környezettudatos áruszállítás jövője.**

Összefoglaló

A szerző a legnagyobb magyarországi vasúti áru fuvarozó operátor, a Rail Cargo Hungaria Zrt, szakértőjeként a Közlekedéstudományi Egyesület felkérésére konferencián előadásában foglalkozott az áru fuvarozás helyzetével, és a vasúti áru fuvarozás jövőjével.

Az ott elhangzottak írásos közreadásával, és továbbgondolásával a magyar vasúti áru fuvarozás fejlődése elé gördített akadályok megszüntetésének fontosságára is felhívja a figyelmét.

DR. FARKAS, GYULA
 Dipl.-Ing. für Verkehr
 Leiter für Bahnverbindungen
 Rail Cargo Hungaria geschl. AG

Position des Eisenbahn-Gütertransports, Möglichkeiten für seine effiziente Entwicklung
Wichtigkeit des Barrierenabbaus, die Zukunft des umweltbewussten Gütertransports (Teil 2.)

Zusammenfassung

Der Autor – als Sachverständiger des größten Eisenbahn-Gütertransportoperators in Ungarn – RAIL Cargo Hungaria – hat im Auftrage des Verkehrswissenschaftlichen Vereins von Ungarn in seinem Vortrag die Lage des Gütertransports und der Zukunft des Eisenbahn-Gütertransports behandelt.

Durch Veröffentlichung in Schriftform und Weiterdenken der dort dargelegten Aufführungen wird die Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Beseitigung der vor die Entwicklung des ungarischen Eisenbahn-Gütertransports gestellten Hindernisse gelenkt.

DR. GYULA FARKAS
 Transport engineer
 Head of railway relations
 Rail Cargo Hungaria Co.

The Status of the Railway Freight Transportation, the Possibilities for its Economical Development
The Importance of the Demolition of the Barriers, the Future of the environmentally conscious Freight Transportation (Part 2.)

Summary

The author is an expert of the Rail Cargo Hungaria Co. which is the biggest freight operator railway company in Hungary. He presented the status of the railway freight transportation and its future on a conference, on request of the Institute for Transport Sciences (KTI). By publishing the further developed version of his presentation, he calls the attention also for the importance of the demolition of the barriers hindering the development of the Hungarian railway freight transportation

A Vasútgépészet 2015. évi 2. számában, e tárgyban írt első rész folytatásában bemutatom a vasúti áru fuvarozás fejlesztési lehetőségeit, amely a magyar vasúti áru fuvarozás versenyhátrányát okozó tényezők mellett a kitorési pontot jelenthetik a magyar vasúti áru fuvarozási piac szereplői számára.

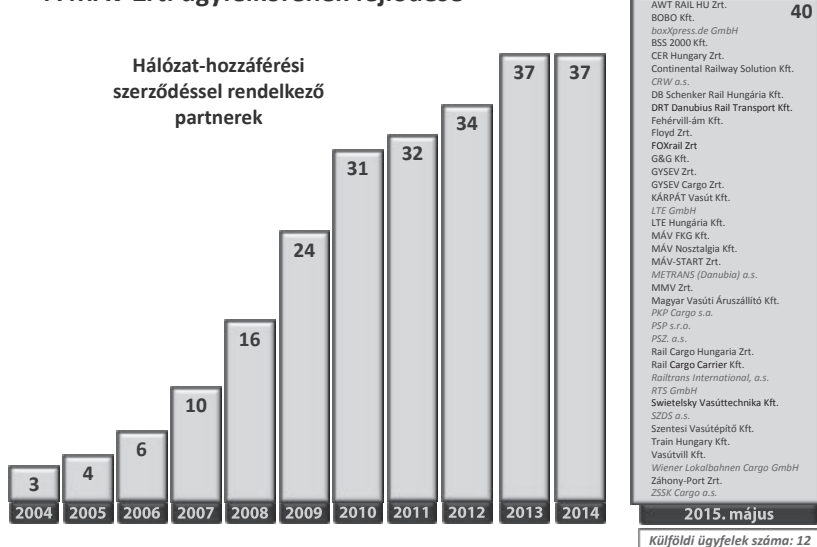
A magyar vasúti áru fuvarozási piacon tevékenykedő vasúti társaságok számának 2004-2015. májusa közötti alakulását az 1. ábra szemlélteti.

Az ábra jól mutatja, hogy az uniós csatlakozástól kezdődően folyamatosan növekedett a MÁV Zrt-vel hálózat-hozzáférési szerződéssel rendelkező ügyfelek száma, a nem Magyarországon bejegyzett vasúti társaságok száma is évről évre emelkedett és valódi piaci verseny van köztük a hazai vasúti áru fuvarozási piacon. Éppen ezért nem mindegy, hogy az egyes vasúti áru fuvarozó társaságok milyen stratégia mentén kívánják kialakítani üzletpolitikájukat, mely társaságok milyen fejlesztési lehetőségekben látnak kitorési pontot, úgy-

félakvirálási potenciált. Természetesen komoly és kiemelt figyelmet kell fordítani a meglévő ügyfelek megtartására és elégedettségük fokozására, amely a jövőbeni üzleti életképesség alapja. A következőkben néhány

olyan meghatározó tényezőt ismertettek, amely a vasúti áru fuvarozás fejlesztésének mozgóterve és elősegítője, hiánya ugyanakkor jelentős akadálya, gátja lehet a hazai vasúti áru fuvarozás térnyerésének.

A MÁV Zrt. ügyfélkörének fejlődése



1. ábra: MÁV Zrt. ügyfélkörének fejlődése (2004-2015)

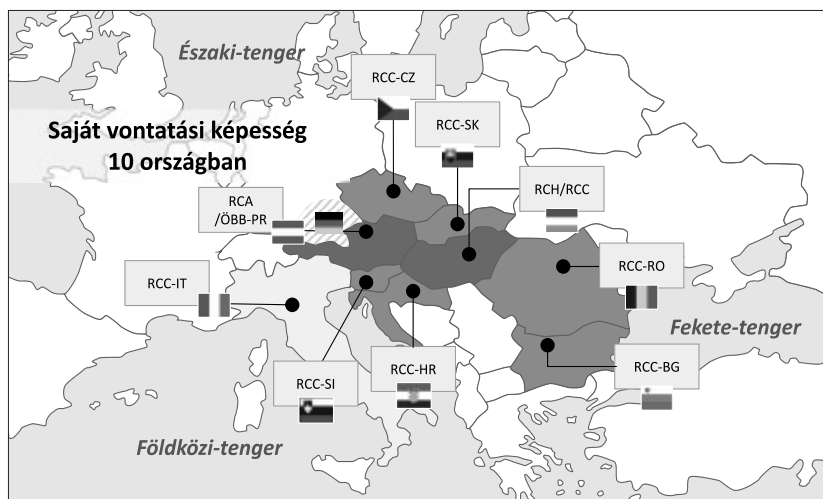
A vasúti árufuvarozás fejlesztési lehetőségei

A cikk első részében felsorolt versenyhátrányok megszüntetése jelentős mértékben elősegítheti a vasúti árufuvarozás közlekedési munkamegosztásban betöltött szerepének növekedését. A vasúti árufuvarozás fejlesztésének mozgatói, illetőleg elősegítői a következő tényezők köré csoportosíthatóak:

a) kereskedelem, üzletszerzés fejlesztése

A hazai vasúti árufuvarozási volumen nemzetközi forgalma több mint 80% (hazánk nyitott gazdasága, exportvezérelt működése miatt), így a fejlesztés kérdése elsősorban a nemzetközi együttműködés területén jól teljesítő vasútvállalatok nagyobb eséllyel veszik fel a versenyt a többiekkel szemben. A hazai vasúthálózatot érintő vasúti áruforgalmak jelentős részét nem Magyarországon kell megszerezni, hanem jól kialakított és működtetett vasút-logisztikai és szállítmányozói **hálózat** aktív résztvevőjeként kell jelen lenni. A Rail Cargo Group (RCA, RCH, RCC) szolgáltatási területét a 2. ábra mutatja. Az osztrák vasúthálózaton árufuvarozó RCA központja Bécsben, míg az magyar vasúthálózaton árufuvarozó RCH, valamint a Közép-és Közép-Kelet-Európa több országában is tevékenykedő RCC vasúti társaságoké Budapesten van.

Eszerint a cégesoport alkalmas arra, hogy saját üzemeltetési szervezeteinek a közreműködésével leközlekedtessen tehervonatokat pl. Németország-Románia relációban. Mivel az üzemeltetési kompetencia nem kerül ki a csoport érdekkörén kívülre, így a szervezetek hatékony együttműködésével biztosítható az ügyféligenyek magasabb szintű kiszolgálása az esetleges folyamat nem megfelelések kritikus pontjainak azonosítása, folyamatokba való visszacsatolása és javítása. Ezen keresztül e tekintetben



2. ábra: A Rail Cargo Group saját vontatási képessége Európában (2015. január 1.)

versenyelőnyt tud realizálni más, hasonló relációban fuvarozó és egymással együttműködő vasúti társaságokkal szemben.

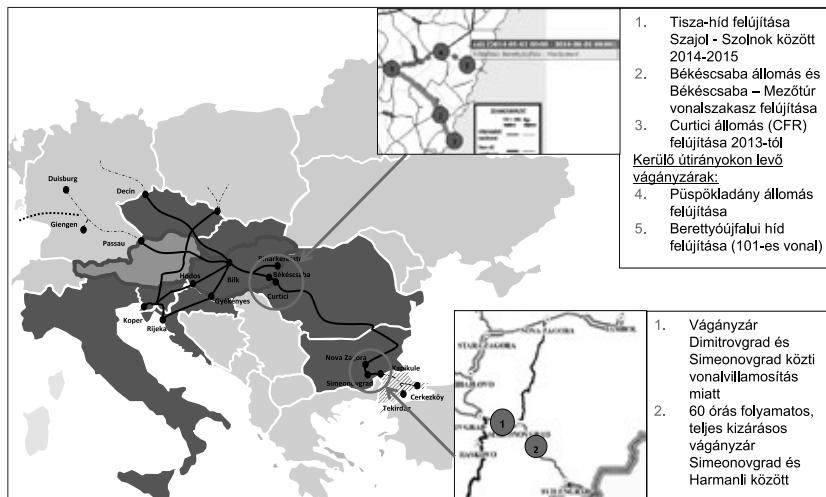
A vasúti árufuvarozási vállalkozások fejlesztésének másik iránya a szegmentáció, azaz bizonyos áruféleségek fuvarozásában való versenyelőny (nemzetközi partner, tulajdonos, operátor, kombiterminál, vasúti kocsi biztosítás vagy előbbieik kombinációja) létrehozása és kiaknázása. A szlovák, szlovén és a horvát vasúti árufuvarozási piacra is jellemző a nemzetközi forgalmak túlsúlya, így ezen országokkal való piaci versenyben nemcsak az árufuvarozó társaságok, hanem a vasúti infrastruktúra működtetők szintjén is verseny mutatkozik (pl. Ukrajna felől érkező áruk belépése az EU-ba, adriai kikötők elérése, hazánk elkerülésének veszélye délről a Balkán-Nyugat-Európa forgalmakban).

Harmadik út/lehetőség az árufuvarozás fejlesztésére a piacon differenciált termék/szolgáltatás nyújtásával való megjelenés/pozicionálás a vasúti árufuvarozási piacon. Ide tartoznak a különböző innovatív (technikai, technológiai, műszaki) megoldások, amelyek a szolgáltatási színvonal emeléséhez járulnak hozzá, működés szintjén hosszú távon alacsonyabb költségfordítást igényelnek és egyúttal meglévő piaci

igényeket elégítenek ki, új piaci igényeket generálnak, összességében az ügyfélelgedettség növelésére hatnak (vasúti szállítmánybiztonság növelésére kidolgozott és gyakorlatban bevezetett megoldások);

b) szervezet- és folyamatfejlesztés

A vasúti árufuvarozás versenyképességének egyik új lehetőségét jelentik a vasúti árufuvarozási korridorok, amelyek előnye, hogy előre meghatározott tehervonati időablakok tervezésével és igénybevitelével a korridorokon közlekedő nemzetközi tehervonatok prioritásban részesülnek a kapacitás-elosztás és akár a közlekedés során is. Védettséget élveznek a pályahálózat-működtetők pályakapacitás-korlátozásaival szemben és ezáltal, az ügyfeleknek magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtanak és növelik a vasúti folyamatok tervezhetőségét, amely költségsökkentést jelent és termelékenység-növekedést okoz. Ehhez kapcsolódóan az egyes vasúti hálózatok közti átjárhatóság feltételei egységesülnek a kulcsfontosságú területeken (üzemeltetés, adatszere), és a vasúti árufuvarozó társaságok bevonásával készülő közlekedésmarketing prognózisok, továbbá az azonosított szűk keresztmetszetek feloldására az ő javaslataik figyelembevételével fel-



3. ábra: Összehangolatlan vágányzárak miatt jelentős tehervonati késések az Orient/East Med (RFC7) vasúti árufuvarozási korridoron

használt fejlesztési források lehetővé teszik, hogy piaci igényeken alapuló infrastruktúratervezés és üzemeltetés valósuljon meg. A versenyképesség fokozását elősegítik a pályahálózat-működtetők vasúti pálya-karbantartási munkálatainak összehangolása, a tervezett kapacitás-korlátozásokról szóló információk kellő időben való rendelkezésre bocsátása (átlátható eljárásrend és ütemezés) a vasúti társaságok számára és szükség esetén kerülő útirányok biztosítása, valamint kerülő útirány miatti többletköltségek kompenzációja. Mindezzel elérhető, hogy egyes vasúti forgalmak optimális útvonaltól, hosszabb időszakra való elterelése közlekedési módváltást ne eredményezzen. A fenti elvekkel ellentétben 2014. május 2-től közel egy hónapig a 3. ábra szerinti helyzet alakult ki az Orient/East Med (RFC7) korridor vasúti pályacapacitás-korlátozásai vonatkozásában.

Példa a pályahálózat-üzemeltetők által okozott versenyhátrányra

A 3. ábrán bemutatott eset szerint 2014. május 2-től közel egy hónapig egy időben tartottak vágányzári munkálatokat a MÁV hálózatán a Szolnok-Szajol pályaszakasz (a Tisza-híd felújítása miatt), Békéscsaba állomás és a Békéscsaba-Mezőtúr

vonalszakasz szintén felújítás miatt, továbbá a román pályahálózat-működtetőnél Curtici állomás felújítási munkálatai miatt. A MÁV hálózatán a 120-as vonalon való közlekedés meghiúsulása esetén kerülő útirányként funkcionáló 101-es vonal vágányzár miatt (Püspökladány állomás és berettyóújfalui híd felújítása miatt) használhatatlan volt. Az RFC7 korridor bolgár szakaszán villamosítás miatt volt vágányzár Dimitrovgrad és Simeonovgrad között, valamint 60 órás teljes vágányzár volt Simeonovgrad és Harmanli között, így Törökország felé nemcsak a fő útirányon, hanem kerülő útirányon sem lehetett vasúton eljutni.

Versenyhátrány a vasúti fuvardíj ajánlatadásban

Fejleszteni szükséges a nemzetközi vasúti fuvardíj ajánlatadásának folyamatát, valamint a teljesítés végrehajtását. A vasúti társaságok piaci szereplők számára elfogadhatatlan mértékű időintervallum alatt tudnak csak fuvarozási ajánlatot adni a szállítványozó cégek számára abban az esetben, ha a szállítványozók nem a napi rendszerességgel használt és bejárattott útirányokra kérnek árajánlatot. Amíg a közút esetében néhány perc, esetenként néhány óra, vízi fuvarozás esetében 1 héten belüli, vasúti fuvarozás esetében 3 hóna-

pot is meghaladó lehet a reakcióidő egy-egy árajánlatkérésre. Szükséges a vállalt teljesítések végrehajtásának (pl. adminisztratív eszközökkel) felgyorsítása is, az 1-3 hetes átfutási idők nem mindig versenyképesek. Ehhez szükség van az árufuvarozó vasúti társaságok összefogására, amely kis költségráfordítással akár megvalósítható lenne és így nemzetközi szinten jelentősen javíthatná valamennyi érintett vasúti társaság versenyképességét.

A vontatási szolgáltatás problémaköre

A vasúti árufuvarozó társaságok által igénybevett vontatási szolgáltatás gyenge pontjai a következők:

- a vontatási szolgáltatás nyújtása gyakori üzemzavarokkal terhelt, az előregedett mozdonypark miatt alacsony szintű rendelkezésre állás,
- a legnagyobb hazai vasúti vontatási szolgáltatást nyújtó társaság mozdonyvezetőinek rugalmatlan foglalkoztatása.

A MÁV START Zrt. a többségében folyamatosan előregedett vontatóeszközökkel nyújtott, a szolgáltatás színvonalához mérten magas vontatási díjszint arra készteti a nagyobb hazai árufuvarozási operátorokat, hogy növeljék saját vontatóeszközök számát, bővítsék MÁV-START Zrt-től független vontatási kapacitásukat, külföldi társaságoktól béreljenek kedvezőbb költségszinten megkapható mozdonyokat.

Az országos magyar vasúti pályahálózat közel 95%-át működtető MÁV Zrt. ügyfélkörét 2015. májusában 40 hazai és külföldi árufuvarozó társaság alkotta. Közülük példaként említjük az MMV Zrt Vectron mozdonyait és az RCH tehervonatait továbbító ÖBB tulajdonú magyarországi közlekedési engedélyes Taurusait. A vasúti versenypiac többi szereplője lehetőségeitől függően törekszik a MÁV START Zrt-től független vontatási kapacitást kiépíteni.

További példák:



4. ábra: RCH-s Taurus vontatta autószállító vonat (Fotó: Mizser Attila)



5. ábra: MMV Zrt. MRC-től bérelt Vectron mozdonya

(A magyarországi vasúti árufuvarozó operátorok legfontosabb mozdony-típusainak bemutatását egy másik cikkben tervezzük. – Szerk. megjegyzése.)

A MÁV-START mozdonyvezetőinek foglalkoztatása rugalmatlan. A mozdonyvezetők nagyobb részének előre meghatározott helyen (felvigyázói irodában) kell szolgálatba jelentkeznie és szolgálat végén lejelentkeznie. Nem módosítható a vonat közlekedéséhez igazítva a feljelentkezési időpont és a feljelentkezési hely. Az összes vasúti árufuvarozó társaság mozdonyvezetőit rugalmasabban foglalkoztatja, nagyobb a mozgásterük a mozdonyvezetők munkavégzésének irányításában. Ez a feltétel elengedhetetlen a verseny-

képes vasúti árufuvarozáshoz, különösképpen a jelenlegi helyzetben, amikor a pályafelújítás, karbantartás és fejlesztés miatti jelentősen megnövekedett a vágányzárak száma és a korlátozások mértéke. A fentiek miatt a rugalmatlan foglalkoztatás megnöveli az amúgy is nehezen tervezhető menettartamokat, amely késésekhez vezethet. A rugalmatlan foglalkoztatás további következménye, hogy ha a vonat menete közben jár le a mozdonyvezető szolgálata, akkor ő az útközbelen állomáson lezárja a mozdonyt és az új mozdonyvezetőnek fékprózával kell kezdenie a tevékenységét (többletidő) és egyúttal kocsivizsgálói többlettevékenységet (többletköltség) is igényel.

A MÁV-START Zrt. a vontatási kapacitásának hanyatlását nem tudta megállítani. A MÁV-START Zrt-be beolvadó MÁV Trakció Zrt. által beszerzett 25 TRAXX mozdony 25 db-os opcióját nem hívhatta le, így a MÁV-START korszerű árufuvarozást támogató mozdonyparkja összesen 35 mozdony (10 Taurus +25 TRAXX), vagyis megegyezik a legnagyobb vasúti árufuvarozó társaság (RCH) Magyarországon dolgozó flottájával. A nagyterhelésű vonatok továbbítására alkalmas 630-as sorozatú mozdonyok napivizsgálati ciklusideje miatt a mozdonyokat nagyságrendileg tízszer sűrűbben kell vizsgálni, mint egy korszerű villamos mozdonyt. A vizsgálatokra a mozdonyt műhelybe kell juttatni, amely növeli a kieső időt, ráadásul gépmeneti menetvonalat és többletköltséget is jelent.

Természetesen a korszerű vontatási szolgáltatás előfeltételét jelentő vonalvillamosítást is folytatni kell, az európai összehasonlításban is alacsonynak számító villamosított vonalak arányát a jelenlegi 35%-ról legalább 50% fölé kell emelni (elsősorban jelentős áruforgalmat lebonyolító (pl. Szombathely-Nagykanizsa, Szerencs-Sátoraljaújhely), valamint alternatív útirányként szóba jöhető vasútvonalak (pl. Székesfehérvár-Pusztaszabolcs, Győr-Celldömök) tekintetében).

Az árufuvarozó operátorok számára fontos lenne, hogy a MÁV-START Zrt. jövőben korszerűsödő mozdonyparkjával kedvezőbb vontatási szolgáltatási díjszinten versenyképes szolgáltatás nyújtására legyen képes.

Fentieket összefoglalva a vasúti árufuvarozási folyamat egyik meghatározó eleme a rendelkezésre álló vontatási eszközpark szolgáltatási színvonala. E tekintetben a hazai vasúti árufuvarozó társaságok számára fontos piaci partner a vontatójárművek bérbeadását tehervonati vontatásra biztosító MÁV-START. A MÁV-START tulajdonában lévő vasúti vontatójármű/mozdony-állomány fejlesztése az egyik kitérési pont le-

het a vasúti árufuvarozás számára is. A vasúti árufuvarozási piac számára szükséges a magas minőségű vontatási kapacitás biztosítása. Ehhez szükség van korszerű, dízel és több áramnemű villamos mozdonyflotta működtetésére, a mozdonyvezetők rugalmas foglalkoztatására, valamint szolgáltatói szemléletű tehervonati mozdonyirányítás működtetésére.

Együtműködés fokozása versenyképes díjakon

Ennek fontosságát sürgősen hangsúlyozni. A közlekedési ágazatok közötti azonos versenyhelyzet megteremtését követően lehet jól lemérni azt, hogy adott fuvarfeladat lebonyolítását a vasút vagy a közút tudja gazdaságosabban, magasabb szolgáltatási színvonalon ellátni. Több fuvarfeladat vasúti és közúti teljesítésének elemzése alapján megállapítható, hogy a belföldi egyes kocsis forgalmak vonatkozásában, valamint az export/import áruforgalmak területén (bár jelentős elmozdulás érzékelhető az azonos versenyhelyzet irányába, de) még mindig (40-60%-kal) magasabbak a vasúti infrastruktúrahasználat díjai (vontatási energia- és üzemanyagát nem számítva) a közúti infrastruktúra használatával összehasonlítva.

A vasúti árufuvarozó társaságok költségstruktúrájában a vasúti pályahasználat és vontatási szolgáltatás igénybevételével összefüggő költségek jelentős arányt képviselnek, ezért vizsgáltuk e komponensek mértékét és változásuk alakulását a 2007-2014 közötti időszakban. Az RCH-ra vonatkozó elemzések alapján megállapítottuk, hogy míg a pénzügyi és gazdasági válság előtti évben a pályahasználati díjköltség aránya nagyobb volt, addig 2014-ben a vontatási költség számított az RCH legjelentősebb költségvetésének. Ráadásul a pályavasúti és a vontatási szolgáltatás meghatározó jelentőséggel bír a vasúti árufuvarozó társaságok működésére, eredményességére, ügyfelek számára nyújtott szolgáltatások színvonalára.

c) szabályozási háttér

A vasúti szektor versenyképesség növelés érdekében fontos szabályozási elemek közút-vasúti infrastruktúra használatra vonatkozó egyenlő versenyhelyzet megteremtése.

A közlekedési infrastruktúra használat azonos feltételeinek biztosítása mellett sürgősséggel bír a 2015 júliusában módosított Vasúti törvény valamennyi végrehajtási rendeletének elkészítése és mielőbbi kiadása, amely szintén előmozdíthatja a vasúti folyamatok működtetésében érintett társaságok, hatóságok és egyéb szervezetek kapcsolatrendszerének zökkenőmentes átalakítását és jövőbeni fejlesztését. A teljes körűen kiadott miniszteri rendeletek növelik a vasúti társaságok belső folyamatainak tervezhetőségét, az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatások stabilitását, azáltal hogy valamennyi kapcsolódási pont, szereplő és költség ismert a számukra.

A szabályozási háttér harmadik releváns eleme a vasúti utasításrendszer felülvizsgálatának szükségessége. A vasúti rendszer átalakítása, hazánk Európai Unióhoz való csatlakozása és a vasúti piacnyitással együtt járó új vasúti szervezetek, vasúti társaságok alakulása alapvetően átalakította a működési folyamatokat és azok kereteit. A korábbi környezetben működőképes szabályozás nem tudott lépést tartani a változásokkal, így a jelenlegi vasúti szabályozási rendszer számos rendszerbeli és tartalmi hiányosságokkal küzd, nem alkalmas a liberalizált vasúti rendszer megfelelő szabályozására, annak megújítása és új alapokra helyezése, az EU szabályozásokkal való összehangjának megteremtése és naprakészségének folyamatos biztosítása elengedhetetlen a piaci szereplők számára. Ennek megújítása nélkül a hazai vasúti szektor működése, nemcsak a közúttal, hanem a szomszéd vasutakkal szemben is jelentős hátrányokat szenved. A rendszerbeli hiányosságok között kell megemlíteni, hogy a vasúti közlekedésről szóló törvény szerint mind

a mai napig nem készült miniszteri rendelet a vasúti forgalom lebonyolítására és a hálózati forgalmi szabályzatokra, valamint azok hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályokról. Minden vasútállomásra érvényes szabályokat nem tőlük független testületek alkotják. A MÁV Zrt. mint nem független vasúti pályahálózat-működtető által alkotott szabályok minden vasútállomásra érvényesek. A szabályozási rendszer kompetencia-rendszere nem egyértelmű, nem válnak külön az állami kompetenciába tartozó általános érvényű szabályozások a vállalatitól. Az utasításrendszer tartalmi hiányosságai közé tartozik annak korszerűtlensége, naprakésztségének hiánya. A napi működésben nem biztosított az EU szabványok, műszaki előírások és a hazai szabályozás koherenciája. A vasúti piacnyitást követő szervezeti változások megkövetelik a vonatkozó utasítások tartalmi felülvizsgálatát, az utasításban foglaltak megfelelő szabályozási szinten történő kezelését, valamint az utasítások kiadási rendjének áttekintését is.

Felhasznált irodalom:

- Farkas Gyula (2014): Vasúti árufuvarozási korridorok működése – vasútállomási szemüveggel, előadás, „Szállítmányozás 2014” Konferencia, Budapest, 2014. november 6-7.
- Farkas Gyula (2015a): A vasúti árufuvarozás helyzete, gazdaságos fejlesztésének lehetőségei. Az akadályok elbontásának fontossága, a környezettudatos áruszállítás jövője
- Vasútgépészet (2015. évf.), 2. szám, 29–33 oldal
- Farkas Gyula (2015b): Hatékonyságnövelés és minőségjavítás a vasúti árufuvarozásban, előadás, XX. Logisztikai Konferencia és Fórum 2015, 2015. február 20.
- Kovács Imre, Clemens, Först (2014): European Rail Cargo, Debreceni Egyetem előadás, 2014. szeptember 23.
- KSH (2015): http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_odmv001.html, letöltés időpontja: 2015. április 28.
- Rónai Péter (2015): Magyar tapasztalatok a pályavasúti értékesítésben, Szabadjelzés Konferencia előadás, Gárdonyi, 2015. június 2.