

A kombinált fuvarozás jelenlegi helyzete és jövőbeli lehetőségeinek vizsgálata

Hollik Csaba, közlekedésmérnök, közgazdász, MÁV ZRT. Forgalmi Csomóponti Főnökség

Nyíregyháza forgalmi üzem mérnök

E-mail cím: hollikcs@gmail.com

Röviden a szerzőről

A Széchenyi István Műszaki Egyetemen szerzett közlekedésmérnöki diplomát vasúti közlekedési, valamint szállítási és csomagolási szakirányon. Több mint tizenkét éves forgalmi üzem mérnöki tapasztalattal rendelkezik a MÁV ZRT. Nyíregyháza Forgalmi Csomópont területén. A Nyíregyházi Egyetem Gazdálkodási szakán (logisztika szakirányon) közgazdász végzettséget szerzett, ahol mint külső óraadó, hatodik éve tanítja a leendő közlekedési szakembereket. Azt követően a korábban megszerzett közlekedésmérnöki (BSc) végzettséget egyetemi szintre (MSc) emelte. Tanulmányai során átfogó ismereteket szerzett közlekedési és logisztikai vonalon. A közeljövőben szeretné elkezdni a Multidiszciplináris Műszaki Tudományi Doktori iskolát.

Absztrakt

A dolgozat témájának meghatározásában jelentős szerepet játszott, hogy a mai felgyorsult világunkban egyre kiélezettebb verseny folyik a logisztikai igények megfelelő kielégítésére. A tanulmány ismerteti a kombinált áru fuvarozás főbb jellemzőit, múltját és jelenlegi helyzetét Magyarországon. Bemutatásra kerülnek a hazai piacon lévő néhány nagyobb konténerterminál, valamint a magyar kormány által a vasúti áru fuvarozás fejlesztésére kidolgozott innovatív megoldások.

Kulcsszavak: logisztika, vasúti közlekedés, konténeres szállítás, kombinált fuvarozás

1. Bevezetés

A közúti áru fuvarozás egyre meghatározóbb szerepet játszik hazánk életében, ami kihat a gazdaságra, Magyarország nemzetközi versenyképességére. Minden országnak elengedhetetlen a közlekedési helyzet legjobb kialakítása és az ehhez szükséges legjobb infrastruktúra megteremtése. Az elmúlt tizenöt évben hazánk közúthálózata folyamatos fejlesztéseken, beruházásokon ment keresztül, az utóbbi időkben elkezdődött a vasútvonalak fejlesztése, korszerűsítése is. Évről évre nő az elszállított árumennyiség a közúton, míg a vasúton ez a szám nem, vagy csak alig emelkedik. A MÁV ZRT. Magyarország legnagyobb közlekedési vállalata, mégsem tudja évek óta felvenni a versenyt a közúti áruszállítással. Köztudott, hogy a káros anyag kibocsájtás egyik legnagyobb forrása a közlekedés. Ezért fontos, hogy olyan szállítási módot helyezünk a középpontba, amelyek fejlesztésével biztonságosabb, környezetkímélőbb és energiatakarékosabb működésre képesek a logisztikai rendszerek.

A szakcikk célja, hogy röviden áttekintse a kombinált fuvarozás helyzetét (főképp a konténerszállítást) annak fejlődését, előnyeit és hátrányait Magyarországon.

2. A kombinált áruszállítás bemutatása

A kombinált (multimodális) szállítási rendszerek esetében két vagy több közlekedési ágazat vesz részt egy adott árutovábbítási feladat megoldásában, az áru egy bontatlan szállítási egységben jut el a feladótól a címzettig. Ekkor a fuvarozott áruval kapcsolatos felelősség az áru átvételétől annak kiszolgálásáig terjed (szemben az átrakásos fuvarozási megoldással) (Szegedi – Prezenszki, 2010). A kombinált áruszállítás célja: a különböző közlekedési alágazatok olyan együttműködésének megvalósítása, amely a szállítási láncok kialakításakor az egyes szállítási módok előnyeinek egyesítését teszi lehetővé a hátrányok egyidejű kiküszöbölésével. A kombinált áruszállítási teljesítmények és a kombinált árutovábbítási volumenek az EU országokban növekvő tendenciát mutatnak, ezért a vasúti áruszállításban is egyre nagyobb arányt képviselnek. Sajnos ez a tendencia hazánkra nem érvényes. „A kombinált áruszállítás EU-n belüli és hazai fejlesztése is az Európa Tanács és a parlament által megfogalmazott irányelveknek felel meg, amelyek többek között kimondják, hogy előnyben kell részesíteni a környezetbarát közlekedési alágazatokat, különösen nagy súlyt kell fektetni a kombinált szállítás fejlesztésére és a közlekedési (intermodális) kapcsolódási helyek, csomópontok (terminálok, átrakóhelyek) korszerű kialakítására” (Szegedi – Prezenszki, 2010).

2.1 A konténer, mint egységakománypépző eszköz

A konténer egy szabványosított egységakománypépző eszköz, amely lehetővé teszi az áruk megbontás nélküli továbbítását, átrakását, valamint könnyebb kezelhetőséget biztosít, miközben védi a terméket a külső hatásokkal szemben (Szegedi – Prezenszki, 2010). A konténer megjelenése nagyban megkönnyítette az áruk továbbítását, jelentősen lerövidítette a termékek átrakásának az idejét. Használatával nem kell az árut átrakodni egyik szállítóeszközből a másikba, hanem a rakomány egy egységként kezelhető. A konténer megjelenésének néhány hátránya is megfigyelhető a szállítmányozási gyakorlatban. Egyik sajátossága, hogy az üres rakománypépző eszközök kezelésére, javítására és tárolására is külön figyelmet kell fordítani. Ahhoz, hogy a konténereket megfelelően tudják kezelni, szükség van megfelelő minőségű és mennyiségű eszközparkra és infrastruktúrára, amely természetesen plusz költséget jelent a folyamatban résztvevők számára.

A konténeres szállítás világkereskedelembé való bevonását elsőként, a McLean fuvarozó társaságot vezető Malcolm McLean (1913-2001) álmodta meg. Az Egyesült Államok hadseregéhez hasonló módon fém konténereket használt, de ezek a konténerek nagyobbak voltak az addig használatosaknál, továbbá alkalmasak az ún. intermodális szállításra. Így a konténerek vasúton, hajón és közúton való szállítása is megoldottá vált (Tomlinson, 2009). Az igények és a szállítandó áruk mennyiségének növekedésével a 20. század közepére már megépültek az első konténerszállító hajók is. Európában az első konténerkirakodás Rotterdamban volt (1. ábra).

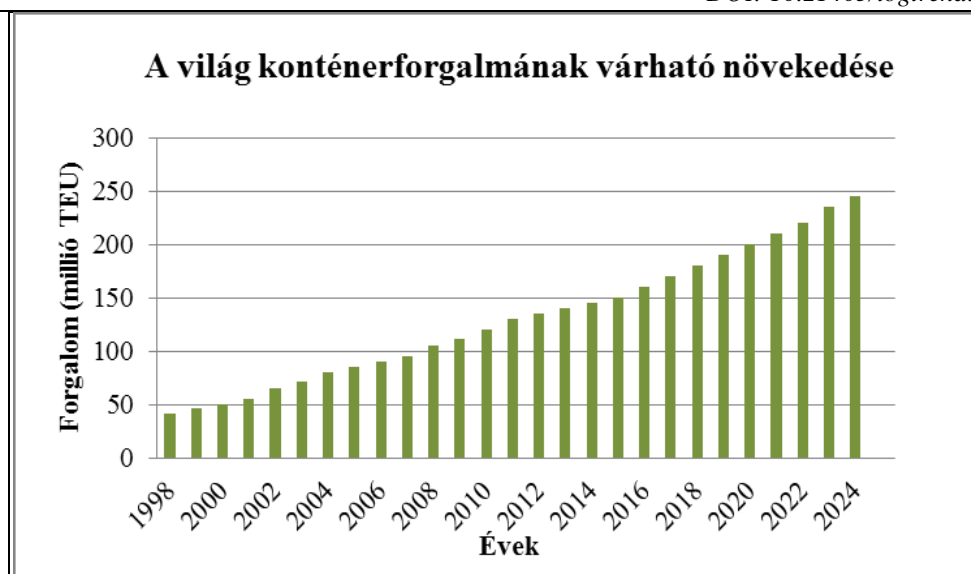


1. ábra. Az első konténerek kirakása Európában (Rotterdam, 1966.05.02.)

Forrás: Port of Rotterdam honlap, <https://www.portofrotterdam.com/>, letöltés dátuma: 2016. szeptember 20.

3. A kombinált fuvarozás múltja, jelenlegi helyzete és jövőképe Magyarországon

A konténer megjelenése annyira leegyszerűsítette az áru kezelését, hogy napjainkra a világ darabáru fuvarozásának több mint 70 százaléka ezek segítségével zajlik. A konténerhasználat növekvő tendenciája nem csak világviszonylatban figyelhető meg (2. ábra), hanem az Európai Unió területén is



2. ábra. A világ konténerforgalmának várható növekedése

Forrás: <http://www.worldtradeservice.com/>, letöltés dátuma: 2016. szeptember 20.

Magyarországon a kísért kombinált fuvarozás a Ro-La (Rollende Landstrasse = gördülő országút) mára szinte teljesen eltűnt, pedig 2002-ben még több mint 100 ezer kamion vonatozott át hazánk területén. Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozásával ez a szám 80 ezerre, míg Bulgária és Románia integrálásával évente 30 ezerre csökkent, ugyanis az új tagországok csatlakozásával megszűnt a közúti járművek engedélykötelezettsége az Európai Unióban. A Ro-La számos előnnyel rendelkezik, egyetlen villamos mozdony akár 27 járműszerelvény kipufogógázától és zajától mentesítheti a környezetet. A Ro-La előnyeinek ellenére az elmúlt tíz évben a vasúton továbbított tehergépjárművek száma folyamatosan csökkent hazánkban. 2012-ben a decemberi menetrendváltással az osztrák Ökombi megszüntette a Kiskundorozsma és Wels között közlekedő „gördülő országutat”. Az osztrák Ökombi és a magyar Hungarokombi ZRt. által üzemeltetett Ro-La szolgáltatás évente 30 ezer járműszerelvényt fuvarozott vasúton Szeged és Ausztria között (1-3. táblázat).

Megnevezés	Belföldi forgalomban	Behozatali forgalomban	Kiviteli forgalomban	Tranzit forgalomban	Összes forgalomban
01 Tehergépkocsi-rakottan (db)	0	15 230	15 512	0	30 742
02 Tehergépkocsi-üresen (db)	0	0	0	0	0
03 Szállított áruk tömege összesen (tonna)	0	455 210	437 355	0	892 565
04 Szállított áruk árutonna-kilóméterben	0	159 324	153 074	0	312 398

1. táblázat. Ro-La forgalom 2010-ben (vezetővel kísért közúti járművek fuvarozása vasúton)

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, 2016

Megnevezés	Belföldi forgalomban	Behozatali forgalomban	Kiviteli forgalomban	Tranzit forgalomban	Összes forgalomban
01 Tehergépkocsi-rakottan (db)	0	15 339	15 831	0	31 170
02 Tehergépkocsi-üresen (db)	0	26	2	0	28
03 Szállított áruk tömege összesen (tonna)	0	558 232	542 144	0	1 100 376
04 Szállított áruk árutonna-kilométerben	0	192 625	186 815	0	379 440

2. táblázat. Ro-La forgalom 2011-ben (vezetővel kísért közúti járművek fuvarozása vasúton)

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, 2016

Megnevezés	Belföldi forgalomban	Behozatali forgalomban	Kiviteli forgalomban	Tranzit forgalomban	Összes forgalomban
01 Tehergépkocsi-rakottan (db)	0	12 331	13 288	0	25 619
02 Tehergépkocsi-üresen (db)	0	16	9	0	25
03 Szállított áruk tömege összesen (tonna)	0	373 649	380 549	0	754 198
04 Szállított áruk árutonna-kilométerben	0	130 777	133 190	0	263 967

3. táblázat. Ro-La forgalom 2012-ben (vezetővel kísért közúti járművek fuvarozása vasúton)

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, 2016

Ez mára teljesen megszűnt (4. táblázat), mivel a Hungarokombi Kombinált Fuvarozást Szervező Kft. 2013. január 1-én megszüntette üzleti tevékenységét és végelszámolás formájában jogutód nélkül megszűnt. Ennek fő oka, hogy a magyar kormány megszüntette az állami támogatást, mert az e-útdíj 2013-as bevezetésével az Európai Bizottság már nem adott támogathatási engedélyt a korábban jól működő környezetkímélő tevékenységre, amely nélkül a vonal veszteségessé vált, így az osztrák tulajdonos a bezárás mellett döntött (Hollik, 2015). Talán egyszer újra láthatunk közúti járműveket – az eredeti desztinációkon – szállító vonatokat a magyar síneken, a döntés a kormányon múlik.

Megnevezés	Belföldi forgalomban	Behozatali forgalomban	Kiviteli forgalomban	Tranzit forgalomban	Összes forgalomban
01 Tehergépkocsi-rakottan (db)	0	0	0	0	0
02 Tehergépkocsi-üresen (db)	0	0	0	0	0
03 Szállított áruk tömege összesen (tonna)	0	0	0	0	0
04 Szállított áruk árutonna-kilométerben	0	0	0	0	0

4. táblázat. Ro-La forgalom 2013-ban (vezetővel kísért közúti járművek fuvarozása vasúton)

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, 2016

4. Szállítási stratégiák, útvonalak és korridorok Magyarországon

A magyar kormányzat fejlesztési elképzelései között találhatjuk azt a szándékot, amely kimondja, hogy „a logisztikai ágazat fejlesztése az egyik legígéretesebb gazdasági kitörési pont. A kormány célja, hogy kihasználva Magyarország kedvező földrajzi elhelyezkedését, Európa nyugati és keleti részét összekötő szerepét, a régió logisztikai szolgáltató központjává váljon” (Soós, 2016). „A Páneurópai, illetve Helsink-i közlekedési folyosók közül az V. korridor fejlesztése a magyar közlekedési rendszer szerves részét képezi. A klasszikus Záhony-Budapest-Trieszt szakasz ma már több elágazással is bővül. Így az említett szakasz Dél-Európában, illetve Távol-Keleten is kibővült (Selyem-út). A 1315/2013/EU és 1316/2015/EU rendeletek e folyosót már TEN-T Mediterrán folyosónak hívják. Az európai elágazások közül az észak-déli (Lengyelországtól (Baltikumtól) a déli, balkáni régióig) szakasz fejlesztése válik egyre időszerűbbé. A korridor ezen szakasza nagyban hozzájárulhat a Balkán fejlődéséhez, illetve a közel-keleti régió gazdaságának bekapcsolásához az Európai Unió fejlődésébe” (Egri, 2016).

A V0-s körgyűrűre már a 90-es évek óta léteznek tervek, és a keleti országokból, elsősorban Oroszországból és Kínából érkező teherforgalom Magyarországra csatornázására is már egy ideje vannak ötletek és koncepciók. A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének (MLSZKSZ) koordinációjában működő V0 Konzorcium 2012 novemberére készítette el és nyújtotta be a Nemzeti Fejlesztési Ügynökségnek (NFÜ) a Budapestet délről elkerülő vasúti körgyűrű (V0) megvalósíthatósági tanulmányát. A Tatabányától Ceglédbercelig megépítendő új, 113 kilométer hosszú, kétvágányú, két új Duna-hidat is magába foglaló vasúti vonallal jelentősen lerövidülne a vasúti teherforgalom magyarországi áthaladási ideje, melynek köszönhetően növelhető lenne a kelet-nyugati áruforgalom mennyisége. Ahhoz, hogy például az orosz, török, kínai piacról érkező áruk Magyarországon keresztül gyorsan eljussanak Nyugat-Európába, versenyképességet növelő közlekedési infrastruktúrát és logisztikai szolgáltatásokat kell biztosítanunk. A vasúti beruházás becsült költsége mai árfolyamon 300 milliárd forint. A V0 kiépítésével, a több ezer kilométerrel érkező áruk elosztásában, hazánk logisztikai szolgáltatói is be tudnának kapcsolódni. Innen mehetne tovább az áru Európa többi része felé. Itt raktározni, vámkezelni őket, ezzel pedig a magyar logisztikai vállalatok is erősödnének (Nagy-Varga, 2013).

Előrehaladott a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése, amelynek már a finanszírozási feladatain dolgoznak az érintett országok vezetői. Ebben érdekelt a kínai gazdaság is, hiszen ez alkotja bázisát annak a transz-balkáni vasút vonalnak, amelynek egyik vége Pireusz, amely a kínai hajók egyik jelentős bázisa az évi 3,287 millió konténer kezelésével, mellyel így már a nyolcadik legnagyobb kikötővé vált Európában. A Budapest és Belgrád közötti kétvágányú villamosított vasútvonal kiépítéséhez 350 kilométernyi vasúti szakaszt kell felújítani, ebből 166 kilométer Magyarországon – a beruházás költsége ezen a szakaszon 550 milliárd forint – 184 kilométer pedig Szerbián halad át. Ezt a távolságot a személyvonatok jelenleg 8 óra alatt teszik meg, a felújítás után pedig várhatóan 2 óra 40 percre csökken a menetidő, illetve a fejlesztésnek köszönhetően a tehervonatok menetideje is jelentősen csökkenni fog. A Külgazdasági és Külügyminisztérium közleménye szerint a beruházás jelentősen erősíteni fogja Magyarország pozícióját a nemzetgazdaságok között zajló versenyben, amely azért folyik, hogy Közép-Kelet-Európa, mely országain keresztül szállítják át az árukat Nyugat-Európa irányába (Bódy, 2015).

A hagyományosan értelmezett kelet és nyugat közötti kereskedelem átrakó központja Záhony. Folyamatosan bővül és fejlesztik a Záhony-Port ZRt., azon belül a vállalat átrakási és raktározási szolgáltatásait. Záhony a kelet-nyugati irányú vasúti szállítások fontos állomása, mely az Európai V-ös számú Trieszt-Budapest-Kiev-Moszkva-Kína főközlekedési folyosó legjelentősebb csomópontja, mivel itt találkozik az európai normál és a keleti széles nyomtávú vágányhálózat. A térségben lévő logisztikai vállalkozások főtevékenysége a Kelet-Európa és Ázsia országokból – Ukrajnán keresztül – Csep-Záhony és Batyevo-Eperjeske határállomásokon keresztül, széles nyomtávolságú (1520 mm) vagonokban érkező küldemények átrakása normál (1435 mm) nyomtávolságú vasúti kocsikba és továbbítása belföldre, valamint Magyarországon keresztül a kontinens más országaiba. A szolgáltatók logisztikai palettája rendkívül sokszínű. A gazdasági és kormányzati szándékokból és programokból egyértelműen kiderül, hogy az V. korridor jóval nagyobb jelentőségű lehet a jövőben, mint más európai közlekedési folyosók.

5. Összefoglalás

A fenti szándékok miatt szükségessé váló kapacitások kialakítása és a logisztikai pozíció erősítése miatt elengedhetlenné válhat a jövőben a multimodális konténerszállítás fejlesztése Záhonyban. Ilyen irányú pozícionálásra és fejlesztésre Magyarországon már találhatunk egy jó példát a BILK esetében.

A fejlesztés fontosságát erősíti az a trend is, amely azt mutatja, hogy a kombinált fuvarozás Európában (előrelátóan) a következő években is folyamatosan növekedni fog. Záhonyban a vasút-vasút és vasút-közút multimodális kapcsolat fejlesztése segítheti a konténerizációt. Fontos megjegyezni, hogy a vasúti és a közúti alágazat nem egymás konkurenciája, hanem egymás kiegészítője és támogatója. A hazai szakemberek véleménye szerint a modernizáció és bővítés elengedhetetlen Záhonyban, ha Magyarország a földrajzi elhelyezkedéséből fakadó régiós logisztikai szerepét ki szeretné használni. A logisztikai versenyben csak akkor tud sikeres lenni az ország, ha az említett régió(k)ban az infrastruktúrákat és képességeket folyamatosan fejlesztik.

Felhasznált irodalom

- Bódy Géza (2015): Az idén megkezdődhet a Budapest – Belgrád vasútvonal felújítása – *magyarhirlap.hu*
http://magyarhirlap.hu/cikk/30626/Az_iden_megkezdodhet_a_BudapestBelgrad_vasutvonal_felujitasa
(letöltés időpontja: 2016. augusztus 7.)
- Dr. Egri Imre (2016): Az V. Európai Korridor – *Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok* (2), 1, 23–24.
- Hollik Csaba (2015): A Ro-La, mint kombinált fuvarozás múltja, jelenlegi helyzete és jövőbeli lehetőségeinek vizsgálata Magyarországon – *Logisztikai Évkönyv 2015*, 104–109. Felelős kiadó: Magyar Logisztikai Egyesület
- John, Tomlinson (2009): *History and Impact of the Intermodal Shipping Container*, Pratt Institute,
http://www.johntomlinson.com/docs/history_and_impact_of_shipping_container.pdf
(letöltés időpontja: 2016. augusztus 2.)
- Nagy Gergő, Varga Szabolcs (2013): Gigaberuházással indítanak Orbánék a következő húsz évet – *HVG.hu*,
http://hvg.hu/gazdasag/20130228_gigaberuhazassal_inditanak_orbanek_a_kove
(letöltés időpontja: 2016. augusztus 7.)
- Port of Rotterdam honlap: <https://www.portofrotterdam.com/>
(letöltés időpontja: 2016. augusztus 13.)
- Soós Kata (2016): Logisztikai központtá tennék Magyarországot – *Promenad.hu*
<http://promenad.hu/cikk/logisztikai-kozpontta-tennek-magyarorszagot-164175>
(letöltés időpontja: 2016. augusztus 14.)
- Szegedi Zoltán, Prezenszki József (2010): *Logisztika – Menedzsment*, Kossuth Kiadó Budapest. 141. oldal
World Trade Service honlap: <http://www.worldtradeservice.com/> (letöltés időpontja: 2016. augusztus 13.)